

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Alvesta triangelspår

Alvesta Kommun, Kronobergs Län
2025-06-19



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

Dokumentdatum: 2025-06-19

Ärendenummer: TRV 2021/88866 och TÄHS 2025-000136

Uppdragsnummer: 168430

Kontaktperson: Serdar Mustafa

Innehåll

No table of contents entries found.

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 och TÄHS 2025-000136.

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.

Samråds genomförande

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 miljö kvalitetsnormer 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.

Trafikverkets svar och fortsatt arbete

Trafikverket bekräftar att projektet ska utformas så att intrång, miljöpåverkan och olägenhet minimeras ur ekonomisk, social och miljömässig synvinkel. Olika möjliga korridorer kommer att jämföras utifrån teknisk genomförbarhet, total påverkan på jordbruk, miljö, fastigheter och samhälle samt kostnadseffektivitet. Hänsyn tas till de nationella och internationella mål och synpunkter som inkommit i processen. Buller- och konsekvensutredningar, naturvärdesinventeringar samt lokaliseringsutredningar 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
- Värends räddningstjänst
- Jägareförbundet Kronoberg
- LRF Sydost
- Naturskyddsföreningen i Alvesta
- Tågföretagen
- Global Connect AB
- Open Infra AB
- Skanova
- Växjö Energi AB
- Svea Solar

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 Blådingevägen 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 dem 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 Verktuget 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 Verktiget 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 samrådskretsen. 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. **Samråds-krets:** Boende på Hamrarna och intilliggande verksamheter som påverkas av det nya förslaget bör ingå i samråds-kretsen. 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 jordbruksmarkens 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 vägen 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.
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 ökningar 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 betonar 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 vägen 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. 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 planläggningsprocessen. Under hela planläggningsprocessen 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 planläggningsprocessen.
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. 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 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 lantmåteriförrättning 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 vägen 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 planläggningsprocessen.
8. Under hela planläggningsprocessen 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 översvänningsrisker. SMHI stödjer projektets

ambition att minimera klimatpåverkan och anpassa sig till klimatförändringar. De understryker vikten av att beakta flera utsläppsscenarier 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 oskälig 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 regionnätsluftledningar 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 exploitören.
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 korsa 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 Solar 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 översvämningsproblematik. 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 vid framtagande av lokaliseringalternativ

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

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