

Diariet

Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för Byarum-Tenhult, ny järnväg

Ställningstagande

Trafikverket har utarbetat lokaliseringsalternativ för Byarum-Tenhult, ny järnväg.

Projektet ska drivas vidare och samrådshandlingens Alternativ Väst ska ligga till grund för den fortsatta planeringen, dock med anpassning som gjorts enligt inkomna yttranden, **anpassat Alternativ Väst**. Ställningstagandet vilar på Trafikverket Region Syds samlade bedömning av alternativens effekter samt i vilken utsträckning de uppfyller projektets ändamål och projektmål.

Övriga redovisade alternativ avfärdas från fortsatt planering.

Projektets ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att

- Skapa bättre förutsättningar för attraktiv, effektiv och hållbar arbets- och studiependling som bidrar till Jönköpings läns utveckling, förstärkning och förstoring.
- Skapa långsiktig hållbarhet och utvecklingsmöjligheter för godstrafiken och stärka kapaciteten i Jönköpingsregionens järnvägsnät.

Utifrån ändamålet har elva projektmål utarbetats. Projektmålen beskriver tillsammans med ändamålet vad projektet ska bidra till. De kan ses som en precisering av ändamålet i form av vilka kvaliteter och funktioner som ska uppnås

- **P1:** Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska kostnaderna blir så låga som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv.
- **P2:** Den nya järnvägen ska möjliggöra järnvägsanslutningar till befintliga och planerade industriområden i anläggningens närhet och därmed minska beroendet av lastbilstrafik i Region Jönköping.
- **P3:** Den nya järnvägen ska öka robustheten, tillgängligheten och kapaciteten på järnvägen i Region Jönköping. Restidsmålet på 50 minuter mellan Jönköping och Värnamo ska klaras med en robust tidtabell samt att viktiga resandeuppehåll längs sträckan inte behöver slopas.
- **P4:** Den nya järnvägen ska så långt som möjligt upprätthålla eller stärka en positiv upplevelse av landskapet genom att minimera barriäreffekter i de områden som i landskapsanalysen definieras som "komplexa miljöer".
- **P5:** Den nya järnvägen ska i möjligaste mån bevara landsbygdens och tätorternas kulturmiljöer genom att karaktär, funktion och historiska värden värnas och intrång i fornlämningar och försämring av kulturmiljöer begränsas.

- **P6:** Den nya järnvägen ska främja en god och hälsosam boendemiljö och ska i möjligaste mån utformas så att ingen människa utsätts för skadligt buller eller skadliga vibrationer från järnvägen.
- **P7:** Den nya järnvägen lokaliseras, utformas och byggs med minst möjliga klimatpåverkan utifrån CO₂-utsläpp.
- **P8:** Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att intrång i jordbruksmark i möjligaste mån minimeras, bland annat genom att undvika fragmentering.
- **P9:** Den nya järnvägen ska i möjligaste mån undvika intrång i riksintressen samt skyddade och övriga värdefulla områden för att minska påverkan på den biologiska mångfalden.
- **P10:** Den nya järnvägen ska i möjligaste mån begränsa negativ påverkan på yt- och grundvattenförekomster.
- **P11:** Den nya järnvägen ska eftersträva en hållbar masshantering och genom att lokalisera anläggningen där en bra massbalans kan uppnås.

Motiv

Studerade alternativ

De alternativ som i lokaliseringsutredningen har studerats är alternativ Väst (väster om Eckersholm, väster om Hult), Väst-Öst (väster om Eckersholm, öster om Hult), Öst (öster om Eckersholm, öster om Hult) och Öst-Väst (Öster om Eckersholm, väster om Hult). Samtliga alternativ har gemensamma anslutningspunkter i Byarum respektive Tenhult och en gemensam del mitt på sträckan förbi Konungsömossen. Samtliga studerade alternativ har förutsättningar att nå projektets ändamål.

Bortvalda alternativ

Utöver dessa har ett nollalternativ, ett nollplusalternativ samt ett alternativ Byarum-Torsvik och ett alternativ öster om Konungsömossen studerats översiktligt. Inget av dessa bedöms till fullo kunna uppnå projektets ändamål och viktiga projektmål.

Valt alternativ

De analyser som gjorts visar att alternativ Väst och alternativ Öst-Väst är de alternativ som uppfyller ställda krav i högst grad. Trafikverkets samlade bedömning är dock att alternativ Väst är det mest fördelaktiga sett ur ett helhetsperspektiv.

- Det anpassade alternativ Väst är framtaget efter samråd med Försvarsmakten.
- Alternativ Väst och öst-väst är de som medför lägst totalkostnad.
- Alternativ Väst är det som förordas av berörda kommuner.
- Länsstyrelsen förordar alternativ Väst i norra delen och tar inte ställning i den södra delen.
- Alternativ Väst uppfyller i något högre grad de projektmål som satts för projektet.
- I alternativ Väst finns, till skillnad från alternativ Öst-Väst, möjlighet att samlokalisera infrastruktur (väg och järnväg) till ett gemensamt stråk eftersom järnvägen kan förläggas i närheten av E4 och dess parallellväg väg 846, vilket är även positivt ur buller- och

barriärsynpunkt. Genom att samla infrastrukturen inom ett gemensamt område kan ett relativt opåverkat område öster om Krängsberg och Eckersholm lämnas fortsatt orört.

- Alternativ Väst ligger nära ett befintligt verksamhetsområde i Stigamo som planeras att utökas söderut. Alternativet bedöms därmed uppfylla målet - att skapa långsiktig hållbarhet och utvecklingsmöjligheter för godstrafiken - i högre grad än alternativ Öst-Väst.
- Byggbarheten bedöms vara bättre i alternativ Väst eftersom möjligheten att uppnå god massbalans är högre samt att det totala terrasseringsarbetet är lägre än övriga alternativ.
- Projektets klimatberäkningar över byggskedet har visat att skillnaden mellan alternativen är små, men alternativ Väst bedöms ha en något lägre klimatpåverkan (CO₂-ekv) än de övriga alternativen.
- Det finns bättre förutsättningar för en bra landskapsanpassning av järnvägen i alternativ Väst.

Samråd

Samråd har skett med Länsstyrelsen i Jönköpings län, Vaggeryds och Jönköpings kommuner, enskilda som kan antas bli särskilt berörda, allmänheten samt berörda myndigheter och organisationer.

Riktlinjer för frågor som är viktiga att hantera i det fortsatta arbetet

I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen behöver bland andra nedanstående frågor särskilt beaktas:

Kostnadsoptimering och anpassning mellan kalkyler och nationell plan sker i kommande skeden.

Hur påverkan på jordbruksmark ska minimeras. Det är av stor betydelse att bibehålla brukarnas tillgänglighet till jordbruksmarken och att undvika att delar av jordbruksarealen blir svåra att bruka.

Påverkan på våtmark och sumpskog inklusive utredning av bullerpåverkan på fågellivet.

Påverkan av eventuellt intrång i Ingaryds naturreservat.

En fördjupad riskanalys behöver tas fram för att bland annat hantera frågan om konsekvenserna av järnvägens placering nära väg E4.

Övriga upplysningar

Detta ställningstagande om lokalisering kan ej överklagas särskilt utan ingår i prövningen av planen som helhet.

Granskat av:

Lennart Andersson, Regional Direktör
Trafikverket Region Syd

Digitalt signerat av:

Tommy Jonsson, tf chef VO Planering

Bilagor:

Underlag för ställningstagande