

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Alvesta triangelspår

Alvesta Kommun, Kronobergs Län
2026-08-31



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: SYSTRA AB/Trafikverket

Dokumentdatum: 2026-08-31

Ärendenummer: TRV 2021/88866, TÄHS 2025-000136 och TRV 2025/135481

Uppdragsnummer: 168430

Kontaktperson: Serdar Mustafa

Innehåll

1 Sammanfattning	6
Bakgrund och Samråds-krets	6
Samråds-genomförande	6
Trafikverkets svar och fortsatt arbete.....	7
2 Samråds-krets.....	8
2.1 Samråd - till och med 2022 (fram till att projektet valde att gå vidare med ny korridor)	8
2.2 Samråd - från och med 2024	8
2.3 Samråd kring Sammanställning av utredda alternativ 2026	9
3 Samråd	11
3.1 Samråd inför länsstyrelsen beslut om betydande miljöpåverkan för lokalisering i södra Alvesta – till och med 2022	11
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse - 2022	11
3.1.2 Samråd med berörd kommun - 2022	12
3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten - 2022.....	12
3.1.4 Samråd med myndigheter och organisationer - 2022.....	13
3.1.5 Samråd med ledningsägare - 2022	13
3.2 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan för lokalisering söder om Alvesta - från och med 2024.....	14
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	14
3.2.2 Samråd med berörd kommun	15
3.2.3 Samråd med Region Kronoberg tillika Kollektivtrafikmyndighet.....	18
3.2.4 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten	18
3.2.5 Samråd med myndigheter och organisationer.....	22
3.2.6 Samråd med ledningsägare	23
3.3 Samråd kring Sammanställning av utredda alternativ 2026	24
3.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse	24
3.3.2 Samråd med berörd kommun	24
3.3.3 Samråd med Region Kronoberg tillika Kollektivtrafikmyndighet.....	26
3.3.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	27
3.3.5 Samråd med myndigheter och organisationer.....	31

3.3.6 Samråd med ledningsägare	34
3.4 Samråd vid utformning av planförslaget.....	34

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2021/88866, TÄHS 2025-000136 och TRV 2025/135481.

1 Sammanfattning

Bakgrund och Samrådsrets

Inför val av järnvägskorridor söder om Alvesta har samråd genomförts i två faser; fram till 2022 och från 2024 och framåt. Den första samrådsretsen inkluderade enskilt berörda, samfälligheter, fastighets- och ledningsägare, samt Alvesta kommun och relevanta myndigheter för ett utredningsområde i södra delen av Alvesta. Från 2024 har samrådsretsen avgränsats till särskilt berörda, myndigheter, organisationer och ledningsägare för ett annat utredningsområde söder om Alvesta.

Samrådsgenomförande

2022 – Lokalisering i Södra Alvesta

Samråd skedde via möten, brev, annonser och offentliggöranden på Trafikverkets hemsida. Dialog har förts med Länsstyrelsen, Alvesta kommun, fastighetsägare och ledningsägare samt allmänheten. Många synpunkter rörde buller, risk för olyckor, markföroreningar, vattenförsörjning, kulturmiljö, intrång i jordbruksmark och rekreationsområden, samt trafik- och säkerhetsfrågor. Länsstyrelsen betonade särskilt risk för vibrationer, översvämning, olyckor och påverkan på miljökvalitetsnormer samt behov av kulturhistoriska och arkeologiska utredningar. Alvesta kommun var generellt positiva men föreslog passage för väg 126 under järnvägen istället för bro över järnvägen. Kommunen ville även att projektet skulle säkerställa minsta möjliga negativ påverkan. Boende uttryckte oro över buller, markintrång och påverkan på närmiljön och föreslog alternativa lösningar. LRF och andra organisationer lyfte behovet att skydda produktiv jordbruksmark och efterlyste tidig dialog.

2024/2025 – Lokalisering söder om Alvesta

Informationsmöten har hållits med Länsstyrelsen, kommunen och allmänhet samt aktörer som Svea Solar. Synpunkter fokuserade åter på alternativ för spårdragning, skydd av jordbruksmark, långsiktigt bevarande av natur- och kulturvärden, trafik och framtida kapacitet, hantering av buller och vibrationer samt intrångsersättningar till fastighetsägare. Flera parter önskar att den korridor i södra Alvesta som tidigare samråd omfattade utreds vidare och jämförs med korridoren söder om Alvesta. Kommunen ansåg att ytterligare utredning krävs för spårlokalisering och att nationella och globala hållbarhetsmål ska beaktas. Organisationer som LRF och SMHI betonade restriktivitet med jordbruksmark, behov av klimatanpassning och noggranna utredningar rörande vatten, klimat och landskap.

2026 – Sammanställning av utredda alternativ

Samrådet har genomförts genom att hålla aktuella handlingar tillgängliga digitalt. De synpunkter som har inkommit fokuserade även vid detta samråd på alternativ för spårdragning, skydd av jordbruksmark, långsiktigt bevarande av natur- och kulturvärden, trafik och framtida kapacitet, hantering av buller och vibrationer samt intrång i fastigheter.

De inkomna synpunkterna visar att det finns ett generellt stöd för en utbyggnad av triangelspåret som en viktig åtgärd för att stärka kapaciteten och robustheten i järnvägssystemet. Det finns samtidigt ingen entydig samsyn kring vilket alternativ som bör väljas.

Flera synpunkter förordar de kortare alternativen, särskilt alternativet där väg 126 leds under järnvägen, eftersom detta bedöms medföra mindre påverkan på jordbruksmark, landskapsbild och oskyddade trafikanter. Alternativ F har i flera yttranden bedömts medföra större intrång i jordbruksmark, medan andra synpunkter lyfter att det i vissa avseenden kan innebära fördelar för boendemiljö och framkomlighet. Det har även inkommit synpunkter som förordar ett betydligt längre alternativ, med hänvisning till att detta ur ett långsiktigt perspektiv bedöms kunna ge bättre utvecklingsmöjligheter för Alvesta och järnvägssystemet.

Återkommande i synpunkterna är behovet av ytterligare utredningar av konsekvenser för jordbruk, buller och vibrationer, påverkan under byggtiden, framkomlighet, översvämningsrisker samt projektets samlade samhällsnytta. Vikten av att väg 721 fortsatt hålls tillgänglig har också lyfts i flera yttranden.

Trafikverkets svar och fortsatt arbete

Trafikverket bekräftar att projektet ska utformas så att intrång, miljöpåverkan och olägenhet minimeras ur ekonomisk, social och miljömässig synvinkel. Det alternativ som bedöms som bäst utifrån teknisk genomförbarhet, total påverkan på jordbruk, miljö, fastigheter och samhälle samt kostnadseffektivitet kommer att utredas vidare. Vid slutlig dragning av järnvägen för valt alternativ kommer hänsyn att tas till nationella och internationella mål och synpunkter som inkommit i processen. Buller- och konsekvensutredningar samt naturvärdesinventeringar genomförs inom arbetet med järnvägsplanen. Trafikverket betonar vikten av fortsatt dialog med samtliga berörda och kommer att hantera krav om ersättning för intrång och skadestånd i de fall det är tillämpligt.

2 Samrådskrets

2.1 Samråd - till och med 2022 (fram till att projektet valde att gå vidare med ny korridor)

Samrådskretsen vid samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan för en lokalisering i södra Alvesta omfattade enskilt berörda, samfälligheter, fastighetsägare, ledningsägare, Alvesta kommun samt Länsstyrelsen Kronoberg.

Övriga parter som fått samrådsunderlaget skickat till sig är:

- Alvesta PRO
- Boverket
- Länstrafiken Kronoberg
- Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap
- Naturvårdsverket
- Riksantikvarieämbetet
- SJ

Samrådskretsen har berört hela utredningsområdet med en buffertzona om 50 meter.

2.2 Samråd - från och med 2024

Samrådskretsen vid samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan för en lokalisering söder om Alvesta har avgränsats till de enskilda som kan antas bli särskilt berörda genom att de äger fastigheter, har rättigheter eller är delägare i gemensamhetsanläggningar inom utredningsområdet. Utredningsområdet har avgränsats till ett område som inrymmer flera olika alternativa sträckningar vid en lokalisering söder om Alvesta utmed Hjortsbergaån. I utredningsområdet ingår även anslutningar till Södra Stambanan och Kust till kustbanan samt de delar av väg 126 och väg 721 som bedöms kunna påverkas av projektet.

Även Alvesta kommun och Region Kronoberg har ingått i samrådskretsen. Triangelspåret kommer inte att trafikeras med persontrafik och ingen kollektivtrafik bedöms beröras, men då Region Kronoberg ingår i samrådskretsen kan de även som kollektivtrafikmyndighet bevaka dessa frågor.

Dessutom har en utökad krets bjudits in till samrådet redan inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Förutom de som kan antas bli särskilt berörda har därför följande myndigheter, organisationer och ledningsägare informerats om samrådet:

- Försvarsmakten

- Jordbruksverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Naturvårdsverket
- Polismyndigheten
- Riksantikvarieämbetet
- SMHI
- Statens geotekniska institut
- Sveriges geologiska undersökning
- Värendes räddningstjänst
- Jägareförbundet Kronoberg
- LRF Sydost
- Naturskyddsföreningen i Alvesta
- Tågföretagen
- Global Connect AB
- Open Infra AB
- Skanova
- Växjö Energi AB
- Svea Solar

2.3 Samråd kring Sammanställning av utredda alternativ 2026

Samrådsplatsen vid samråd inför val av lokalisering har avgränsats till de enskilda som kan antas bli särskilt berörda genom att de äger fastigheter, har rättigheter eller är delägare i gemensamhetsanläggningar inom utredningsområdet.

Utredningsområdet har avgränsats till dels det utredningsområde som ingick i samrådet 2022 för en lokalisering i södra delarna av Alvesta, dels det utredningsområde som inrymmer flera olika alternativa sträckningar vid en lokalisering söder om Alvesta utmed Hjortsbergaån. I utredningsområdet ingår även anslutningar till Södra Stambanan och Kust till kustbanan samt de delar av väg 126 och väg 721 som bedöms kunna påverkas av projektet.

Även Alvesta kommun och Region Kronoberg har ingått i samrådsplatsen. Triangelspåret kommer inte att trafikeras med persontrafik och ingen kollektivtrafik bedöms beröras, men då Region Kronoberg ingår i samrådsplatsen kan de även som kollektivtrafikmyndighet bevaka dessa frågor.

Dessutom har en utökad krets bjudits in till samrådet. Förutom de som kan antas bli särskilt berörda har därför följande myndigheter, organisationer och ledningsägare informerats om samrådet:

- Försvarsmakten
- Jordbruksverket
- Myndigheten för civilt försvar
- Naturvårdsverket
- Polismyndigheten
- Riksantikvarieämbetet
- SMHI
- Statens geotekniska institut
- Sveriges geologiska undersökning
- Värends räddningstjänst
- Jägareförbundet Kronoberg
- LRF Sydost
- Naturskyddsföreningen i Alvesta
- Tågföretagen
- Global Connect AB
- Open Infra AB
- Skanova
- Växjö Energi AB
- Salens sjösänkingsföretag

3 Samråd

3.1 Samråd inför länsstyrelsen beslut om betydande miljöpåverkan för lokalisering i södra Alvesta – till och med 2022

Under perioden från 2022-01-07 och 2022-01-28 har samråd genomförts med myndigheter, organisationer, ledningsägare, särskilt berörda samt allmänheten. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under hela samrådsperioden.

Inbjudan till samråd skickades via brev till berörda inom samrådskretsen. Annonsering angående samråd i tidigt skede publicerades 2022-01-04 i Smålandsposten respektive 2022-01-07 i Växjöbladet. Kungörelse publicerades i webbfunktionen Post- och inrikes tidningar 2022-01-04—25.

Ett samråd genomfördes med fastighetsägare längs Blädingevägen 2021-11-02.

Två samrådsmöten har genomförts med Länsstyrelsen, 2021-09-07 och 2022-01-18, och ett samrådsmöte med Alvesta kommun, 2021-09-23. Utöver detta har Trafikverket haft löpande dialog med Alvesta kommun månadsvis.

Synpunkter har lämnats till Trafikverket vid genomförda möten med kommuner och länsstyrelse, genom brev som har skickats till Trafikverket. Dessa synpunkter har diarieförts och inarbetats i denna samrådsredogörelse. Samrådets syfte är dels att informera dem som kan komma att beröras av projektet, dels att inhämta information och få in synpunkter från de som är särskilt berörda av projektet.

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse - 2022

Länsstyrelsen har framfört flera synpunkter vid möten och ett skriftligt yttrande. Länsstyrelsen betonar vikten av att beakta nedanstående aspekter i den fortsatta planeringen och i arbetet med järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen.

1. Buller och vibrationer: Vidare utredningar behövs för att bedöma påverkan på befintliga bostäder och framtida byggplaner nära järnvägen.
2. Översvämning: Risken för översvämning måste beaktas i planeringen, och samordning mellan kommunen och Trafikverket är nödvändig.
3. Risk för olyckor: Skyddsåtgärder kan behövas på grund av förändringar i järnvägens placering och ökad trafik.
4. Markföroreningar: Vidare undersökningar krävs, särskilt för fastigheten Verktyget 1, som har en historia av industriell verksamhet.
5. Miljökvalitetsnormer: Trafikverket behöver säkerställa att miljökvalitetsnormer för vatten inte påverkas negativt.
6. Vatten: Grundvattenmagasinet Alvestaåsen bör prioriteras för framtida dricksvattenförsörjning.

7. Strandskydd: Byggande av järnväg omfattas inte av strandskyddsförbud, men dispens kan behövas.
8. Naturskydd och friluftsliv: Utredning av påverkan på arter och friluftsliv behövs, samt övervägande av viltpassager.
9. Kulturmiljö: En detaljerad kulturhistorisk utredning saknas, särskilt för Verktyget 1, som har arkitekturhistoriskt värde.
10. Fornlämningar: En arkeologisk utredning har påbörjats, och ansökan om vidare utredning har lämnats in.

Trafikverkets svar

Länsstyrelsens synpunkter kommer att beaktas under fortsatt arbete med framtagande av samrådshandling.

3.1.2 Samråd med berörd kommun - 2022

I det skriftliga samrådsyttrandet framgår att Alvesta kommun är positivt ställd till triangelspåret samt att en planskildhet möjliggörs för Kust till kustbanan där den passerar länsväg 126. Kommunen anser att planskildheten bör konstrueras som en öppen underpassage under järnvägen – en bro påverkar landskapsbilden för mycket och genererar mer buller med risk för utökad spridning till bostadsområdet Hamrarna som ligger väster om planskildheten.

Trafikverkets svar

Alvesta kommuns synpunkter kommer att beaktas under fortsatt arbete med framtagande av samrådshandling

3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten - 2022

Nedan redovisas en sammanställning av inkomna synpunkter och yttranden.

1. Buller och vibrationer: Boende uttrycker oro för att den planerade planskildheten och nya spår kommer att öka buller och vibrationer. De föreslår åtgärder som utökade bullervallar och bullerskärmar för att minska påverkan. Det finns också oro för buller från diesellok och kurvskrik från tåg.
2. Risker: Det finns en oro för gräsbränder längs Södra stambanan på grund av ökad friktion vid inbromsningar.
3. Trafik och infrastruktur: Boende föreslår en ringled för att minska tung trafik i Alvesta centrum och betonar vikten av att bibehålla säkerheten för gående och cyklister. De är också oroad över trafikledning under byggtiden och föreslår förbättringar för lokalgator och GC-vägar.
4. Staket och säkerhet: Det finns en oro för bristande staket längs spåren, vilket ökar risken för olyckor. Boende föreslår förstärkning av bullervallar och staket.

5. Vatten och avlopp: Boende är oroade över påverkan på vatten- och avloppsledningar samt brandposter.
6. Kulturmiljö: Det finns oro för påverkan på kulturhistoriska byggnader, särskilt Verktyget 1.
7. Alternativa lösningar: Boende förespråkar ett 6 km långt triangelspår från 2003 som en mer hållbar och kostnadseffektiv lösning. De föreslår också att industrifastigheter flyttas till Orrakullen.
8. Rekreation och miljö: Boende är oroade över påverkan på rekreationsområden och naturoaser, samt att mötesspåret kan påverka landskapsbilden negativt.
9. Övrigt: Det finns en efterfrågan på bättre kommunikation och dialog från Trafikverket, samt att projektmålen bör inkludera minimering av påverkan på närboende och fastigheter.

Trafikverkets svar

De synpunkter som framkommit vid samrådet från kommer att beaktas under fortsatt arbete med framtagande av samrådshandling.

3.1.4 Samråd med myndigheter och organisationer - 2022

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har meddelat att de avstår från att yttra sig i ärendet.

Här är en sammanfattning av synpunkterna från Lantbrukarnas riksförbund (LRF):

LRF anser att utskickat material saknar ett uttalande om att produktiv åkermark tas i anspråk. LRF yrkar på att åkermark är en livsviktig resurs som inte bör exploateras i onödan och hänvisar till Miljöbalken 3 kap. 4 §. Vidare ställer LRF frågan till Trafikverket varför inte mark på norra sidan av järnvägsspåret nyttjas för mötesspåret. LRF efterfrågar generellt en tidigare kontakt med markägare från Trafikverket. En tidig dialog underlättar markägares planering, ökar förståelse för projektet och kan ofta bidra med information för kommande projekt – i detta fall förekommer en kommunal vattenledning i det föreslagna området för mötesspår.

Trafikverkets svar

De synpunkter som framkommit från LRF kommer att beaktas under fortsatt arbete med framtagande av samrådshandling.

3.1.5 Samråd med ledningsägare - 2022

Här är en sammanfattning av synpunkterna från ledningsägare:

1. Alvesta Energi AB: Alvesta Energi informerar om två alternativ för fjärrvärmeledningar där byggnation planeras 2024–2026. Nuvarande värmeverk och utmatningspunkt ligger på norra sidan om Kust till kustbanan med två planerade alternativ till dragningar.

Närmare beslut om sträckning och ledningsdimensioner kommer fattas när Alvesta Energi och Växjö Energi kommit längre i sina utredningar.

- Alternativ 1:
Ledningsalternativ i det fall Alvesta Energi bygger en anläggning på Ilabäcksvägen i Alvesta.
- Alternativ 2:
Ledningsalternativ i det fall Alvesta Energi och Växjö Energi bygger en överföringsledning mellan Växjö och Alvesta

2. Eon har uppmärksammat Trafikverket på de ledningar som ligger inom utredningsområdet.

Trafikverkets svar

Trafikverket har tagit emot informationen och kommer att beakta ledningar under fortsatt arbete med framtagande av samrådshandling.

3.2 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan för lokalisering söder om Alvesta - från och med 2024

Under perioden från 2025-03-12 till 2025-04-17 har samråd genomförts med myndigheter, organisationer, ledningsägare, särskilt berörda samt allmänheten. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under hela samrådsperioden.

Inbjudan till samråd skickades via brev till berörda inom samrådsregionen. Allmänheten har underrättats via annonsering 2025-03-08 i Smålandsposten.

Ett informationsmöte har hållits i Alvesta 2025-03-20.

Ett informationsmöte med Länsstyrelsen i Kronobergs län ägde rum 2024-11-12. Samrådsmöte har hållits med Alvesta kommun 2025-03-13. Utöver detta har Trafikverket haft dialog med Alvesta kommun vid ytterligare tillfällen.

Ett samrådsmöte hölls 2025-03-29, med Svea Solar som planerar för solcellspark söder om Alvesta.

Synpunkter har lämnats till Trafikverket vid genomförda möten med kommun och länsstyrelse, genom brev som har skickats till Trafikverket och genom yttrande som har inkommit via mejl eller en digital tjänst på Trafikverkets hemsida. Dessa synpunkter har diarieförts och inarbetats i denna samrådsredogörelse. Samrådets syfte är dels att informera dem som kan komma att beröras av projektet, dels att inhämta information och få in synpunkter från de som är särskilt berörda av projektet.

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Vid samrådsmötet informerade Trafikverket om planerat projekt. Under mötet fördes en dialog kring bland annat naturvärden i området och vilka

naturvärdesinventeringar (NVI) som kan komma att behövas. Länsstyrelsen påtalar att det är troligt att det finns mer naturvärden närmare Hjortsbergaån, men länsstyrelsen vill gärna att kommande inventeringar ändå sträcker sig över ett större omland. Specifika naturvärden som diskuterades var eventuell förekomst av rastande fågel och fladdermöss. Fördjupad NVI kan komma att behövas efter de mer generella inventeringarna. Detta är viktigt att tänka på i samband med planering och framtagande av detaljerad tidplan för projektet. Även tidpunkterna för de olika inventeringarna är viktiga att ta hänsyn till.

Andra områden som diskuterades var intrång i jordbruksmark, översvämningsrisk, kommunens oro för bullerpåverkan i Hamrarna, planerad solcellspark och de kraftledningar som löper genom området.

Inget yttrande har inkommit från länsstyrelsen under samrådsperioden. Länsstyrelsen har meddelat att de i sitt beslut om betydande miljöpåverkan tar upp sådant som behöver beaktas inför fortsatt arbete.

3.2.2 Samråd med berörd kommun

Här är en sammanfattning av de synpunkter som framkommit vid möten och i kommunens skriftliga yttrande:

1. Positiv inställning: Alvesta kommun är generellt positiv till byggandet av ett triangelspår mellan Södra stambanan och Kust till kustbanan. Dock anser kommunen att den nu föreslagna placeringen inte är tillräckligt utredd, vilket innebär att ytterligare undersökningar och analyser behövs för att säkerställa att den valda sträckningen är den mest lämpliga.
2. Utredningsområde: Kommunen föreslår att utredningsområdet bör utvidgas för att inkludera riksintresseområden som tidigare har varit underlag för samråd. Detta skulle säkerställa att alla potentiella alternativ beaktas innan ett slutgiltigt beslut fattas om sträckningen.
3. Lokaliseringsutredning: En lokaliseringsutredning ses som en grundförutsättning för att välja rätt korridor för järnvägsplanen. Utredningen bör fokusera på de tre hållbarhetsdimensionerna (ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet) samt synergieffekter på nationell, regional och lokal samhällsplanering.
4. Nationella och globala mål: Det är viktigt att analysera hur de nationella och globala målen påverkas av en eventuell utbyggnad av triangelspåret. Kommunen anser att det saknas en konsekvensanalys av hur miljö kvalitetsmålen påverkas och hur intrång hanteras. De globala målen bör också lyftas och analyseras.
5. Kapacitet på Alvesta bangård: Alvesta kommun betonar vikten av att öka kapaciteten på Alvesta bangård, som förväntas bli en alltmer avgörande knutpunkt för tågtrafik i södra Sverige, särskilt med kommande satsningar som Fehmarn Bält-förbindelsen.

6. Tidigare förslag: Kommunen anser att tidigare förslag, som inkluderar en planskild korsning för väg 126, bör beaktas. Detta förslag har tidigare varit föremål för samråd och anses viktigt för att undvika konflikter med andra riksintresseområden.
7. Samrådsrets: Boende på Hamrarna och intilliggande verksamheter som påverkas av det nya förslaget bör ingå i samrådsretsen. Det är också viktigt att genomföra bullerberäkningar för att förstå den fulla påverkan. Sträckningen berör sjön Salens Sjösenkningsföretag och dessa bör inkluderas i samrådet.
8. Översvämningsrisker: Det finns områden med stor risk för översvämnningar, och en noggrann utredning behövs för att förstå hur översvämningskänsligheten påverkar anläggningen och vice versa.
9. Naturvärdesinventering: En naturvärdesinventering enligt Svensk Standard bör genomföras inom de områden som berörs av järnvägsutbyggnaden för att säkerställa att naturvärden bevaras.
10. Jordbruksmark: Den nya sträckningen påverkar aktiv jordbruksmark, och det krävs en tydligare motivering för att ta denna mark i anspråk. Trafikverket bör beskriva och utvärdera hur jordbruket påverkas och samverka med jordbrukare för att förstå intrångets totala påverkan. En analys av jordbruksmakens brukbarhet och dess roll i rikets livsmedelsförsörjning bör göras i samverkan med lokala jordbrukare. Det nya triangelspåret anses vara ett väsentligt samhällsintresse, men möjligheten att använda annan mark bör utredas för att skydda jordbruksmarken.
11. Biotopskydd: Biotopskydd i jordbruksmark, såsom odlingsrösen, stenmurar, åkerholmar och småvatten, bör inventeras tidigt i projektet för att minimera påverkan.
12. Samordning av projekt: Samordning med nationella, regionala och lokala projekt är avgörande för att förbättra trafiksituationen i Alvesta. Hänsyn bör tas till hur byggnationen av triangelspåret påverkar trafiksituationen, inklusive möjligheten för räddningsfordon att ta sig fram.
13. Forsdalavägen: Kommunen saknar en konsekvensanalys för hur en eventuell stängning av Forsdalavägen påverkar omgivningen, inklusive räddningstjänstens framkomlighet, boende och verksamheter i närheten, samt möjligheten att använda vägen som en alternativ rutt vid ombyggnationer eller olyckor.
14. Landskapsbild: Ett fotomontage eller likvärdigt bör göras för att visa hur byggnationen påverkar landskapsbilden och för att underlätta bedömningen av visuella effekter.

Trafikverkets svar

1. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Målet är att identifiera det mest lämpliga och hållbara läget som uppfyller projektets ändamål varför olika lokaliseringar kommer att värderas mot

varandra i den fortsatta processen. Detta innebär bland annat analys och jämförelser utifrån flera kriterier, såsom teknisk genomförbarhet, miljöpåverkan, kostnadseffektivitet och sociala konsekvenser. Under hela planläggningsprocessen kommer dialog och samråd att ske med de parter som berörs av projektet.

2. Utredningsområdet för den lokalisering som samrådsunderlaget är avgränsat för att rymma möjliga alternativa sträckningar söder om Alvesta. Utredningsområdet för den lokalisering i södra Alvesta som tidigare utretts kommer att finnas med i jämförelsen mellan olika lokaliseringar i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Området däremellan är olämpligt framför allt på grund av att det inrymmer bostadsområdet Hamrarna och större omformarstation för el.
3. De lokaliseringar som utretts inom projektet kommer att sammanställas i en lokaliseringsutredning. Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt järnvägssystem. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen är att investering ska ske på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt.
4. Analys av måluppfyllelse kommer att ingå i det kommande arbetet med järnvägsplanen.
5. En utbyggnad av ett triangelspår kommer att frigöra kapacitet på Alvesta bangård. Ytterligare åtgärder för att öka kapaciteten ingår inte i ändamålet för det här projektet.
6. En planskild korsning mellan väg 126 och Kust till kustbanan är inte en del av ändamålet med det här projektet.
7. Buller beräkningar kommer att utföras inom projektet. Samrådskretsen kommer att uppdateras löpande under projektet.
8. Översvämningsrisk, vattennivåer och klimatpåverkan kommer att utredas vidare under fortsatt arbete med järnvägsplanen.
9. Naturvärdesinventering kommer att utföras under det kommande arbetet med järnvägsplanen.
10. Analys av konsekvenser kommer att utföras som en del av planläggningsprocessen.
11. Olika inventeringar och utredningar kommer att utföras som en del av arbetet med järnvägsplanen.
12. Det här projektet har inte som ändamål att hantera trafiksituationen i Alvesta. Samordning sker med angränsande projekt.
13. Möjligheten att stänga Forsdalavägen och konsekvenserna av en stängning utreds inom projektet.

14. Påverkan på landskapsbilden kommer att beskrivas i det fortsatta arbetet och en visualisering kan vara ett sätt att göra detta.

3.2.3 Samråd med Region Kronoberg tillika Kollektivtrafikmyndighet

Här är en sammanfattning av regionens skriftliga yttrande:

Trafikverket redovisar i samrådsunderlaget planerna för ett nytt triangelspår, i form av ett enkelspår, som ska anläggas söder om Alvesta, mellan Södra stambanan och Kust till kustbanan.

I Region Kronobergs arbete med infrastrukturplanering har behovet av ett triangelspår i Alvesta framkommit tydligt. Region Kronoberg ser därför generellt positivt på Trafikverkets ambition att anlägga ett triangelspår och har i nuläget ingen uppfattning om lämplig sträckning men anser, som i tidigare yttrande, att det är viktigt att båda alternativen finns kvar och värderas i den fortsatta utredningen.

Trafikverkets svar

De lokaliseringar som utretts inom projektet kommer att sammanställas i en lokaliseringsutredning. Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt järnvägssystem. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen är att investering ska ske på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt.

3.2.4 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten

Här är en sammanfattning av de synpunkter som skriftligen inkommit till Trafikverket:

1. Alternativa spårdragningar: Det finns en stark önskan bland de berörda parterna att Trafikverket uppdaterar och inkluderar tidigare utredningar om det inre spåret i Alvesta som ett alternativ i den nuvarande planeringen. Många anser att detta alternativ skulle vara mer fördelaktigt för de lantbrukare och boende som påverkas av projektet, eftersom det skulle kunna minimera intrång och bevara mer av den värdefulla jordbruksmarken. Det efterfrågas också en tydlig och transparent jämförelse mellan de olika spårdragningarna (inre och yttre) för att avgöra vilken som bäst uppfyller målen för boendemiljö och bevarande av jordbruksmark. En sådan jämförelse skulle ge en bättre förståelse för de långsiktiga konsekvenserna av varje alternativ och hjälpa till att fatta ett mer informerat beslut. Det är viktigt att alla alternativ utvärderas utifrån både ekonomiska, sociala och miljömässiga perspektiv för att säkerställa att det valda alternativet är det mest hållbara på lång sikt.
2. Jordbruksmark och livsmedelsproduktion: Det finns en utbredd oro över att projektet kommer att ta värdefull jordbruksmark i anspråk, vilket skulle ha en negativ inverkan på Sveriges förmåga att producera inhemska livsmedel. Många

betonar vikten av att vara ytterst restriktiv med att använda jordbruksmark för andra ändamål och att i första hand prioritera annan mark för sådana projekt. Jordbruksmarken ses som en kritisk resurs för att säkerställa landets livsmedelsförsörjning och för att uppnå miljömål. Det finns också en önskan om ytterligare samråd för att diskutera hur projektet påverkar möjligheterna till fortsatt livsmedelsproduktion i området. Många anser att det är viktigt att bevara jordbruksmarken för att minska beroendet av importerade livsmedel och för att stärka landets beredskap i händelse av kris eller krig. Det finns också en oro för att förlusten av jordbruksmark skulle kunna leda till fragmentering av kvarvarande mark, vilket skulle försvåra rationellt jordbruk och öka kostnaderna för lantbrukarna.

3. Miljökonsekvenser: Det finns ett starkt behov av mer omfattande miljökonsekvensanalyser som inkluderar en rad olika faktorer, såsom påverkan på grundvatten, buller, naturvärden och vattenområden. Många anser att dessa aspekter borde ha utretts redan i det tidiga samrådsunderlaget för att ge en mer komplett bild av projektets potentiella effekter. Det finns också oro för att projektet kan leda till betydande miljöpåverkan, inklusive effekter på närboende, naturmiljön och vattenområden, och att dessa effekter inte har kommunicerats tillräckligt tydligt till de berörda parterna. Det är viktigt att alla miljöaspekter beaktas noggrant för att minimera negativa konsekvenser och för att säkerställa att projektet är förenligt med nationella och internationella miljömål. Många efterfrågar också åtgärder för att kompensera för eventuella negativa miljöeffekter, såsom bullerskydd och åtgärder för att skydda och bevara biologisk mångfald i området.
4. Fastighetsvärde och intrång: Det uttrycks oro för att närheten till det nya järnvägsspåret kommer att leda till en betydande värdeminskning av fastigheter på grund av buller, vibrationer och förändrad utsikt. Många fastighetsägare är bekymrade över att deras egendomar kommer att bli mindre attraktiva för framtida köpare, vilket kan påverka deras ekonomiska situation negativt. Det finns också en oro för direkt intrång på privat mark, vilket kan begränsa fastighetsägarnas nyttjanderätt och framtida utvecklingsmöjligheter. Det efterfrågas en mer detaljerad konsekvensbeskrivning för närboende fastigheter, inklusive buller- och vibrationsprognoser samt förslag på kompensationsåtgärder och ersättningar vid markintrång och värdeminskning. Många anser att det är viktigt att Trafikverket tar hänsyn till de ekonomiska konsekvenserna för fastighetsägare och att rättvisa ersättningar erbjuds för att kompensera för eventuella förluster.
5. Transport och tillgänglighet: Förlängda transportvägar och försämrad tillgänglighet för lantbrukare och boende är en stor oro. Många är bekymrade över att stängning av vägar skulle leda till längre transportsträckor och sämre tillgänglighet till brukad mark, vilket skulle påverka både ekonomin och effektiviteten i lantbruksverksamheten. Det finns också farhågor om att förändringar i infrastrukturen kan leda till ökad trafik på mindre vägar, vilket skulle påverka säkerheten för både boende och besökare i området. Det är viktigt att säkerställa att alla delar av samhället har god tillgång till viktiga transportvägar och att eventuella förändringar i infrastrukturen inte leder till försämrad tillgänglighet eller ökad trafikbelastning på mindre vägar. Många

efterfrågar också åtgärder för att förbättra tillgängligheten och säkerheten för fotgängare och cyklister, särskilt i områden där trafiken förväntas öka.

6. Framtida transportbehov: Det finns en medvetenhet om att framtida transportbehov och kapacitetskrav måste beaktas i planeringen av projektet. Många betonar vikten av att projektet har ett framtidsperspektiv för att möta kommande krav, inklusive möjligheten att hantera längre tåg och ökad godstrafik. Det finns också en oro för att den nuvarande planeringen inte tar tillräcklig hänsyn till de långsiktiga behoven av järnvägskapacitet och flexibilitet, särskilt med tanke på kommande projekt som Fehmarn Belt-förbindelsen och Sydostlänken. Det är viktigt att projektet utformas för att kunna hantera framtida öknings i både gods- och persontrafik och att det finns tillräcklig kapacitet för att möta dessa behov. Många efterfrågar också en mer detaljerad analys av hur projektet kan bidra till att förbättra transporteffektiviteten och minska risken för förseningar och störningar i järnvägstrafiken.
7. Kultur- och naturvärden: Det finns en oro för att projektet kan påverka kulturhistoriska och naturvärden negativt, inklusive hagmarksområden och fornlämningar. Många betonar vikten av att skydda dessa värden och efterfrågar skyddsåtgärder för att bevara områdets unika karaktär och historiska betydelse. Det finns också en önskan om att projektet ska ta hänsyn till de höga natur- och kulturhistoriska värdena i området och att dessa ska skyddas och bevaras för framtida generationer. Det är viktigt att projektet utformas på ett sätt som minimerar påverkan på dessa värden och att det finns åtgärder på plats för att kompensera för eventuella negativa effekter. Många efterfrågar också en mer detaljerad inventering av de kulturhistoriska och naturvärden som kan påverkas av projektet och att dessa beaktas i planeringsprocessen.
8. Samråd och dialog: Många efterfrågar ytterligare samråd och dialog med Trafikverket för att diskutera projektets påverkan och möjliga lösningar. Det betonas vikten av att involvera berörda markägare och boende i processen för att ta del av deras kunskap om de fysiska förutsättningarna i området. Det finns en stark önskan om att Trafikverket ska vara mer transparent och inkluderande i sin kommunikation och att de berörda parterna ska få möjlighet att påverka beslut som påverkar deras liv och verksamhet. Många anser att det är viktigt att samrådsprocessen är öppen och inkluderande och att alla berörda parter får möjlighet att uttrycka sina synpunkter och bidra till att forma projektet. Det finns också en önskan om att Trafikverket ska vara lyhörda för de synpunkter och förslag som framförs och att dessa beaktas i den fortsatta planeringen.

Trafikverkets svar

1. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Målet är att identifiera det mest lämpliga och hållbara läget som uppfyller projektets ändamål varför olika lokaliseringar kommer att värderas mot varandra i den fortsatta processen. Detta innebär bland annat analys och jämförelser utifrån flera kriterier, såsom teknisk genomförbarhet, miljöpåverkan, kostnadseffektivitet och sociala konsekvenser. De lokaliseringar

som utretts inom projektet kommer att sammanställas i en lokaliseringsutredning.

2. Analys av konsekvenser och påverkan på jordbruksmark kommer att utföras som en del av planlägningsprocessen. Under hela planlägningsprocessen kommer dialog och samråd att ske med de parter som berörs av projektet.
3. Konsekvenser av projektet kommer att utredas och beskrivas i den fortsatta planlägningsprocessen.
4. När en järnvägsplan tas fram är utgångspunkten att göra så lite intrång på andras mark och ställa till med så lite problem för de boende som möjligt. Utgångspunkten när vi bygger en ny järnväg är att störningen inte ska överskrida de riktvärden för buller som är fastlagda av riksdagen. Hänsyn tas dock till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I järnvägsplanen kommer att finnas förslag till skyddsåtgärder mot buller och vibrationer. Skyddsåtgärder kan vara bullerplank, byte av fönster eller fasaddelar eller stabilitetsåtgärder. Om bedömningen är att det inte är möjligt att åtgärda en fastighet som störs av buller eller vibrationer kan förlaget vara att fastigheten ska förvärvas till fastighetens marknadsvärde. En grundförutsättning för att du ska ha rätt till ersättning är att du har drabbats av en ekonomisk skada. Ingen ersättning betalas för affektionsvärden.
5. Ett väg- eller järnvägsprojekt kan påverka även enskilda vägar. Det kan behöva byggas en ny enskild väg, eller en enskild väg kan behöva byggas om. När järnvägsplanen tas fram utreds också möjliga lösningar för det enskilda vägnätet. Konsekvensbeskrivningen för ett järnvägsprojekt ska behandla även konsekvenserna för enskilda vägar. Vad som ska hända med de enskilda vägarna beslutas dock inte genom järnvägsplanen. Det är i stället lantmäterimyndigheten som hanterar sådana frågor. Trafikverket har möjlighet och ibland även skyldighet att ansöka om en lantmäteriförrättning för att ordna den enskilda väghållningen genom en så kallad gemensamhetsanläggning. Förrättningen sker enligt reglerna i anläggningslagen.
6. Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt transportsystem. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen är att investering ska ske på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt.
7. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. De värden som finns i området kommer att inventeras och konsekvenser av projektet kommer att utredas och beskrivas i den fortsatta planlägningsprocessen.
8. Under hela planlägningsprocessen kommer dialog och samråd att ske med de parter som berörs av projektet.

3.2.5 Samråd med myndigheter och organisationer

Jordbruksverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Statens geotekniska institut har meddelat att de avstår från att yttra sig i ärendet. Sveriges geologiska undersökning avstår också från att yttra sig, men hänvisar till sina allmänna riktlinjer. Polismyndigheten har inte något att erinra i ärendet. Riksantikvarieämbetet hänvisar till Länsstyrelsen och rekommenderar tidigt samråd angående fornlämningar och kulturmiljö.

Här är en sammanfattning av synpunkterna från SMHI, Alvesta Alternativet, Sverigedemokraterna, Lantbrukarnas riksförbund (LRF) och Värends räddningstjänst:

1. SMHI: SMHI har granskat projektet och ger synpunkter inom hydrologi, meteorologi och klimatanpassning. De anser att den hydrologiska påverkan av projektet förväntas vara begränsad, men betonar vikten av noggrann utformning av passager nära vattendrag och våtmarker. De rekommenderar tidig mätning av flöden i känsliga områden och att dimensionering av trummor och broar tar hänsyn till översvämningssrisker. SMHI stödjer projektets ambition att minimera klimatpåverkan och anpassa sig till klimatförändringar. De understryker vikten av att beakta flera utsläppsscenarioer och att planeringen tar hänsyn till både långsamma klimatförändringar och extrema väderhändelser.
2. Alvesta Alternativet: Alvesta Alternativet är positiva till att Trafikverket har flyttat triangelspåret från centrala Alvesta, men anser att det nya förslaget saknar framtidsperspektiv och inte förbättrar järnvägstrafikens utvecklingsmöjligheter. De förespråkar en lösning enligt Banverkets 6 km-spår från 2003, med hänsyn till framtida transportbehov och NATO-krav. De är kritiska till att förslaget tar åkermark i anspråk och orsakar barriäreffekter.
3. Sverigedemokraterna: Sverigedemokraterna föredrar att triangelspåret etableras i skogen söder om jordbruksmarken, istället för över åkermarken som föreslås. De anser att detta alternativ skonar jordbruksmark, minskar bullerstörningar och möjliggör framtida utveckling av järnvägen. De betonar behovet av en ny utredning för detta alternativ, då det erbjuder stora fördelar jämfört med det nuvarande förslaget.
4. LRF: LRF är kritiska till att utredningsområdet för triangelspåret påverkar brukningsvärd jordbruksmark, vilket strider mot Sveriges livsmedelsstrategi och miljölagstiftning. De anser att Trafikverkets underlag är bristfälligt och att alternativa sträckningar inte har utretts tillräckligt. LRF betonar vikten av att skydda jordbruksmark för livsmedelsförsörjning och förespråkar en lösning som tar hänsyn till redan exploaterad mark. De efterlyser bättre dialog med markägare och att deras synpunkter beaktas i planeringen.
5. Värends räddningstjänst: Värends räddningstjänst har inga invändningar för närvarande, men de betonar vikten av att övergången vid Forsdalavägen behålls, helst som planskild, för att inte förlänga insatstiden vid utryckningar. Alternativvägen Lyckegårdsvägen används ibland när bommarna vid Blädingevägen är nere under längre perioder, exempelvis vid växling av långa godståg.

Trafikverkets svar

Vattennivåer och klimatpåverkan kommer att utredas vidare under fortsatt arbete med järnvägsplanen.

Val av lokalisering och alternativ kommer att belysas i det fortsatta arbetet. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Planen ska utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

De synpunkter som framkommit vid samrådet kommer att beaktas under fortsatt arbete med järnvägsplanen.

3.2.6 Samråd med ledningsägare

Här är en sammanfattning av synpunkterna från ledningsägare:

1. E.ON Energidistribution AB: E.ON har identifierat att utredningsområdet påverkar deras 50 kV och 130 kV regionnätluftledningarna samt en fördelningsstation. De betonar vikten av att följa Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter för att bibehålla säkerheten och driftsäkerheten. Markhöjden får inte förändras under eller nära luftledningarna. E.ON kräver exakta höjder och bredd för den nya järnvägs korsningen för att kunna bedöma om den uppfyller kraven. Om kraven inte uppfylls kan ombyggnad av ledningarna behövas, och kostnader för detta ska täckas av exploatören.
2. Alvesta Energi: Alvesta Energi planerar att bygga ett nytt värmeverk för att säkerställa fjärrvärmeleveranserna i Alvesta tätort. För att koppla det nya värmeverket till fjärrvärmenätet kommer en fjärrvärmeledning att behöva korsas under den befintliga järnvägen vid specifika punkter enligt bilaga 1. Byggnationen av det nya värmeverket och ledningen är planerad att ske under 2026-2027.
3. Svea Solar: Mötet diskuterade hur Svea Solars planerade solcellspark och Alvesta Triangelspark påverkar varandra. Svea Solar kommer att äga och ha driftansvaret för anläggningen, med el levererad till Alvesta Energi. Bygglov för transformatorstationer är beviljat, men solcellerna kräver inget bygglov. Projektet omfattar 14 ha och påverkas av översvämningssproblematik. Berörda fastighetsägare är positiva, och byggstart planeras till 2025 eller 2026.

Trafikverkets svar

Trafikverket kommer att föra en dialog kring hur olika projekt påverkar varandra och vilka åtgärder som behöver vidtas till följd av projekten.

Trafikverket kommer att kontakta berörda ledningsägare och föra en dialog kring hur ledningar påverkas och vilka åtgärder som behöver vidtas till följd av projektet.

3.3 Samråd kring Sammanställning av utredda alternativ 2026

Under perioden från 2026-06-15 till 2026-07-06 har samråd genomförts med myndigheter, organisationer, ledningsägare, särskilt berörda samt allmänheten. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under hela samrådsperioden.

Inbjudan till samråd skickades via brev till berörda inom samrådsregionen. Allmänheten har underrättats via annonsering 2026-06-15 i Smålandsposten.

Synpunkter har lämnats till Trafikverket genom yttrande som har inkommit via mejl eller en digital tjänst på Trafikverkets hemsida. Dessa synpunkter har diarieförts och inarbetats i denna samrådsredogörelse. Samrådets syfte är dels att informera dem som kan komma att beröras av projektet, dels att inhämta information och få in synpunkter från de som är särskilt berörda av projektet.

3.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Inga separata samråd har genomförts med länsstyrelsen kring det samlade underlaget för olika alternativ. Länsstyrelsen har fått ta del av sammanställningen i samband med samrådsperioden 2026-06-15—2026-07-06. Länsstyrelsen har inte inkommit med något yttrande.

3.3.2 Samråd med berörd kommun

Här är en sammanfattning av de synpunkter som framkommit i kommunens skriftliga yttrande:

1. Positiv inställning: Kommunen är positiv till triangelspåret eftersom det bedöms stärka kapaciteten, flexibiliteten och minska störningar i järnvägssystemet.
2. Förordat alternativ: Kommunen föredrar den kortare sträckningen där väg 126 går under järnvägen. Kommunen anser att alternativet med väg 126 under järnvägen behöver utredas mer, men ser redan nu fördelar för oskyddade trafikanter, landskapsbild och buller. Kommunen påpekar att beskrivningen av de korta alternativen bör justeras, eftersom även dessa påverkar jordbruksmark genom det föreslagna mötesspåret.
3. Andrahandsalternativ: Om detta inte visar sig möjligt i kommande projektering, är kommunens andrahandsalternativ den kortare sträckningen där väg 126 går över järnvägen.
4. Längre alternativ: Kommunen motsätter sig i praktiken det längre alternativet eftersom det tar mer jordbruksmark i anspråk och bedöms vara svårt att förena med lagstiftningens krav.
5. Framtida utveckling: Kommunen betonar att triangelspåret är viktigt för Alvesta bangårds framtida kapacitet och för södra Sveriges järnvägssystem, inklusive framtida nationella och internationella satsningar.

6. Samordning och anpassning: Kommunen vill att projektet samordnas med framtida utbyggnader av Södra stambanan och Kust till kustbanan för att få en långsiktig lösning. Kommunen framhåller att anläggningen måste anpassas för tunga godstransporter och bidra till att flytta transporter från väg till järnväg.
7. Översvämningsutredning: Kommunen efterfrågar en noggrann översvämningsutredning för att klargöra både hur anläggningen påverkas av höga flöden och hur den i sin tur påverkar framtida översvämningar.
8. Väg 721: Kommunen anser att det är viktigt att väg 721 hålls öppen som alternativ väg, både för trafikstörningar på väg 126 och för tillgång till jordbruk. Om väg 721 används för omledningstrafik anser kommunen att vägen behöver förstärkas före och efter byggtiden.
9. Samrådsparter: Kommunen vill att Försvarsmakten och Värends räddningstjänst involveras i samrådet för att säkerställa fungerande transporter.
10. Påverkan under byggtid: Under byggtiden måste det säkerställas att boende, näringsliv, privatpersoner och blåljusverksamhet har god framkomlighet.

Trafikverkets svar

1. Trafikverket har noterat synpunkten.
2. Trafikverket har noterat synpunkterna och tar med sig dem i det fortsatta arbetet inför beslut om vilket alternativ som ska utredas vidare.
3. Trafikverket har noterat synpunkten och tar med sig den i det fortsatta arbetet inför beslut om vilket alternativ som ska utredas vidare.
4. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Målet är att identifiera det mest lämpliga och hållbara läget som uppfyller projektets ändamål varför olika lokaliseringar kommer att värderas mot varandra i den fortsatta processen. Detta innebär bland annat analys och jämförelser utifrån flera kriterier, såsom teknisk genomförbarhet, miljöpåverkan, kostnadseffektivitet och sociala konsekvenser. Under hela planläggningsprocessen kommer dialog och samråd att ske med de parter som berörs av projektet.
5. En utbyggnad av ett triangelspår kommer att frigöra kapacitet på Alvesta bangård och öka kapaciteten på framför allt Södra Stambanan. Ytterligare åtgärder för att öka kapaciteten ingår inte i ändamålet för det här projektet.
6. Samordning sker med angränsande projekt. Utformning av anläggningen kommer att följa gällande krav.
7. Översvämningsrisk, vattennivåer och klimatpåverkan kommer att utredas vidare under fortsatt arbete med järnvägsplanen.

8. Åtgärder för väg 721 under byggtiden kommer att utredas vidare inom projektet. Plankorsningen vid väg 721 kommer inte att stängas inom ramen för det här projektet.
9. Både Försvarsmakten och Värends Räddningstjänst har ingått i samrådskretsen och har inkommit med egna yttranden.
10. Åtgärder kommer att vidtas för att minimera påverkan under byggtiden.

3.3.3 Samråd med Region Kronoberg tillika Kollektivtrafikmyndighet

Här är en sammanfattning av regionens skriftliga yttrande:

1. Region Kronoberg ser Alvesta triangelspår som en viktig och angelägen åtgärd för att stärka kapacitet, robusthet och funktion i det södra järnvägssystemet.
2. Regionen anser att samråds- och remisstiden är för kort och dessutom olämpligt förlagd, vilket försvårar politisk beredning och demokratisk förankring.
3. Underlaget bedöms i stort vara välstrukturerat och tydligt, men regionen har synpunkter på både process och innehåll.
4. Regionen framhåller att val av sträckning i hög grad bör utgå från lokala förutsättningar och att Trafikverket bör föra en nära dialog med Alvesta kommun.
5. Det finns en oro för att den avsatta budgeten i nationell plan, 360 miljoner kronor, inte räcker, eftersom de studerade alternativen bedöms kosta cirka 404–494 miljoner kronor.
6. Regionen varnar för att kostnaden kan få för stor betydelse vid valet av alternativ, i stället för att den långsiktigt bästa lösningen väljs.
7. En viktig brist i underlaget är att det saknas en samlad effektbedömning (SEB) för alternativet Kort alternativ 2 – under. Regionen anser att en SEB bör tas fram även för detta alternativ innan beslut fattas, så att alternativen kan jämföras på ett likvärdigt och transparent sätt.
8. Regionen menar att konsekvenserna för den regionala planen inte är tillräckligt belysta, särskilt när det gäller plankorsningen mellan väg 126 och Kust till kust-banan. Om det längre alternativet väljs riskerar behovet av åtgärder i plankorsningen att vältras över på den regionala länstransportplanen, vilket innebär kostnader och ansvar för regional nivå. Regionen efterlyser därför en tydligare redovisning av hur varje alternativ påverkar den regionala planen.
9. I remissen framgår också att en prövning av barnets bästa har genomförts.

Trafikverkets svar

1. Trafikverket har noterat synpunkten.

2. Trafikverket har noterat synpunkten och tar med den inför kommande samrådsplanering.
3. Trafikverket har noterat synpunkten.
4. Alvesta kommun är en viktig samrådspart och under hela planläggningsprocessen kommer dialog och samråd att ske med dem och de övriga parter som berörs av projektet.
5. De medel som är avsatta i nationell plan för infrastruktur omfattar inte signalåtgärder varför del av projektet kommer att finansieras med andra medel.
6. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Målet är att identifiera det mest lämpliga och hållbara läget som uppfyller projektets ändamål varför olika lokaliseringar kommer att värderas mot varandra i den fortsatta processen. Detta innebär bland annat analys och jämförelser utifrån flera kriterier, såsom teknisk genomförbarhet, miljöpåverkan, kostnadseffektivitet och sociala konsekvenser.
7. Samrådsmaterialet omfattar tidigare utförda utredningar där SEB inte finns framtagna för Alternativ kort 2 – under. Inga kompletterande utredningar har gjorts inför det här samrådet. Bedömningen totalt är att lönsamheten inte är högre för det alternativet då kostnaden är högre.
8. Projektets ändamål är att lösa kapacitetsproblemen på järnvägen och tilldelade medel för projektet i nationella planen är avsedda för detta syfte. Även om planskildheten i de korta alternativen kan lösas samordnat med utbyggnad av triangelspåret så innebär den en tillkommande kostnad.
9. Trafikverket har noterat synpunkten

3.3.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Här är en sammanfattning av de synpunkter som skriftligen inkommit till Trafikverket:

1. Det finns ingen entydig samsyn i de inkomna yttrandena. Det framträder en tydlig geografisk och funktionell intressemotsättning.

Boende nära Hamrarna, fastighetsägare som kan beröras av intrång och andra som främst berörs av mötesspåret och dagens bomproblematik lutar mot Alternativ F, eftersom detta uppfattas ge minst påverkan på deras fastighetsinnehav eller boendemiljö, minska störningar från bomfällningar och förbättra trafikflödet vid väg 126.

Jordbrukare, markägare och byföreträdare i det öppna jordbrukslandskapet lutar i stället mot Kort alternativ 2, framför allt alternativet som går under järnvägen, eftersom detta anses ge minst intrång i jordbruksmark, mindre negativ påverkan på landskapsbilden och bättre

långsiktiga förutsättningar för lantbruket.

Samtidigt visar flera yttranden att nuvarande underlag inte uppfattas som tillräckligt komplett för ett slutligt ställningstagande. De mest återkommande kraven gäller därför fördjupad analys av mötesspåret, konsekvensbedömning för lantbruket, utredning kring påverkan under byggtiden, buller- och vibrationsutredningar samt bättre samlad effektbedömning av samhällsnyttan.

2. Ett centralt tema i synpunkterna är påverkan på jordbruksmark och jordbruksföretag i området. Det längre alternativet bedöms kunna ta stora arealer produktiv jordbruksmark i anspråk, splittra brukningsenheter och försvåra ett rationellt jordbruk. Samtidigt lyfts att även det kortare alternativet kan ge betydande lokal påverkan genom markintrång, ändrade nivåförhållanden och störningar i dräneringen.

Det efterfrågas därför en mer fullständig analys av konsekvenserna för lantbruket, där man inte bara ser till direkt markförlust utan också till fragmentering, sämre arrondering, svårbrukade restytor, längre transportvägar och minskad produktionsförmåga. Sammantaget bedöms dessa effekter kunna få stor betydelse för jordbruksföretagens ekonomi och långsiktiga förutsättningar.

3. Framkomligheten på väg 126 är en central fråga. Flera synpunkter beskriver dagens problem med långa bomfällningar, köbildning och förseningar, särskilt när längre godståg blockerar korsningen under längre tid. Utifrån detta ses en lösning som minskar bomfällningarnas påverkan som mycket viktig.

Det finns ett starkt stöd för att skapa en planskild korsning vid väg 126, eftersom detta skulle förbättra tillgängligheten för boende, arbetspendlare, transporter, gående, cyklister och samhällsviktiga funktioner. Det betonas att samhällsnyttan av förbättrad framkomlighet bör vägas in bredare än enbart restidsmått.

Även väg 721 lyfts som viktig. Flera synpunkter betonar att denna väg bör hållas öppen och fortsatt fungera för boende, jordbrukstransporter, servicefordon och räddningstjänst. En stängning eller försämring av denna förbindelse bedöms kunna få betydande negativa följder.

4. Bullerfrågan beskrivs som viktig men komplex. Vissa synpunkter menar att det längre alternativet skulle innebära en förbättring genom att trafik flyttas bort från känsliga lägen och genom att ett mötesspår nära bostäder undviks. Det lyfts att ett mötesspår skulle kunna ge mer buller från inbromsningar, starter, tomgångskörning och eventuella växlar, liksom ökade vibrationer.

Andra synpunkter pekar på att det längre alternativet i stället kan skapa nya bullereffekter genom högre banvall och höga brokonstruktioner, vilket kan påverka områden som idag inte upplever lika stor störning. Det finns också önskemål om tydligare redovisning av hur buller och vibrationer förändras om skyddsvallar flyttas eller tas bort.

5. Många synpunkter handlar om hur olika alternativ påverkar landskapsbilden och den allmänna boendemiljön. Det kortare alternativet med passage under järnvägen lyfts av flera som det mest skonsamma ur visuell synpunkt, eftersom det bedöms passa bättre in i det öppna landskapet och ge mindre dominerande konstruktioner.

Samtidigt framförs att det längre alternativet i vissa lägen är bättre för boendemiljön, eftersom det undviker att ny spåranläggning och mötesspår dras nära befintliga bostäder och gårdsmiljöer.

Det finns även synpunkter om att vissa lösningar kan påverka natur- och kulturmiljöer negativt, till exempel genom intrång i hagmarker, förändrad landskapskaraktär eller påverkan på äldre gårdsmiljöer och rekreativa miljöer.

6. Flera synpunkter efterlyser en tydligare analys av påverkan under byggtiden. Det gäller bland annat tillfälliga trafikomläggningar, byggvägar, tillgång till bostäder och jordbruksmark samt hur vägtrafiken ska fungera under anläggningsskedet.

Det framförs att byggtiden riskerar att bli särskilt problematisk om viktiga vägar stängs eller om trafiken leds om genom vägar och områden som inte är dimensionerade för tung trafik. Det finns också oro för att privata eller lokala vägar ska behöva användas som byggvägar, vilket bedöms som olämpligt.

7. Flera synpunkter uttrycker att underlaget behöver kompletteras innan slutligt ställningstagande görs. Det efterfrågas tydligare beskrivningar av konsekvenser för jordbruk, buller, byggtid, tillgänglighet och samhällsnytta. Det finns också önskemål om att vissa alternativ ska analyseras mer ingående, eftersom de uppfattas som bättre helhetslösningar än vad som framgår i nuvarande material.
8. Det framförs även önskemål om att tidigare utredda längre alternativ, särskilt det så kallade 6-km spåret, bör analyseras vidare som möjlig helhetslösning eftersom det uppfattas kunna ge större utvecklingsmöjligheter och mindre påverkan på befintlig boendemiljö än de nu redovisade kortare alternativen.

Trafikverkets svar

1. Planeringen av en järnväg innebär ofta att olika intressen måste vägas mot varandra. Samhällets behov av en fungerande och långsiktigt hållbar järnväg behöver bedömas tillsammans med hänsyn till miljö, natur, kulturmiljö och de människor som berörs. I sådana beslut väger allmänna intressen ofta tungt, men även konsekvenser för enskilda ska utredas och beaktas noggrant. Ibland behöver också olika allmänna intressen vägas mot varandra för att hitta den lösning som totalt sett är bäst för samhället.

Planeringen av en järnväg innebär att olika intressen måste vägas mot varandra. Samhällets behov av en fungerande och långsiktigt hållbar järnväg ska bedömas tillsammans med hänsyn till miljö, natur, kulturmiljö och de människor som berörs. Vid denna prövning väger allmänna intressen normalt tyngre än

enskilda, samtidigt som konsekvenser för enskilda alltid ska utredas och beaktas noggrant. Den lokalisering ska väljas som är mest lämplig och som innebär minsta intrång och olägenhet, samtidigt som projektets syfte kan uppnås. Det betyder att olika möjliga lokaliseringar behöver utredas och jämföras, och att både enskilda och allmänna intressen ska ingå i bedömningen. Ibland behöver också olika allmänna intressen vägas mot varandra för att hitta den lokalisering som totalt sett är bäst för samhället.

I den fortsatta planläggningen kommer ytterligare analyser att genomföras för att kunna hitta den sammantaget bästa lösningen för det alternativ som ska utredas vidare.

2. Konsekvenser av projektet kommer att utredas och beskrivas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Analys av konsekvenser och påverkan på jordbruksmark och jordbruksföretag kommer att utföras som en del av planlägningsprocessen. När en järnvägsplan tas fram är utgångspunkten att göra så lite intrång på andras mark och ställa till med så lite problem för de berörda som möjligt. Under hela planlägningsprocessen kommer dialog och samråd att ske med de parter som berörs av projektet.

3. En planskild korsning mellan väg 126 och Kust till kustbanan är inte en del av ändamålet med det här projektet.

Plankorsningen vid väg 721 kommer inte att stängas inom ramen för det här projektet.

4. Bullerberäkningar kommer att utföras inom projektet. Utgångspunkten när vi bygger en ny järnväg är att störningen inte ska överskrida de riktvärden för buller som är fastlagda av riksdagen. Hänsyn tas dock till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I järnvägsplanen kommer att finnas förslag till skyddsåtgärder mot buller och vibrationer. Skyddsåtgärderna kan vara bullerplank, byte av fönster eller fasaddelar eller stabilitetsåtgärder. Om bedömningen är att det inte är möjligt att åtgärda en fastighet som störs av buller eller vibrationer kan förslaget vara att fastigheten ska förvärvas till fastighetens marknadsvärde. En grundförutsättning för att du ska ha rätt till ersättning är att du har drabbats av en ekonomisk skada. Ingen ersättning betalas för affektionsvärden.
5. Påverkan på landskapsbilden kommer att beskrivas i det fortsatta arbetet och är ett av de intressen som ingår i den sammanvägda bedömningen av vilken lokalisering och vilken utformning som väljs.
6. Åtgärder kommer att vidtas för att minimera påverkan under byggtiden.
7. Samrådsmaterialet omfattar tidigare utförda utredningar. Trafikverket bedömer att underlaget är tillräckligt för att ta beslut om vilket alternativ som ska utredas vidare. I det kommande arbetet i planprocessen kommer fördjupade utredningar att genomföras för valt alternativ.
8. Projektets ändamål är att lösa kapacitetsproblemen på järnvägen och omfattar därför inte åtgärder för att möjliggöra till exempel en flytt av Alvesta bangård.

När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad.

3.3.5 Samråd med myndigheter och organisationer

Statens geotekniska institut (SGI) har meddelat att de avstår från att yttra sig i ärendet. Polismyndigheten har tagit del av handlingarna och har inget att erinra.

Här är en sammanfattning av synpunkterna från Alvesta Enskilda vägar, SMHI, Alvesta Alternativet, Jordbruksverket, Sveriges Geologiska Undersökning (SGU), Sverigedemokraterna, Lantbrukarnas riksförbund (LRF) och Värends räddningstjänst:

1. Alvesta Enskilda Vägar

- Ordföranden fokuserar i yttrandet på påverkan på enskilda vägar under byggtiden och efterfrågar besked om byggtrafik, omledningar, vägförstärkningar, mötesplatser och återställning.
- Föreningen vill också veta följderna om plankorsningen vid väg 721 tas bort.

2. SMHI

- SMHI har inga synpunkter på val av alternativ.
- De lämnar endast ett förtydligande kring hydrologi och påpekar skillnaden mellan 100-årsregn och 100-årsflöde samt hänvisar till Mörrumsåns 100-årsflöden.

3. Alvesta Alternativet

- De avvisar samtliga föreslagna alternativ och vill se ett omtag med fokus på det tidigare 6 km långa kommunspåret. Menar att nuvarande alternativ saknar framtidsperspektiv och inte möter kommande kapacitetsbehov. Bedömer att 6 km-alternativet är mer strategiskt och utvecklingsbart på lång sikt.
- Samrådsunderlaget innehåller fel och underskattar intrång i fastigheter och byggnader enligt Alvesta Alternativet.

4. Jordbruksverket

- Jordbruksverket meddelar att de inte har möjlighet att yttra sig specifikt rörande denna typ av planer utan bara yttrar sig generellt.
- Jordbruksverket värnar om jordbruksmarken för Sveriges livsmedelsförsörjning samt för att nå uppsatta miljömål. Deras inställning är att man bör vara ytterst restriktiv med att ta jordbruksmark i anspråk för andra intressen och att man i första hand bör använda annan mark än jordbruksmark för dessa ändamål.

5. Sveriges Geologiska Undersökning - SGU

- SGU avstår från att granska remissen, men hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer.

6. Sverigedemokraterna Alvesta

- Sverigedemokraterna vill att ett sydligare skogsalternativ utreds på nytt innan beslut fattas, men föredrar annars det korta alternativet framför det långa över jordbruksmark.
- De lyfter särskilt skydd av jordbruksmark, minskat buller och mindre påverkan på landskapsbilden.
- Ett långsiktigt perspektiv för järnvägens utveckling efterfrågas.

7. LRF

- LRF Förordar tydligt kort alternativ 2 framför alternativ F.
- De anser att alternativ F ger för stora intrång i jordbruksmark och försämrar lantbrukets förutsättningar.
- LRF betonar också jordbruksmarkens betydelse för livsmedelsproduktion, beredskap och hållbarhet.
- Plankorsningen vid väg 721 anser LRF måste vara kvar samt att tillgänglighet till jordbruksmark måste fungera även under byggtiden.
- LRF efterlyser också mer utredning om mötesspår.

8. Värends räddningstjänst

- Räddningstjänsten har inga invändningar mot triangelspåret i sig.
- De förordar planskilda korsningar för bättre framkomlighet, säkerhet och kortare insatstider.
- De betonar vikten av att övergången vid Forsdalavägen finns kvar, helst planskild.
- Alternativet Kort under förordas eftersom det både skapar planskilda korsningar och gör att korsningen vid Forsdalavägen kan vara kvar, samtidigt som risken för spårspring vid Blädingevägen kan minska.

9. Försvarmakten

- Försvarmakten konstaterar att utredda alternativ för triangelspår vid Alvesta inte berörs av några öppet utpekade riksintressen för totalförsvarets militära del.
- Försvarmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar att påtagligt skada riksintressen för totalförsvarets militära del.

Trafikverkets svar

1. Åtgärder kommer att vidtas för att minimera påverkan under byggtiden.

Konsekvenser av projektet kommer att utredas och beskrivas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. När en järnvägsplan tas fram är utgångspunkten att göra så lite intrång på andras mark och ställa till med så lite problem för de berörda som möjligt. Under hela planläggningsprocessen kommer dialog och samråd att ske med de parter som berörs av projektet.

2. De synpunkter som framkommit vid samrådet kommer att beaktas under fortsatt arbete med järnvägsplanen.
3. Projektets ändamål är att lösa kapacitetsproblemen på järnvägen och omfattar därför inte åtgärder för att möjliggöra till exempel en flytt av Alvesta bangård. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.
4. Konsekvenser av projektet kommer att utredas och beskrivas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Analys av konsekvenser och påverkan på jordbruksmark och jordbruksföretag kommer att utföras som en del av planläggningsprocessen.
5. De synpunkter som framkommit vid samrådet kommer att beaktas under fortsatt arbete med järnvägsplanen.
6. Projektets ändamål är att lösa kapacitetsproblemen på järnvägen och omfattar därför inte åtgärder för att möjliggöra till exempel en flytt av Alvesta bangård. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.
7. Konsekvenser av projektet kommer att utredas och beskrivas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Analys av konsekvenser och påverkan på jordbruksmark och jordbruksföretag kommer att utföras som en del av planläggningsprocessen. När en järnvägsplan tas fram är utgångspunkten att göra så lite intrång på andras mark och ställa till med så lite problem för de berörda som möjligt. Under hela planläggningsprocessen kommer dialog och samråd att ske med de parter som berörs av projektet.

Åtgärder för väg 721 under byggtiden kommer att utredas vidare inom projektet. Plankorsningen vid väg 721 kommer inte att stängas inom ramen för det här projektet.

Åtgärder kommer att vidtas för att minimera påverkan under byggtiden.

8. De synpunkter som framkommit vid samrådet kommer att beaktas under fortsatt arbete med järnvägsplanen.

Plankorsningen vid väg 721 kommer inte att stängas inom ramen för det här projektet.

9. Trafikverket har noterat synpunkten

3.3.6 Samråd med ledningsägare

Här är en sammanfattning av synpunkterna från ledningsägare:

1. Skanova

- Skanova framför inga tydliga synpunkter på val av lokalisering för järnvägen.
- Skanova önskar att befintliga teleanläggningar i möjligaste mån behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge.

2. E.ON Energidistribution AB

- E.ON framhåller att järnvägens lokalisering bör väljas så att påverkan på befintliga kraftledningar blir så liten som möjligt. Särskilt känsliga områden lyfts fram vid Ågårdsvägen, Hjortsbergaån och söder om Alvesta.
- E.ON förordar de kortare lokaliseringsalternativen, eftersom dessa bedöms medföra minst påverkan på befintlig infrastruktur.

Trafikverkets svar

Trafikverket kommer att kontakta berörda ledningsägare och föra en dialog kring hur olika projekt påverkar varandra, hur befintliga ledningar påverkas och vilka åtgärder som behöver vidtas till följd av projektet.

3.4 Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.



Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö. Besöksadress: Neptunigatan 52, Malmö

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se