

9. Utvärdering av Sydostlänkens samlade miljöpåverkan

I detta kapitel görs en utvärdering av Sydostlänkens miljökonsekvenser. Först görs en jämförelse av alternativens konsekvenser i tabellform. Därefter görs en avstämning av projektets påverkan på nationella, regionala och lokala miljömål, de allmänna hänsynsreglerna och gällande miljö-kvalitetsnormer.

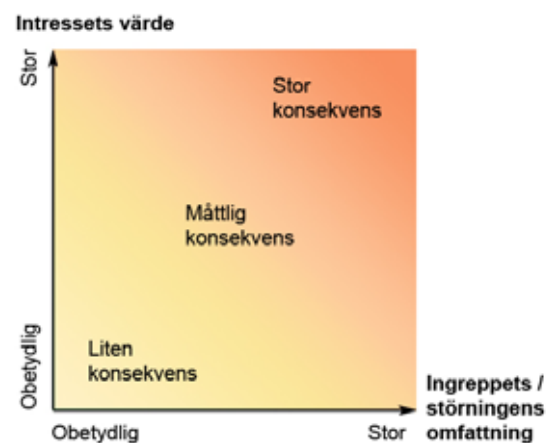
9.1 Jämförelse av utredningsalternativen

Detta kapitel syftar till att göra en utvärdering av Sydostlänkens miljökonsekvenser och en jämförelse mellan de olika alternativen, en sammanställning av de alternativskiljande konsekvenserna. Jämförelsen görs i tabellform för att enkelt få en samtidig överblick av konsekvenserna per aspekt för samtliga alternativ. Diskussionen om Sydostlänken i transportsystemet ur ett större perspektiv diskuteras i systemanalysen och inte i denna utvärdering.

Den största negativa konsekvensen av järnvägsutbyggnaden är att den byggs i en miljö där det idag inte finns någon järnväg. Järnvägen kommer att utgöra en stor fysisk och visuell men också psykologisk barriär.

Utredningsalternativen jämförs mot ett nollalternativ, nollalternativet beskrivs dock ej i tabellen. En beskrivning av nollalternativet återfinns i kapitel 6.2, en jämförelse av utredningsalternativen mot nollalternativet görs i kapitel 7 Konsekvensbeskrivning. Jämförelsen av alternativen i detta kapitel avslutas med en sammanvägd bedömning av de olika alternativen.

Konsekvenserna uttrycks i skalan liten, måttlig och stor konsekvens kopplat till intressets värde och ingreppets/störningens omfattning, se diagram nedan.



Figur 9.1 Konsekvensdiagram

| Sakområde | Sammanfattad jämförelse av alternativens miljökonsekvenser | | | | |
|--------------------------|---|---|---|--|---|
| | Olofström alternativ 1 längs väg 121 (OA 1) | Olofström alternativ 2 längs befintlig banvall (OA 2) | Utredningsalternativ 1 Väst (UA 1) | Utredningsalternativ 2 Mitt (UA 2) | Utredningsalternativ 3 Öst (UA 3) |
| Stads- och landskapsbild | Stora negativa konsekvenser. OA 1, läng väg 121, förstärker den redan befintliga barriären genom södra delen av Olofström. En bred infrastrukturkorridor skapas genom Olofström och upplevelsen av orten kommer att förändras. | Stora negativa konsekvenser. OA 2, längs befintlig banvall, medför att en ny barriär skapas och medför stora konsekvenser för bostadsbebyggelsen intill korridoren. | Stora negativa konsekvenser. UA 1 Väst innebär att infrastrukturkorridoren längs väg 121 mellan Olofstöm och Boa förstärks. Järnvägen blir tydligt exponerad i landskapet. Söder om Boa viker korridoren av och går genom ett mosaikartat landskap där järnvägen kommer utgöra en kontrast. Vid anslutningen till Blekinge kustbana går korridoren i skogsmark och järnvägen döljs. | Stora negativa konsekvenser. UA 2 Mitt medför att en ny infrastrukturkorridor skapas, som bryter landskapets strukturer och att järnvägen blir tydligt exponerad. Alternativet ger maximal påverkan på landskapsbild genom Gränumsdalen. Söder om Boa går korridoren genom ett mosaikartat landskap där järnvägen kommer utgöra en kontrast. Vid anslutningen till Blekinge kustbana går korridoren i skogsmark och järnvägen döljs. | Måttligt negativa konsekvenser. UA 3 Öst medför att en ny infrastrukturkorridor skapas. Landskapets strukturer bryts i måttlig utsträckning och järnvägen blir lite exponerad eftersom korridoren ligger i ett skogslandskap men alternativet innebär höga bankar och djupa skärningar. |
| Naturmiljö | Små negativa konsekvenser. Det finns litet naturmark inom och i anslutning till korridoren. I huvudsak finns enbart betesmarker för ridskolans verksamhet som påverkas. | Måttliga negativa konsekvenser. Ett litet intrång görs i naturreservat Halen, natura 2000-område Halen bedöms ej påverkas, men med en viss osäkerhet i bedömningen, det behöver utredas vidare i nästa skede. För partiet Holjeån bedöms konsekvenserna för naturmiljön som små negativa. | Små negativa konsekvenser. UA 1 förläggs på parallellt med väg 121 på en sträcka av ca 7 km som redan har en viss barriäreffekt. Naturvärdena bedöms vara låga på denna sträcka. Söder om Boa viker korridoren av från väg 121, detta område saknar dokumenterade naturvärden och påverkan bedöms som liten. | Måttligt negativa konsekvenser. UA 2 påverkar naturmiljöer och skogsområden söder om Olofström, norr om Gränum och vid anslutningen till Blekinge kustbana. Järnvägen ger upphov till en kraftig barriäreffekt i skogslandskapet. Söder om Boa går korridoren genom ett mosaiklandskap, detta område saknar dokumenterade naturvärden och påverkan bedöms som liten. | Måttligt negativa konsekvenser. Miljön inom UA 3 kan idag sägas vara en sammanhållande värdekärna som skadas av en ny järnvägsdragning. Samtidigt finns inga utpekade riksintressen och området ingår inte i lokala naturvårdsprogram. |
| Kulturmiljö | Måttligt till stora negativa konsekvenser. OA 1, förstärker den befintliga barriären som väg 121 utgör, kopplingen mellan herrgården och kapellet och ekonomibyggnaderna försvagas. Miljön vid lilla Holje kommer att upplevas annorlunda då omgivningen förändras markant. | Måttliga negativa konsekvenser. OA 2 återupptar en historisk struktur samtidigt som bebyggelsegruppen "funkishusen" delas upp i två områden och dess värde ur kulturmiljösynpunkt kommer därmed försvagas. | Måttliga negativa konsekvenser. Alternativet innebär att väg 121 och järnvägen blir en gemensam infrakorridor vilket är positivt då ingen ny struktur skapas. Vid Boa avviker korridoren från väg 121, miljön vid Boa är utpekad som ett regionalt värde för dess kulturmiljövärden. Söder om Boa har utredningsområdet inte så höga kulturhistoriska värden. | Stora negativa konsekvenser. UA 2 medför att en ny infrastrukturkorridor skapas, som bryter landskapets strukturer och att järnvägen blir tydligt exponerad. Alternativet ger maximal påverkan på de historiska spåren/lagren genom Gränumsdalen. Vid Boa avviker korridoren från väg 121, miljön vid Boa är utpekad som ett regionalt värde för dess kulturmiljövärden. Söder om Boa har utredningsområdet inte så höga kulturhistoriska värden. | Små negativa konsekvenser. Denna del av utredningsområdet saknar dokumenterade värden och bedöms inte ha så höga kulturmiljövärden, det är dock viktigt att beakta att området är relativt orört från modern infrastruktur vilket är värdefullt. |

| Sakområde | Sammanfattad jämförelse av alternativens miljökonsekvenser | | | | |
|----------------------------------|--|---|--|--|---|
| | Olofström alternativ 1 längs väg 121 (OA 1) | Olofström alternativ 2 längs befintlig banvall (OA 2) | Utredningsalternativ 1 Väst (UA 1) | Utredningsalternativ 2 Mitt (UA 2) | Utredningsalternativ 3 Öst (UA 3) |
| Boendemiljö | Måttligt till stora negativa konsekvenser. Den befintliga barriären som väg 121 utgör förstärks. Uppdelningen av Olofström förstärks. Bullerskydd kan samordnas. Nya plan-skildheter ökar trafiksäkerheten. | Stora negativa konsekvenser. En ny barriär skapas, järnvägen kommer väldigt nära bostadsbebyggelse. Järnvägen avskärmar ridhuset från intilliggande naturområde. Bullerskydd medför en ny visuell barriär. Fortsatt utredning kring risk och säkerhet krävs i nästa planeringskede. | Små till måttliga negativa konsekvenser. Infrastrukturkorridoren med väg 121 förstärks, men genom samlokalisering skapas ingen ny barriär. Boende längs vägen kommer att påverkas i betydande grad. Det finns få rekreations- och friluftslivsvärden. Söder om Boa viker korridoren av från väg 121, i detta område finns få boende, järnvägen kommer dock utgöra en ny barriär i området. | Stora negativa konsekvenser. Gränumsdalen korsas diagonalt vilket ger maximal påverkan på landskapet och boendemiljön . Passagen av det öppna landskapet blir lång och järnvägen kontrasterar starkt mot omgivningen. Stor visuell och fysisk barriär i landskapet, det blir svårare att röra sig fritt i området. Söder om Boa ligger korridoren i detta område finns få boende, järnvägen kommer dock utgöra en ny barriär i området. | Små negativa konsekvenser. Korridoren går genom ett skogslandskap till skillnad från övriga alternativ och den mer kuperade topografin medför högre bankar och djupare skärningar vilket i sin tur gör det svårt att förflytta sig fritt i området. Området saknar dokumenterade värden. |
| Buller | Stora negativa konsekvenser. Eftersom både OA1 och OA2 passerar förbi bebyggelse på båda sidor om spåret är konsekvenserna ungefär lika avseende antal fastigheter där riktvärdet överskrids. I nästa skede avgörs vilka bullerskydd som kommer att genomföras. | Stora negativa konsekvenser. Eftersom både OA1 och OA2 passerar förbi bebyggelse på båda sidor om spåret är konsekvenserna ungefär lika avseende antal fastigheter där riktvärdet överskrids. I nästa skede avgörs vilka bullerskydd som kommer att genomföras. OA2 innebär de högsta maximala ljudnivåerna vid fasad, över 90 dBA, för fastigheterna närmast järnvägen. | Stora negativa konsekvenser. UA1 innebär flest antal fastigheter där riktvärderna överskrids, men eftersom UA 1 passerar längs befintlig väg 121, och redan utsätts för buller från vägen, kan detta alternativ ändå vara att föredra. Föreslagna bullerskyddsåtgärder i detta alternativ ger maximal vinning eftersom dessa även åtgärdar buller från vägtrafik. | Måttliga negativa konsekvenser. UA2 innebär något fler antal bullerstörda än UA3. I nästa skede avgörs vilka bullerskydd som kommer att genomföras. | Måttliga negativa konsekvenser. UA3 innebär minst antal bullerstörda. I nästa skede avgörs vilka bullerskydd som kommer att genomföras. |
| Areella näringar & naturresurser | ej aktuellt | ej aktuellt | Måttliga negativa konsekvenser. Stora arealer produktiv jordbruk- eller skogsmark tas i anspråk. Barriäreffekten blir dock betydligt mindre eftersom UA 1 på mer än halva sträckan är förlagd intill väg 121 och negativa effekter för arronderingen blir mindre. | Stora negativa konsekvenser. Betydande areal produktiv jordbruk- eller skogsmark tas i anspråk och brukandet av marken försvåras avsevärt till följd av järnvägen som en ny barriär. I UA 2 är det i huvudsak produktiv jordbruksmark som tas i anspråk. Järnvägen får negativa konsekvenser för både jord- och skogsbruk, dock bedöms konsekvenserna som mer allvarliga för jordbruket än skogsbruket. | Måttliga negativa konsekvenser. Betydande areal produktiv jordbruk- eller skogsmark tas i anspråk och brukandet av marken försvåras avsevärt till följd av järnvägen som en ny barriär. I UA 3 är det i huvudsak produktiv skogsmark som tas i anspråk. Järnvägen får negativa konsekvenser för både jord- och skogsbruk, dock bedöms konsekvenserna som mer allvarliga för jordbruket än skogsbruket. |

| Sakområde | Sammanfattad jämförelse av alternativens miljökonsekvenser | | | | |
|---------------------|--|--|--|--|--|
| | Olofström alternativ 1 längs väg 121 (OA 1) | Olofström alternativ 2 längs befintlig banvall (OA 2) | Utredningsalternativ 1 Väst (UA 1) | Utredningsalternativ 2 Mitt (UA 2) | Utredningsalternativ 3 Öst (UA 3) |
| Yt- och grundvatten | Under driftsskedet är sannolikheten för en olycka med farligt gods så liten att i princip inga negativa konsekvenser uppstår. Konsekvenserna för samtliga alternativ är därför små och för byggskedet bedöms konsekvenserna som små negativa då eventuell påverkan på yt- och grundvatten är kortvarigt. | Under driftsskedet är sannolikheten för en olycka med farligt gods så liten att i princip inga negativa konsekvenser uppstår. Konsekvenserna för samtliga alternativ är därför små och för byggskedet bedöms konsekvenserna som små negativa då eventuell påverkan på yt- och grundvatten är kortvarigt. Av alternativen genom Olofström är dock OA 2 att föredra eftersom det ligger i utkanten av det sekundära skyddsområdet och till större del ligger utanför isälvsområdet. | Under driftsskedet är sannolikheten för en olycka med farligt gods så liten att i princip inga negativa konsekvenser uppstår. Konsekvenserna för samtliga alternativ är därför små och för byggskedet bedöms konsekvenserna som små negativa då eventuell påverkan på yt- och grundvatten är kortvarigt. | Under driftsskedet är sannolikheten för en olycka med farligt gods så liten att i princip inga negativa konsekvenser uppstår. Konsekvenserna för samtliga alternativ är därför små och för byggskedet bedöms konsekvenserna som små negativa då eventuell påverkan på yt- och grundvatten är kortvarigt. | Under driftsskedet är sannolikheten för en olycka med farligt gods så liten att i princip inga negativa konsekvenser uppstår. Konsekvenserna för samtliga alternativ är därför små och för byggskedet bedöms konsekvenserna som små negativa då eventuell påverkan på yt- och grundvatten är kortvarigt. |

Sammanvägd bedömning

OA 1 bedöms sammanvägt som ett något bättre alternativ än OA 2 då det ger minst negativa konsekvenser. Det hör till stor del samman med att alternativet är integrerat med väg 121 och till stor del undviker konflikter med boendemiljön utmed Bangatan under både byggskedet och driftsskedet.

Enligt sammanställningen ger UA 3 minst negativa konsekvenser och ger inte upphov till några stora negativa konsekvenser. Dock medför UA 3 ett stort massöverskott och är det alternativ som har flest djupa skärningar.

Både UA 1 och UA 2 ger upphov till stora negativa konsekvenser. Särskilt UA 2 ger stora negativa miljökonsekvenser för kulturmiljön i Gränumsdalen. Sammantaget bedöms att av dessa två alternativ är UA 1 att föredra eftersom det till stor del är integrerat med väg 121 och undviker Gränumsdalen.