



## Trafikverket

# Yttrande över samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ för Sydostlänken

*Olofström-Blekinge kustbana i Bromölla, Karlshamn, Olofström och Sölvesborgs kommuner, Blekinge och Skåne län.*

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2019/109537

## Länsstyrelsens synpunkter

### Sammanfattning

Länsstyrelsen Blekinge förordar korridoren Mitt-Väst men motsätter sig inte utbyggnaden inom något av lokaliseringsalternativen.

Länsstyrelsen har utrett de olika alternativen och gör den sammanvägda bedömningen att Mitt-Väst är det alternativ där effekten av miljöpåverkan bedöms bli rimlig. Övriga alternativ avstyrks inte men ger mer påverkan inom flertalet naturvärden.

Utredningen och korridorvalet är viktigt för att hitta den långsiktigt bästa lösningen för länet och samtidigt säkra förutsättningar för en effektiv fortsatt planering och byggande av Sydostlänken. Järnvägen ökar robustheten i Blekinges transportvägar och är avgörande för länets regionala utveckling och dess näringsliv, hamnar och övergripande infrastruktur.

### Allmänt

Länsstyrelsen ser positivt på att lokaliseringen för Sydostlänken utreds och förankras i en bred dialog med berörda intressenter.

Investeringen i Sydostlänken är avgörande för Blekinges framtid och en förutsättning för att fortsätta utveckla länet på ett hållbart sätt där framtida generationer ska leva, bo och verka. Länsstyrelsen understryker därför vikten av att järnvägen planeras och byggs för att främja hållbara transporter och hållbart resande för både gods- och persontrafik.

Länsstyrelsen uppmanar Trafikverket att förbereda för en effektiv, förutsägbar och väl koordinerad myndighetsprövning i samband med planläggning och byggande av järnvägen där ansträngningar görs för att hitta ett bra samspel med kommunala och andra myndigheters insatser. Länsstyrelsen bistår gärna i det arbetet.

### Bedömning av föreslagna korridoralternativ

Syftet med samrådet är att belysa Trafikverkets förslag för de olika lokaliseringalternativen, ge underlag till effekt- och konsekvensbedömningar samt lämna synpunkter på den miljökonsekvensbeskrivning som ska arbetas fram för valt alternativ.

Länsstyrelsen har granskat lokaliseringalternativen utifrån områden där det kan finnas särskilda utmaningar med att bygga en ny järnväg och där Trafikverket behöver arbeta vidare med analyser och konsekvensbeskrivningar.

Det är Trafikverket som väljer alternativ och därefter samråder om avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen med framtagna effekt- och konsekvensbedömningar.

Länsstyrelsen gör följande bedömning av de redovisade alternativen;

#### *Lokaliseringalternativ Mitt-Väst*

Den korridor som länsstyrelsen förordar är Mitt-Väst. Alternativet har färre antal tunnlar/broar vilket innebär mindre påverkan på grundvatten och miljökvalitetsnormer (MKN). Mitt-Väst tar också mindre areal av jordbruksmark i anspråk. Dragningen kan påverka riksintressen för naturvård och friluftsliv (3 kap. 6 § MB) och rörligt friluftsliv (4 kap. 1–2 §§ MB). Påverkan av buller och vibrationer förekommer. Korridoren går att dras så att flertalet värdekärnor kan undvikas. Sammantaget anser länsstyrelsen att korridoren Mitt-Väst är att föredra.

#### *Lokaliseringalternativ Väst*

Väst bedöms ha betydelse för kulturmiljövärden. Alternativet ger något större konsekvenser vad gäller buller och vibrationer på grund av sträckningen intill Jämshög och närhet till väg 15. Korridoren har effekt på cirka 500 bostäder och Boa Golfbana som är ett populärt fritidsområde söder om Gränum.

Kommande miljöbeskrivning behöver redovisa vilken betydelse hastigheten och vilka anpassningar som krävs för att minimera bullerpåverkan i människors livsmiljö. Dragningen kan till viss del påverka riksintressen för naturvård och friluftsliv (3 kap. 6 § MB) och rörligt friluftsliv (4 kap. 1–2 §§ MB).

Alternativet innebär anläggande av tre tunnlar som kan påverka grundvattenförhållanden.

#### *Lokaliseringalternativ Mitt*

Området passerar samlad bebyggelse vid Gränumsdalen och Nygård/Boa och påverkar cirka 480 bostäder vad gäller buller och vibrationer. Sträckningen berör även fritidsområdet vid Boa Golfbana.

Delar av alternativet påverkar sammanhållen jordbruksmark men påverkar inte riksintressen på samma sätt som Väst. Korridoren innebär anläggande av en längre tunnel vilket är att föredra ur vattenverksamhetssynpunkt och kan få mindre påverkan på grundvattnet.

#### *Lokaliseringsalternativ Öst*

Sträckningen har störst effekt på större sammanhängande naturområden men påverkar inte riksintressen. Däremot har den störst påverkan på buller och vibrationer då den passerar såväl naturområden som samlad bebyggelse vid Hässlehult. Korridoren påverkar cirka 450 bostäder.

Öst innebär att fem tunnlar/broar behöver byggas och grundvattenbortledningar krävs. Däremot påverkas jordbruksmark mindre och kulturmiljö minst än vid övriga alternativ.

#### Övergripande synpunkter

Oavsett vilken lokalisering som väljs kommer konsekvenser att uppstå inom järnvägsområdet och ge en påverkan på landskapet.

I det fortsatta arbetet ska Trafikverket analysera vilka förutsättningar som finns för att genomföra skadelindrande åtgärder vid valt alternativ.

Järnvägens lokalisering ska prövas mot lag om byggande av järnväg (1 kap. 4 §) och mot miljöbalken (2 kap. 6 §). Vid bedömningen behöver störningar under byggskedet vägas in. Utöver anläggning och drift behöver även effekter och konsekvenser av markanspråk för tillfällig nyttjanderätt och exempelvis behov av ombyggnad av vägar beskrivas.

Länsstyrelsen bevakar de allmänna intressena och lämnar synpunkter om järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan utifrån innehållet i miljöbalken (2–4 kap. och 5 kap. 3–5 §§ 1998:808). Bedömningen grundar sig på nationella miljömål och rådgivning kring förväntade prövningar för planens genomförande.

- Samtliga alternativ innebär att korsande vattendrag behöver kulverteras eller att nya brokonstruktioner behöver anläggas. Framöver ska samråd föras om strandskyddsfrågor för vald lokalisering.
- Enligt SGU:s (Sveriges Geologiska Undersökning) aktsamhetsområden finns det en liten benägenhet för skred intill Holjeån, enstaka sjöar och ett fåtal mindre områden.

- Anläggandet av järnvägen kräver sannolikt dispens från vattenskyddsområdets skyddsföreskrifter. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning om att skyddsåtgärder behövs för att minska risken för påverkan på grundvatten. Detta gäller samtliga alternativ.
- De föreslagna korridorerna passerar kända markavvattningsföretag vilket kan kräva omprövning av tillstånd.
- Grundvattenpumpning kan innebära påverkan på grundvattenmagasinets kemiska och kvantitativa status och eventuell trafik med farligt gods kan innebära risk för förorening av grundvatten.
- Sträckning nära sjöar, vattendrag och våtmarker och passage över vattendrag bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Hänsyn bör tas till ett framtida ändrat klimat.
- Den nya järnvägen riskerar att ha en viss barriäreffekt och inverkan på avrinningen av vatten till närliggande vattendrag. Anpassning till identifierade vattendelare för olika avrinningsområden bör beaktas.
- I den fortsatta planeringen kan det krävas en mer detaljerad bebyggelseinventering som underlag för planering av detaljutförande och miljökonsekvensbeskrivning.

## Fördjupning – synpunkter att särskilt beakta

Länsstyrelsen ser följande aspekter som särskilt viktigt att beakta vid fortsatt planering.

### Betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen har i beslut den 19 november 2019 (Dnr 343-4722-2019) bedömt att åtgärden medför betydande miljöpåverkan och att en specifik miljöbedömning ska göras i enlighet med miljöbalken (6 kap. 20 § MB). Beslutet innebär att samrådskretsen utökas till att även omfatta övriga statliga myndigheter, allmänhet och organisationer som kan bli berörda.

### Riksintresse

Utredningsområdet berör riksintressen för naturvård och friluftsliv (3 kap. 6 § MB) och rörligt friluftsliv (4 kap. 1–2 §§ MB). Området ligger även inom riksintresse för kommunikationer (3 kap. 8 § MB) och berör riksväg 15, Blekinge kustbana samt planerad järnväg. Riksintresset ska

skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

De riksintressen som finns inom utredningsområdet ligger till största delen i den västra delen. Det innebär att främst alternativ Väst och Mitt-Väst kan ge en viss påverkan. Riksintressen får inte påtagligt skadas. Vid konflikt mellan riksintressen avgör regeringen vilket av intressena som ska ges företräde (3 kap. MB).

### Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Länsstyrelsen Blekinge har samrått med länsstyrelsen i Skåne och Kronoberg. De har inga synpunkter att lämna angående samrådet om val av lokaliseringalternativ för Olofström-Blekinge kustbana.

Länsstyrelsen Skåne konstaterar att riksintresse för friluftsliv (FM 21) vid Ivösjön-Immeln-Ryssberget berörs av alternativ Väst. Om korridoren väljs bör Trafikverket arbeta för att minska påverkan på riksintresset utifrån människors syn- och tystnadsupplevelse inom området.

### Miljömål

Trafikverket har i handlingarna på ett tydligt sätt redogjort för relevanta miljömål och de olika järnvägskorridorernas påverkan på dessa.

### Miljökvalitetsnormer (MKN)

Miljökvalitetsnormer är bestämmelser om lägst godtagbara miljö kvalitet, juridiskt bindande och fastställda av regeringen utsedd myndighet. Vid planläggning ska MKN följas (2 kap. 10§ PBL) för luft, vatten och buller. För Sydostlänken är miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet samt yt- och grundvatten aktuella. Buller omfattar endast befintlig infrastruktur.

### Strandskydd

Samtliga lokaliseringalternativ innebär att korsande vattendrag behöver kulverteras eller att nya brokonstruktioner behöver anläggas. Samråd ska ske med berörd tillsynsmyndighet inför fastställelse av järnvägsplan.

Framöver ska samråd föras om strandskyddsfrågor för vald lokalisering.

### Hälsa säkerhet

#### *Buller och vibrationer*

Gemensamt för samtliga lokaliseringalternativ är sträckningen i Olofström. Den bedöms ge stor påverkan och stora konsekvenser avseende buller och vibrationer på grund av närheten till samlad bebyggelse.

Även sträckan från Kylinge söderut, mot anslutningen till Blekinge kustbana, sammanfaller för alternativen. Sträckan passerar områden med glesare bebyggelse innan den når anslutningen till kustbanan med mer sammanhängande bebyggelse intill järnvägen. Den bedöms ge måttliga konsekvenser avseende buller och vibrationer.

Samtliga alternativ påverkar Halens naturreservat. Riktvärden för friluftsområdet beräknas att överskridas i områden närmast den planerade sträckningen.

Utöver de delsträckor där lokaliseringsalternativen sammanfaller är skillnaderna mellan dem marginella.

Buller och vibrationsstörningar kommer att ge stora konsekvenser oavsett vilken av korridorerna som väljs och hänsyn ska tas till människors hälsa och miljö.

#### *Förorenad mark*

I utredningsområdet förekommer flera potentiellt förorenade områden som sammanfaller med lokaliseringsalternativen. Samtliga objekt har statusen identifierad vilket innebär att kunskap om misstänkta föroreningar är bristfällig. För mer information om objektens status hänvisas till Miljöförbundet Blekinge Väst.

Det kan inte uteslutas att oidentifierade förorenade områden påträffas i samband med eventuella grävarbeten. Om det sker ska tillsynsmyndighet underrättas (10 kap. 11 § MB). Om grävning i förorenade massor ska genomföras måste en anmälan om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd lämnas till tillsynsmyndighet (28 §, förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och miljöskydd).

#### *Geoteknik*

Markens geotekniska egenskaper och förutsättningar är inte ett problem för järnvägsbygge då jordarten till största del består av sandig moränmark. Enligt samrådsmaterialet förekommer det glacial silt inom vissa partier. Där kan risken för skred vara mer omfattande. Enligt SGU:s aktsamhetsområden finns det en liten benägenhet för skred intill Holjeån, enstaka sjöar och ett fåtal mindre områden.

#### *Översvämning*

Länsstyrelsen anser att samtliga alternativ bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Klimatförändringar i form av ökad och intensivare nederbörd, höjda medeltemperaturer och värmeböljor medför konsekvenser för i stort sett alla samhällssektorer. Anpassningsåtgärder

kan därför vara nödvändiga och får utredas vidare vid valt alternativ av järnvägssträckning.

## Vatten

### *Ytvatten/Grundvatten*

Inom utredningsområdet finns fem ytvattenförekomster och två grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer. Inom området finns även vattenskyddsområdet Lilla Holje. Anläggandet av Sydostlänken kräver sannolikt dispens från vattenskyddsområdets skyddsföreskrifter.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning om att skyddsåtgärder kommer att behövas för att minska risken för påverkan på grundvatten för samtliga alternativ av sträckor.

Enligt figur 1 (sida 59) kan de olika alternativen innebära anläggande av:

- Väst: tre långa tunnlar över 200 m och tre längre broar
- Mitt: en lång tunnel över 200 m
- Öst: fem långa tunnlar över 200 m och en bro.

## Kulturmiljö

Ur fornlämningsynpunkt har länsstyrelsen inte några invändningar.

I samrådshandlingen redogörs utförligt och tydligt för utredningsområdets kulturhistoriska innehåll och miljöernas karaktär och värde. Vad gäller faktainnehåll och beskrivningar av kulturmiljöerna är det tydligt hur värderingen av miljöerna har gjorts och hur konsekvenserna av de olika alternativen har bedömts. Detsamma gäller de sakkunnigas bedömning av värden och konsekvenser. Länsstyrelsen har därför inget att tillägga.

Ur kulturmiljösynpunkt får alternativ Öst minst negativ påverkan. De andra alternativen bedöms enligt samrådsunderlaget få stora negativa konsekvenser för kulturmiljön i delsträcka fyra.

Beroende på vilket alternativ som väljs kan det i nästa skede behövas en mer detaljerad bebyggelseinventering som underlag för planering av detaljutförande och miljökonsekvensbeskrivning.

## Naturmiljö

Naturvärdesobjekt och andra områden med naturvärden som biotopskyddsområden, skyddsvärda träd, vattendrag och dammar med groddjur finns spridda över hela utredningsområdet. I västra utkanten av

området ligger Halens och Skinsagylets naturreservat samt Natura2000-områdena Skinsagylet och Värhult.

Trafikverket har enligt handlingarna utfört en groddjursinventering och en naturvärdesinventering. Beroende på vilket alternativ som väljs kan det i nästa skede behövas ytterligare inventeringar och utredningar.

Länsstyrelsen anser att järnvägen bör dras så att områden med hotade eller fridlysta arter och höga naturvärden så långt som möjligt undviks. Om skada inte kan undvikas ska Trafikverket utreda hur det kan kompenseras. Kompensationsåtgärder kan vara olika former faunapassager eller anläggning av dammar för groddjur.

Om det inte är möjligt att undvika påverkan på fridlysta arter kan det krävas dispens från fridlysningsbestämmelserna i artskyddsförordningen. Förslag på kompensationsåtgärder ska bifogas i ansökan om artskyddsdispens.

#### *Samråd enligt 12 kap. 6 § MB*

En anmälan för samråd ska göras för verksamheter och åtgärder som kan komma att väsentligt ändra naturmiljön och som inte omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt enligt miljöbalken. Länsstyrelsen får förelägga om åtgärder som behövs för att motverka skada på naturmiljön.

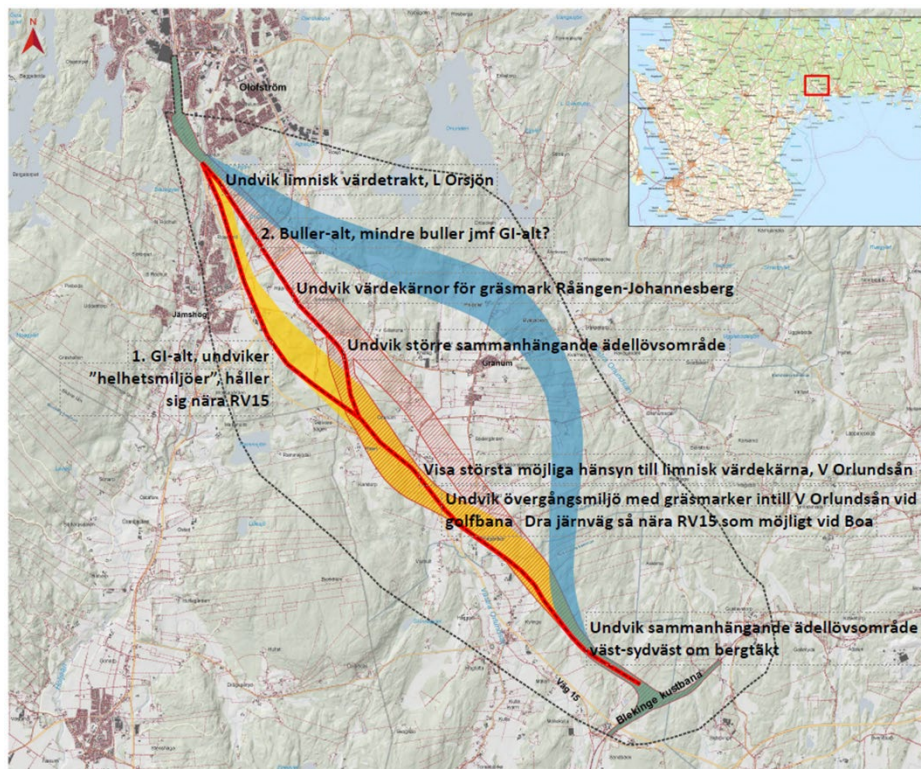
En särskild anmälan för samråd kan behöva ske för verksamheter som inte tagits upp i prövningen av järnvägsplanen.

#### **Grön infrastruktur**

Länsstyrelsen har inga invändningar mot samrådshandlingens innehåll. Däremot har länsstyrelsen ett förslag på hur järnvägen skulle kunna dras inom de föreslagna korridorerna Mitt och Mitt-Väst om något av dem skulle väljas. Detta för att undvika värdekärnor i så stor utsträckning som möjligt, se karta nedan. Föreslagna linjer är markerade med röd och svart streckad linje. Kommentarer till linjedragningarna finns i kartan. Faunapassager för groddjur och andra marklevande djur bör anläggas vid lämpliga platser längs järnvägssträckningen.



## Grön infrastruktur – förslag



Röd linje är ett förslag av möjliga dragningar för att undvika viktiga värdekärnor.

### Jordbruk

För att minska påverkan på jordbruksmark är det en fördel om järnvägen kan placeras i närheten av befintlig infrastruktur. I arbetet framöver behöver järnvägens påverkan på jordbruksmark analyseras. Hänsyn behöver också tas till hur stor areal av marken som tas i anspråk för anläggning, tillfälligt markutnyttjande och omläggning av vägar.

### Klimatpåverkan

Valet av alternativ bedöms ge små skillnader i klimatpåverkan i samrådshandlingen (avsnitt 10, sida 99, figur 10.3–5). Länsstyrelsen betonar vikten av att fortsätta reducera klimatpåverkan och minska energianvändning i processen. Det är viktigt att hållbara metod- och materialval prioriteras vid byggandet.

## Beskrivning av ärendet

Trafikverket planerar att bygga ut Sydostlänken från Olofström och söderut med cirka två mil för att skapa en koppling till Blekinge kustbana. Järnvägen ska i första hand förstärka godstrafiken i sydöstra Sverige och förbättra möjligheterna för att transportera gods på järnväg via Blekinges hamnar. Den nya järnvägen möjliggör även för att kunna erbjuda persontrafik mellan Olofström och orterna längs Blekinge kustbana och ökar robustheten i järnvägsnätet med alternativa transportvägar.

De olika alternativen har jämförts och utvärderats likvärdigt av länsstyrelsen.

## De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Ulrica Messing med funktionschef Lena Ekroth som föredragande.

Detta yttrande har signerats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

## Kopia till

Olofströms kommun  
Sölvesborgs kommun  
Karlshamns kommun  
Bromölla kommun  
Region Blekinge  
Länsstyrelsen Skåne

## Hantering av personuppgifter

Information om hur länsstyrelsen hanterar personuppgifter finns på [www.lansstyrelsen.se/dataskydd](http://www.lansstyrelsen.se/dataskydd).