

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Nässjö-Eksjö, elektrifiering

Nässjö och Eksjö kommuner, Jönköpings län

Järnvägsplan, 2023-10-31

TRV 2022/43719



**Trafikverket**

Postadress: Bataljonsgatan 8, 535 05, Jönköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Rejlers Sverige AB

Dokumentdatum: 2023-10-31

Ärendenummer: TRV 2022/43719

Version: 1.0

Kontaktperson: Anders Axelsson, Trafikverket

# Innehåll

1	Bakgrund	4
2	Hur samrådet har bedrivits	4
3	Samrådsrets	5
4	Samråd	6
4.1.	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
4.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
4.1.2.	Samråd med berörda kommuner	6
4.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
4.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	8
4.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	11
4.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	11
4.2.2.	Samråd med berörda kommuner	11
4.2.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
4.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	16

# 1 Bakgrund

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 samråden finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

## 2 Hur samrådet har bedrivits

Denna samrådsredogörelse redovisar de samråd som hållits i järnvägsplanen för Nässjö-Eksjö elektrifiering, i Nässjö och Eksjö kommuner, Jönköpings län. Trafikverket planerar att elektrifiera sträckan mellan Nässjö och Eksjö för att skapa ett mer flexibelt och modernt transportsystem och möjliggöra framtida trafikering av elektrifierade tåg.

Inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har berörda myndigheter, organisationer och sakägare fått brev med information om samråd. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats samt Trafikverkets kontor i Jönköping under samrådstiden 5 maj till 26 maj 2022. Annonsering skedde 30 april respektive 5 maj i Smålandstidningen, Smålands Dagblad, Tranås Tidning, Vetlandaposten samt Post- och inrikes tidningar.

I skede samrådshandling bjöds allmänhet och berörda till ett samrådsmöte på orten 2 mars 2023 i Bygdegården i Ormaryd för att ta del av förslagen och komma med synpunkter. Omkring 20 personer valde att besöka samrådsmötet. Utöver detta, har samrådshandlingen funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats under samrådstiden 2 mars till 24 mars 2023. Annonsering skedde 18 februari i Smålandstidningen, Smålands Dagblad, Tranås Tidning, Vetlandaposten samt Post- och inrikes tidningar.

Allt inkommit material rörande järnvägsplanen finns diariefört hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2022/43719.

### 3 Samrådsrets

Samrådsretsen är de som informeras om att ett samråd ska äga rum. Omfattningen av samrådsretsen varierar mellan olika projekt samt samrådets syfte, karaktär och innehåll. I detta projekt har samrådsretsen avgränsats utifrån de enskilda som särskilt berörs eller kan antas bli särskilt berörda som ligger nära eller i direkt anslutning till järnvägsfastigheten samt ledningsägare och andra rättighetshavare som kan beröras av åtgärden.

Nedan förtecknas den samrådsrets, exklusive de enskilda som särskilt berörs eller kan antas bli särskilt berörda, som Trafikverket har skickat samrådsremiss till inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

BLS Rail AB	Länsstyrelsen i	SJ
CFL Cargo Sverige AB	Jönköpings län	Strålsäkerhets-
Eksjö kommun	Naturvårdsverket	myndigheten
Ekfast AB	Nässjö kommun	Svenska kraftnät
Elsäkerhetsverket	Region Jönköping	Svenskt näringsliv
Energimyndigheten	Riksantikvarieämbetet	Sveriges åkeriföretag
Försvarmakten	Räddningstjänsten Eksjö	TX Logistik
Green Cargo	ScandFibre Logistics AB	Tågakeriet i Bergslagen
Havs- och	SGI Statens Geotekniska	
vattenmyndigheten	Institut	
Jönköpings länstrafik	SGU Sverige Geologiska	
LRF	Undersökning	

Inför samråd av utformning till planförslag har samrådsretsen, utöver ovanstående, även inkluderat Fortifikationsverket, Jordbruksverket, Kemikalieinspektionen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Polismyndigheten, Sjöfartsverket, Skogsstyrelsen, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) och Svenska Naturskyddsföreningen. Enskilda som särskilt berörs, exempelvis markägare, definieras i fastighetsförteckningen.

## 4 Samråd

### 4.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

#### 4.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av Länsstyrelsen i Jönköpings län under samrådsmötet 19 maj 2022.

Länsstyrelsen lyfter fram planerade åtgärder för plankorsning vid Soåsavägen respektive broar vid Lilla Brevik och Långarum och undrar vad konsekvenserna av detta i sådant fall blir. Om broarna nyttjas av andra än markägare, undrar också länsstyrelsen ifall de klassas som faunapassager.

Vidare poängterar länsstyrelsen vikten av hanteringen med invasiva arter och ifall Trafikverket kommer se till att projektet inte bidrar till ytterligare spridning av dessa.

#### Trafikverkets svar

*Befintlig plankorsning ligger i nära anslutning till en annan med ett bättre skydd men vidare dialog kommer att föras med Försvarmakten beträffande föreslagen åtgärd. Plankorsningen bör i dagsläget inte nyttjas av allmänhet då den går in till Ränneslätts övningsområde. Vad gäller broarna är dessa mindre med låg bärighet. Det finns ersättningsvägar och broarna nyttjas inte av trafik i någon större bemärkelse.*

*Bron i Långarum nyttjas vid brukande av mark för lättare transporter. Det finns i dagsläget inget avtal om upphävande av överfartsservitut eller ersättning. Lantmäterimyndigheten prövar om servitutet kan upphävas och om så är möjligt beslutar de om ersättning. Angående bron i Lilla Brevik är överfartsservitutet redan upphävt och det finns ett nyttjanderättsavtal som kan sägas upp mot ersättning som beskrivs i avtalet. Planerad kontaktledningsanläggning inryms därför inte.*

*Broarna är inte utformade som faunapassager men mindre djur kan säkert i viss mån använda dem för att passera järnvägen. Det är dock mest troligt att djuren använder järnvägen som passage.*

*Gällande invasiva arter har dessa ingått i framtagna naturvärdesinventering där man också identifierat att invasiva arter finns vid Eksjö och Ormaryds station i form av lupiner. Trafikverket ställer dock hårda krav avseende hantering av invasiva arter. I detta projekt ingår det dock inte att bekämpa dessa arter, men det finns riktade åtgärder inom Trafikverket som bedriver dessa frågor. Om invasiva arter skulle påträffas och där åtgärd för anläggningen genomförs, tas dessa om hand på ett sådant sett så att spridning inte sker.*

#### 4.1.2. Samråd med berörda kommuner

##### 4.1.2.1. Eksjö kommun

Ett samrådsmöte har skett 9 maj 2022 med Eksjö kommun. Även samrådsunderlaget har delgetts Eksjö kommun 28 april 2022 med önskan om svar senast 26 maj 2022. Eksjö kommun har under samrådstiden inte inkommit med något skriftligt yttrande.

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av Eksjö kommun under samrådsmötet.

Eksjö kommun betonar vikten av att där så är aktuellt borde det vara lämpligt att projektet gör säkerhetshöjande åtgärder vid känsliga vattendrag och gör insatsplanering i samråd med kommunen för att höja säkerheten för eventuella utsläpp vid urspåringsolyckor. Vidare menar kommunen att det är bra ifall dessa åtgärder kring känsliga vattendrag och vattenskyddsområden kommer finnas nedtecknade så kommunen är medvetna om dessa platser samt nivå på skyddsåtgärder. Kommunen erbjuder sig att vara med och titta på detta i dialog med Trafikverket.

Till sist betonar Eksjö kommun även vikten av att få grepp om vilka fastigheter som kommer att beröras av projektet.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket håller med kommunen beträffande säkerhetshöjande åtgärder vid känsliga vattendrag. Trafikverket har dock inte för avsikt att bygga om anläggningen så känsliga vattendrag påverkas. Vid arbete inom vattenskyddsområde ansöker Trafikverket om tillstånd hos tillsynsmyndigheten i det fall vattenskyddsföreskrifterna föreskriver detta.*

*Beträffande vilka fastigheter som kommer att beröras av projektet, är Trafikverkets egen järnvägsfastighet smal, så viss mark kommer behöva tas i anspråk men projektet jobbar för att minimera anspråket då man eftersträvar så få störningar som möjligt.*

#### 4.1.2.2. Nässjö kommun

Ett samrådsmöte har skett 17 maj 2022 med Nässjö kommun. Även samrådsunderlaget har delgetts Nässjö kommun 28 april 2022 med önskan om svar senast 26 maj 2022. Nässjö kommun har under samrådstiden inte inkommit med något skriftligt yttrande.

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av Nässjö kommun under samrådsmötet.

Nässjö kommun undrar huruvida buller kommer att påverkas eller vilka andra barriäreffekter som påverkas av projektet, i synnerhet då Långarum ligger nära Lövhult som en del använder som promenadstråk.

Kommunen poängterar till sist vikten av att projektets konsekvenser i planbeskrivningen bör beskrivas ärligt så att närboende får förståelse för det som händer på kort och på lång sikt, exempelvis om det kommer att genomföras utökad trädsäkring i samband med projektet. Vidare kommer projektet att innebära viss påverkan på landskapsbilden. Det blir även där viktigt att konsekvenser beskrivs ärligt och tydligt för närboende. Framför allt vad gäller kontaktledningsstolparna.

#### Trafikverkets svar

*Beträffande buller sker en förbättring genom att elektrifieringen och således elektrifierade tåg gör att det blir tystare. Godstågen kommer dock att vara kvar men det bedöms inte innebära ökade bullernivåer jämfört med idag. Avseende övriga barriäreffekter kommer det inte vara andra åtgärder än vid Långarum samt brorivning i Lilla Brevik. Samma plankorsningar och planskildheter finns kvar och inga fler barriärer bedöms tillkomma.*

*Trafikverket tackar för medskicket avseende en tydlig beskrivning av projektets konsekvenser och detta kommer att göras i planbeskrivningen när planlägningsprocessen fortgår till skede samrådshandling. Beträffande trädsäkring, kommer det i detta fall främst att genomföras för att inte skada kontaktledningsanläggningen men även för att undvika störningar i tågtrafiken.*

*Trädsäkring ingår dock inte i denna järnvägsplan utan är ett separat nationellt projekt avseende att träsäkra Trafikverkets spår.*

#### 4.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

De enskilda som kan antas bli särskilt berörda har fått brev med information om samrådet. Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats samt på Trafikverkets kontor i Jönköping under samrådetiden 5 maj till 26 maj 2022. Nedan sammanfattas inkommit yttrande.

#### **Projektets omfattning**

En synpunkt har inkommit gällande att Trafikverket ska passa på att elektrifiera ända till Oskarshamn.

#### Trafikverkets svar

*Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö genomför Trafikverket på uppdrag av Region Jönköpings Län. Det är Region Jönköpings län som via den regionala transportplanen för infrastruktur finansierar åtgärden där den i konkurrens med andra åtgärder har prioriterats för genomförande. Att elektrifiera till Oskarshamn är ett betydligt större objekt som behöver prioriteras av antingen Regeringen för finansiering via nationell transportplan eller av både Region Jönköpings län och Region Kalmar län för finansiering av regionala transportplaner.*

#### 4.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Övriga myndigheter och organisationer har fått brev med information om samrådet. Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats samt på Trafikverkets kontor i Jönköping under samrådetiden 5 maj till 26 maj 2022. Nedan sammanfattas inkomna yttranden.

#### Eksjö Energi

Eksjö Energi framhäver att i de områden som berörs av Vattenskyddsbestämmelser gäller hög vaksamhet och efterlevnad av de beslutade områdena. Incidentrapportering ska ske till både Eksjö Energi samt Räddningstjänsten. Inga maskiner och drivmedel får vara uppställda inom skyddsområde utanför arbetstid. Hög bevakning och försiktighet vid arbeten gäller i öppna vattendrag.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket tar med inkomna synpunkter i det kommande arbetet.*

#### Försvarsmakten

Försvarsmakten framför att det är av vikt att framkomligheten på större angränsande vägar inte begränsas under byggtid alternativt att möjlighet till omledning finns. Försvarsmakten vill även framföra att det i samrådsunderlaget inte framgår vilka begränsningar ombyggnationen kommer att innebära på järnvägen under byggtiden.

#### Trafikverkets svar

*Påverkan på det allmänna vägnätet studeras löpande under planläggningsprocessen och i den efterföljande detaljplaneringen av byggskedet. Trafikverkets ambition är att begränsa störningarna under byggtid på befintlig infrastruktur så mycket som möjligt.*

*I det fortsatta arbetet med projektets samrådshandling detaljeras anläggningens*



*utformning och anpassning till omgivningen. Då kommer också påverkan under byggtid att utredas och samrådats med berörda parter.*

#### *Havs- och vattenmyndigheten*

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av samrådsunderlaget. Myndigheten avstår från att lämna synpunkter. Det innebär inte att myndigheten har tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket noterar detta.*

#### *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)*

MSB avstår från att yttra sig i ärendet.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket noterar detta.*

#### *Region Jönköping*

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av Region Jönköping under samrådsmöte 12/5–2022.

Region Jönköping lyfter fram att den plankorsning som föreslås stängas har tidigare varit intensivt trafikerad med militära fordon och undrar ifall Försvarmakten har haft någon synpunkt på detta förslag.

Vidare lyfter även Region Jönköping fram plattformen i Ormaryd och ifall byggandet av kontaktledningsstolpar kommer påverka plattformen negativt samt om det fortsatt kommer vara plats för resandeutbyte.

Avseende elektrifieringen av sidospår undrar Region Jönköping om detta görs för möjligheten att släppa fram godståg.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverkets ambition är att stänga plankorsningen då man har identifierat en annan plankorsning som har bättre skydd. En dialog med Försvarmakten kommer att tas gällande detta och de har även getts möjlighet att lämna synpunkter under denna samrådstid.*

*Trafikverket avser inte att placera kontaktledningsstolpar så att plattformen i Ormaryd inte kommer att kunna användas. Resandeutbytet kommer inte heller att förändras.*

*Möjligheten att släppa fram godståg ska finnas.*

#### *Räddningstjänsten Eksjö kommun*

Räddningstjänsten betonar att de ställer sig positiva till att bandelen elektrifieras då det kommer att leda till att andelen förbränningsmotordrivna tåg minskar. Vidare lyfter de fram synpunkter enligt nedan.

Räddningstjänsten poängterar vikten av att en säkerhetsplan tas fram. Beskrivna arbeten är sannolikt de mest omfattande som bandelen kommer att genomgå under överskådlig tid. Därför är det rimligt att man också utreder möjligheterna till att säkra passagera genom skyddsområdena för de olika vattentäkterna från påverkan av spårtrafiken vid en inträffad olycka. Under byggskedet kommer dessutom arbetsfordon att röra sig inom och på gränsen till flera känsliga områden. En säkerhetsplan bör beskriva vilka förebyggande

skyddsåtgärder som ska vidtas innan arbetena påbörjas. Vidare bör det även framgå geografisk information om tilltänkta uppställningsplatser och tankningsplatser samt beskrivning av såväl kontaktvägar som framkörningsvägar för räddningstjänsten. Innan arbetena startas bör samråd ha skett kring planen och dess innehåll med Räddningstjänsten samt Eksjö energi.

Vidare noterar Räddningstjänsten att så kallade stolptransformatorer ska sättas upp utmed bansträckan. Dessa bör om möjligt placeras på ur läckagesynpunkt mindre känsliga platser.

#### Trafikverkets svar

*En säkerhetsplan tas fram efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft och ska följas av entreprenör under byggskedet. Hänsynstagande till säkerhet görs vid upphandling av entreprenör genom kravställning och beskrivning av försiktighetsmått där uppföljning kommer att ske under byggskedet. Eventuella risker förknippade med en elektrifiering av sträckan hanteras inom ramen för järnvägsplanen, där lämpliga skyddsåtgärder utreds och fastställs så att Trafikverkets krav efterlevs.*

*Beträffande stolptransformatorer kommer dessa att vara utförda med integrerad oljeuppsamling för att undvika oljeläckage. Exakt placering av stolptransformatorer kommer att fortsätta utredas och Trafikverket tar med sig synpunkten till kommande skede.*

#### Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten anser att magnetfältsnivåerna bör redovisas för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt där magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd. Det är sedan miljöbalken som ska beaktas då bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder. Folkhälsomyndigheten är tillsynsvägledande när det gäller miljöbalken eftersom det i det här fallet avser miljöfarlig verksamhet som inte omfattas av tillståndsplikt enligt strålskyddslagen.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket tackar för informationen och tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet. I projektet tillämpas försiktighetsprincipen och hänsyn tas till gällande riktlinjer.*

#### Statens Geotekniska Institut (SGI)

Statens Geotekniska Institut har inget att tillägga till handlingen men vill passa på att upplysa Trafikverket om att publikation gällande erfarenheter av byggmetoder på torvmark finns att inhämta på SGI's hemsida.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket noterar detta och tackar för informationen.*

#### Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket noterar detta.*

*Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)*

Sveriges Geologiska Undersökning väljer att avstå från ett fullständigt yttrande och hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer.

*Trafikverkets svar*

*Trafikverket noterar riktlinjerna och tar hänsyn till dessa i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.*

## 4.2. Samråd vid utformning av planförslaget

### 4.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

*Beslut om betydande miljöpåverkan*

Efter inledande samråd sändes samrådsunderlaget med samrådsredogörelsen till Länsstyrelsen i Jönköpings län för beslut om betydande miljöpåverkan.

Med samrådsunderlaget tillsammans med samrådsredogörelsen som underlag beslutade länsstyrelsen i Jönköpings län, 13 september 2022, att järnvägsprojektet inte kan innebära betydande miljöpåverkan. Det innebär att en miljöbeskrivning och inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram för järnvägsplanen.

*Synpunkter under skede samrådshandling*

Den 14 februari 2023 skickades en samrådsremiss avseende anläggningens utformning till länsstyrelsen för deras yttrande.

Länsstyrelsen har ej lämnat några skriftliga synpunkter i samband detta samråd.

### 4.2.2. Samråd med berörda kommuner

#### 4.2.2.1. Eksjö kommun

Den 14 februari 2023 skickades en samrådsremiss avseende anläggningens utformning till Eksjö kommun för deras yttrande. Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen 20 mars 2023.

Nedan redovisas en sammanfattning av Eksjö kommuns yttrande med Trafikverkets bemötande.

Eksjö kommun har ingen erinran mot förslaget. Eksjö kommun ställer sig mycket positiva till de förslag och bedömningar som framförs i handlingarna men lämnar dock följande information till det fortsatta arbetet:

- I handlingarna hänvisas det till Eksjö kommuns översiktsplan från 2013. I december 2022 antog kommunfullmäktige en ny översiktsplan som Trafikverket bör hänvisa till.
- I det fortsatta arbetet kan det uppstå behov av mindre markregleringar, avvikelser från detaljplan med mera. I en sådan situation önskar kommunen kännedom om detta så snart som möjligt för att inte riskera förskjuten tidplan.
- Inför genomförandet önskar kommunen möjlighet till möten med Trafikverket i syfte att ge information om pågående användning i och i anslutning till projektområdet samt informera Trafikverket om eventuella projekt i närområdet.

Den 30 juni 2023 skickade Trafikverket en remiss avseende järnvägsplanens påverkan på detalj- och stadsplaner i Eksjö kommun. Som svar på remissen inkom yttrande från

kommunen den 5 juli 2023. Eksjö kommun bedömer att järnvägsplanens markanspråk inom detaljplanelagt område är mindre avvikelser och bedöms som förenligt med detaljplanernas syfte.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket noterar yttrandet och tar med sig inkomna synpunkter i det kommande arbetet och i upprättandet av järnvägsplanen. Samordning kommer att ske kontinuerligt under projektets gång och Trafikverket ser fram emot fortsatt dialog med Eksjö kommun angående gemensamma frågor.*

#### 4.2.2.2. Nässjö kommun

Den 14 februari 2023 skickades en samrådsremiss avseende anläggningens utformning till Nässjö kommun för deras yttrande. Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen 4 april 2023.

Nedan redovisas en sammanfattning av Nässjö kommuns yttrande med Trafikverkets bemötande.

Nässjö kommun menar på att Trafikverket beskriver i samrådshandlingen att Nässjö kommun ta fram en ny översiktsplan, som för närvarande befinner sig i samrådsskedet. Nässjö kommun anser att detta är felaktigt då den nya översiktsplanen förväntas antas inom den första halvåret 2023, texten behöver därför uppdateras så att korrekta uppgifter återges.

Vidare anser Nässjö kommun att kommunens gällande översiktsplan samt den fördjupade översiktsplanen för Nässjö stad endast beskrivs mycket översiktligt. Kommunen ser med fördel att Trafikverket ger en mer ingående beskrivning av den utveckling som planeras i järnvägssträckningens närhet.

Även tidigare detaljplanelagda områden i anslutning till järnvägen i Ormaryd och som i översiktsplanen pekats ut som möjliga exploateringsområden behöver beskrivas på ett bättre sätt i samrådshandlingarna.

Slutligen vill Nässjö kommun informera om att man delar Trafikverkets bedömning vad gäller att inga planstridigheter förekommer för detaljplaner i Nässjö eller Ormaryd.

Den 30 juni 2023 skickade Trafikverket en remiss avseende järnvägsplanens påverkan på detalj- och stadsplaner i Nässjö kommun. Som svar på remissen inkom yttrande från kommunen den 10 augusti 2023. Kommunen anser att avvikelserna från detaljplanerna till följd av järnvägsplanen är av ringa omfattning med en marginell inverkan på den planlagda marken. Därav kan avvikelserna anses vara mindre avvikelser som inte kräver nya detaljplaner.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket noterar yttrandet och tar med sig inkomna synpunkter i det kommande arbetet och i upprättandet av järnvägsplanen.*

#### 4.2.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådshandlingen har funnits tillgänglig på Trafikverkets webbplats under samrådstiden. Information om var handlingarna finns har annonserats i tidningar och genom brev till de som berörs av markanspråk. Enskilda som kan bli särskilt berörda har blivit erbjudna ett samrådsmöte på orten. Detta samrådsmöte genomfördes 2 mars 2023.

Vid samrådsmötet framkom bland annat att rivningen av bron vid Långarum innebär att markägare blir drabbade då de förlorar ett ställe att passera över järnvägen. Det finns en oro över att markägare inte kommer att kunna nå sina betande djur. Trafikverket betonade dock att det idag finns ett servitut på bron för att markägaren ska få korsa järnvägen. Lantmäterimyndigheten kommer att pröva om servitutet kan upphävas och om så är möjligt beslutar de om ersättning.

Det framkom även att bron vid Lilla Brevik nyttjas för friluftsliv och är idag en naturlig överfart. Det finns en önskan om att, ifall bron slutligen rivs, kunna åka under järnvägen då det ska finnas en gammal kulvert mot Ormaryd. Trafikverket svarade att syftet med samråd är att få in synpunkter för att kunna bedöma vilka konsekvenser järnvägsplanen kan leda till och att det därför är av yttersta vikt att få in just denna typ av synpunkter.

Projektets kostnadseffektivitet ifrågasattes utifrån tågens beläggning på den aktuella sträckan och det fanns även funderingar kring vem som gjort bedömningen rörande detta. Trafikverket svarade att bedömningen har gjorts tillsammans med Regionen där de beräkningar som tagits fram är beroende av operatörernas prognos. Baserat på dessa, ser man positivt på investeringen. Utöver detta gör Trafikverket en Samlad Effektbedömning (SEB) i varje skede under arbetet med järnvägsplanen. I arbetet med SEB ingår även att upprätta en samhällsekonomisk analys, fördelningsanalys och transportpolitisk måluppfyllelseanalys.

Under samrådsmötet ställdes också ytterligare frågor om anläggningens utformning och genomförande. Exempelvis hur högt vägportalerna sitter vid en överfart, om Trafikverket gör andra åtgärder på spåren och vilka tider på dygnet det kommer att byggas. Trafikverket svarade att vägportalerna kommer sitta 4,5 meter högt med normal fri höjd men att det däremot inte kommer genomföras några andra åtgärder på spåren. Detta då Trafikverket tidigare installerat ATC, som innebar en smärre hastighetshöjning. Gällande byggtiden, förklarade Trafikverket att man ännu inte kommit så pass långt i projektet. Planerad byggstart är i slutet av 2025.

Under samrådstiden inkom även åtta skriftliga yttranden. Dessa sammanfattas enligt nedan.

### **Bro vid Långarum**

Synpunkter har inkommit gällande bron vid Långarum. Det finns en oro över att bron ska rivas då bron utgör den enda förbindelsen över järnvägen för betesdjur. Bron anses dessutom vara promenadväg för många till Lövhults friluftsområde och intilliggande naturreservat och det anses därmed finnas risk för spårspring ifall bron rivs. Synpunkt har även inkommit om att bron är en del av en så kallad kyrkväg mellan Lövhult och Norra Solberga Kyrka samt att det gamla odlingslandskapet med stenvägar av högt kulturvärde kommer att påverkas negativt när landskapet växer igen. Det har också inkommit synpunkt om att förslaget att riva bron innebär att odlingslandskapet kommer att växa igen samt att naturvärden vid intilliggande betesmark kommer att försvinna. Boende har även informerat om att det arrangeras skidlopp öster om bron, något som inte längre blir möjligt ifall djurhållning omöjliggörs och området växer igen. Dessutom har en fråga inkommit avseende hur Trafikverket har tänkt att lösa denna fortsatta åtkomst, då fastighetsvärdet kommer att minska om bron tas bort.

#### Trafikverket svar:

*Bron vid Långarum är för låg och uppfyller därmed inte krav på fritt utrymme enligt*

*gällande regelverk, vilket innebär att bron måste rivas. Markägare kommer att ges fortsatt åtkomst till betesmarker och transportering av betesdjur via en mindre kringkörning via allmän och enskild väg. Trafikverket ser inte heller någon beaktansvärd risk för spårspring. Eventuell ersättning för kringkörning fastställs efter att Lantmäterimyndigheten prövat om servitutet kan upphävas. Om så är möjligt beslutar Lantmäterimyndigheten om ersättning. Detta sker efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft. Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" som kan laddas ner från Trafikverkets hemsida.*

*Beträffande områden som anses viktiga för friluftslivet, kommer man behöva ta en något längre väg men det kommer fortfarande vara möjligt för allmänheten att nå viktiga målpunkter. Angående igenväxning av landskapet, kan ändrad planering av jordbruket behöva göras av brukaren.*

### **Bro vid Lilla Brevik**

En synpunkt har inkommit gällande rivning av bro vid Lilla Brevik. Berörda markägare ser att det är av stor vikt att det fortsatt går att korsa järnvägen på ett säkert sätt. Bron används frekvent och det bedrivs även scoutverksamhet i området. Dessutom finns en rädsla för att personer kommer att korsa järnvägen utan en laglig överfart, vilket innebär stor risk för olyckor. Trafikverket bör eftersträva att inte bryta av den gamla landsvägen utan i stället göra en ny tunnel, förslagsvis där tidigare tunnel funnits.

#### Trafikverket svar:

*Det finns ersättningsvägar i området vilket möjliggör att fortsatt korsa järnvägen på ett säkert sätt. Överfartsservitutet för bron i Lilla Brevik är redan upphävt i samband med tidigare dialog med markägare och det finns ett nyttjanderättsavtal som kan sägas upp mot ersättning som beskrivs i avtalet.*

*Beträffande utformning av en eventuell tunnel, ingår det inte inom ramen för detta projekt. Barriäreffekterna av rivningen har inte bedömts vara så stora att de kan föranleda att projektet kan bekosta en tunnel. Trafikverket ser inte heller någon beaktansvärd risk för spårspring.*

*Beträffande områden som anses viktiga för friluftslivet, kommer man behöva ta en något längre väg men det kommer fortfarande vara möjligt för allmänheten att nå viktiga målpunkter.*

### **Projektets syfte**

Det har inkommit en synpunkt gällande projektets syfte med hänsyn till ny väg och befintlig busstrafik. Exempelvis att elektrifieringen är en dålig satsning då det är låg beläggning av resande mellan Eksjö och Nässjö, att det går bussar mellan orterna som gör det svårt för tåget att konkurrera och att projektets miljöeffekter samt kostnadseffektivitet upplevs som ett minus då uppsättning av kontaktledningar med anordningar är ett intrång i kulturmiljön samtidigt som tågtrafik med tomma tåg är irriterande som skattebetalare.

#### Trafikverket svar:

*Projektet ingår i den regionala infrastrukturplanen för perioden 2022 – 2033, där Trafikverket fått i uppdrag av Region Jönköpings län att utreda och bygga elektrifiering längs järnvägen.*

*Vad gäller projektets syfte, så möjliggör en elektrifiering ett mer effektivt nyttjande av tåg, vilket innebär förbättrade trafikeringsmöjligheter på järnvägssträckan som framför allt är viktig för arbetspendling på regional nivå. Elektrifieringen kommer också att innebära minskade trafikeringskostnader och på sikt lägre utsläpp av växthusgaser.*

*Trafikverket kan inte påverka trafikeringen av banan, den styrs av marknaden och operatörerna.*

### **Utformning av bro mellan Ormaryd och Muntarp**

En synpunkt har inkommit gällande utformningen av bron mellan Ormaryd och Muntarp som Trafikverket byggde för några år sedan. Bron är inte utformad så att lastbilar med släp enkelt kan passera, även lantbrukare med balvagn har svårt att passera. En önskan om att detta åtgärdas i samband med elektrifieringen.

#### Trafikverket svar:

*Projektet föranleder inte ett behov av att justera anslutande vägar över bron eller brons utformning. Tankar och synpunkter rörande detta har vidarebefordrats till rätt instans inom Trafikverket.*

### **Projektets samhällsnytta**

Det har inkommit en synpunkt gällande projektets samhällsnytta och hur Trafikverket räknat på detta. Tågen utanför Nässjö innehar ett fåtal passagerare och om motivet med elektrifieringen är att kunna binda ihop Eksjö och Jönköping får resenärerna byta till buss. Samtidigt går det tätt med bussar, där tidsvinsten kommer öka när riksväg 40 blir klar. En fråga ställs till Trafikverket hur många som kommer att välja tåget och ifall investeringen är värd samhällsnyttan?

#### Trafikverket svar:

*Bedömningen av projektets samhällsnytta har gjorts tillsammans med Region Jönköpings län där de beräkningar som tagits fram utgått från operatörernas prognos. Baserat på dessa, ser man positivt på investeringen. Trafikverket kan inte påverka trafikeringen av banan, den styrs av marknaden och operatörerna.*

### **Projektets miljöbelastning**

En synpunkt har inkommit om Trafikverket har räknat på projektets miljöbelastning på kort respektive lång sikt. Hur stor miljöbelastning har kontaktledningsanläggningen och då även under byggtid med schakt, tillfälliga transportvägar och inställda tåg?

#### Trafikverket svar:

*Arbete med att minska projektets miljöbelastning sker delvis genom att Trafikverket tagit fram en klimatkalkyl samt förslag på reducerad klimatpåverkan. Vidare ställer Trafikverket krav vid upphandling av entreprenör vad gäller materialval och standardmiljökrav där Trafikverket sedan mäter uppfyllnadsgraden.*

*Trafikverket har inte räknat på miljöbelastning för inställda tåg, däremot har Trafikverket via framtagna klimatkalkyl räknat på klimatpåverkan för kontaktledningsanläggningen – såväl i drift- som byggskede.*

#### 4.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Övriga myndigheter och organisationer har fått brev med information om samrådet. Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under samrådet. Nedan sammanfattas inkomna yttranden.

##### *E.ON Energidistribution*

E.ON har lokal- och regionnät som går parallellt och korsar järnvägsområdet. E.ON vill därför informera om att byggnad, som arbetsbodar eller annan anläggning, inte får uppföras närmare än 3 meter från markkablar utan ledningsägarens medgivande. Inte heller får upplag anordnas så marknivån ändras. Vidare vill E.ON informera om att minsta vertikala höjd mellan kraftledning och elektrifierad järnväg bestäms i enskilt fall, vilket innebär att luftledningar som korsar en elektrifierad järnväg ska förläggas på den höjd som Elsäkerhetsverket beslutar. E.ON betonar att samråd måste göras i god tid för att sträckning av nya elledningar ska godkännas och för att utreda vilket avstånd som måste hållas mellan ledningarna. En utgångspunkt för E.ON är att bibehålla anläggningarna i befintligt utförande och läge. Kostnader för flyttning eller ombyggnation samt skada av anläggningar i samband med järnvägsplanens genomförande bekostas av exploitören. En förutsättning för att järnvägsplanen ska kunna genomföras, är att en överenskommelse träffas om vilka åtgärder som behöver vidtas.

##### Trafikverkets svar

*Trafikverket hanterar ovan frågeställningar inom ramen för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet kopplat till framtagandet av järnvägsplanen. Trafikverket har en pågående dialog med de lednings- och rättighetsägare som kan påverkas av projektet.*

##### *Elsäkerhetsverket*

Elsäkerhetsverket har tagit del av samrådsmaterialet och har inga synpunkter i detta skede.

##### Trafikverkets svar:

*Trafikverket noterar detta.*

##### *Fortifikationsverket*

Fortifikationsverket påtalar att planerade åtgärder inte får påverka riksintresse för totalförsvarets militära del negativt eller medföra begränsningar för den militära verksamhet som bedrivs på området.

Vidare framförs att befintliga järnvägsövergångar mot Eksjö skjutfält inte får tas bort eller stängas av då detta skulle försvåra tillkomst till området. Det är även viktigt att framkomlighet för räddningstjänst, polis och ambulans inte hindras eller försvåras.

Fortifikationsverket menar också att järnvägsövergångar måste utformas så att framkomlighet garanteras vad gäller lutning, bredd och höjd. Det ska inte innebära risker för fastkörning. Förslagsvis asfalteras järnvägsövergångarna cirka 100 meter åt båda håll. Järnvägsövergångarna behöver utrustas med varningsportaler och belysning.

##### Trafikverkets svar:

*Befintlig järnvägsövergång mot Eksjö skjutfält (Soåsavägen) kommer inte att tas bort eller stängas. Framkomligheten kommer att säkerställas vid åtgärder i plankorsningen. Trafikverket tar med inkomna synpunkter i det kommande arbetet och i upprättandet av järnvägsplanens granskningshandling.*



*Trafikverket bedömer att projektet inte kommer att medföra några negativa konsekvenser för riksintresset för totalförsvaret.*

#### *Försvarsmakten*

Försvarsmakten framför att befintliga järnvägsövergångar mot Eksjö skjutfält inte får tas bort eller stängas då detta skulle försvåra tillkomst till platsen. Framkomlighet och säkerhet för räddningstjänst måste även kunna garanteras. Försvarsmakten vill även framföra att järnvägsövergångarna behöver utformas så att framkomlighet säkerställs vad gäller bredd, lutning och höjd så att risk för fastkörning elimineras. Förslagsvis asfalteras övergångarna cirka 100 meter åt båda hållen så att risk för fastkörning minskas ytterligare. Övergångarna måste även utrustas med varningsportaler och belysning så att fordonkörning kan genomföras. Under förutsättning att Trafikverket kan tillgodose dessa synpunkter har Försvarsmakten ingenting att erinra i ärendet.

Försvarsmakten understryker även vikten av att planerade åtgärder inte får påverka riksintresset för totalförsvarets militära del negativt eller medföra begränsningar på den verksamhet som bedrivs på platsen.

#### *Trafikverkets svar:*

*Befintlig järnvägsövergång mot Eksjö skjutfält (Soåsavägen) kommer inte att tas bort eller stängas. Framkomligheten kommer att säkerställas vid åtgärder i plankorsningen. Trafikverket tar med inkomna synpunkter i det kommande arbetet och i upprättandet av järnvägsplanens granskningshandling.*

*Trafikverket bedömer att projektet inte kommer att medföra några negativa konsekvenser för riksintresset för totalförsvaret.*

#### *Jordbruksverket*

Jordbruksverket kommer inte att lämna några synpunkter i ärendet.

#### *Trafikverkets svar:*

*Trafikverket noterar detta.*

#### *Kemikalieinspektionen*

Kemikalieinspektionen har inga synpunkter.

#### *Trafikverkets svar:*

*Trafikverket noterar detta.*

#### *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)*

MSB avstår från att yttra sig i ärendet.

#### *Trafikverkets svar:*

*Trafikverket noterar detta.*

#### *Polismyndigheten*

Polismyndigheten har inget att erinra.

#### *Trafikverkets svar:*

*Trafikverket noterar detta.*

### *Region Jönköping*

Region Jönköpings län är positiv till att åtgärden genomförs och ser det som angeläget att planerad tidplan hålls då en försening av genomförandet kan skapa stora olägenheter och merkostnader för trafikutövaren.

Då ansvarsområdet för Region Jönköping främst är på strategisk nivå avstår regionen från att kommentera de lokala förutsättningarna eller detaljerade åtgärdsförslag längs banans sträckning.

Vidare informerar Region Jönköping om att nya elektrifierade tågfordon beställts, vilka börjar att levereras under 2024. Dessa är bland annat planerade att trafikera denna sträcka när den är elektrifierad.

Slutligen önskar Region Jönköping en fortsatt tät dialog med Trafikverket under projektets genomförande för att samplanera trafikering och byte av fordonstyper.

#### Trafikverkets svar:

*Trafikverket noterar yttrandet och tackar för informationen. Samordning kommer att ske kontinuerligt under projektets gång och Trafikverket ser fram emot fortsatt dialog med Region Jönköping.*

### *Räddningstjänsten Eksjö kommun*

Räddningstjänsten har inga ytterligare synpunkter utöver de som tidigare framförts.

#### Trafikverkets svar:

*Trafikverket noterar detta.*

### *Sjöfartsverket*

Sjöfartsverket har inget att erinra förutsatt att passage för kontaktledningar över farbara vatten eller vattenstråk förses med varselmärkning enligt ELSÄK-FS 2008:2 och att märken utformas enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjövägmärken.

#### Trafikverkets svar:

*Trafikverket noterar detta.*

### *Skogsstyrelsen*

Skogsstyrelsen bedömer att projektet inte medför att pågående skogsbruk avsevärt försvåras, även om träd kan komma att behöva avverkas. Projektet kommer att ha en viss negativ påverkan på naturvärden intill järnvägen men det finns inga formellt skyddade område som Skogsstyrelsen beslutat. Det finns inte heller registrerade områden med höga naturvärden. Ett antal forn- och kulturlämningar finns dock längs sträckan, som kan komma att beröras. En adekvat inventering av natur- och kulturmiljövärden bör göras för att identifiera platser där särskild hänsyn bör tas.

#### Trafikverkets svar:

*En naturvärdesinventering har utförts inom två kilometer från järnvägen och resultatet från denna sammanfattas i samrådshandlingens planbeskrivning.*

*Hänsynstagande till kulturmiljöer görs i projektering och upphandling av entreprenör genom kravställning och beskrivning av skyddsåtgärder under byggskedet, där inventering och uppföljning kommer att ske. Om nya fornlämningar påträffas under kommande arbete görs en anmälan till länsstyrelsen. Påverkan på kulturmiljöer och*

*fornlämningar belyses i planbeskrivningen.*

#### *Statens Fastighetsverk (SFV)*

Statens Fastighetsverk har inga fastigheter inom aktuell sträcka och avstår därför från att yttra sig.

#### *Trafikverkets svar:*

*Trafikverket noterar detta.*

#### *Statens Geotekniska Institut (SGI)*

Statens Geotekniska Institut har inget att erinra.

#### *Trafikverkets svar:*

*Trafikverket noterar detta.*

#### *Strålsäkerhetsmyndigheten*

Strålsäkerhetsmyndigheten anser att magnetfältsnivåerna bör redovisas för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt där magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd. Det är miljöbalken som ska beaktas då bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsade åtgärder. Folkhälsomyndigheten är tillsynsvägladande när det gäller miljöbalken eftersom det i det här fallet avser miljöfarlig verksamhet som inte omfattas av tillståndsplikt enligt strålskyddslagen.

#### *Trafikverkets svar:*

*Inga människor kommer att varaktigt vistas i direkt anslutning till anläggningen, vilket innebär att referensvärden kommer att innehållas utmed järnvägen. Utmed sträckan finns heller inga närliggande områden där människor vistas som riskerar att få en höjning av magnetfältsnivån.*

#### *Svenska kraftnät*

Svenska kraftnät har inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter. Svenska kraftnät informerar om att det däremot kan finnas regionnätledningar i närheten och regionnätägaren i sådant fall bör höras i samrådet.

#### *Trafikverkets svar:*

*Hänsyn tas till befintliga ledningar i utrednings- och projekteringsarbetet och Trafikverket har löpande dialog med ledningsägare. Fortsatta samråd i byggskede för att eventuella frågor angående ledningar löses på bästa möjliga sätt.*

#### *Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)*

Sveriges Geologiska Undersökning avstår från att lämna ett platsspecifikt yttrande i rubricerat ärende. SGU påtalar dock att vid val av anläggningsmetod har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivåns betydelse för en hållbar miljö och ur kostnadssynpunkt. Dessa parametrar bör användas för optimal placering, design och storleksbestämning för att erhålla högsta säkerhet från en teknisk- och miljösynpunkt, men även för att minska behovet av bergmaterial och transport. SGU anser att krossat berg eller morän ska användas i stället för naturgrus.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och noterar yttrandet.

*Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)*

SMHI ställer sig positivt till att aktuella elektrifieringen av järnväg då detta innebär att utsläppen av koldioxid och luftföroreningar minskar. SMHI ställer sig även positiv till de ansträngningar som gjorts för att minska klimatpåverkan i val av material, samt att bullernivåerna i området bedöms minska efter åtgärden genomförts.

SMHI påtalar även att arbeten över och vid vattendrag bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

SMHI betonar även vikten av att ta hänsyn till det framtida klimatet vid planering av samhället. Exempelvis förväntas lufttemperaturen stiga, risken för skyfall öka och flödena i vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgång

Trafikverkets svar:

Projektet innebär inte en förändring av järnvägen som sådan, varpå Trafikverket inte bedömer att risken för översvämning förändras med avseende på detta.

För de vattendrag som påverkas under byggskedet, kommer skyddsåtgärder att vidtas för att säkerställa att påverkan inte leder till skadliga effekter.

*Träslända VSF*

Träslända VSF vill betona att byggnationen ska utföras på sådant sätt att det inte påverkar framkomligheten på Träsländavägen i större omfattning. Vid användande av Träsländavägen i större omfattning än vad andelstal medger ska Trafikverket på eget initiativ i god tid informera vägföreningen och utbetala slitageavgift.

Trafikverkets svar:

Trafikverket är inte skyldiga att utbetala slitageavgift. Om vägen skadas av Trafikverket eller entreprenören under byggtid, kommer vägen att återställas. Trafikverkets ambition är att begränsa störningarna från byggskedet på befintlig infrastruktur så mycket som möjligt, därför kommer så lite trafik som möjligt att trafikera Träsländavägen.







**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 535 05, Jönköping. Besöksadress: Bataljonsgatan 8.

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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)