TRAFIKVERKET

RAPPORT

Plan- och miljöbeskrivning Slätthult förbigångsspår

Älmhult kommun, Kronoberg län

Järnvägsplan

Samrådshandling, 2026-11-04



Trafikverket
Postadress: Trafikverket, 291 54 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: Samrådshandling – Slätthult förbigångsspår

Författare: Rejlers Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-11-04

Ärendenummer: TRV 2025/135540

Version: 1.0

Kontaktperson: Martin Petersson, projektledare Trafikverket

Bilder: Trafikverket, om inget annat anges

Innehåll

1 Sammanfattning 5

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål 7

2.1 Bakgrund 8

2.2 Tidigare utredningar 8

2.3 Mål och syfte 10

3 Miljöbeskrivning 13

3.1 Samrådsunderlag 13

3.2 Beslut om betydande miljöpåverkan 14

3.3 Avgränsningar 15

4 Förutsättningar 19

4.1 Järnvägens funktion och standard 19

4.2 Trafik och användargrupper 20

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling 20

4.4 Lagskyddade områden och objekt 22

4.5 Landskapet och staden 28

4.6 Miljö och hälsa 28

4.7 Byggnadstekniska förutsättningar 42

5 Den planerade järnvägens placering och utformning med motiv 44

5.1 Val av placering 44

5.2 Bortvalda placeringsalternativ 46

5.3 Val av utformning 49

5.4 Bortvalda utformningsalternativ 53

5.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs 54

5.6 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtid 54

6 Effekter och konsekvenser av projektet 57

6.1 Trafik och användargrupper 57

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling 57

6.3 Miljö och hälsa 58
6.4 Ledningar 63
6.5 Påverkan under byggtiden 63

7 Samlad bedömning 64

7.1 Samlad bedömning av konsekvenser 64
7.2 Måluppfyllelse 64

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden 68

8.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler 68
8.2 Miljökvalitetsnormer 70
8.3 Miljöbalkens hushållningsbestämmelser 70

9 Markanspråk och pågående markanvändning 72

9.1 Järnvägsmark med äganderätt (J) 73
9.2 Järnvägsmark med servitutsrätt (Js) 73
9.3 Järnvägsmark med tillfällig nyttjanderätt (T) 73
9.4 Pågående markanvändning 74

10 Fortsatt arbete 75

10.1 Dispenser, tillstånd och 12:6 samråd 75
10.2 Uppföljning och kontroll 75
10.3 Detaljprojektering 76

11 Genomförande och finansiering 77

11.1 Formell hantering 77
11.2 Genomförande 78
11.3 Finansiering 78

12 Underlagsmaterial och källor 79

Bilaga 1 - Påverkan på kommunala detaljplaner och stadsplaner

1 Sammanfattning

Denna handling utgör samrådshandling för järnvägsplan för Slätthult förbigångsspår, i Älmhult kommun. Samrådshandlingen är en del av planläggningsprocessen, som slutligen leder till en fastställd järnvägsplan.

I samband med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen förväntas både person- och godstrafiken på Södra stambanan öka. Åtgärden samverkar med andra planerade åtgärder som ökar trafiken på Södra stambanan, bland annat utbyggnaden av två nya spår mellan Lund och Hässleholm samt förbigångsspår Hässleholm. För att möta det ökade behovet av kapacitet samt för att skapa en mer tillförlitlig järnväg planeras anläggning av två nya förbigångsspår i Slätthult, söder om Älmhult.

I början av planläggningen togs ett samrådsunderlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilt berörda, organisationer och myndigheter få möjlighet att yttra sig.

Länsstyrelsen i Kronobergs län har med samrådsunderlaget (2026-04-13) samt samrådsredogörelsen (2026-06-03) som underlag beslutat att projektet inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan. Därför kommer ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att utföras utan i stället tas en miljöbeskrivning fram. Denna utförs som en del av planbeskrivnigen.

Förbigångsspåren föreslås anläggas på vardera sida om befintligt spår med sammanlagda totallängd på 1,2 kilometer + 1,2 kilometer inklusive skyddsspår. Förbigångsspåren omfattar anpassningar till den nya anläggningen i form av signalsystem, kontaktledningsanläggningar samt nyanläggandet av huvudväxlar, skyddsväxlar och skyddsspår. För att säkerställa åtkomst till järnvägsanläggningen för underhåll föreslås fyra nya servicevägar anläggas.

De planerade åtgärderna inom järnvägsplanen bedöms inte påverka några riksintressen, naturreservat eller Natura 2000-områden. Åtgärderna bedöms med hänsyn till omfattning och lokalisering inte innebära några nämnvärda konsekvenser på miljökvalitetsnormer.

Sammantaget bedöms järnvägsplanen därmed endast medföra små till försumbara konsekvenser för miljöaspekterna till följd av planerade åtgärder och anpassningar. Samtliga konsekvenser redovisas i kapitel 6 *Effekter och konsekvenser av projektet*.

Järnvägsplanen bedöms vara i linje med Älmhults kommuns översiktsplanering där vikten av projektet betonas.

Järnvägsplanen kommer innebära att mark tas i anspråk.
En grundläggande utgångspunkt när en järnväg byggs är att den ges ett läge och utformas på så sätt att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.

Järnvägsplanens plankartor redovisar vilken mark som behövs permanent och vilken mark som behövs tillfälligt under byggtiden.
Illustrationskartorna som tillhör järnvägsplanen fungerar som ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i planen och vilka åtgärder som planeras.

Byggnationen är planerad att starta tidigast 2029 under förutsättning att järnvägsplanen vinner laga kraft. Byggtiden är cirka ett år för färdigställande. Totalkostnaden beräknas till cirka 261 miljoner kronor och finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur 2026–2037.

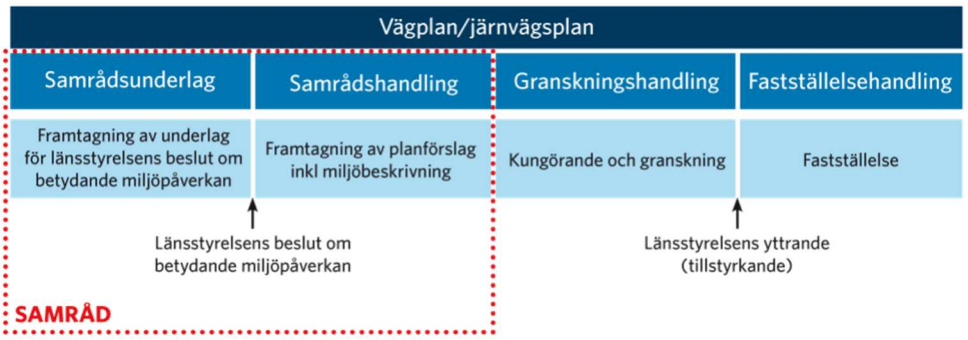
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

Ett järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en järnvägsplan, se figur 2.1 nedan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 2-1. Planläggningsprocessen. Projektet är nu i skede Samrådshandling.

2.1 Bakgrund

I samband med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen förväntas både person- och godstrafiken på Södra stambanan öka. Åtgärden samverkar med andra planerade åtgärder som ökar trafiken på Södra stambanan, bland annat utbyggnaden av två nya spår mellan Lund och Hässleholm samt förbigångsspår Hässleholm. För att möta det ökade behovet av kapacitet samt för att skapa en mer tillförlitlig järnväg planeras anläggning av två nya förbigångsspår i Slätthult, söder om Älmhult.

Projektet omfattar två nya förbigångsspår strax söder om Älmhult, mellan cirka km 485+850 och km 488+350. Nuvarande förbigångsspår, spår 3, används i stor utsträckning för lokal godshantering på Älmhult bangård och kan därför sällan nyttjas för passering av tåg.

De planerade förbigångsspåren syftar till att öka kapaciteten och förbättra framkomligheten för både person- och godstrafiken på Södra stambanan. Åtgärden möjliggör fler tåglägen för godstrafik samt bidrar till ökad punktlighet för persontåg genom förbättrade förutsättningar för att optimera avgångs- och ankomsttider. Sammantaget förväntas detta leda till en mer robust tidtabell och minskad risk för följdförseningar.

Åtgärden innebär att en ny funktion permanent tillförs järnvägsanläggningen och kräver därför att en järnvägsplan upprättas.

2.2 Tidigare utredningar

2.2.1 Kapacitetsutredning

I december 2022 gav regeringen Trafikverket uppdraget att utreda kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystem i Skåne för att förbättra förutsättningarna för arbetspendling och utökade godstransporter.

Utredningen visar att åtgärden med två nya förbigångsspår medför ökad framkomlighet och kapaciteten för både person- och godstrafik på Södra stambanan samt bättre möjligheter att optimera avgångs- och ankomsttider.

2.2.2 Åtgärdsvalsstudie Älmhults bangård, daterad 2021-06-09

Det huvudsakliga syftet med denna åtgärdsvalsstudie var att utifrån banans nuvarande funktion utreda förslag på åtgärder för att skapa förutsättningar för god tillgänglighet och framkomlighet för såväl godståg- som persontågstrafik samt åtgärder för att möjliggöra ökad trafikering. En av de åtgärder som föreslogs i åtgärdsvalsstudien var två nya förbigångsspår söder om Älmhult för att möjliggöra förbigångar på både upp- och nedspår utan att spår med motsatt trafikriktning behöver korsas.

2.2.2.1 Analys enligt fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi för att säkerställa en god resurshållning och för att minska transportsystemets miljöpåverkan. Den går ut på att möjliga förbättringar och åtgärder i transportsystemet prövas stegvis – i första hand genom att befintlig infrastruktur vårdas och används mer effektivt (steg 1), i sista hand genom nybyggnation (steg 4). Stegen kan också kombineras så att de åtgärder som föreslås bildar effektiva åtgärdspaket med olika typer av mindre och större åtgärder på både kort och lång sikt, se figur 2.2.2.1-1.



Figur 2.2.2.1-1. Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen har tillämpats i åtgärdsvalsstudien. Alternativet att till viss del ersätta järnvägstrafiken med andra färdmedel har utretts men inte bedömts som aktuellt på grund av att det inte skulle medföra några miljö- eller samhällsutvecklingsvinster. Därmed anses steg 1 inte vara tillämpbart. Åtgärder inom steg 2 har också uteslutits, då sådana åtgärder inte skulle lösa problematiken med tillräcklig spårmeter att rangera

vagnar på och därmed inte lösa rådande kapacitetsproblem utan endast hade omfördelat kapacitetsnyttjandet till annan ort.

För att uppfylla målet med en välfungerande person- och godstrafik bedömdes en kombination av åtgärder inom steg 3 och 4. Detta för att mindre ombyggnadsåtgärder i spårsystemet bedöms bidra till effektivare trafikering men på sikt behövs större åtgärder i form av utbyggd infrastruktur. Fyra föreslagna åtgärder studerades och bedömdes inom ramen för åtgärdsvalsstudien, se figur 2.2.2.1-2. Förväntad måluppfyllelse och kostnad ligger till grund för bortval och rekommendation av åtgärder. Det bedöms att projektet Förbigångsspår Slätthult uppfyller samtliga mål samt ger effekt för både person- och godstågstrafiken.

UA	Åtgärd som studerats och bedömts	Fyrstegsprincipen	Måluppfyllelse			Beskrivning av effekt	Kostnad (mkr)	Gå vidare?
			Förbättra framkomlighet	Öka kapacitet	Skapa flexibilitet			
UA1	Förbigångsspår Slätthult	3	5	5	4	Förbättrad framkomlighet och kapacitet för persontåg samt ökad kapacitet för godståg.	3 (190)	JA
UA2	Bangårdsåtgärd norr	3	5	5	5	Förbättrad framkomlighet för persontåg samt ökad kapacitet och flexibilitet för godståg.	3 (210)	JA
UA3	Bangårdsåtgärd söder	3	4	5	4	Ökad kapacitet för godstågstrafik.	2 (390)	JA
UA4	Flytt av godsbangård	4	2	4	2	Ev. ökad uppställnings-kapacitet för godstågstrafik, beroende på vilket kapacitet som behålls på befintlig bangård.	1 (1200)	NEJ

Figur 2.2.2.1-2. Tabell från åtgärdsvalsstudien som visar bedömning av måluppfyllelse för respektive åtgärd.

2.3 Mål och syfte

2.3.1 Ändamål

Projektets ändamål är att bidra till ökad kapacitet och robusthet på Södra stambanan samt möjliggöra för fler tåglägen för godstrafik och ökad punktlighet för persontåg.

2.3.2 Projektmål

- Tekniska lösningar ska vara väl avvägda mot funktionalitet och hålla nere kostnaderna samt att projektet färdigställs i tid.
- Redan från tidigt planskede, ska arbetet bedrivas så att inga olyckor inträffar under byggnation och driftskedet med särskilt fokus på en anläggning som är långsiktigt säker och funktionell.
- Förbigångsspåren ska anpassas och placeras med hänsyn till påverkan på natur- och kulturmiljö, massbalans, infrastruktur och bebyggelse.
- Markanspråken i järnvägsplanen ska vara noggrant avvägda mot funktion, underhåll, byggnation och arbetsmiljö.

2.3.3 Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet är i sin tur indelat i funktionsmål och hänsynsmål som syftar till transportsystemets utformning, funktion och användning.

Funktionsmålet

Transportsystemet ska ge samtliga medborgare en grundläggande tillgänglighet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska även vara jämställt och svara mot både kvinnors och mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Transportsystemet ska anpassas så ingen dödas eller skadas allvarligt, bidra till ökad hälsa samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.

2.3.4 Nationella miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål och ett antal etappmål. De 16 miljökvalitetsmålen har i vissa fall brutits ned i regionala och lokala mål. De miljömål som bedöms aktuella för projektet markeras med **fetstil** i tabell 2.3.4-1.

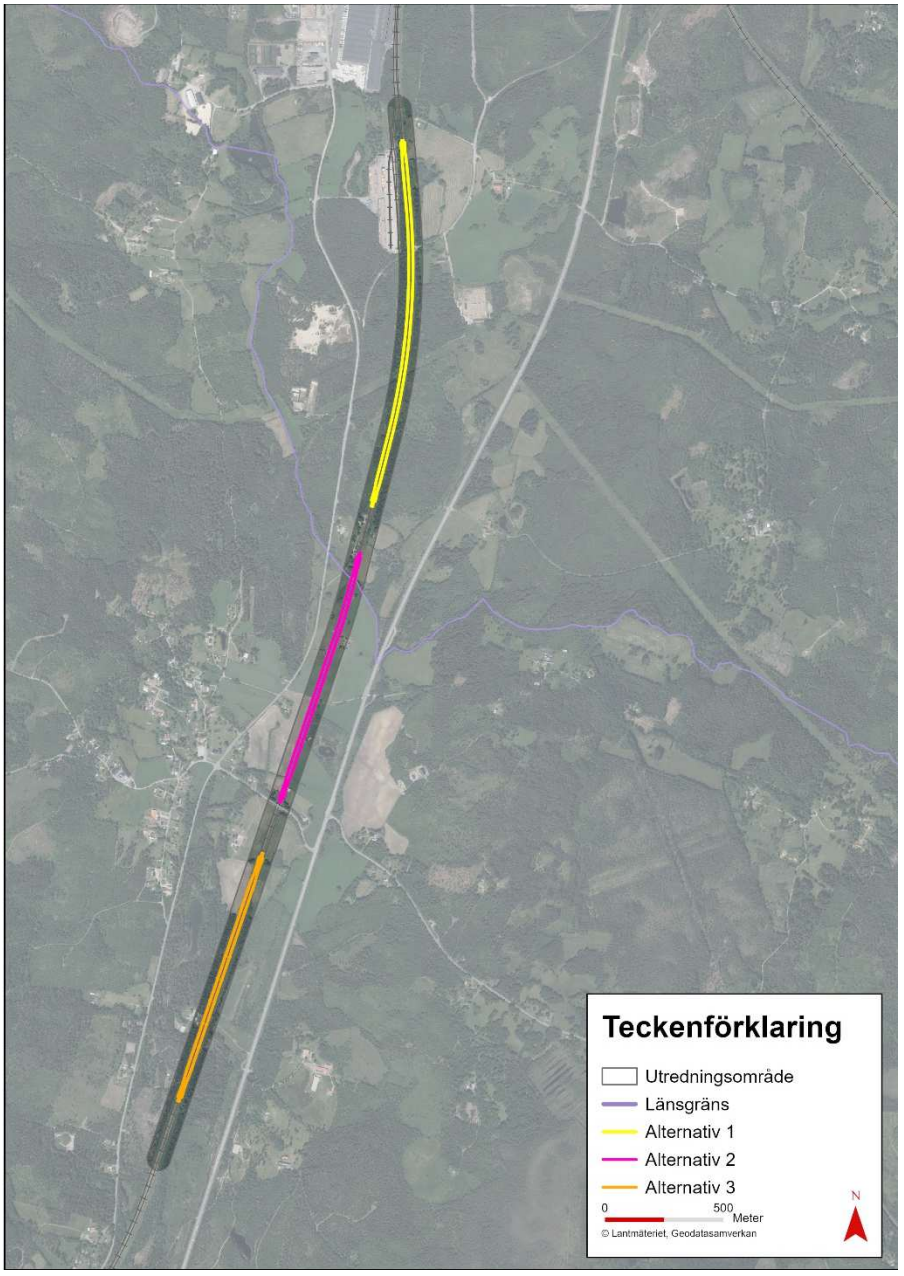
Tabell 2.3.4-1. De 16 nationella miljökvalitetsmålen. Fetmarkerade miljökvalitetsmål bedöms beröra projektet.

1.	**Begränsad klimatpåverkan**	**9.**	**Grundvatten av god kvalitet**
2.	**Frisk luft**	10.	Hav i balans samt levande kust och skärgård
3.	Bara naturlig försurning	11.	Myllrande våtmarker
4.	Giftfri miljö	**12.**	**Levande skogar**
5.	Skyddade ozonskikt	**13.**	**Ett rikt odlingslandskap**
6.	Säker strålmiljö	14.	Storslagen fjällmiljö
7.	Ingen övergödning	15.	God bebyggd miljö
8.	Levande sjöar och vattendrag	**16.**	**Ett rikt växt- och djurliv**

3 Miljöbeskrivning

3.1 Samrådsunderlag

Under hösten 2025 och våren 2026 togs ett samrådsunderlag fram som utgjorde underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. I samrådsunderlaget beskrevs övergripande förutsättningar inom ett utredningsområde runt planerade åtgärder inom projektet. Tre alternativa placeringar av nya förbigångsspår beskrevs: alternativ 1, alternativ 2 och alternativ 3.

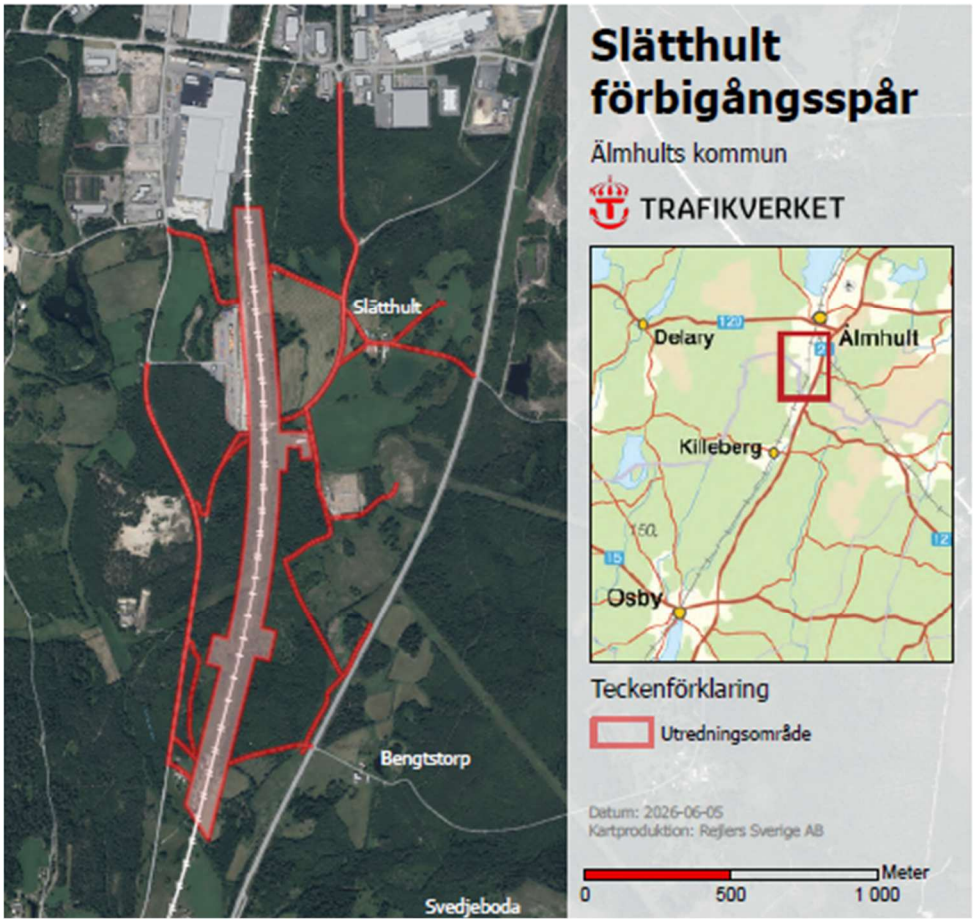


Figur 3.1-1. Ursprungligt utredningsområde med samtliga alternativ som utretts i skede samrådsunderlag.

I arbetet med samrådsunderlaget togs beslutet om att välja alternativ 1 som föreslagen placering. För mer information kring val av alternativ, se kapitel 5.1 *Val av placering*. I samband med att alternativ 1 valdes som föreslagen placering avgränsades utredningsområdet inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, se figur 3.2-1 nedan.

3.2 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Kronobergs län har den 28 augusti 2026, med samrådsunderlag (daterad 2026-04-13) samt samrådsredogörelse (daterad 2026-06-03) som underlag, beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därför kommer ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att utföras utan i stället tas en miljöbeskrivning fram. Länsstyrelsens beslut omfattar det avgränsade utredningsområdet för alternativ 1, samt potentiella befintliga vägar som kan komma att nyttjas som servicevägar och tillfälliga byggvägar. Se figur 3.2-1.



Figur 3.2-1. Avgränsat utredningsområde för alternativ 1 inkl. befintliga vägar som kan komma att nyttjas som servicevägar och tillfälliga byggvägar.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att åtgärderna inte riskerar medföra en betydande miljöpåverkan med begränsad påverkan på natur- och kulturmiljövärden, vattenområden och människors hälsa.

I det fortsatta arbetet anser länsstyrelsen att det är önskvärt med en grundligare utredning om den faktiska påverkan på vattenförekomster samt vilka försiktighetsåtgärder som eventuellt behövs för att minska påverkan på de vatten som finns i området.

Länsstyrelsen konstaterar att skyddsvärda träd inte ingår i befintlig naturvärdesinventering och en kompletterande inventering behövs.

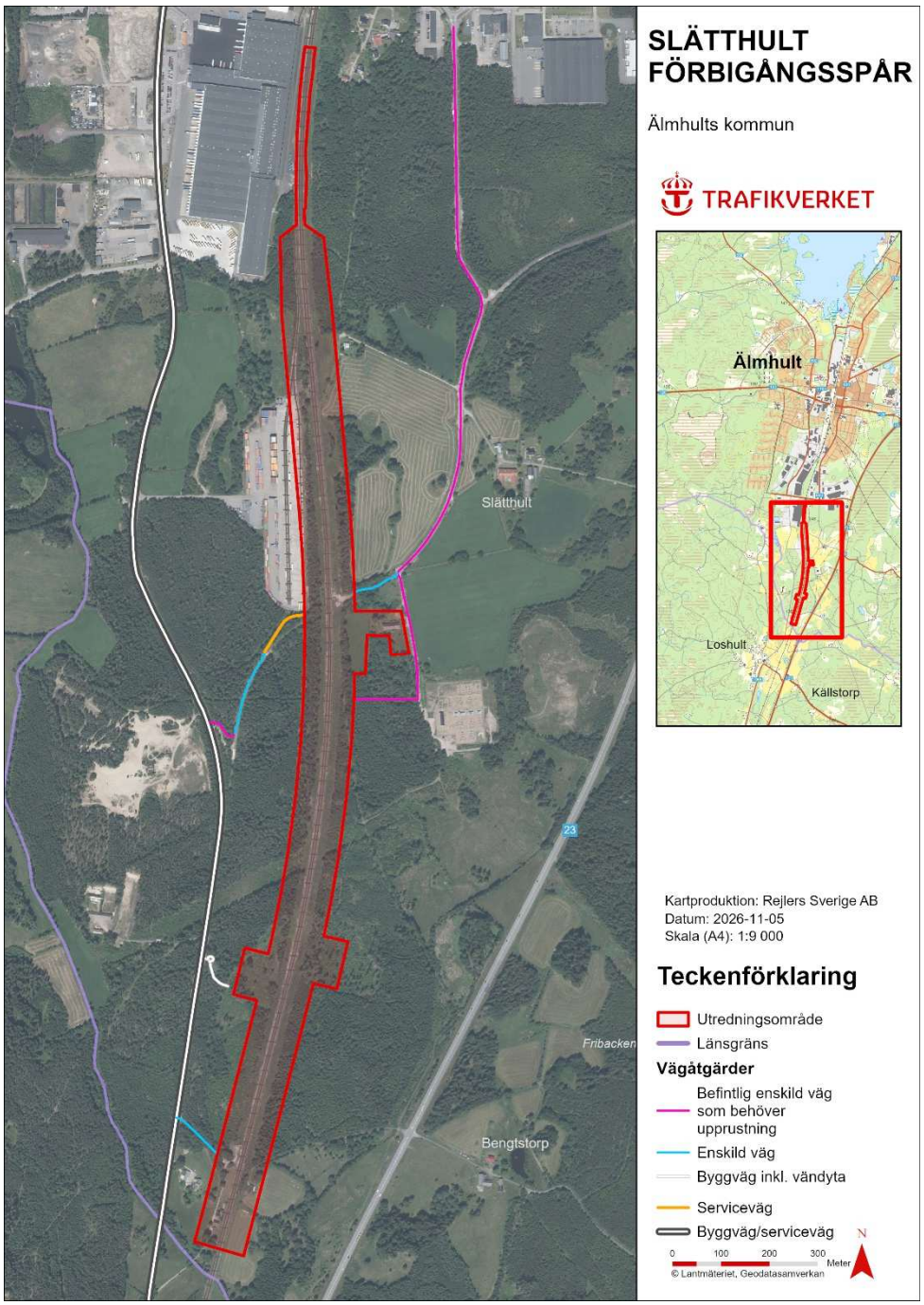
3.3 Avgränsningar

3.3.1 Utrednings- och influensområde

Järnvägsplanens utredningsområde avgränsas geografiskt enligt figur 3.3.1-1 och sträcker sig mellan cirka km 485+850 och km 488+350. Utredningsområdet har utökats något i jämförelse med det område som länsstyrelsen tagit beslut om betydande miljöpåverkan på. Utredningsområdet har förlängts norrut och avgränsats till att enbart omfatta Trafikverkets befintliga fastighet, för att spegla järnvägsplanens planområde som redovisas på plankartorna.

I norr återfinns industriverksamhet men i övrigt utgörs utredningsområdet främst av skogsområden med några partier av åkermark. Inom utredningsområdet finns det åtta fastigheter som anses särskilt berörda. Ytterligare cirka tolv fastigheter bedöms beröras under byggtid.

Projektets utredningsområde ska täcka in tänkbara placeringar och utformningar av de nya mötesspåren med samtliga järnvägstekniska komponenter. Utöver utredningsområdet tillkommer befintliga vägar i närområdet som kan komma att användas för servicevägar och byggvägar, vilket redovisas i figur 3.3.1-1 nedan. I byggskedet kommer tillfälliga markanspråk att bli aktuellt för exempelvis tillfälliga transportvägar och upplagshantering. Det markanspråk som krävs för att kunna genomföra järnvägsplanens åtgärder redovisas på plankartorna.



Figur 3.3.1-1. Järnvägsplanens utredningsområde inkl. befintliga vägar som kan komma att nyttjas som servicevägar och tillfälliga byggvägar.

Influensområdet utgörs av det område inom vilket miljöeffekter från de planerade åtgärderna bedöms kunna uppkomma. Influensområdet utgörs dels av de direkta markanspråk som behövs för åtgärderna och järnvägens omedelbara närmiljö, men breder sig också längre ut. Hur mycket varierar efter de olika miljövärdenas störningskänslighet och redovisas inte precist i denna handling.

3.3.2 Tematisk avgränsning

Miljöbedömningen har fokuserats till de miljöaspekter som kan anses bli påverkade till följd av järnvägsplanens genomförande. Redovisningen innefattar även en beskrivning av de miljöeffekter som järnvägsplanen kan antas medföra. För aktuell järnvägsplan har följande aspekter bedömts vara relevanta att beskriva:

- Lagskyddade områden och objekt
- Landskap
- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Vatten
- Miljökvalitetsnormer
- Mark- och vattenföroreningar
- Buller
- Klimat

Miljöaspekter som inte bedöms bli berörda eller endast berörda i mycket begränsad omfattning utreds inte vidare i miljöbeskrivningen. I detta projekt gäller det nedanstående aspekter:

- Rekreation och friluftsliv: Inga riksintressen eller lokalt/regionalt utpekade områden för rekreation och friluftsliv berörs av åtgärderna inom järnvägsplanen.

- Miljökvalitetsnorm för luft: Järnvägsplanen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids. Aspekten bedöms därför inte vidare.

- Miljökvalitetsnorm för buller: Järnvägsplanen omfattas inte av de kriterier för bullerkartläggning av järnväg som anges i förordning (2004:675) om omgivningsbuller, och aspekten bedöms därför inte vidare.

3.3.3 Tidsmässig avgränsning

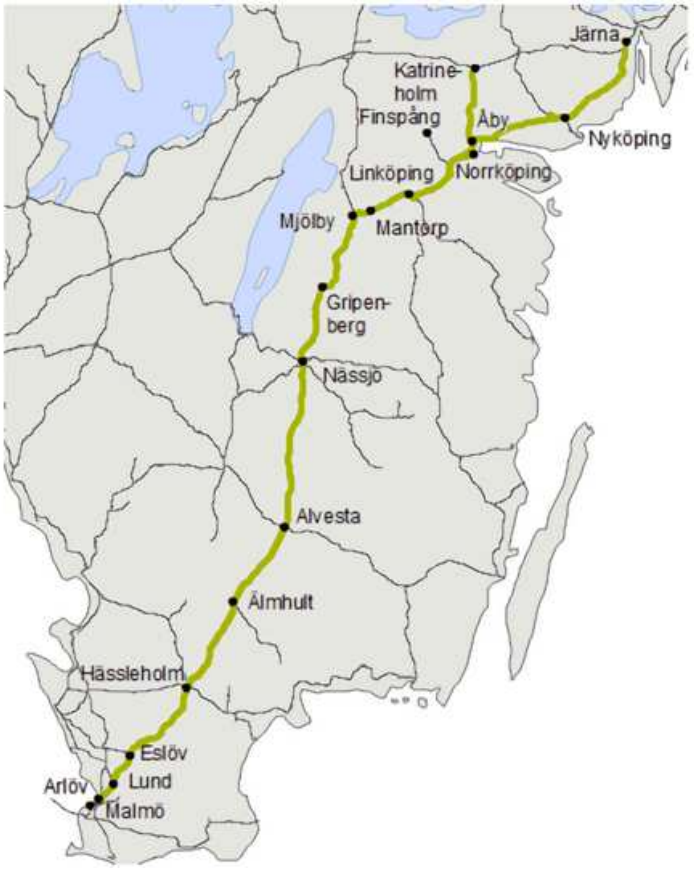
Järnvägsplanen beräknas kunna fastställas under 2028.
Byggnationen är planerad att starta tidigast 2029 under förutsättning att järnvägsplanen vinner laga kraft. Byggtiden är cirka ett år för färdigställande.

För att kunna bedöma framtida miljöpåverkan har man utgått från ett valt horisontår, vilket ligger till grund för uppskattning och analys av den förväntade miljöpåverkan utifrån framtida förutsättningar. Horisontår är det framtida år som används som utgångspunkt för bedömningen av järnvägsplanens konsekvenser. För horisontåret beaktas den framtida situationen efter att den planerade anläggningen tagits i drift, bland annat avseende prognostiserad järnvägstrafik och de miljöeffekter som denna kan medföra. Horisontåret har satts till 2045.

4 Förutsättningar

4.1 Järnvägens funktion och standard

Södra stambanan sträcker sig cirka 60 mil mellan Malmö och Stockholm och är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser för person- och godstrafik, se figur 4.1-1. Befintlig bananläggning är elektrifierad och utgörs av en dubbelspårig järnvägssträcka som är utrustad med linjeblockering och ATC. Den hösta tillåtna hastigheten för sträckan är 200 km/tim.



Figur 4.1-1. Södra stambanan sträcker sig mellan Malmö och Stockholm.

4.1.1 Ledningar

Inom utredningsområdet, samt i angränsande områden, finns ett flertal korsande och längsgående befintliga ledningar och kabelanläggningar för teknisk försörjning däribland värme, el, tele- och optisk kommunikation. Samordning med berörda ledningsägare sker löpande i projektet.

4.2 Trafik och användargrupper

4.2.1 Järnvägstrafik

Persontågstrafiken bedrivs av SJ, Krösatåg och Öresundståg med cirka tre dubbelturer i timmen samt tre nattåg per dygn. Utöver det trafikerar Snälltåget mellan två och fyra dubbelturer per dygn. Godstrafiken består av cirka 50–55 godståg per dygn.

De närmsta tågstationerna längs sträckan finns i orterna Älmhult och Killeberg.

4.2.2 Vägtrafik

Vägnätet närmast järnvägen har enskilda väghållare på båda sidor om järnvägen. Inom utredningsområdet finns cirka sex enskilda vägar.

Väster om utredningsområdet löper Terminalgatan. Från norr är det kommunal väghållare och övergår sedan, i korsningen vid Containervägen, till enskild väg. Trafikmängden på denna väg är okänd.

Öster om utredningsområdet löper den statliga vägen riksväg 23 parallellt med järnvägen och är huvudväg i nord–sydlig riktning. Enligt trafikmätning genomförd år 2022 uppgick årsmedeldygnstrafiken (antal fordon per dygn i genomsnitt under året) till 6 351 fordon. Riksväg 23 berörs inte av järnvägsplanen.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1 Befolkning och näringsliv

Älmhult kommun ligger i Kronobergs län och har en befolkningsmängd på cirka 18 000 personer. Den största tätorten är Älmhult, där cirka 10 000 av kommunens invånare bor.

Det har gjorts stora investeringar de senaste åren i Älmhult med nybyggnation av bostäder, skolor och företag expanderar och bygger. Cirka 3 500 personer pendlar dagligen till Älmhult för arbete. Orten har goda kommunikationer både via väg och järnväg.

4.3.2 Kommunala och regionala planer

4.3.2.1 Översiktsplan

Älmhult kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 24 mars 2025.

I översiktsplanen beskrivs goda kommunikationer för både persontrafik och godstransporter som en grundläggande förutsättning för den fortsatta utvecklingen för Älmhult. Södra stambanan är ett mycket viktigt pendlingsstråk och utvecklingen av såväl Södra stambanan som Sydostlänken är avgörande för både kompetensförsörjning och hållbara transporter på järnväg. Översiktsplanen lyfter att åtgärder för att förbättra både kapacitetsproblematiken som tillförlitligheten är den viktigaste prioriteringen.

4.3.2.2 Detaljplan

En järnväg får inte byggas i strid med en gällande detaljplan eller områdesbestämmelse. I praktiken innebär detta att en järnvägsplan inte kan fastställas innan kommunen har ändrat sina planer så att de överensstämmer med det planerade projektet. Om syftet med detaljplanen eller områdesbestämmelserna inte motverkas får dock mindre avvikelser göras.

Järnvägsplanen berör totalt tre detaljplaner och en stadsplan, se tabell 4.3.2.2-1. Detaljplan Dp 0765-P04/7 ligger inom utredningsområdets norra del och omfattar terminalområdet Älmhult. De övriga två detaljplanerna och stadsplanen ligger nordöst om utredningsområdet. Arbetet med järnvägsplanen samordnas med Älmhults kommun. Beskrivning om påverkan gällande berörda detaljplaner beskrivs närmare under kapitel 6.2.1 *Påverkan på kommunala planer*.

Utredningsområdet för järnvägsplanen ligger även på detaljplanelagd mark (Dp 0765-P98/6) men detaljplanen berörs inte av något markanspråk.

Tabell 4.3.2.2-1. Detaljplan eller stadsplan som berörs av järnvägsplanen.

Detaljplan/stadsplan	Planbeteckning	Datum Lagakraftvunnen
Terminalområdet (Detaljplan)	Dp 0765-P04/7	2004-09-09
Froafälle 12:1 (Detaljplan)	Dp 0765-P2024/10	2024-12-03
Älmhult, södra delen sö industriområdet (Stadsplan)	Spl 0765-P85/7	1985-05-23
Älmhult, kv Muttern mm (Detaljplan)	Dp 0765-P89/3	1989-01-19

4.4 Lagskyddade områden och objekt

4.4.1 Riksintressen och skyddade områden

Riksintressen utgör geografiska områden vilka pekats ut för sina nationellt viktiga värden och kvalitéer med hänsyn till exempelvis natur, kulturmiljö och friluftsliv. Beroende på typ av riksintresseområde kan deras syfte antingen vara bevarande, exploaterande eller näringsinriktat. Utpekande av riksintresseområden utförs av ett flertal myndigheter som ansvarar för olika ämnesområden. Riksintresseområden omfattas av kapitel 3 och 4 i miljöbalken.

Befintlig järnväg för Södra stambanan samt en befintlig bangård/depå omfattas av riksintresse avseende kommunikationer. Utöver detta omfattas utredningsområdet inte av några riksintressen. Utredningsområdet berör inte heller några skyddade områden såsom naturreservat, Natura 2000-områden eller nationalparker. Almås (SE0320207) är det närmaste Natura 2000-området vilket är lokaliserat drygt 1,3 kilometer väster om utredningsområdet.

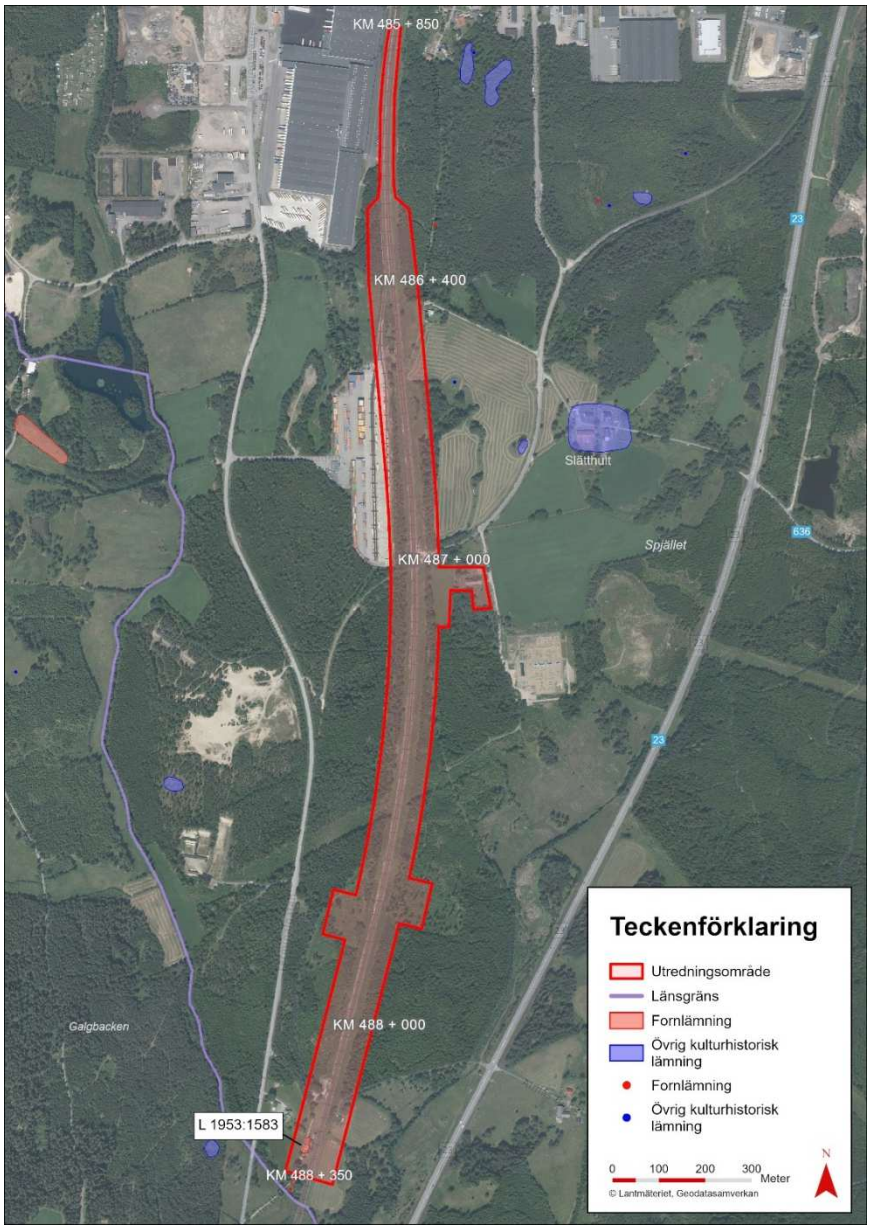
4.4.2 Fornlämningar

Fornlämningar är lämningar vilka antas tillkommit genom äldre tiders bruk före år 1850 och som varaktigt övergivits. Fornlämningar är skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950), vilket innebär att de inte på något sätt får skadas eller tas bort utan tillstånd.

Möjliga fornlämningar avser objekt eller områden där det finns indikationer på fornlämning, vilket innebär att ytterligare utredningar behöver göras för att fastslå om lämningen är en fornlämning eller inte.

Övriga kulturhistoriska lämningar är lämningar som bedöms ha kulturhistoriskt värde, men som inte uppfyller kriterierna för fornlämning och därför inte omfattas av bestämmelserna i kulturmiljölagen. Dock kan dessa lämningar omfattas av bestämmelser i miljöbalken, plan- och bygglagen eller skogsvårdslagen. Fyndplatser, platser med tradition och fyndsamlingar är exempel på lämningstyper som utgör övriga kulturhistoriska lämningar.

Inom utredningsområdet för den berörda järnvägssträckan förekommer en fornlämning, som finns utmarkerad i Riksantikvarieämbetets databas Fornsök. Den är lokaliserad i utredningsområdets södra ände. Se figur 4.4.2-1 och tabell 4.4.2-1.



Figur 4.4.2-1. Karta över kulturmiljöobjekt inom utredningsområdet registrerade i Riksantikvarieämbetets databas Fornsök.

Tabell 4.4.2-1: Identifierade fornlämningar från Fornsök inom utredningsområdet.

ID	Lämningstyp	Km-tal	Spårsida	Antikvarisk bedömning
L1953:1583	Boplats	488+280 – 488+300	Väst	Fornlämning

4.4.2.1 Arkeologisk utredning

Under sommaren 2026 utfördes en arkeologisk utredning (AU1), av Sweco på uppdrag för Länsstyrelsen i Kronobergs län, för att undersöka förekomsten av ytterligare kulturhistoriska lämningar i området. Inventeringsområdet som omfattades av den arkeologiska utredningen var större än det valda utredningsområdet.

Den arkeologiska utredningen påvisade ett antal potentiella lämningar inom utredningsområdet bestående av torpmiljöer med angränsande fossil åker, en äldre banvall öster om järnvägen och en äldre landsväg på västra sidan av järnvägen, se figur 4.4.2.1-1. I åkermarken i södra delen av utredningsområdet finns några utredningsobjekt med goda förutsättningar för förekomst av äldre boplatser.

Väster om det befintliga spåret i nordligaste delen av utredningsområdet förekommer en kortare sträcka av en äldre landsväg vilken är utritad i äldre kartor daterade till slutet av 1600-talet. Denna sträcka har bedömts som särskilt intressant att fortsätta utreda.

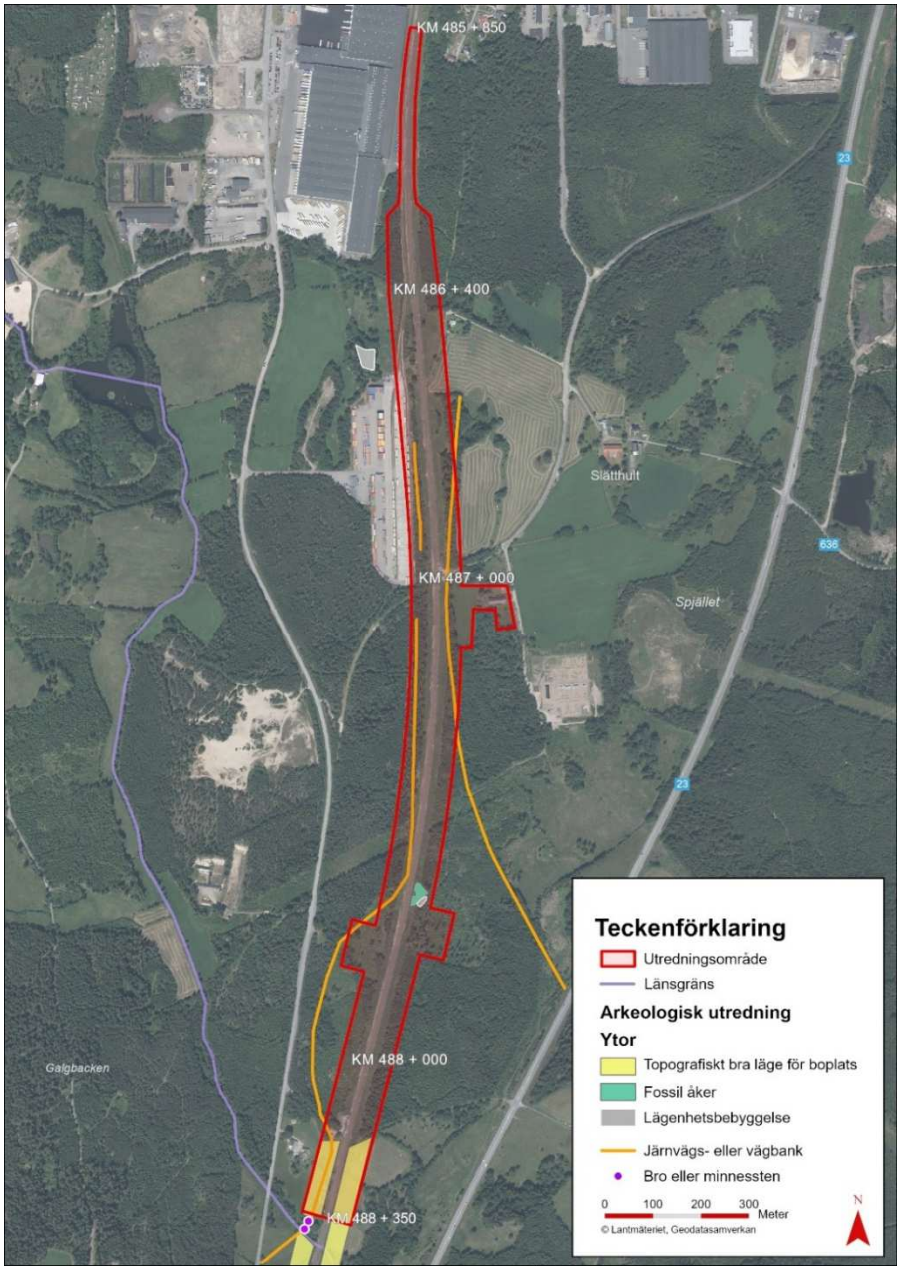
Centralt i utredningsområdet och öster om den befintliga järnvägen förekommer lägenhetsbebyggelse (mindre bebyggelseenhet som inte skattlagts) i form av en äldre torplämning med angränsande åkermark. Torplämningen består av delar av en husgrund samt en bevarad jordkällare. Även denna torpmiljö har bedömts som särskilt intressant att utreda vidare.

Under hösten 2026 utförde Sweco på uppdrag av Länsstyrelsen i Kronobergs län en arkeologisk utredning steg 2 (AU2) för att utreda och bedöma värdet av de potentiella lämningar som pekats ut under AU1. Utgrävningar har utförts i de potentiella lämningar som pekats ut som särskilt intressanta vilka var den äldre landsvägen i norra delen av utredningsområdet och torpmiljön centralt i utredningsområdet.

Den äldre landsvägen bedömdes av arkeologen som en övrig kulturhistorisk lämning vilket Länsstyrelsen i Kronobergs län bekräftat. Motivet till klassningen är att vägen till stor del följer samma sträckning som de historiska kartor som finns över området samt att den är

kulturhistoriskt intressant. Lämningen uppfyller dock inte kriterierna för fornlämningar.

Arkeologen har bedömt att lägenhetsbebyggelsen, som utgörs av en torpmiljö, uppfyller kriterierna för fornlämningar då det går att utläsa att det förekom ett hus i området på en laga skifteskarta upprättad år 1837. Den angränsande fossila åkern bedöms vara en övrig kulturhistorisk lämning liksom den banvall som går öster om den befintliga järnvägen. Bedömningen av torpmiljön, den fossila åkern och banvallen behöver bekräftas av Länsstyrelsen i Kronobergs län för att sedan registreras i kulturmiljöregistret på Riksantikvarieämbetet.

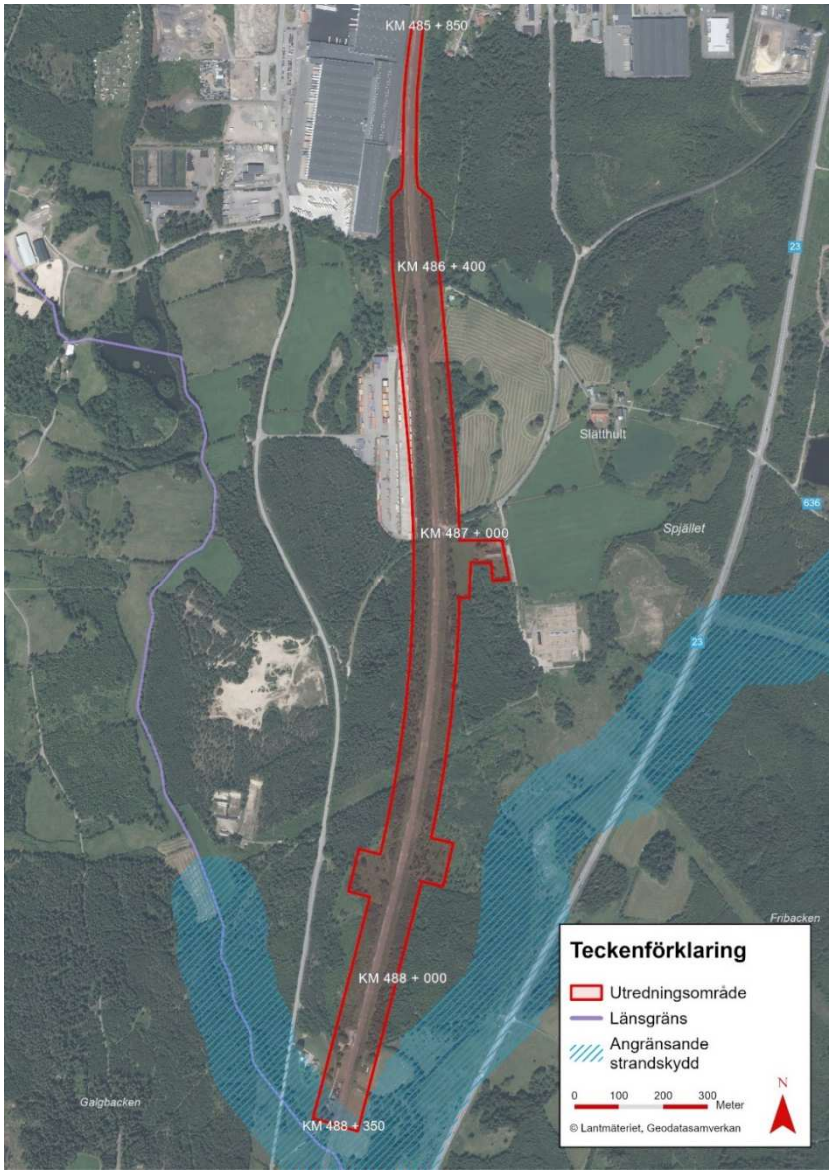


Figur 4.4.2.1-1. Karta över kulturhistoriska lämningar identifierade vid genomförd arkeologisk utredning steg 1 (AU1).

4.4.3 Strandskydd

Strandskydd omfattas av 7 kap. 13–18 §§ miljöbalken och är ett generellt skydd vars syfte är att trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till strandområden samt att bevara goda livsvillkor för både djur- och växtlivet på land såväl i vatten. Strandskyddet omfattar samtliga vattendrag med en bredd av två meter eller mer, sjöar större än en hektar samt vattendrag och sjöar som anlagts före 30 juni 1975. Generellt strandskydd omfattar ett område av 100 meter från strandlinjen vid medelvattenstånd på land och i vattnet.

Getabäckens strandskyddsområde berörs av utredningsområdets södra ände. Även Driveåns strandskyddsområde berörs i en mindre omfattning i södra änden av utredningsområdet, se figur 4.4.3-1.



Figur 4.4.3-1. Karta över angränsande strandskydd. I utredningsområdets södra ände berörs både Getabäckens och Driveåns strandskyddsområde.

4.4.4 Generellt biotopskydd

Generellt biotopskydd avser mindre biotoper som är värdefulla områden för växt- och djurlivet i fragmenterade landskap, oftast på jordbruks- och odlingsmarker. Biotoper som omfattas av generellt biotopskydd utgörs av alléer, källor med omgivande våtmark i jordbruksmark, odlingsrösen i jordbruksmark, pilevallar, småvatten och våtmarker i jordbruksmark, stenmurar i jordbruksmark samt åkerholmar. Dessa biotoper är enligt 7 kap. 11 § miljöbalken skyddade i hela landet.

Under sommar- och höstsäsongen 2025 genomfördes en naturvärdesinventering (NVI) enligt SIS-standard (SS 199000:2023) av Salmonic AB. Under inventering noterades ett flertal åkerdiken och stenmurar inom utredningsområdet, både väster och öster om befintlig järnvägsanläggning, vilka är generellt biotopskyddade. Se figur 4.6.1.2-1 för karta över generella biotopskydd.

4.4.5 Fridlysta arter

Fridlysta arter är skyddade enligt svensk lagstiftning vilket innebär att fridlysta växt- och svamparter inte får plockas, grävas upp eller annat sätt skadas. För djurarter som omfattas av fridlysning innebär skyddet att arter inte får dödas, skadas eller fångas. Samtliga av Sveriges fågelarter är fridlysta. En del arter som omfattas av fridlysning har dessutom skyddade livsmiljöer, vilket innebär att dess bon, fortplantningsområden och viloplatser inte får skadas.

Förekomsten av fridlysta arter i området har undersökts vid den utförda naturvärdesinventeringen. Fridlysta växtarter som påträffades var *Backsippa* och *Jungfru Marie nycklar* vilka är skyddade enligt 8 § Artskyddsförordning SFS 2007:845. Dock är båda arterna knutna till naturvärdesbiotop 4 (NB04) som är belägen strax utanför det aktuella utredningsområdet, se mer under kapitel 4.6.1.2 *Naturvärdesbiotoper*. Även ett antal fågelarter påträffades under inventeringen, vilka samtliga är skyddade enligt 4 § Artskyddsförordning SFS 2007:845, som *spillkråka* vilken bedöms kunna häcka i naturvärdesbiotop 8 (NB08), se tabell 4.6.1.2-1.

Under våren 2026 utfördes en eDNA-provtagning i en mindre damm i utredningsområdets södra del vilken pekats ut som naturvärdesbiotop 11 (NB11), se tabell 4.6.1.2-1. Analysen påvisade en förekomst av groddjursarterna mindre vattensalamander (*Lissotriton vulgaris*) och vanlig groda (*Rana temporaria*). Båda groddjursarterna är skyddade enligt 6 § Artskyddsförordning (SFS 2007:845) vilket innebär att det är

förbjudet att avsiktligen skada, döda, fånga/samla in exemplar samt på något sätt skada eller ta bort rom, yngel eller bon.

4.5 Landskapet och staden

Landskapet kring utredningsområdet karaktäriseras av ett tämligen flackt och bitvis svagt böljande skogs- och jordbrukslandskap, se figur 4.5-1. Stora delar av området består av ett skogslandskap med produktiva skogsmarker inom vilka avverkning har skett regelbundet under det senaste decenniet. I norra och södra änden av utredningsområdet består landskapet av en mosaik av äldre betesmarker, igenväxningsmarker och åkermarker. Norr om utredningsområdet breder Älmhults tätortsområde ut sig och ett mer industripräglat landskap tar vid.



Figur 4.5-1. Landskapet centralt i utredningsområdet bestående av en mosaik av skogs- och jordbruksmark. Bild av Salmonic AB från utförd NVI.

4.6 Miljö och hälsa

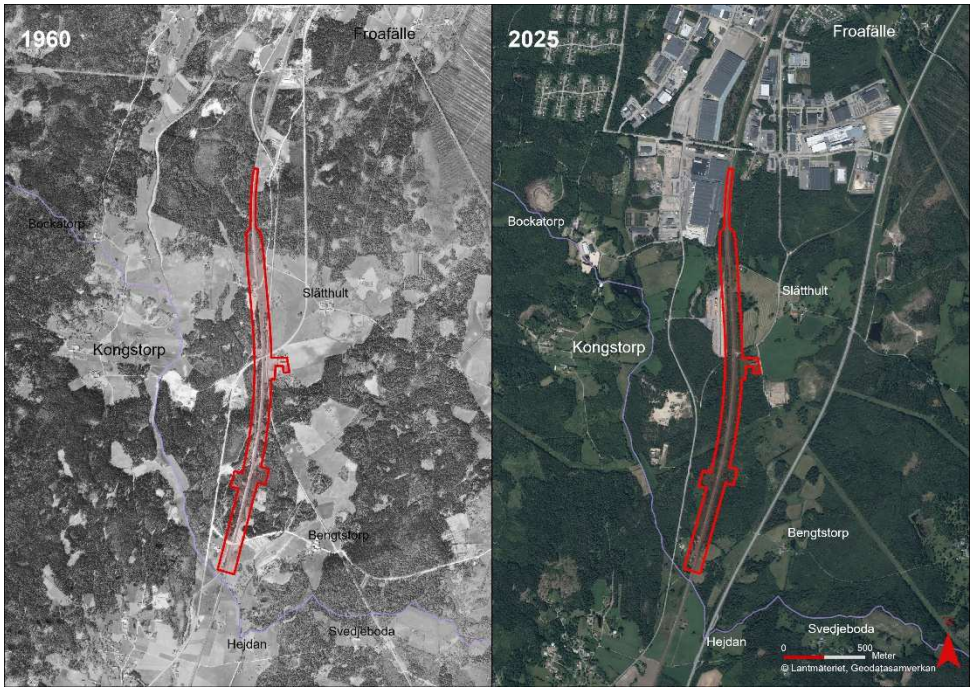
4.6.1 Naturmiljö

Naturmiljön kring Slätthult är av varierande karaktär med inslag av både jordbruksmarker, skogsområden och fuktigare sankmarker. Skogsområdena består främst av triviallövsskog och granskog. Norra delen av utredningsområdet omfattas av ett naturvårdsprogram (Slätthult) som beskrivs i boken Kronobergs natur från år 1989. Naturvårdsprogrammet omfattar en total yta på cirka 55 hektar och består av ett rikt

odlingslandskap med höga geologiska, kulturella och ekologiska värden. Området har därmed klassats med mycket stora naturvärden (klass 2).

4.6.1.1 Historisk markanvändning

Omgivningen kring Slätthult har en lång historia av lokalt jordbruk, något som till viss del även kan ses idag i form av småskaliga jordbruksmarker. Marktäcket och omgivande landskap har historiskt varit mer präglat av större arealer av öppnare jordbruks- och odlingsmarker, men har under de senaste 50 åren växt igen till följd av minskad hävd och ökat skogsbruk. I området väster om Slätthult har även våtmarker anlagts under de senaste åren. Figur 4.6.1.1-1 visar en jämförelse av området kring Slätthult-Loshult från år 1960 och 2024. Områdets bebyggelse har förhållit sig relativt konstant från 1960-talet och framåt med undantag av staden Älmhults expansion där flera industrikomplex uppkommit strax norr om utredningsområdet samt uppförandet av riksväg 23 parallellt med den befintliga järnvägen.

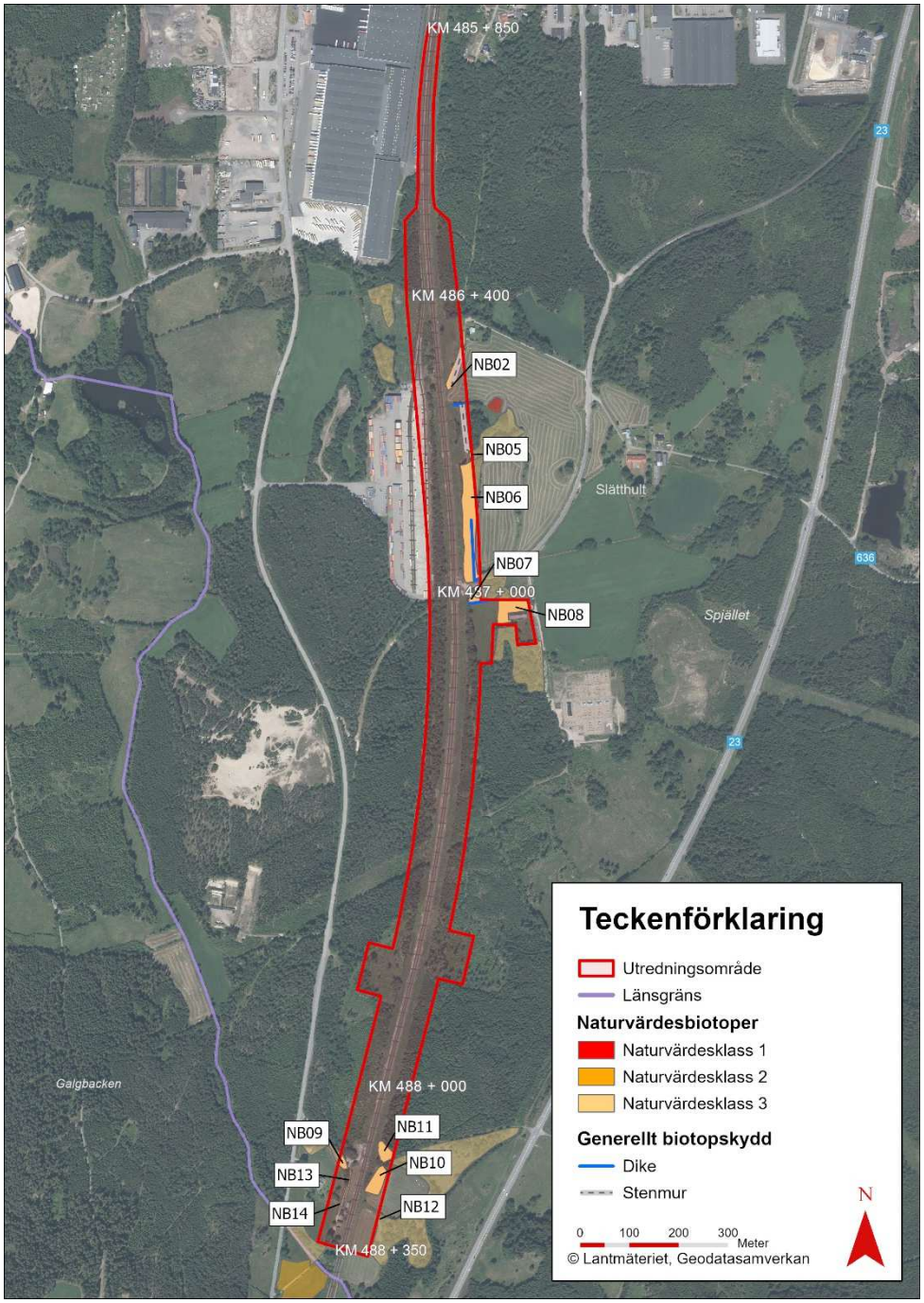


Figur 4.6.1.1-1. Historiskt ortofoto till vänster och satellitfoto från 2025 till höger. Utredningsområdet för förbigångsspåren är markerat i rött i respektive foto.

4.6.1.2 Naturvärdesbiotoper

Vid genomförd naturvärdesinventering kartlades 32 naturvärdesbiotoper, varav elva är lokaliserade inom utredningsområdet, se figur 4.6.1.2-1 och tabell 4.6.1.2-1 för sammanställning. Samtliga naturvärdesbiotoper är klassade till påtagligt naturvärde (klass 3). Naturvärdesbiotoperna i

områdets norra del är främst knutna till blandskogspartier och en örtrik gräsmark. Strax öster om utredningsområdets gräns finns även en ängs- och betesmark med högsta naturvärde (klass 1) som bedöms vara en restbiotop från hur omgivningen brukats historiskt.



Figur 4.6.1.2-1. Karta över naturvärdesbiotoper och generella biotopskydd som identifierats under genomförd NVI.

Tabell 4.6.1.2-1. Tabell över avgränsade naturvärdesbiotoper från NVI vilka förekommer inom utredningsområdet.

ID	Naturvärdesklass	Biotopbeskrivning
NB02	Naturvärdesklass 3	Örtrik vägkant med flertalet betydelsefulla värdväxter. Biotopen bedöms ha påtaglig ekologisk funktion.
NB05	Naturvärdesklass 3	Mosaikartad yta med igenväxningsmark och trädklädd, fuktig ängsmark med grov ek och död ved.
NB06	Naturvärdesklass 3	Blandskog med varierande trädskikt av både barr- och ädellövträd.
NB07	Naturvärdesklass 3	Ruderatmark, grusplaner, gräsmark och igenväxningsmark med enstaka träd.
NB08	Naturvärdesklass 3	Blandlövskog och igenväxande kulturmark med äldre, grova träd av ek och asp. Träden nyttjas av bland annat häckande spillkråka.
NB09	Naturvärdesklass 3	Brynmiljö med blandskog med enstaka äldre naturvärdesträd. Biotopen bedöms utgöra lämplig livsmiljö för fågel-, fladdermöss- och insektsarter.
NB10	Naturvärdesklass 3	Mosaikartad betesmark av varierande slag och kvalitet. Stenbundet och torrt i syd, medan I de norra delarna något fuktigare med en del halvgräs
NB11	Naturvärdesklass 3	Mindre damm med välutvecklad vattenvegetation. Omges av träd och buskage. Lämpligt habitat för flera groddjursarter. Biotopen bedöms ha påtaglig ekologisk funktion.
NB12	Naturvärdesklass 3	Artrik trädbärande igenväxningsmark med grova torrträd skogslönn och hagtorn. Lämplig livsmiljö för vedlevande organismer, fåglar och fladdermöss.
NB13	Naturvärdesklass 3	Artrik vägkant med mindre sandblottor. Vägremsan har varit bevarad under lång tid vilket ger förutsättningar för flertalet ängs- och betesmarksarter.
NB14	Naturvärdesklass 3	Artrik vägkant med flera betydelsefulla värdearter. Mindre sand och grusblottor.

4.6.1.3 Rödlistade arter

Den svenska rödlistan är en sammanställning av bedömningar för olika arters utdöenderisk och ger en överblick över enskilda arters tillstånd i Sverige. Arter som finns upptagna i rödlistan kategoriseras i åtta olika klasser, varav tre av klasserna, sårbar (VU), starkt hotad (EN) och akut hotad (CR) är klassade som hotade.

Utredningsområdet och dess intilliggande miljöer nyttjas av ett antal rödlistade arter, se tabell 4.6.1.3-1.

Tabell 4.6.1.3-1. Tabell över noterade rödlistade och skyddade arter från NVI vilka förekommer inom utredningsområdet.

Kategori	Artnamn	Naturvärdesbiotop
NT	Backstarr *Carex ericetorum*	NB07
VU	Bredbrämad bastardsvärmare *Zygaena lonicerae*	NB14
LC*	Spillkråka *Dryocopus martius*	NB08
NT	Svinrot *Scorzonera humilis*	NB07, NB10
NT	Vårstarr *Carex caryophyllea*	NB07
NT	Ängsmetallvinge *Adscita statices*	NB07
LC*	Ärtsångare *Curruca curruca*	NB10

*Fridlyst enligt 4 § Artskyddsförordningen (2007:845).

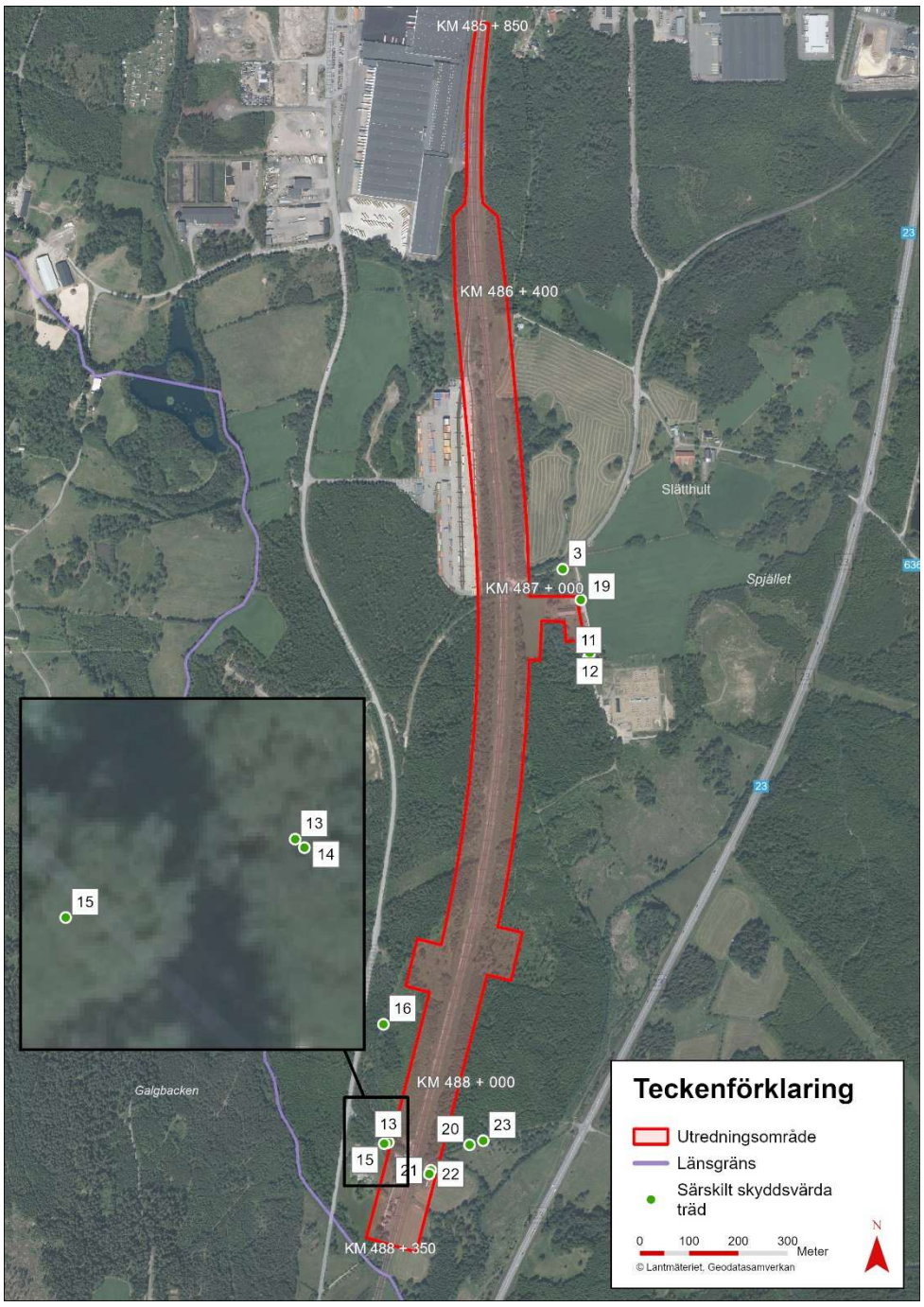
4.6.1.4 Särskilt skyddsvärda träd

Under sommaren 2026 utfördes en trädinventering med syftet att utreda om särskilt skyddsvärda träd berörs av planerade åtgärder. Inventeringen påvisade ingen förekomst av jätteträd (stamdiameter ≥ 1 meter), dock ett antal större träd med potentiella värden kopplade till sig. Det förekommer även ett antal hålträd med tydlig mulmbildning vilka kan ha värden för bland annat insekter och fåglar, se tabell 4.6.1.4-1. Majoriteten av hålträden är kopplade till befintliga vägar eller odlingsmarkerna i norra och södra delen av utredningsområdet, se figur 4.6.1.4-1.

Tabell 4.6.1.4-1. Tabell över särskilt värdefulla träd inom eller i nära anslutning till utredningsområdet.

Id	Art	Artnamn	Diameter	Skyddsvärde
3	Björk (glasbjörk)	*Betula pubescens*	39 cm	Hålträd
11	Björk (vårtbjörk)	Betula spp.	50 cm	Hålträd
12	Björk	Betula spp.	51 cm	Hålträd
13	Tall	Pinus sylvestris	72 cm	Hög ålder*
14	Tall	Pinus sylvestris	65 cm	Hög ålder*
15	Tall	Pinus sylvestris	71 cm	Hög ålder*
16	Björk	Betula spp.	54 cm	Hålträd
19	Ek	Quercus robur	49 cm	Hålträd
20	Björk (dött stående träd)	Betula spp.	42 cm	Hålträd
21	Ek	Quercus robur	72 cm	Hålträd
22	Ek	Quercus robur	71 cm	Hålträd
23	Björk	Betula spp.	47 cm	Hålträd

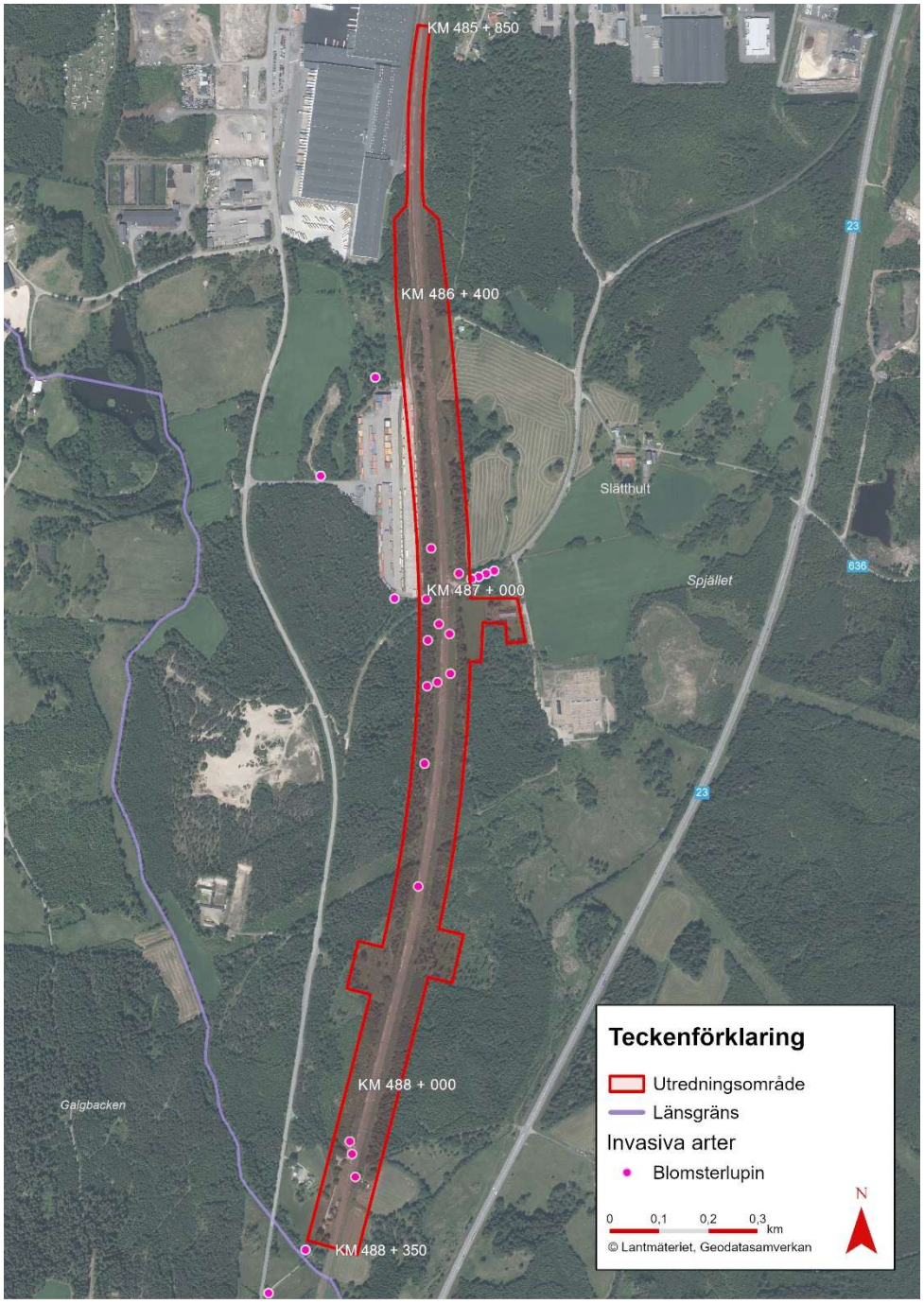
*Bedömt utan borrprov.



Figur 4.6.1.4-1. Karta över särskilt skyddsvärda träd, inom eller i nära anslutning till utredningsområdet, som identifierats under genomförd trädinventering.

4.6.1.5 Invasiva arter

Under den utförda naturvärdesinventeringen noterades den invasiva arten *blomsterlupin* inom utredningsområdet, främst i den norra delen i nära anslutning till den befintliga järnvägen och närliggande vägar, se figur 4.6.1.5-1. I ett senare skede, inför entreprenadstart, kommer en kompletterande inventering av invasiva arter genomföras.



Figur 4.6.1.5-1. Karta över invasiva arter inom utredningsområdet som identifierades under genomförd NVI.

4.6.2 Kulturmiljö

Området kring Slätthult är en historiskt viktig plats vilken har präglats av mänsklig närvaro under mycket lång tid med fynd från så tidigt som äldre stenålder. Under medeltiden utvecklades området som en del av gränstrakten mellan Sverige och Danmark, något som påverkat Slätthults historia, se figur 4.6.2-1.



Figur 4.6.2-1. Området kring en äldre boplats i södra änden av utrednings-området. Bild av Salmonic AB.

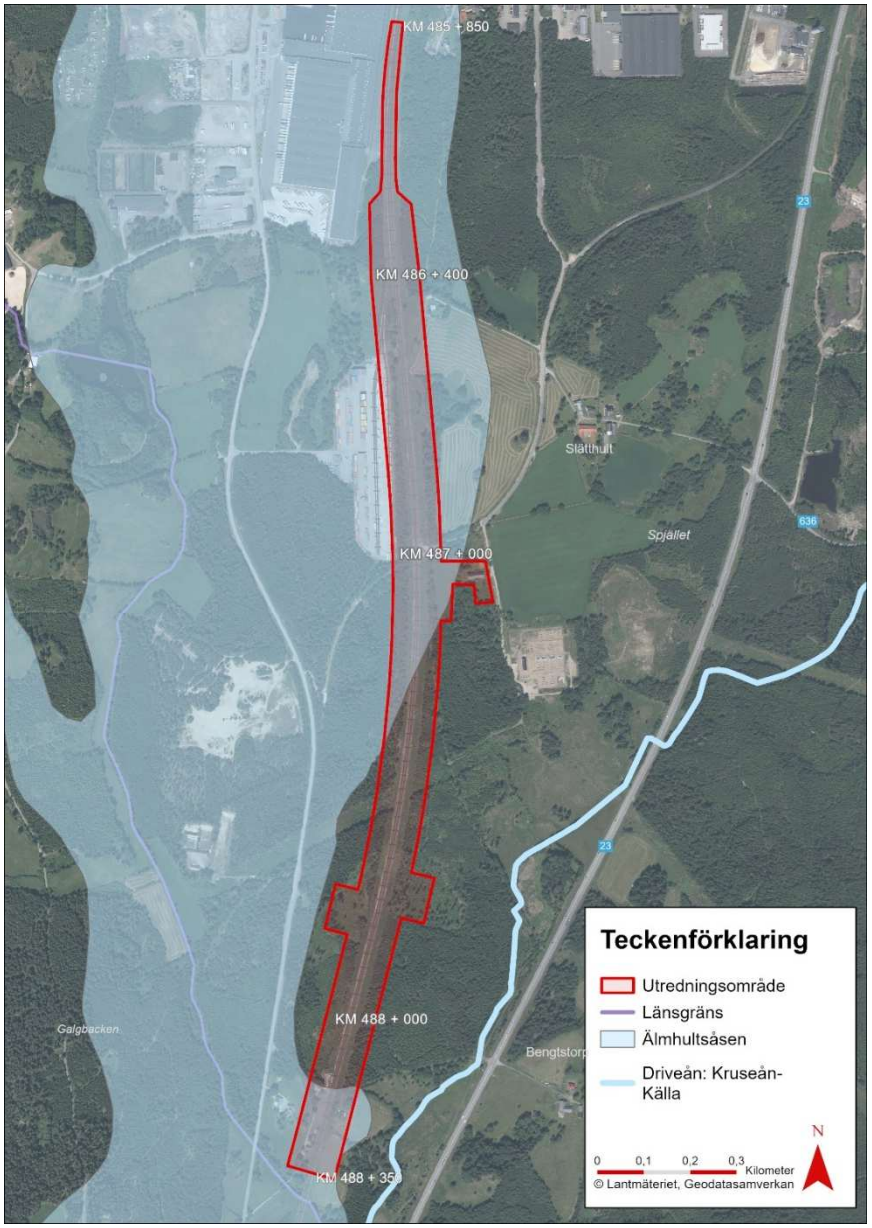
Södra stambanan blev tidigt en viktig del av den svenska infrastrukturen och är ett levande dokument över det svenska järnvägsbyggandet. Den första etappen mellan Malmö och Lund öppnades 1856 och nådde 1862 landskapsgränsen till Småland. Stambanornas syfte var att glest befolkade orter skulle inkluderas i det nya järnvägssystemet, vilket bidrog till att flera stationssamhällen längs järnvägen uppstod. Sträckningen från Malmö till smålandsgränsen är ett utpekat kulturmiljöstråk av Länsstyrelsen i Skåne län och omfattas av kulturmiljöprogram Södra stambanan. Vid länsgränsen finns äldre skyltar som informerar om landskapsgränsen Skåne/Småland. Skyltarna är i dåligt skick på grund av bristande underhåll men bedöms ändå uppnå visst kulturhistoriskt värde.

4.6.3 Vatten

Inom utredningsområdet förekommer inga ytvattenförekomster.

En stor del av järnvägssträckan omfattas av grundvattenförekomsten Älmhultsåsen, se figur 4.6.3-1 samt tabell 4.6.3-1 för sammanställning av vattenförekomster inom utredningsområdet.

Grundvattenförekomsten har en otillfredsställande kemisk status på grund av förhöjda halter klorid. Sex grundvattenrör har installerats för att undersöka grundvattennivåerna och potentiella föroreningar (se kapitel 4.6.5 *Förorenade områden*). Grundvattennivån har uppmätts till cirka 0,7–1 meter under markytan.



Figur 4.6.3-1. Vattenförekomster inom eller i nära anslutning till utredningsområdet.

Tabell 4.6.3-1. Sammanställning av vattenförekomster inom utredningsområdet registrerade i VISS.

Grundvattenförekomst	Senaste statusklassning	Miljökvalitetsnorm
Älmhultsåsen (WA17912896)	Otillfredsställande kemisk status	God kemisk status
	God kvantitativ status	God kvantitativ status

Inom utredningsområdet förekommer ett flertal diken kopplade till åkrar samt väg- och järnvägar. Det förekommer även en mindre damm, se figur 4.6.3-2, vilken registrerats som NB11 vid den genomförda naturvärdesinventeringen (se kapitel 4.6.1.2 *Naturvärdesbiotoper*). Dammen är ej klassad som vattenförekomst enligt VISS.



Figur 4.6.3-2. En mindre damm som noterats under utförd NVI. Bild av Salmonic AB.

4.6.3.1 Markavvattningsföretag

Utredningsområdet berör markavvattningsföretaget *Drivåns vattenavledning* i södra änden av utredningsområdet. Markavvattningsföretaget upprättades år 1923 och sträcker sig mellan Slätthult i norr och Killeberg i söder motsvarande en yta av cirka 1,7 kvadratkilometer.

4.6.4 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är bestämmelser om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och utfärdas med stöd av 5 kap. miljöbalken. Normerna behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön, eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. En miljökvalitetsnorm fastställs utifrån vad människan kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse, och/eller vad miljön kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. En norm kan exempelvis avse högsta eller lägsta tillåtna halt av ett ämne i luft, vatten, mark eller av en indikatororganism i vatten. Om miljökvalitetsnormerna riskerar att överskridas ska ett åtgärdsprogram tas fram för att klara normen.

Grundvattenförekomsten Älmhultsåsen (WA17912896) omfattas av miljökvalitetsnormer. Förekomstens kemiska och kvantitativa status samt miljökvalitetsnormer presenteras i kapitel 4.6.3 *Vatten*.

4.6.5 Förorenade områden

Det finns inga potentiellt förorenade områden dokumenterade i länsstyrelsens EBH-stöd inom utredningsområdet. Järnvägen och mycket av den befintliga infrastrukturen fanns etablerad 1960, vilket kan innebära föroreningar i omgivande mark från den befintliga järnvägsanläggningen. Branschtypiska föroreningar som kan påträffas i järnvägsmiljö är framför allt Arsenik (As) och PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren). Det kan även förekomma pesticider som använts för växtbekämpning inom spårområdet, andra tungmetaller, PCB (polyklorerade bifenyler) och petroleumprodukter.

En markmiljöundersökning genomfördes under våren 2026 inom planerat arbetsområde, med syfte att översiktligt bedöma förekomst av mark- och grundvattenföroreningar samt behov av vidare undersökningar eller åtgärder inför masshantering. Undersökningen omfattade jordprovtagning i tio provpunkter samt installation av tre PEH-grundvattenrör. Därutöver togs tre ytliga jordprover från en så kallad ”masshög” väster om spåret. Ett urval av uttagna jord- och vattenprover analyserades med avseende på metaller, petroleumprodukter, PAH och bekämpningsmedel.

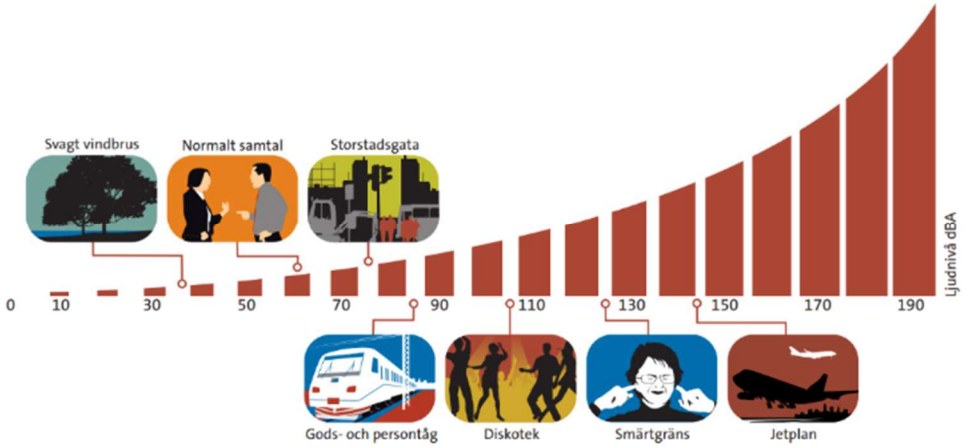
I en provpunkt i arbetsområdets norra del analyserades metallparametrar vid två tillfällen. Den första analysen visade en halt över Naturvårdsverkets riktvärde för mindre känslig markanvändning, medan den uppföljande analysen visade en halt som understeg riktvärdet men

översteg riktvärdet för känslig markanvändning. I samma provpunkt uppmättes även halter över känslig markanvändning för bly och PAH-H.

I övriga provpunkter understeg uppmätta halter generellt riktvärdet för känslig markanvändning. Resultaten varierade dock mellan olika parametrar, där vissa halter översteg riktvärdena för mindre än ringa risk, medan andra understeg laboratoriets rapporteringsgräns. I samtliga grundvattenprover uppmättes halter av PAH med låg molekylvikt över SGU:s riktvärde för måttlig halt.

4.6.6 Buller

Järnvägstrafik ger upphov till buller. Buller har en påverkan på människors hälsa och livskvalitet, både direkt och på lång sikt. Det kan till exempel leda till ökad trötthet och att förmåga till inlärning, koncentration och prestation försämras. Människor som utsätts för höga bullernivåer under lång tid kan drabbas av ökad stress, vilket bland annat leder till att risken för hjärt- och kärlsjukdomar ökar.



Figur 4.6.6-1. Illustration över ljudnivåer från olika ljudkällor.

Trafikverket tillämpar riktlinjen ”Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg” (TDOK 2014:1021) och följer riksdagens beslutade riktvärden för trafikbuller (proposition 1996/97:53). Dessa riktvärden ska utgöra ett stöd vid Trafikverkets bedömningar om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga bullernivåer. I tabell 4.6.6-1 redovisas ett urval av värden som är aktuella för denna järnvägsplan.

Tabell 4.6.6-1. Trafikverkets riktlinjer (urval) för buller från väg- och spårtrafik.

Lokal eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå utomhus	Ekvivalent ljudnivå utomhus på uteplats	Maximal ljudnivå utomhus på uteplats	Ekvivalent ljudnivå inomhus	Maximal ljudnivå inomhus
Bostäder	55 dBA 60 dBA	55 dBA	70 dBA	30 dBA	45 dBA

Under sommaren 2026 genomfördes en bullerutredning med tillhörande fasadinventering. Detta för att identifiera om närliggande fastigheter blir bullerberörda av projektet samt eventuellt behov av bullerskyddsåtgärder.

Beräkningarna visade på att inga fastigheter klassas som bullerberörda. Utbyggnationen av förbigångsspåren förväntas ge försumbara skillnader i ljudnivåer. Då inga bullerberörda bostäder identifieras är det inte heller aktuellt med några spårnära eller fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

4.6.7 Klimat

Pågående klimatförändringar förväntas medföra ökad nederbörd, stigande havsnivåer och högre temperaturer. Klimatpåverkan inom projektets gränser sker vid tillverkning av anläggningsdelar, förändrad markanvändning och transport av material och överskottsmassor. Vid byggnation uppstår klimatpåverkan genom utsläpp från transportfordon och entreprenadmaskiner, men framför allt från tillverkningen av byggnadsmaterial. Utsläppen sker under en begränsad tid. Generellt är framställningen av stål och betong tillsammans med transporterna under byggtiden de enskilda faktorer som har störst klimatpåverkan. Därtill är skogsavverkning en klimatintensiv post eftersom det sker en förändring av skogens kolförråd.

Projektet arbetar med att systematiskt beräkna och begränsa utsläppen av växthusgaser från planering, byggande, drift och underhåll av anläggningen. Trafikverkets verktyg Klimatkalkyl används för att beräkna klimatpåverkan och klimatkalkylen uppdateras kontinuerligt under projektets gång. Krav på åtgärder för att minska växthusgasutsläpp för att minska klimatpåverkan kommer även att ställas i den tekniska handlingen, bygghandling, vilket är skedet efter järnvägsplanen.

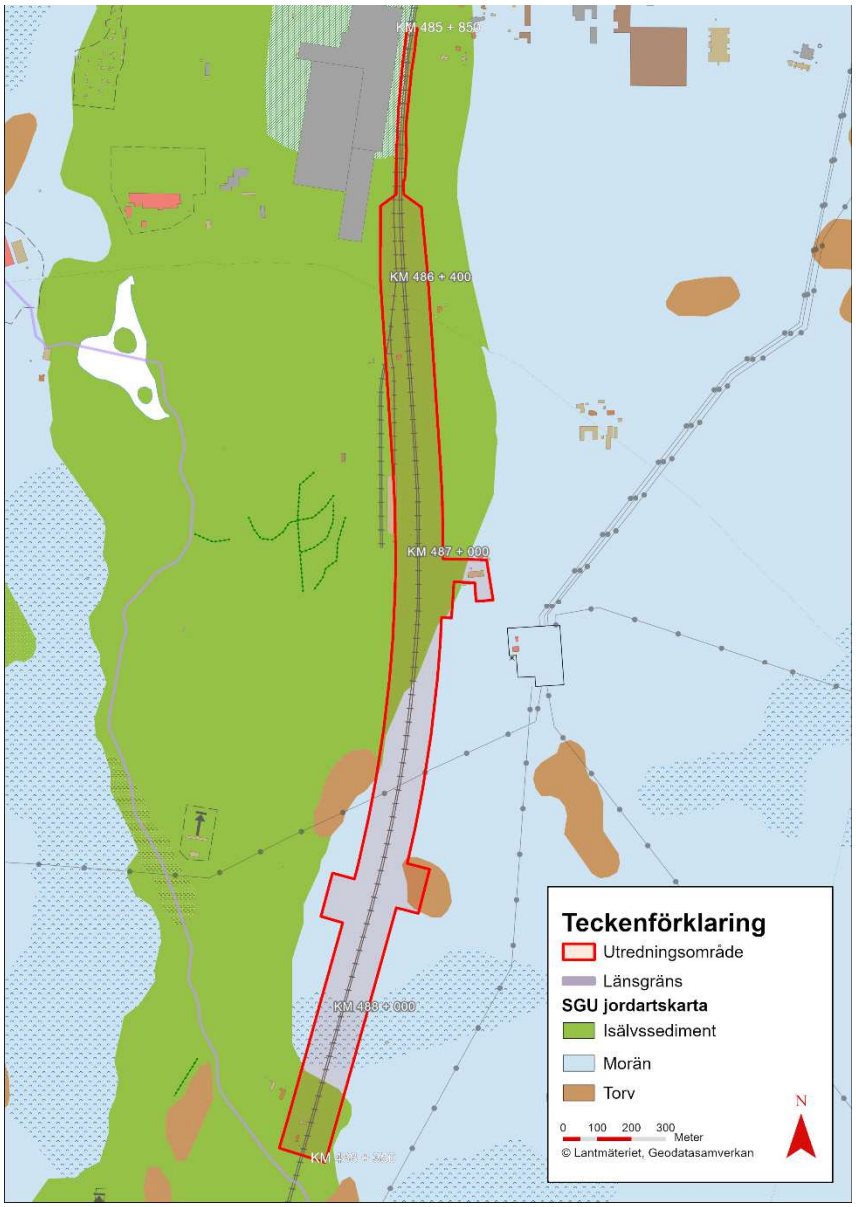
4.7 Byggnadstekniska förutsättningar

4.7.1 Geoteknik

Terrängen är generellt öppet och flackt, där markförhållandena varierar mellan skogsmark och öppna jordbruksytor.

Marken längs järnvägen utgörs huvudsakligen av isälvssediment med enstaka moränområde samt inslag av torv. Se figur 4.7.1-1.

I april 2026 genomfördes en geoteknisk undersökning för att undersöka jordlagrens tekniska egenskaper. Undersökningen visade att jordprofilen till största delen utgörs av friktionsjord. Jorddjupet bedöms vara cirka fem till sju meter, vilket underlagras av förmodat berg.



Figur 4.7.1-1. SGU:s jordartskarta med utredningsområdet markerat i rött.

4.7.2 Avvattning

Utredningsområdet ligger inom huvudavrinningsområdet Helgeån. Osbysjön och Driveån fungerar som recipient för dagvatten från spårområdet. Det befintliga avvattningssystemet består av diken, trummor och dräneringsledningar.

Det förekommer två övergripande avrinningsriktningar. Den östra delen av utredningsområdet avvattnas mot Driveån, medan den västra delen avvattnas mot Getabäcken. Avvattning sker huvudsakligen genom ytlig avrinning via naturliga lågpunkter samt genom befintliga diken.

Väster om järnvägen finns tre lokala delavrinningsområden där yt- och dikningsvatten leds genom befintliga trummor under järnvägsanläggningen. Vattnet avleds österut genom järnvägsbanken och vidare mot nedströmsliggande diken och recipienter.

Under våren 2026 genomfördes en truminventering. Trummorna utgörs av äldre betong-, plåt- och stentrummor och uppvisar igensättning och sedimentansamlingar. Två av trummorna noterades vara delvis igensatta med hög sedimentförekomst. Genomsläppligheten längs sträckan bedöms som medelhög till hög.

5 Den planerade järnvägens placering och utformning med motiv

5.1 Val av placering

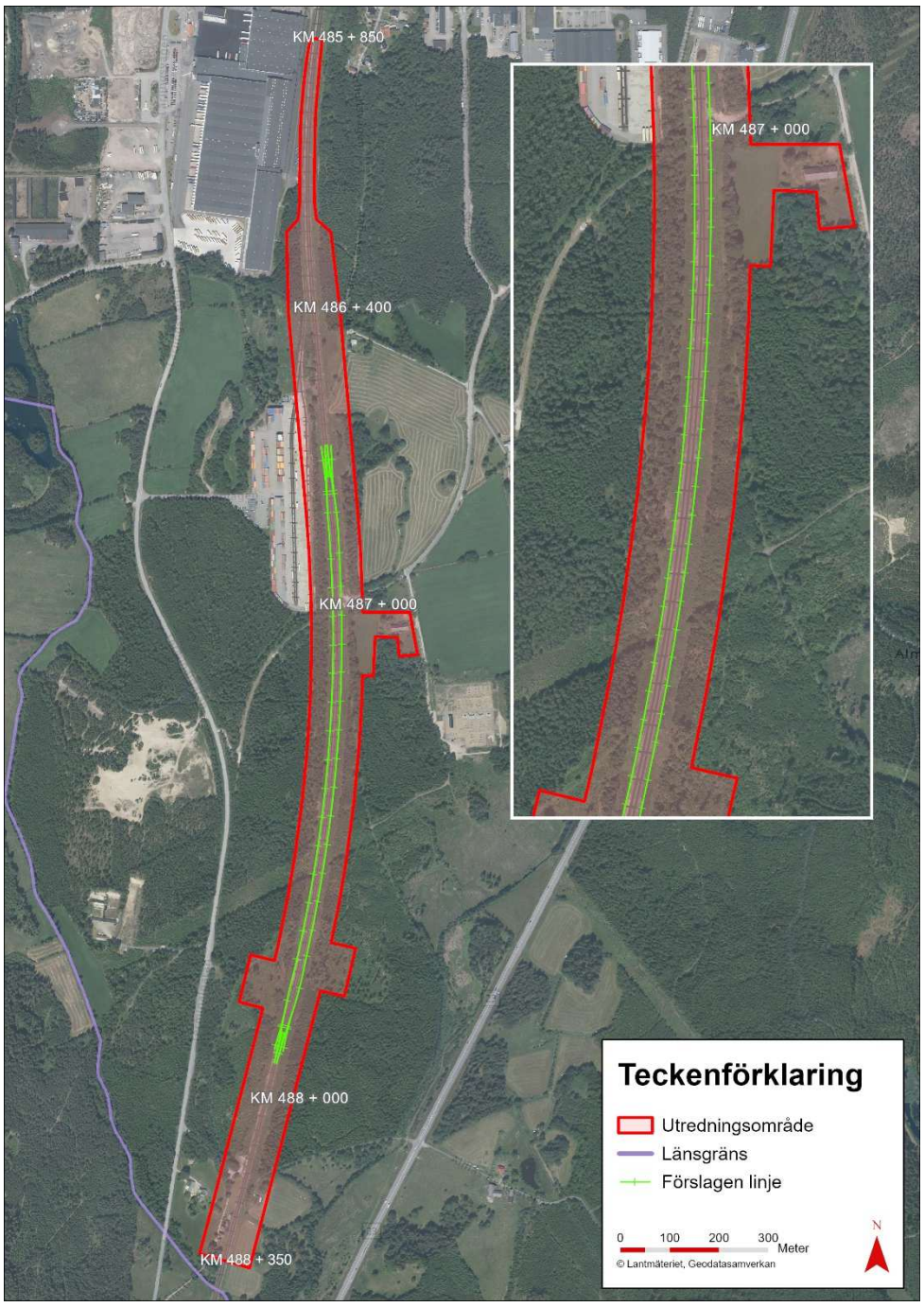
I den åtgärdsvalsstudie som Trafikverket genomfört för Älmhults bangård föreslås nya förbigångsspår placeras söder om Älmhult för att möjliggöra ökad framkomlighet för person- och godstrafiken på Södra stambanan, i båda riktningarna.

Föreslagen placering har valts för att minska de långa avstånden mellan befintliga förbigångsspår och därmed förbättra möjligheten för snabbare tåg att köra om mer långsamtgående tåg. I dag är avståndet mellan närliggande förbigångsspår cirka 43 kilometer på nedspåret och 66 kilometer på uppspåret. Ett avstånd på cirka 20 kilometer mellan förbigångsspår bedöms generellt som lämpligt.

Det har i ett tidigare skede av järnvägsplanen utretts tre olika alternativ för placeringen av förbigångsspåren. De bortvalda alternativen beskrivs närmare under kapitel 5.2 *Bortvalda placeringsalternativ*.

Placeringen av förbigångsspåren har bedömts som mest lämplig i den norra delen av utredningsområdet enligt alternativ 1 vid cirka km 486+650–487+950. Se figur 5.1-1. Detta för att uppnå en jämn spridning av förbigångsmöjligheter på Södra stambanan samt ta hänsyn till bland annat lutningar som är mer spårtekniskt gynnsamma. En sydligare placering innebär att förbigångsspåren hamnar för nära Osby och för långt från Vislanda som är de närmsta förbigångsspår på respektive sida.

Den ökade framkomligheten som förbigångsspåren medför leder till optimering av gångtider, förbättrade förutsättningar samt ökad kapacitet för både persontåg och godståg. Förbigångsspåren möjliggör även framtida anslutningar och optimeringar på Södra stambanan.

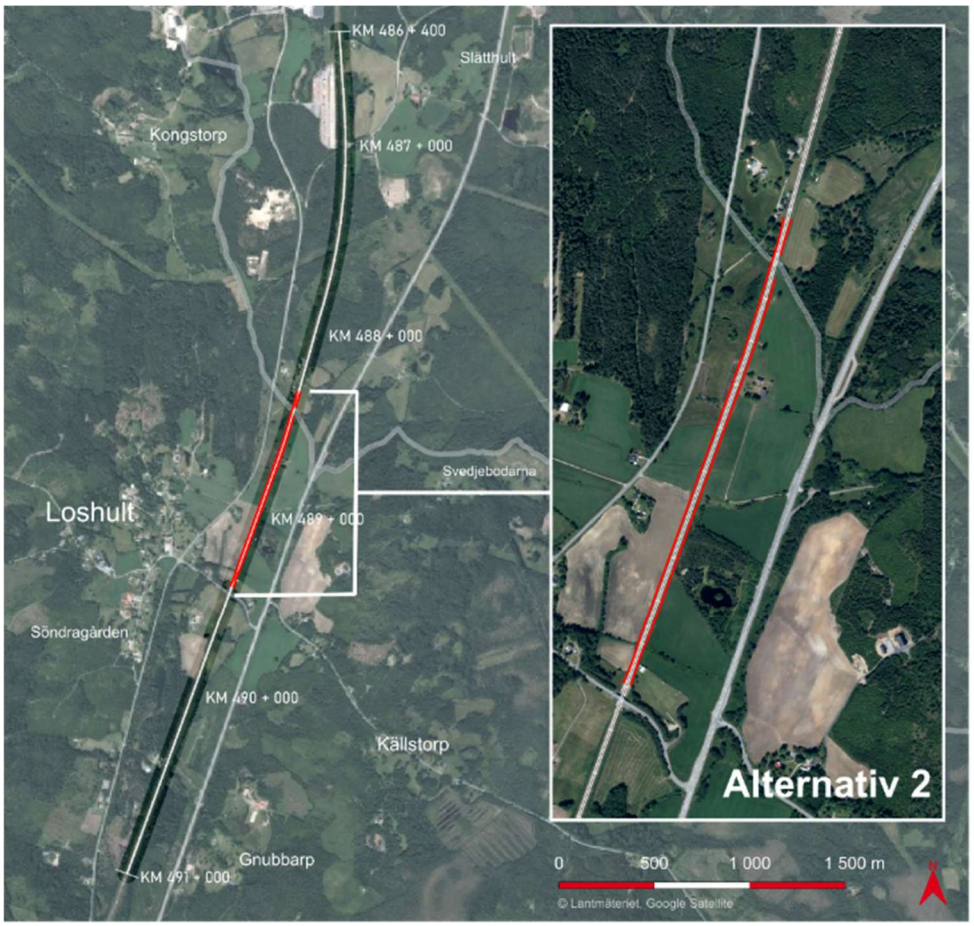


Figur 5.1-1. Karta över föreslagen placering av förbigångsspår.

5.2 Bortvalda placeringsalternativ

5.2.1 Alternativ 2

Alternativ 2 innebar en placering av förbigångsspåren i mitten av utredningsområdet, vid cirka km 488+300–489+400. Se figur 5.2.1-1.



Figur 5.2.1-1. Alternativ 2, placering av förbigångsspåren i mitten av utredningsområdet.

Inom området fanns det korsande vattendrag vilket hade påverkats av ett anläggande av förbigångsspår samt att åkerdräneringen hade påverkats. Alternativet hade även inneburit ett större intrång på fornlämningar och påverkan på flera naturvärdesbiotoper klass 3 (påtagligt naturvärde).

Alternativ 2 hade även inneburit en påverkan på den befintliga bron som passerar över järnvägen (Källstorpsvägen), där en förlängning av bron skulle medfört en större klimatpåverkan.

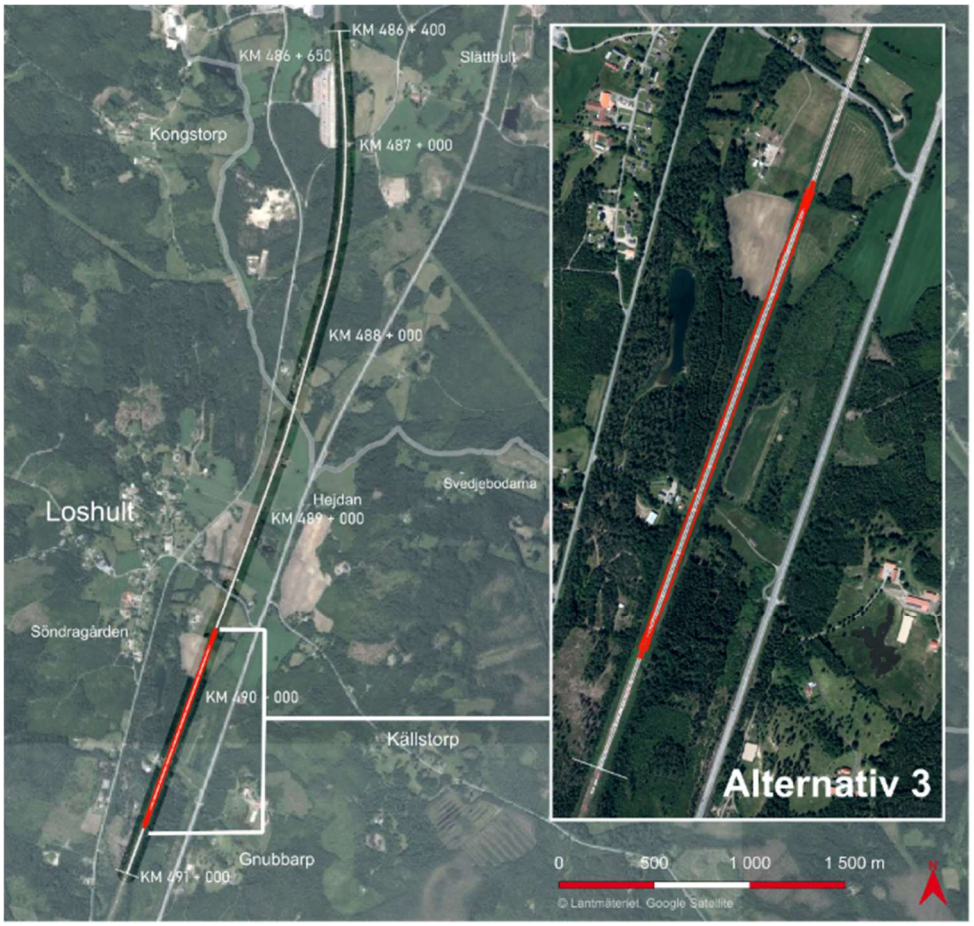
Alternativet bedömdes därmed inte vara i linje med projektmålen som berörde de tekniska lösningarna och dess avvägning mot funktionalitet. Alternativet bedömdes inte heller uppnå projektmålen avseende aspekten

rörande kostnad där alternativ 2 beräknades vara dyrare än valt alternativ. Alternativets anpassning och placering tog sämre hänsyn till påverkan på natur- och kulturmiljö, massbalans, infrastruktur och bebyggelse jämfört med valt alternativ 1.

Alternativet har således påvisat flertalet nackdelar jämfört med valt alternativ. Dessa nackdelar bedömdes vara kostsamma och bidra med större negativ påverkan vid fortsatt utredning i jämförelse med valt alternativ. Samtliga aspekter ligger till grund för bortval.

5.2.2 Alternativ 3

Alternativ 3 innebar en placering av förbigångsspåren i den södra delen av utredningsområdet, vid cirka km 489+650–490+750. Se figur 5.2.2-1.



Figur 5.2.2-1. Alternativ 3, placering av förbigångsspåren i södra delen av utredningsområdet.

Ur ett järnvägstekniskt perspektiv var alternativ 3 mer gynnsamt då förbigångsspåren skulle kunna placeras i rakspår, vilket skulle ha medfört cirka 250 meter kortare spårsträcka jämfört med alternativ 1. Det innebar också att antalet nya kontaktledningsstolpar skulle varit något färre

jämfört med alternativ 1, samt en något mindre påverkan på befintlig kontaktledningsanläggning. Dock hade alternativet krävt en flytt av befintlig detektoranläggning.

Alternativ 3 innebar negativ påverkan på fornlämning Losborg. Vid val av detta alternativ hade omfattande arkeologiska utredningar behövt utföras. Det hade även inneburit en påverkan på den äldre banvaktsstugan, som är knuten till den kulturhistoriska järnvägsmiljön.

Alternativet berörde en naturvärdesbiotop klass 2 (högt naturvärde). Biotopen är mycket ovanlig i regionen och en placering av mötesspåren enligt alternativ 3 hade riskerat att permanent påverka den biologiska mångfalden i regionen. En utpekad våtmark från den nationella våtmarksinventeringen hade påverkats negativt med detta alternativ. Alternativ 3 hade även medfört påverkan på Driveåns strandskydd med potentiell risk för påverkan på vattendraget som angränsade till området.

De geotekniska förutsättningarna i området var sämre jämfört med alternativ 1. Det förekom flera torvområden intill järnvägen och antalet fornlämningar som fanns i nära anslutning till befintlig järnväg begränsade undersökningsområdet. Inom området fanns det flera brunnar och befintliga markavvattningsföretag som hade påverkats, vilket i sin tur medförde högre kostnader för åtgärder samt drift och underhåll.

Alternativet hade fått påverkan på närliggande fastigheter i form av intrång samt anläggande av servicevägar. Det hade även inneburit att mer åkermark togs i anspråk vilket hade lett till mer svåråtkomliga och obrukbara marker i jämförelse med alternativ 1.

Efter en grov kostnadsuppskattning bedömdes alternativ 3 vara det mest kostsamma alternativet.

Alternativet har därmed påvisat flertalet nackdelar jämfört med valt alternativ kopplat till uppsatta mål. Dessa nackdelar bedömdes vara kostsamma och bidra med större negativ påverkan vid fortsatt utredning. Samtliga aspekter ligger till grund för bortval.

5.3 Val av utformning

Vid val av utformning för åtgärderna har Trafikverkets tekniska krav samt påverkan på järnvägens funktion, samhälle, miljö, genomförande, ekonomi och projektmål varit styrande. Utgångspunkten har varit att, till en skälig kostnad, finna en lösning som är så bra som möjligt ur de flesta aspekter. Avvägningar har gjorts när olika aspekter stått mot varandra.

Två nya förbigångsspår föreslås anläggas på vardera sida om de befintliga spåren och utformas för att medge förbigångar av 750 meter långa tåg och en hastighet på minst 80 km/tim. Spåravståndet mellan befintligt spår och förbigångsspår är 6,5 meter.

De nya spåren innefattar även anläggande av fyra huvudväxlar och fyra skyddsväxlar. I anslutning till skyddsväxlarna anläggs skyddsspår, varav två av dessa förses med påspårningsplats. I samband med detta kommer befintligt spår slopas vid de nya växelplaceringarna. Den sammanlagda längden för spåren inklusive skyddsspår är cirka 1,2 kilometer per sida om befintligt spår.

Huvudväxel

En huvudväxel används för att leda ett tåg från ett spår till ett annat.

Huvudväxeln anläggs i huvudspåret och anslut till förbigångsspåren.

Skyddsväxel

En skyddsväxel används för att hindra att tåg oavsiktligt kan rulla ut på ett spår där trafik förekommer.

Skyddsväxeln anläggs på förbigångsspåret i närhet till huvudväxeln.

Påspårningsplats

En plats där järnvägsfordon kan föras upp på spåret från marknivå.

Ny bankropp behöver anläggas för nya spår och växlar. Nya dikesbottnar anpassas till bankroppen för att säkerställa erforderlig avvattning. Se mer under kapitel 5.3.3 *Avvattning*. Den nya bankroppens utformning medför att några befintliga stängsel och stenmurar behöver rivas alternativt demonteras under byggnation, vilket redovisas i tabell 5.3-1 nedan. Berörda stenmurar omfattas inte av något generellt biotopskydd. Vid demontering av stängsel återplaceras dessa efter byggnation på samma plats.

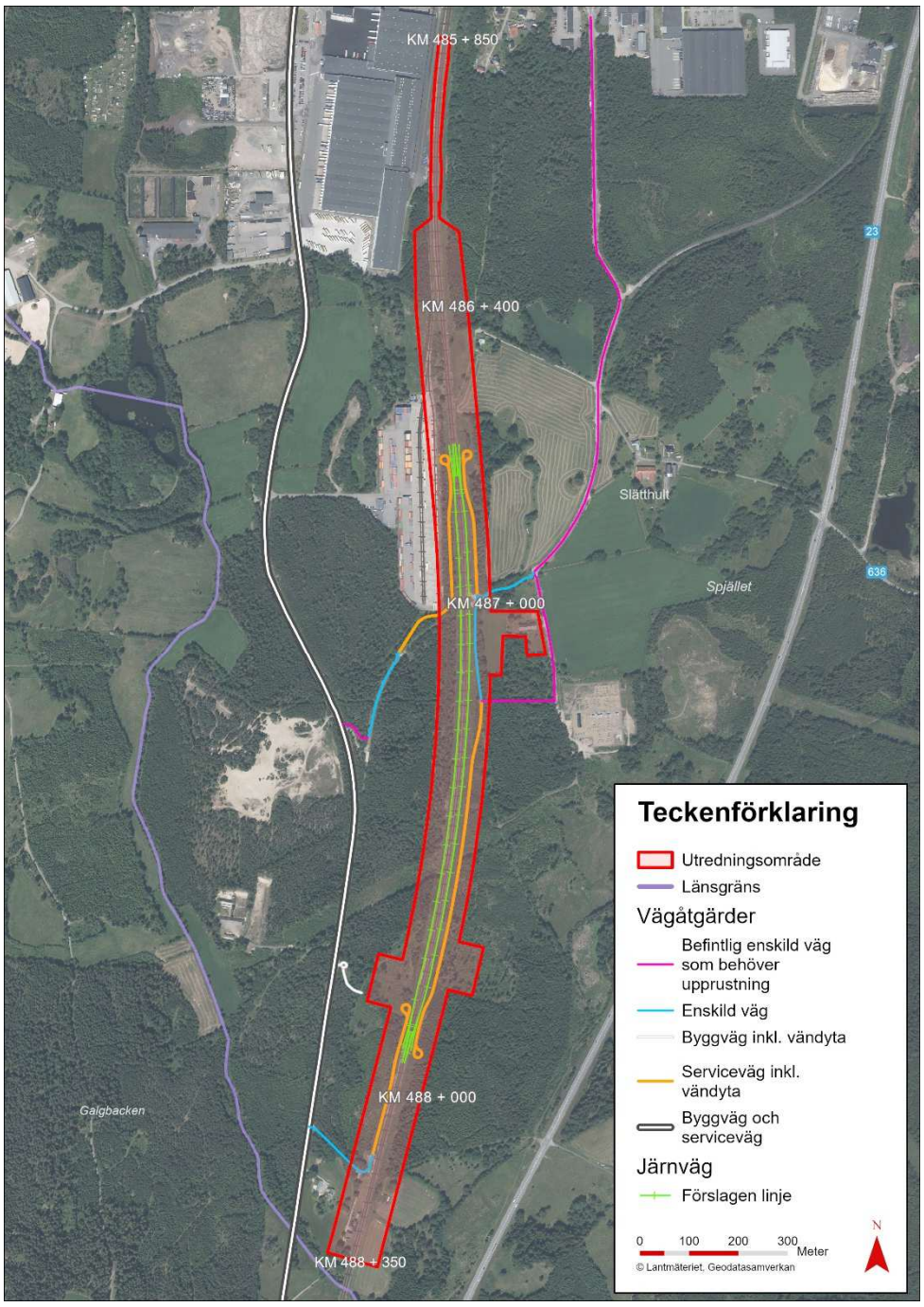
Tabell 5.3-1. Stängsel och murar som omfattas av rivning eller demontering.

Objekt	Km-tal	Spårsida	Åtgärd
Stängsel	486+573 – 486+586	Väst	Demontering
Stängsel	486+611 – 486+623	Väst	Demontering
Stängsel	486+648 – 486+754	Väst	Rivning
Stängsel	486+695 – 486+714	Öst	Demontering
Mur	486+605 – 486+686	Öst	Rivning
Mur	487+308 – 487+333	Öst	Rivning

Trafikverket arbetar generellt med trädsäkringszoner för att undvika att träd faller på spåren och på kontaktledningarna. En sådan zon finns redan idag längs det befintliga spåret men kommer utökas för att inkludera de nya spåren. Järnvägens trädsäkringszon är 20 meter från spårmitt på vardera sida om järnvägen.

För att säkerställa åtkomst till järnvägsanläggningen, vid exempelvis underhåll, föreslås fyra nya servicevägar anläggas. Servicevägarna föreslås ansluta vid befintliga enskilda vägar via Skånevägen, Terminalgatan samt Snapphaneleden, se figur 5.3-1 nedan. Vägarna anläggs med vändplatser i ändarna och kommer förses med vägbommar för att enbart behörig servicepersonal ska kunna nyttja dem. Bommarna placeras där ny serviceväg ansluter till befintlig enskild väg. Den slutliga utformningen av servicevägar kommer att hanteras och fastläggas genom en särskild lantmäteriförrättning.

Då de nya vägarnas föreslagna placering är inom tätbevuxet område behöver både träd och buskar avverkas och rensas för att göra utrymme för vägarna, vilket delvis ligger utanför järnvägens trädsäkringszon. Uppskattad area för trädavverkning och buskröjning utanför trädsäkringszonen uppgår till cirka 0,5 hektar.



Figur 5.3-1. Karta över servicevägar inklusive enskilda vägar.

5.3.1 Elförsörjning, signal och tele

Befintligt signalsystem anpassas till den nya anläggningen. Detta innebär bland annat att de nya förbigångsspåren byggs med ett nytt reläställverk 59, vilken är den vanligaste signalställverkstypen på Trafikverkets järnvägsnät, som placeras i ett nytt teknikhus. Det befintliga teknikhuset, vid km 486+974, slopas och ett nytt större teknikhus föreslås placeras vid ungefär samma plats. Vid denna placering finns det också utrymme för uppställning av servicefordon. Utöver teknikhuset behöver flertalet

teknikskåp anläggas vilket inrymmer exempelvis signalteknisk utrustning för tågtrafiken, telekommunikationsutrustning, växelvärme och elförsörjning. Söder om de nya spåren finns en befintlig signalkiosk, vid km 489+747, som behöver anpassas till den nya spårutformningen.

Befintlig kontaktledningsanläggning, det vill säga kontaktledningsstolpar, kan behållas i stor utsträckning. 20 befintliga stolpar tas bort för att anpassa anläggningen vid nya signaler och växlar. Längs förbigångsspåren anläggs nya kontaktledningsstolpar med ett avstånd på cirka 57 meter förutom i ändarna vid växlarna, där avståndet varierar mellan cirka 40–50 meter. Samtliga kontaktledningsfundament grävs ner på spårens utsida med ett avstånd om cirka tre meter från spårmitt.

De nya växlarna förses med växelvärme och området vid växlarna förses med växelbelysning. Växelbelysningen behövs vid arbete och underhåll, belysningen tänds manuellt när arbete skall utföras och är släckt resterande tid. För att möjliggöra växelbelysningen anläggs två nya växelvärmeskåp, ett per växelparti. Växelbelysningen placeras i kontaktledningsstolpar.

Befintliga markförlagda kablar kommer att utredas och vid behov anpassas, flyttas eller avvecklas. Nya kabelanläggningar anläggs till nya objekt. Huvudkanalisation föreslås placeras längs med anläggningen på båda sidor om de yttersta spåren. Tvärkanalisation förläggs under spår vid växlar och teknikhus. Tre nya tvärkanalisationer förläggs, två vid norra växeln och en vid den södra. Objektskanalisation utförs till nya och befintliga objekt som ansluts med ny kabel. Vid befintlig signalkiosk slopas två befintliga kabelbrunnar, en flerfackskanal samt en dagbrunn.

5.3.2 Geoteknik

De geotekniska undersökningarna påvisade inget behov av större geotekniska åtgärder. Där det förekommer torv, föreslås detta schaktas bort och återfyllas med friktionsjordmassor för att säkerställa stabilitet under spåret.

Under byggnation behöver det eventuellt anläggas en stödkonstruktion under schaktningsarbetet i form av en spont där torvområdet är djupare. Detta för att schaktningen sker i banvallen och det finns begränsningar hur schaktning intill järnvägen får gå till.

5.3.3 Avvattning

Avvattningstekniska lösningar innebär att dagvattnet fortsättningsvis avleds via självfall till längsgående diken och vidare till Getbäcken och Driveån. Lågpunkter längs med sträckan sammanfaller med befintliga lågpunkter där trummor korsar järnvägsanläggningen. Avvattningssystemet föreslås därför utformas så att vatten även fortsättningsvis leds mot dessa passager men att nya trummor borras bredvid de befintliga. Befintliga trummor fylls med betong.

Längs servicevägarnas utsida föreslås diken anläggas för att ta hand om vatten från omgivande mark. Dikena utformas så att befintliga avrinningsriktningar i huvudsak bibehålls. Mellan servicevägarna och järnvägen föreslås diken för att ta hand om dag- och dränvatten från spårområdet. Där det inte finns tillräckligt med utrymme för öppna diken används dräneringsledningar. Vid behov anläggs även korsande trummor under servicevägarna för att bibehålla naturliga avrinningsvägar och undvika att vatten blir stående till följd av den nya anläggningen.

5.3.4 Masshantering

Schaktmassor kommer att uppstå i samband med schaktning för spårarbeten, kanalisation och servicevägar. Trafikverket avser att i första hand återanvända befintliga massor inom projektområdet, i den mån de är lämpliga ur miljömässigt och tekniskt perspektiv. Detta omfattar bland annat befintliga masshögar intill spåret som troligtvis härrör från ett tidigare brofäste.

Massor som inte kan återanvändas inom projektområdet ska utredas avseende möjligheten till återanvändning i andra projekt. Massor som inte bedöms lämpliga för återanvändning eller återvinning ska transporteras till en mottagningsanläggning med erforderliga tillstånd för aktuellt avfall. Vid behov kommer kompletterande massor att tillföras projektet från godkänd bergtäkt eller motsvarande källa.

5.4 Bortvalda utformningsalternativ

Under arbetets gång med utformningen har spåravståndet varit avgörande. Ett avstånd på 6,7 meter har utretts, men förkastats på grund av att avståndet gjort befintliga kontaktledningsstolpar obrukbara till de nya förbigångsspåren. Förslaget hade inneburit att stora delar av den befintliga kontaktledningsanläggningen hade behövt slopats och ersättas med ny. Även ett spåravstånd på sex meter har utretts. Detta medförde att de nya förbigångsspåren hamnade för nära befintliga objekt, varpå förslaget förkastades.

Även placering av påspårningsplatser för förbigångsspåren har utretts. Initialt var dessa placerade vid den föreslagna placeringen för teknikhuset men ändrades till de norra skyddsspåren då det medgav en bättre placering ur ett tillgänglighets- och underhållsperspektiv. Flytten resulterade i en förlängning av skyddsspåren på 25 meter.

Placeringen av teknikhuset var tidigare centrerat vid driftplatsen, vid cirka km 487+250, men har flyttats norrut till cirka km 487+000, vid befintlig signalkiosk. Den nya placeringen har valts med hänsyn till möjligheten att försörja växeln med el samt tillgången till befintlig serviceväg för underhåll.

5.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått för driftskedet framgår av plankartorna där åtgärderna anges med särskild Sk-beteckning. Endast de skyddsåtgärder som redovisas på plankartorna kommer att fastställas. I detta avsnitt redovisas en sammanställning av åtgärderna.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått relaterade till byggtiden fastställs inte. Skyddsåtgärder under byggtiden redovisas nedan i kapitel 5.6 *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtid*.

I järnvägsplanen fastställs skyddsavstånd till särskilt skyddsvärda träd med ett avstånd på två meter och redovisas på följande sätt i plankartorna.

- Sk1 – Skyddsavstånd till särskilt skyddsvärda träd: 2 meter från trädkronan.

Inom skyddsavståndet ska inga schaktarbeten eller liknande åtgärder ske. Det får heller inte förekomma upplagsytor eller användande av större maskiner som kan kompaktera jorden. Detta för att det riskerar att skada trädets rötter.

5.6 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtid

Potentiell miljöpåverkan hanteras i första hand genom förebyggande åtgärder och i andra hand genom beredskap att vidta riskreducerande åtgärder. Entreprenören ska upprätta en miljöplan för att hantera potentiell miljöpåverkan under byggskedet. En arbetsmiljöplan upprättas direkt vid uppdragets start och arbetas vidare med under hela kontraktstiden. Om det i samband med entreprenaden uppstår risk eller misstanke om risk för miljöpåverkan som inte tidigare kunnat förutses,

ska beredskap finnas för att vidta skyddsåtgärder. Beredskap ska även finnas för att hantera oförutsedda utsläpp till mark eller vatten. Detta hanteras genom en beredskapsplan och tydliga instruktioner om kontakt med beställaren och vidare med tillsynsmyndigheten. Uppställning av fordon och arbetsmaskiner ska utföras på sådant sätt att omgivningen inte påverkas negativt. Rutiner för hantering av miljöfarligt avfall ska dokumenteras och tydligt kommuniceras.

Läckage av fordonsbränsle eller olja kan ske i samband med tankning eller vid brott på hydrauloljeslangar. Risker för sådana läckage och utsläpp hanteras genom beredskapsrutiner där fordon och arbetsredskap ska besiktigas inför varje nytt skift. Fordon och arbetsredskap ska använda miljöklassade drivmedel och miljövänliga oljor. Saneringsutrustning för oljespill från fordon/maskiner ska finnas i alla arbetsmaskiner.

Grumlande arbeten i ytvatten ska undvikas. Trumbyten får dock genomföras under förutsättning att arbetena utförs under perioder med låga vattenflöden för att begränsa spridning av sediment.

Etableringsytor och eventuella upplagsytor får inte förekomma i anslutning till objekt som omfattas av det generella biotopskyddet, skyddsvärda träd eller kulturvärden, om inte skyddsåtgärder vidtas för att säkerställa att skyddsobjekten inte riskerar att skadas. En kortare sträcka av ett dike (cirka km 487+020) som omfattas av generellt biotopskydd är inom föreslagen etableringsyta. Skyddsåtgärd i form av utmarkering av diket med exempelvis flaggspel eller stängsel ska vidtas för att säkerställa att inga upplag eller transporter sker i diket. Vid eventuella etableringsytor eller upplagsytor i närheten av särskilt skyddsvärda träd är utgångspunkten att dessa ska hägnas in minst två meter utanför kronans ytterkant. Skyddsvärda träd har inte samma lagstöd som särskilt skyddsvärda träd, men ska hanteras med försiktighet och skyddas i den mån det är möjligt.

En stenmur som omfattas av generellt biotopskydd är i närheten av en planerad vändplats för en serviceväg (cirka km 486+600 – 486+645). Inga ingrepp planeras i stenmuren, men skyddsåtgärd i form av utmärkning av stenmuren med exempelvis flaggspel ska utföras för att säkerställa att den inte riskerar att skadas i samband med anläggningsarbeten.

Det är förbjudet enligt kulturmiljölagen att skada fornlämningar. Vid eventuella ingrepp, upplag eller transporter som berör fornlämningar eller deras närområde ska tillstånd sökas hos Länsstyrelsen. Påträffas tidigare icke känd fornlämning, kulturlager eller fynd i samband med markarbeten ska arbetet omedelbart avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsens

kulturmiljöenhet. En övrig kulturhistorisk lämning har inte samma lagskydd som en fornlämning men ska visas hänsyn och försiktighet.

Vid eventuell schakt och kvittblivning av förorenade massor ska dessa transporteras till en godkänd mottagningsanläggning. Om åtgärden bedöms vara anmälningspliktig ska anmälan om efterbehandling enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd lämnas in till och godkännas av miljökontoret i berörd kommun innan arbetet påbörjas.

Vid schakt i förorenad mark ska beredskap finnas för att hantera risken för omfattande ytavrinning vid kraftig nederbörd som kan orsaka föroreningsspridning. Förorenade massor ska inte återanvändas. Personal som utför markarbeten i förorenade områden ska vidta försiktighetsåtgärder för att inte riskera att exponeras för föroreningar.

Jordmassor med förekomst av invasiva arter, frön eller rotdelar från dessa får inte tillföras eller spridas. Jordmassorna får heller inte återanvändas om det medför en risk för spridning av invasiva arter. Överskottsmassor som innehåller frö och växtdelar från invasiva arter ska transporteras i slutna kärl till godkänd mottagningsanläggning. En inventering av invasiva arter kommer att utföras i bygghandlingsskedet.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

De planerade förbigångsspåren söder om Älmhult innebär ökad framkomlighet och kapacitet för person- och godstågstrafiken på Södra stambanan. Godstrafiken får en bättre framkomlighet i högtrafik, även om det finns en risk för längre transporttider. Åtgärden möjliggör fler tåglägen för godstrafiken och ökad punktlighet för persontåg genom en bättre möjlighet att optimera avgångs- och ankomsttider. Detta ger positiva effekter för resenärer i form av mer tillförlitliga resor. Förseningar som uppkommer kan hanteras bättre och risken för följdförseningar minskar.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Järnvägsplanen syftar till att åtgärda de begränsningar som finns avseende kapacitet och flexibilitet med nuvarande spårutformning. Projektet bedöms bidra positivt till lokalsamhället då ökad kapacitet på Södra stambanan medför att fler persontåg och godståg kan trafikera på banan. På sikt kan ökade gångtider för persontrafiken bidra till en positiv utveckling för Älmhult, vilket går i linje med kommunens översiktsplan. Sammantaget bedöms projektet medföra en positiv konsekvens för lokalsamhälle och regional utveckling.

6.2.1 Påverkan på kommunala planer

Järnvägsplanen berör totalt tre gällande detaljplaner och en stadsplan. Detaljplanen för Terminalområdet berörs av nytt markanspråk med äganderätt och servitutsrätt och tillfällig nyttjanderätt. De övriga planerna berörs av servitutsrätt och tillfällig nyttjanderätt, se tabell 6.2.1-1.

Av järnvägsplanens markanspråk för ny järnvägsmark med äganderätt ligger en del inom planlagt område för kvartersmark (industri, lager och transportverksamhet/natur inom kvartersmark samt prickmark). Markanspråket avser anläggande av ny serviceväg med vändzon och omfattar cirka 1,6 ha.

I järnvägsplanen anges de områden för nytt markanspråk med servitutsrätt för befintliga enskilda vägar som behövs för anslutning till servicevägarna. Några av dessa vägar ligger inom område med detaljplan. Markanspråket omfattar cirka 1 ha inom kvartersmark (industri, lager och

transportverksamhet/natur inom kvartersmark) och 0,5 ha inom allmän plats (gata).

I järnvägsplanen anges också de områden för tillfällig nyttjanderätt som behövs under byggtiden. Av de tillfälliga nyttjanderätterna ligger del inom planlagt område, varav 1,3 ha inom kvartersmark (industri, lager och transportverksamhet/natur inom kvartersmark) och 0,5 ha inom allmän plats (gata).

Järnvägsplanen bedöms inte strida mot detaljplanerna eller stadsplanen och föranleder inga ändringar av dessa. Inga pågående detaljplaner berörs av järnvägsplanen och inga nya detaljplaner föranleds heller av järnvägsplanen. Se Bilaga 1 – *Påverkan på kommunala detaljplaner*.

Tabell 6.2.1-1. Berörd detaljplan eller stadsplan och hur de påverkas

Detaljplan/stadsplan	Planbeteckning	Påverkan av järnvägsplan
Terminalområdet (Detaljplan)	Dp 0765-P04/7	Äganderätt/Servitutsrätt /Tillfällig nyttjanderätt
Froafälle 12:1 (Detaljplan)	Dp 0765-P2024/10	Servitutsrätt/Tillfällig nyttjanderätt
Älmhult, södra delen sö industriområdet (Stadsplan)	Spl 0765-P85/7	Servitutsrätt/Tillfällig nyttjanderätt
Älmhult, kv Muttern mm (Detaljplan)	Dp 0765-P89/3	Servitutsrätt/Tillfällig nyttjanderätt

6.3 Miljö och hälsa

6.3.1 Riksintressen och övriga skyddade områden

Järnvägsplanen berör riksintresse för kommunikationer bestående av den befintliga järnvägen Södra stambanan samt en bangård/depå. Med hänsyn till att projektet avser att förstärka kapaciteten på den befintliga järnvägen bedöms det bli en positiv konsekvens på riksintresset.

6.3.2 Landskap

Anläggandet av de nya förbigångsspåren kommer inte innebära en nämnvärd förändring i det befintliga landskapet eftersom det i dagsläget redan förekommer en järnväg och järnvägsanläggningar i området. Den största förändringen är en marginell avverkning av skog kopplat till trädsäkringszonen och etableringsytor. Det mosaikartade landskapet av

äldre betesmarker, skogsmarker, igenväxningsmarker och åkermarker kan fortsatt bevaras utan risk för fragmentering och förlust av karaktär. Med hänsyn till ovanstående bedöms konsekvensen på landskapet som försumbar.

6.3.3 Naturmiljö

Järnvägsplanen innebär ett markanspråk i form av nytt mötesspår, service- och byggvägar, tillfälliga etableringsytor och trädsäkringszon. Majoriteten av den berörda naturmiljön består av redan påverkad mark i nära anslutning till befintlig järnväg samt skogsmarker som i olika grad är påverkade av skogsbruk.

Åtgärderna berör delvis naturvårdsprogrammet Slätthult där visst markanspråk kommer tas för de nya mötesspåren och servicevägar. Påverkan på naturvårdsprogrammets värden bedöms bli mycket begränsad då intrång främst sker inom redan påverkad mark och utanför odlingslandskapet. Med hänsyn till detta bedöms konsekvensen till försumbar.

De planerade åtgärderna innebär direkt intrång i tre naturvärdesbiotoper (NB06, NB07 och NB08) klassade med påtagligt naturvärde (klass 3). Intrången i NB06 avser avverkning av träd i och med trädsäkringszonen till de nya förbigångsspåren samt ett begränsat markanspråk för en ny serviceväg. Inom det berörda området förekommer inga särskilt skyddsvärda träd eller skyddade arter enligt tidigare inventeringar. Med hänsyn till det förhållandevis begränsade intrånget samt att inga högre värden berörs bedöms det bli en liten negativ konsekvens på naturvärdesbiotopen.

NB07 kommer delvis beröras av en tillfällig etableringsyta öster om de planerade mötesspåren med ett begränsat intrång. Inom det berörda området förekommer inga särskilt skyddsvärda träd eller skyddade arter. Med hänsyn till det begränsade intrånget samt att det saknas högre värden vid åtgärderna bedöms det bli liten negativ konsekvens på naturvärdesbiotopen.

NB08 kommer främst beröras genom att en befintlig väg behöver förstärkas vilket innebär ett begränsat intrång i skogsmarken. Med hänsyn till att intrånget är relativt begränsat samt att det saknas högre värden i det berörda området bedöms det bli en liten negativ konsekvens på naturvärdesbiotopen.

Åtgärderna bedöms inte innebära någon direkt påverkan på fridlysta arter som påträffats vid tidigare inventeringar. För att begränsa störningar på

häckande fåglar kan tidsrestriktioner behöva tillämpas för särskilt störande anläggningsarbeten. Det kan exempelvis innebära att avverkning, röjning och andra arbeten som medför kraftigt eller återkommande buller i känsliga områden genomförs utanför berörda arters häckningsperiod. Behovet av tidsrestriktioner samt deras geografiska och tidsmässiga omfattning preciseras i den fortsatta projekteringen med utgångspunkt i förekommande arter, däribland spillkråka, och deras känslighet för störning.

Driveåns och Getabäckens strandskyddsområden kommer inte att beröras av planerade åtgärder och det blir därmed ingen påverkan på dessa. Generella biotopskydd så som stenmurar avses att bevaras och det bedöms därmed inte bli någon påverkan på dessa.

Två stenmurar (vid cirka km 486+600–486+645, respektive cirka km 487+315–487+335) som inte omfattas av generellt biotopskydd kommer att rivas i samband med entreprenaden. Dessa bedöms potentiellt hysa ekologiska värden även om de inte omnämnts i utförd naturvärdesinventering. Möjligheterna till eventuella kompensationsåtgärder kommer att utredas vidare i senare skede.

Sammantaget bedöms det bli liten negativ konsekvens på naturmiljön i området.

6.3.4 Kulturmiljö

Det förekommer endast en tidigare känd fornlämning i södra änden av utredningsområdet, dock kommer den inte beröras av planerade åtgärder. Det bedöms därmed inte bli några konsekvenser på kända lämningar i området. Den arkeologiska utredningen steg 1 (AU1) har däremot påvisat två lämningar som potentiellt kan inneha kulturella värden bestående av en äldre landsväg och en torpmiljö. Båda lämningarna kommer att påverkas av planerade servicevägar genom markanspråk. Konsekvensen bedöms som liten negativ.

Utöver fornlämningar förekommer kulturmiljövärden kopplade till Södra stambanan i form av en husgrund till en banvaktsstuga. Eftersom inga markintrång (utöver eventuell trädsäkring) planeras utföras i området bedöms det inte uppstå någon nämnvärd konsekvens.

Sammantaget bedöms det bli liten negativ konsekvens på kulturmiljön i området.

Vid den arkeologiska utredningen steg 2 (AU2) gjorde arkeologen bedömningen att de identifierade lämningar bör klassas som övrig

kulturhistorisk lämning alternativt fornlämning. Detta har ännu inte godkänts av länsstyrelsen och därmed har bedömningen i detta skede inte tagit hänsyn till dessa lämningar. Det innebär att den bedömda konsekvensen kan ändras i kommande skede i järnvägsplanen.

6.3.5 Vatten

Ytvattenförekomster kommer inte beröras av åtgärderna då det inte förekommer någon ytvattenförekomst inom utredningsområdet. Det bedöms inte heller föreligga risker för indirekt påverkan genom grumling och utsläpp av eventuella föroreningar vid byte av trummor i befintliga avvattningsdiken till järnvägen då dessa inte har någon direkt koppling till någon ytvattenförekomst. Utöver avvattnings- och åkerdiken förekommer en mindre damm i södra delen av utredningsområdet där det inte planeras utföras några åtgärder. Det bedöms därmed inte bli någon påverkan på dammen.

Vid km 487+020 finns ett dike som omfattas av generellt biotopskydd och som delvis är inom en föreslagen etableringsyta. Under förutsättning att skyddsåtgärder i enlighet med kapitel 5.6 *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtid* vidtas bedöms diket inte få några negativa konsekvenser till följd av entreprenaden.

Grundvattenförekomsten Älmhultsåsen, Älmhult söder (WA17912896) förekommer inom stora delar av utredningsområdet och berörs av planerade åtgärder. Bedömningen är att det kan behövas tillfällig grundvattensänkning vid anläggandet av någon eller några kontaktledningsstolpar. Åtgärder för att förebygga och minska risken för eventuell spridning av föroreningar kommer att vidtas i projektet för att inte försämra grundvattenkvalitén och därmed grundvattenförekomstens kemiska status.

Trafikverket bedömer vid denna tidpunkt att planerat arbete med tillfällig grundvattensänkning ryms inom undantagsregeln (11 kap. 12 § Miljöbalken) som kan tillämpas när det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen påverkas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. Åtgärderna kommer studeras vidare i kommande utredningar.

6.3.6 Buller

Byggtrafik kommer under vissa tider att innebära risk för buller- och vibrationsstörningar längs transportvägar under byggtiden. Hur trafikering ska ske regleras i trafikanordningsplaner. Risk finns även för nedsmutsning, damning från arbetsfordon och arbetsområden. Reglering av sådana eventuella störningar görs i kommande upphandlingar av entreprenader och även i berörd kommuns lokala ordningsföreskrifter.

Föreslagna åtgärder i järnvägsplanen innebär inte någon permanent ökning av buller- eller vibrationsstörningar, enligt resultat från genomförd bullerutredning. Därför bedöms inte heller några negativa konsekvenser för boende och hälsa uppstå.

6.3.7 Klimat

Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på järnvägsanläggningarna för att uppnå en hållbar anläggning, en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt järnvägssystem.

Under projektering arbetas det aktivt och systematiskt för att minimera utsläppen av klimatgaser från såväl trafiken som från byggande, drift och underhåll av infrastruktur. Utifrån klimatberäkningar identifieras de viktigaste klimataspekterna och lösningar för att minska klimatpåverkan och energianvändning i projektet föreslås och implementeras.

Trafikverkets klimatkalkyl har använts för att beräkna den energianvändning och klimatbelastning som projektet ger upphov till. Beräkningen visar att projektets klimatpåverkan uppgår till cirka 4 500 ton CO_2e. Beräkningarna baseras på övergripande mängduppskattningar och resultatet kan komma att justeras i samband med att mer detaljerade uppgifter om exempelvis mängder och materialval tagits fram.

I projektet genereras mest CO_2e under byggskedet, där åtgärder kopplat till spår och markarbeten bidrar till majoriteten av utsläppen. Skogsavverkning för servicevägar utgör den näst största posten och genererar mer än 1 000 CO_2e. Därtill genererar byggdelar som fyllnadsmassor (spårballast) och spårväxlar stora mängder CO_2e. Klimatpåverkan från drift och underhåll bedöms vara begränsad i jämförelse med byggskedet.

Sammantaget bedöms projektet medföra en liten negativ konsekvens för klimatet till följd av utsläpp av växthusgaser vid anläggningsarbeten, materialproduktion och transporter. Den nya järnvägsanläggningen bidrar till effektivare järnvägstrafik, men genomförandet av järnvägsplanen

genererar samtidigt ökade koldioxidutsläpp under byggskedet varför konsekvensen inte bedöms som försumbar.

6.4 Ledningar

De föreslagna åtgärderna visar inte på någon direkt påverkan på befintliga ledningar och inte heller att det kommer krävas någon omledning. För att undvika att ledningar skadas ska skydd av befintliga ledningar och kablar tas i beaktning under projekteringsarbetet samt vid byggnation med ledningsägarnas anvisningar och föreskrifter som vägledning.

Under byggtiden kommer tillfälliga kabelanläggningar etableras längs med berörd järnvägssträckning för de anläggningar som behöver vara i drift. Dessa kabelanläggningar förläggs ovanpå mark i kabelskyddsrör, förslagsvis i utkanten av arbetsområdet.

6.5 Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kommer det vara en temporärt ökad förekomst av arbetsmaskiner för att utföra arbetena med anläggandet av förbigångsspåren. Det kan uppstå störningar i form av buller, vibrationer, damning och byggtrafik kring arbetsområdet och längs berörd järnvägssträcka. Det kan även uppstå störningar på trafik på allmänna och enskilda vägar.

Det finns ökad risk för utsläpp av drivmedel och olja i samband med arbetena och risk för spridning av föroreningar från potentiellt förorenade schaktmassor. Riskerna för skador på naturmark, generella biotopskydd och fornlämningar i anslutning till arbetsområdet är också större under byggtiden. Dessa risker kommer hanteras i enlighet med de skyddsåtgärder som beskrivits i kapitel 5.6 *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtid*. Krav kommer att ställas på att erforderliga tillståndsansökningar, anmälningar och dispensansökningar görs och att arbetena utförs i enlighet med erhållna myndighetsbeslut. Därigenom bedöms att projektets miljöpåverkan under byggtiden minimeras och att inga betydande miljökonsekvenser kommer att uppstå.

7 Samlad bedömning

7.1 Samlad bedömning av konsekvenser

Samtliga konsekvenser enligt kapitel 6 *Effekter och konsekvenser av projektet* redovisas i tabell 7.1-1 nedan. Generellt innebär genomförandet av järnvägsplanen mindre negativa konsekvenser för naturmiljön genom markanspråk i skogs- och odlingsmarker, för kulturmiljön genom intrång i lämningar med potentiella värden och för klimat genom ökade utsläpp av växthusgaser under anläggningsskedet. Övriga aspekter bedöms få försumbara eller positiva konsekvenser.

Tabell 7.1-1. Tabell över bedömda konsekvenser för samtliga aspekter beskrivna i kapitel 6.

Aspekt	Konsekvens
Trafik och användargrupper	Positiv
Lokalsamhälle och regional utveckling	Positiv
Riksintressen och övriga skyddade områden	Positiv
Landskap	Försumbar
Naturmiljö	Liten negativ
Kulturmiljö	Liten negativ
Vatten	Försumbar
Buller	Försumbar
Klimat	Liten negativ

7.2 Måluppfyllelse

7.2.1 Ändamål

Ändamålet med järnvägsplanen om att möjliggöra för fler tåglägen för ökad godstrafik och ökad punktlighet för persontåg samt bidra till ökad kapacitet och robusthet på Södra stambanan bedöms uppnås. Genom de åtgärder som järnvägsplanen projekterats för, bedöms denna bidra i hög grad till måluppfyllelse av ändamålet.

7.2.2 Projektmål

Tekniska lösningar ska vara väl avvägda mot funktionalitet och hålla nere kostnaderna samt att projektet färdigställs i tid.

De planerade åtgärderna och den valda utformningen är i linje med projektmålet, där väl avvägda tekniska lösningar legat till grund för utformning och val av lokalisering. Exempelvis genom föreslagen kontaktledningsanläggning som medför färre avstängningar på befintligt spår och bättre drift för tågtrafiken under byggnation.

Lösningarna bedöms ge en väl avvägd balans mellan funktionalitet, kostnadseffektivitet och genomförbarhet inom projektets tidsram.

Redan från tidigt planskede, ska arbetet bedrivas så att inga olyckor inträffar under byggnation och driftskedet med särskilt fokus på en anläggning som är långsiktigt säker och funktionell.

Arbetsmiljön utreds och behandlats löpande under hela projektets gång för att möjliggöra och säkerställa en trygg och tillgänglig anläggning i projektets bygg- respektive driftskede. Påspårningsplatsernas placering har gjorts med hänsyn till drift och underhåll för att säkerställa en säker arbetsplats.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått kommer inarbetas i förfrågningsunderlaget och bygghandling för entreprenaden där Trafikverket arbetar med att följa upp och kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

Förbigångsspåren ska anpassas och placeras med hänsyn till påverkan på natur- och kulturmiljö, massbalans, infrastruktur och bebyggelse.

Åtgärdernas placering och utformning har baserats på tekniska och lokala förutsättningar, där hänsyn tagits till bland annat naturmiljö, kulturmiljö, buller och befintliga verksamheter för att säkerställa minsta möjliga påverkan. Projektet avser att återanvända massor inom projektet, i den mån det är möjligt för att minska klimatavtrycket.

Till följd av vald placering har påverkan på befintliga fastigheter minimerats. Även påverkan på kultur- och naturmiljövärden har minimerats då val av alternativ 1 gjordes utifrån att det inte förekommer några kända fornlämningar eller områden med höga naturvärden.

Skyddsåtgärder har inarbetats i järnvägsplanen för att skydda särskilt skyddsvärda träd.

Markanspråken i järnvägsplanen ska vara noggrant avvägda mot funktion, underhåll, byggnation och arbetsmiljö.

Vid utformning av järnvägsanläggningen har utgångspunkten varit att markanspråken ska bli så små som möjligt utan att påverka järnvägens funktion.

För att möjliggöra effektiv återanvändning av material och massor har ytor med tillfällig nyttjanderätt tagits i anspråk i den omfattning som bedömts tillräckliga för projektet.

Planförslaget nyttjar många befintliga vägar för byggnation, drift och underhåll och tillkommande markanspråk är till stor del begränsat till befintlig järnvägsfastighet. Exempelvis genom föreslagen kontaktledningsanläggning, vars placering är så pass nära spåren, att inget ytterligare markanspråk behövs utöver det som tas i anspråk för de nya förbigångsspåren.

7.2.3 Transportpolitiska mål

Projektet bedöms i sin helhet bidra till det övergripande transportpolitiska målet samt funktionsmålet genom att möjliggöra och effektivisera fossilfri gods- och persontrafik genom att förstärka Södra stambanan. Projektet har tagit hänsyn till hänsynsmålet genom val av utformning och lokalisering av den nya anläggningen.

7.2.4 Nationella miljökvalitetsmål

Projektet följer aktuella miljökvalitetsmål genom sin utformning och lokalisering. Projektet bidrar långsiktigt till miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* genom att förstärka och effektivisera fossilfri gods- och persontransport.

Miljökvalitetsmålet *Grundvatten av god kvalitet* bedöms inte påverkas nämnvärt av de planerade åtgärderna då skydd- och försiktighetsåtgärder kommer tillämpas i projektet för att minimera risken för att förorena grundvattnet i området.

Projektet kan antas medföra en viss positiv påverkan gällande miljökvalitetsmålet för *frisk luft* efter färdigställande, genom att järnvägen möjliggör en omfördelning av gods- och persontransport från väg till järnväg.

Projektet innebär en marginell negativ påverkan på miljökvalitetsmålen *Levande skogar* samt *Ett rikt odlingslandskap* då en viss areal skogs- och jordbruksmark kommer tas i anspråk tillfälligt och permanent. Stor

hänsyn har dock tagits till skogs- och jordbruksmark genom val av lokalisering av förbigångsspåren samt bygg- och servicevägar.

Projektet innebär en viss negativ påverkan på *Ett rikt växt- och djurliv* då växter och träd kommer behöva röjas bort inom trädsäkringszoner, upplags- och etableringsytor samt bygg- och servicevägar. Dock kommer skyddsåtgärder för att minska risken för påverkan på särskilt skyddsvärda träd tillämpas i projektet.

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I kap. 2 miljöbalken beskrivs de hänsynsregler en verksamhetsutövare är förpliktigad åta sig om verksamheten riskerar att påverka människors hälsa eller miljön. Samtliga hänsynsregler samt hur Trafikverket som verksamhetsutövare tillämpar dem i projektet redovisas nedan.

Bevisbörderegeln (2 kap. 1 § miljöbalken)

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller åtgärd som inte är av försumbar betydelse har en skyldighet att visa att förpliktelserna i miljöbalken 2 kap. iakttas.

Trafikverket som verksamhetsutövare ansvarar för att järnvägsplanen uppfyller de bestämmelser som står i 2 kap. miljöbalken. Detta säkerställs genom miljöbedömningen i samrådsskedet samt egenkontrollen vid bygg- och driftskede.

Kunskapskravet (2 kap. 2 § miljöbalken)

Den som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller åtgärd skall anskaffa tillräcklig kunskap för att kunna skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

Trafikverket har genom planläggnings- och tillståndsprocessen erhållit goda kunskaper om det specifika området genom ett flertal utredningar, undersökningar och samråd med lokala såväl nationella intressenter. Kunskapsunderlaget har legat till grund för utformning av projektet samt miljöbedömningar. Vid bygg- och driftskedet kommer ytterligare information inhämtas genom egenkontroll.

Försiktighetsprincipen (2 kap. 3 § miljöbalken)

Den som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka negativ påverkan på människors hälsa eller miljön samt använda bästa möjliga teknik.

Trafikverket har åtagit sig ett flertal skyddsåtgärder vilka redovisas i plankartan, vilken är juridiskt bindande, samt ett antal andra skyddsåtgärder som beskrivs i avsnitt *5.6 skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtid.*

Produktvalsprincipen (2 kap. 4 § miljöbalken)

Den som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller åtgärd skall använda kemiska produkter eller biotekniska organismer som är minst farliga för människors hälsa och miljön.

Kemiska produkter som hanteras i projektet regleras i Trafikverkets generella miljökrav vid upphandling av entreprenader och finns registrerade och klassade i internt kemikaliehanteringssystem. Det ställs även skärpta krav på entreprenören gällande tunga fordon och arbetsmaskiner.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna (2 kap. 5 § miljöbalken)

Den som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller åtgärd ska hushålla om råvaror genom att utnyttja möjligheten för återvinning, samt energi där förnybara energikällor används i första hand.

Återanvändning inom projektet kommer ske så långt det är möjligt för att hushålla befintliga resurser.

Lokaliseringsprincipen (2 kap. 6 § miljöbalken)

Den som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller åtgärd som innebär ett anspråk av ett mark- eller vattenområde skall välja en för ändamålet lämplig plats som innebär minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Placeringen av de nya förbigångsspåren har valts utifrån tre utredningsalternativ med hänsyn till lokaliseringsprincipen där alternativ med potentiella intrång i natur- och kulturvärden valts bort. Planförslaget har även utgått från att minimera markintrånget så långt som möjligt genom att exempelvis använda befintliga vägar som bygg- och servicevägar.

Skälighetsprincipen (2 kap. 7 § miljöbalken)

Hänsynsreglerna i 2–5 §§ och första stycket i 6 § skall tillämpas efter att en rimlighetsavägning utförts vilket omfattar en avvägning mellan nytta och kostnader. Nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått ska tas särskild hänsyn till i jämförelse med kostnaderna för sådana åtgärder.

Föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått har tagits fram utifrån ett skälighetsperspektiv.

Skadeansvaret (2 kap. 8 § miljöbalken)

Den som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller åtgärd som medför en skada eller olägenhet på miljön ansvarar att avhjälpa alternativ ersätta skadan eller olägenheten.

Trafikverket är ansvarsskyldiga om skador eller olägenheter uppstår i projektet.

8.2 Miljökvalitetsnormer

Projektet bedöms inte innebära en negativ påverkan på den kemiska eller kvantitativa statusen eller förhindra att miljökvalitetsnormerna uppnås för den berörda grundvattenförekomsten Älmhultsåsen, Älmhult söder (WA17912896), se kapitel 6.3.5 *Vatten*.

8.3 Miljöbalkens hushållningsbestämmelser

Enligt 3 kap. 1 § miljöbalken ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till områdets specifika beskaffenheter. Mark- och vattenområden vilka beskrivs i 3 kap. 2–9 §§ miljöbalken ska så långt som möjligt undvikas exploatering på grund av ekologisk, kulturella och ekonomiska värden.

Projektet tar god hänsyn till hushållningsbestämmelserna då planerade åtgärder till stor del kommer att utföras inom redan exploaterad mark i nära anslutning till befintlig järnväg. En mycket begränsad areal av jordbruksmark kan komma att tas i anspråk i nära anslutning till den befintliga järnvägen, se tabell 9.4-1.

Det bedöms dock endast innebära försumbara konsekvenser på det befintliga jordbruket då bedrivandet inte kommer försvåras. Liknande scenario gäller även skogsbruk då endast en mycket begränsad areal av produktiv skog kommer att avverkas i och med etableringen och trädsäkringszonen till de nya förbigångsspåren.

Inga riksintressen utöver riksintresse för kommunikationer kommer påverkas av åtgärderna eftersom det inte förekommer några inom det berörda området. Det bedöms bli en positiv konsekvens på riksintresse för kommunikationer i och med att järnvägsnätet förstärks.

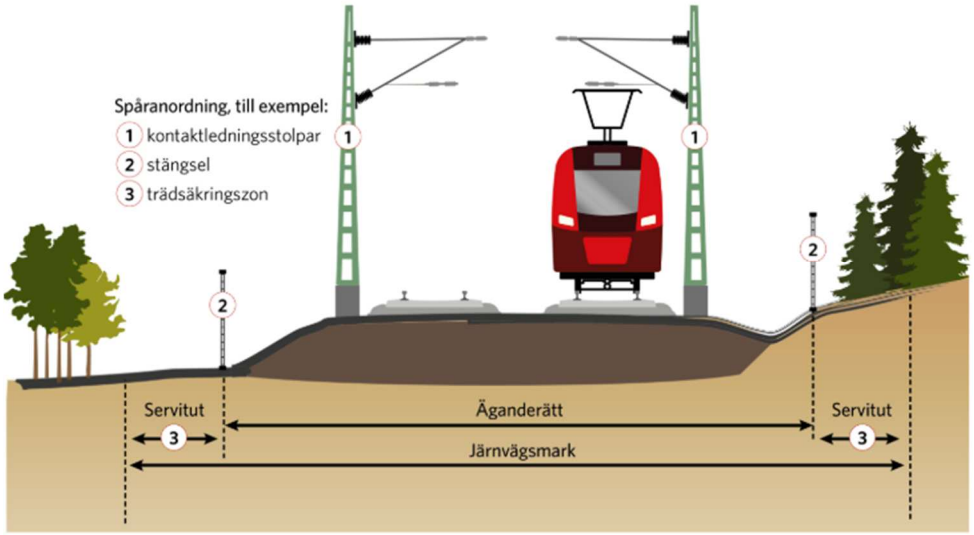
Projektet kommer inte innebära några direkta eller indirekta konsekvenser på Natura 2000-områden enligt 4 kap. 8 § miljöbalken på grund av järnvägsplanens utformning samt avståndet till närmsta befintliga Natura 2000-område.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

Projektet kommer innebära att mark tas i anspråk. Den mark som berörs av järnvägsplanen redovisas på plankartorna. Plankartorna redovisar hela markanspråket för den i järnvägsplanen aktuella utbyggnaden av järnvägen.

Huvudregeln är att mark som behövs permanent för järnvägsanläggningen tas i anspråk med äganderätt eller servitut, se figur 9-1. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för järnvägsanläggningens bestånd, drift och brukande, samt byggande. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägs mot den olägenhet som intrånget innebär. Fastighetsägare och rättighetsinnehavare har rätt till ersättning när mark och utrymme tas i anspråk.

Illustrationskartorna som tillhör järnvägsplanen fungerar som ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i projektet.



Figur 9-1. Principskiss över markanspråk med både äganderätt och servitut.

9.1 Järnvägsmark med äganderätt (J)

Den mark som tas i anspråk med äganderätt är sådan mark som behövs för järnvägsanläggningen och som inte kan kombineras med annan markanvändning. Mark tas i anspråk för bland annat de nya spåren, kontaktledningsstolparna och teknikbyggnader. Markanspråk med äganderätt markeras med J på plankartorna.

Trafikverket får rätt att tillträda/ta mark i anspråk till de markområden som redovisas i järnvägsplanens plankartor efter beslut i lantmäteriförrättning.

Totalt kommer cirka 6,8 hektar av marken att tas i anspråk med äganderätt.

9.2 Järnvägsmark med servitutsrätt (Js)

Permanent markanspråk med servitutsrätt avser mark och utrymmen som av olika anledningar behövs för järnvägsanläggningen men som kan kombineras med annan markanvändning. Rätt att nyttja mark med servitutsrätt behövs ofta för att säkerställa eller komma åt delar i järnvägsanläggningen för underhåll och tillsyn. Tillträde till järnvägsmark med servitutsrätt sker efter beslut i lantmäteriförrättning. Även ersättningsfrågor regleras vanligen inom ramen för lantmäteriförrättning. Järnvägsmark med servitutsrätt markeras med Js på plankartorna.

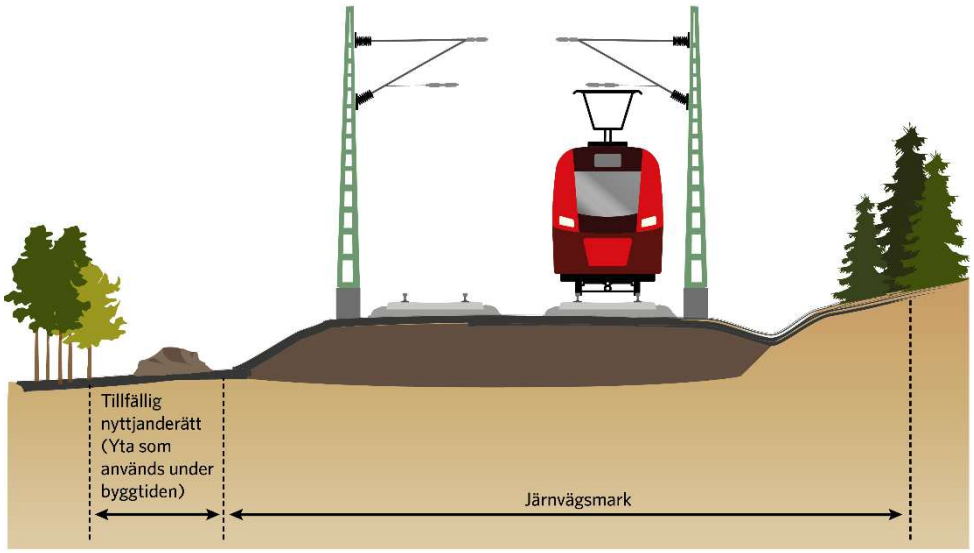
Nedan beskrivs permanenta markanspråken med servitutsrätts samt respektive beteckning som redovisas på plankartorna.

- Js1 – Servitut för trädsäkring
- Js2 – Servitut för serviceväg

Ytor för ianspråktagande med servitutsrätt för järnvägen utgör totalt cirka 3,1 hektar.

9.3 Järnvägsmark med tillfällig nyttjanderätt (T)

Under byggandet av järnvägsanläggningen behöver mark tas i anspråk utöver det permanenta markanspråket (se figur 9.3-1). Marken för byggandet av anläggningen tas tillfälligt i anspråk under en angiven tidsperiod, som är anpassad för projektet. Den mark som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas därefter till markägaren. Återställning av marken som tas i anspråk kommer ske i samråd med berörd markägare. Tillfällig nyttjanderätt gäller under byggtiden, från byggstart till och med tre månader efter godkänd besiktning.



Figur 9.3-1. Principskiss över markanspråk med tillfällig nyttjanderätt.

Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt markeras med T på plankartorna. Nedan beskrivs de tillfälliga markanspråken respektive vilken beteckning som redovisas på plankartorna.

- T1 – Tillfällig nyttjanderätt för upplagsyta
- T2 – Tillfällig nyttjanderätt för etableringsyta
- T3 – Tillfällig nyttjanderätt för byggtrafik
- T4 – Tillfällig nyttjanderätt för upprustning av befintlig väg
- T5 – Tillfällig nyttjanderätt för anläggningsarbete

Totalt kommer cirka 6,6 hektar att tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt.

9.4 Pågående markanvändning

En summering av järnvägsplanens markanspråk för respektive nuvarande markanvändning redovisas i tabell 9.4-1.

Tabell 9.4-1. Anspråk för markanvändning, cirkavärden.

Typ av markanspråk	Väg	Skogsmark	Åkermark
Äganderätt	-	6,64 ha	0,16 ha
Servitut	2,35 ha	0,78 ha	-
Tillfälligt nyttjande	2,57 ha	2,90 ha	1,09 ha

10 Fortsatt arbete

10.1 Dispenser, tillstånd och 12:6 samråd

I arbetet med järnvägsplanen utreds behovet av anmälningar, dispenser och tillstånd löpande. I senare skede kan andra behov komma att identifieras, varför nedanstående kan komma att ändras. I nuläget finns inga identifierade behov av anmälningar, tillstånd och dispenser.

Följande behov och omfattning av anmälningar och tillstånd utreds vidare i kommande skede:

- Anmälan om vattenverksamhet för byte av trummor i den befintliga järnvägsanläggningen.
- Tillstånd om vattenverksamhet för tillfällig bortledning av grundvatten vid grundläggning av kontaktledningsstolpar.

För åtgärder som innebär en väsentlig ändring av naturmiljön krävs ingen separat anmälan för samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken om de behandlas i samråd i planläggningsprocessen och fastställs i en järnvägsplan. Undantaget gäller samtliga verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga järnvägen och som fastställs och ingår i järnvägsmark eller område för tillfällig nyttjanderätt. Exempel på verksamheter och åtgärder är bland annat servicevägar, trädsäkring/avverkning samt upplag och etableringsytor.

10.2 Uppföljning och kontroll

Trafikverket kommer att följa upp miljöåtgärder och arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Trafikverket använder mallen ”Miljösäkring plan och bygg” för att systematisera alla miljökrav som ställs på projektet. Mallen fungerar som ett hjälpmedel för att kvalitetssäkra att miljökrav, som till exempel skyddsåtgärder och försiktighetsmått, utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden används denna mall för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

Vid upphandling av entreprenör kommer miljökrav att ställas. Entreprenören ska upprätta en miljöplan för arbetets genomförande innan arbetena påbörjas. I miljöplanen ska bland annat skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivas. Det kommer även att behövas en mer detaljerad riskutredning för byggskedet för bedömning av eventuella behov av riskreducerande åtgärder.

För etableringsplatser eller uppläggning av massor i naturmark på annan plats än angivet på plankartorna krävs samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken och 2 kap. 10 § kulturmiljölagen samt marklov.

10.3 Detaljprojektering

Under fortsatt arbete med detaljprojekteringen av järnvägslösningen kommer följande att fortsätta utredas:

- Eventuellt behov av tillfällig stödkonstruktion vid schaktarbeten intill spår.
- Utredning om behovet av grundvattenbortledning under byggnation.
- Möjligheten till kompensationsåtgärder för stenmurar som inte omfattas av det generella biotopskyddet samt för avverkning av skog. Sådana åtgärder skulle exempelvis kunna omfatta återuppförande av stenmur, alternativt i form av stenröse, inom närområdet eller i anslutning till dammen i den sydöstra delen av planområdet. Även anläggande av faunadepå med ved från träd som behöver avverkas kan vara en möjlig kompensationsåtgärd.

Detta kan i sin tur få påverkan på järnvägsplanens utformning, vilket då kommer att avspeglas i form av uppdateringar till järnvägsplanens Granskningshandling.

11 Genomförande och finansiering

11.1 Formell hantering

Trafikverket kommer bjuda in berörda till samråd under november 2026 och de som är särskilt berörda kommer få en inbjudan till enskilt samrådsmöte. Samrådshandlingen och information om samrådet kommer finnas tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Inkomna synpunkter kommer sammanfattas i en samrådsredogörelse.

Järnvägsplanen kommer sedan under våren 2027 att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar järnvägsplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Järnvägsplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på järnvägsplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Detta görs genom kommunikationsbrev.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa järnvägsplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12–15§§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när järnvägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När järnvägsplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att järnvägsbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för järnvägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmäteriförrättning hos lantmäterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmäterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmäteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen.

Järnvägsplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort järnvägsplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i järnvägsplanen.

11.2 Genomförande

Trafikverket har ansvar för såväl planering som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

Fastställelse av järnvägsplanen prövas inom enheten för juridik och planprövning hos Trafikverket.

11.3 Finansiering

Kostnaden beräknas till cirka 261 miljoner kronor enligt 2026 prisnivå. Åtgärden ingår i den nationella planen för transportinfrastruktur 2026–2037.

12 Underlagsmaterial och källor

Boverket. (2026). *Riksintressen är nationellt betydelsefulla områden*. Riksintressen - Boverket

Christoffersson, I. (1989). *Kronobergs natur: Länsstyrelsen i Kronobergs län*. Länsstyrelsen i Kronobergs län.

Länsstyrelsen. (u.å.). *Vattenkartan*. [Webbapplikation]. VM Vattenkartan - WebbGIS

Länsstyrelsen Kronoberg. (u.å.). *Kronobergs externa WebbGIS*. [Webbapplikation]. LstG Externt WebbGIS – WebbGIS

Länsstyrelsen Skåne. (u.å.-a). *Kulturmiljöprogram: Södra stambanan*. Kulturmiljöprogram: Södra stambanan | Länsstyrelsen Skåne

Länsstyrelsen Skåne. (u.å.-b). *LstM Vatten och klimat*. [Webbapplikation]. LstM Vatten och klimat - WebbGIS

Länsstyrelsen VISS. (2026). *Älmhultsåsen, Älmhult söder*. Älmhultsåsen, Älmhult söder - Grundvatten - VISS - VattenInformationsSystem för Sverige

Naturvårdsverket (u.å.) *Skyddad natur*. *Skyddad natur - Kartverktyg*

Naturvårdsverket. (30 juni 2025a). *Strandskydd – så funkar det*. Strandskydd - så fungerar det

Naturvårdsverket. (19 november 2025b). *Vägledning Biotopskyddsområden*. Vägledning om biotopskydd

Riksantikvarieämbetet. (u.å.). *Fornsök*. [Webbapplikation]. Fornsök

Salomon, L., Henriksson, J. (2025). NVI mellan Slätthult & Killeberg, Älmhults kommun, 486+400 till 491+000. Salmonic AB.

SLU Artdatabanken. (2026). *Rödlista 2025*. https://artfakta.se/metadata/listor/227

Trafikverket. (u.å.-a). *NVDB på karta*. [Webbapplikation]. NVDB på Karta

Trafikverket. (u.å.-b). *Vägtrafikflödeskartan*. [Webbapplikation]. Vägtrafikflödeskartan

Trafikverket. (2021). *Åtgärdsvalsstudie Älmhults bangård*.

Trafikverket. (2023). *Rapport. Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Redovisning av regeringsuppdrag*. Huvudrapport Kapacitet i Skåne

Trafikverket. (2024). *Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg* (TDOK 2014:1021).

Älmhult kommun. (2025). *Översiktsplan för Älmhults kommun*. Översiktsplan för Älmhults kommun

Älmhult kommun. (16 september 2025a). *Det här är Älmhult*. Det här är Älmhult | Älmhults kommun

Älmhult kommun. (16 september 2025b). Orterna i Älmhult. Orterna i Älmhult | Älmhults kommun

Trafikverket, 291 54 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se