

RAPPORT

# Samrådsredogörelse

# Floby Förbigångsspår

Falköpings kommun, Västra Götalands län  
2026-02-06



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

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

Konfidentialitetsnivå: 1

Filnamn: 185271-00-025-002

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse – Floby Förbigångsspår

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2026-02-06

Ärendenummer: TRV 2025/135415

Version: 3.0

Projektledare: Olga Gudkova, Trafikverket

# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Samrådsrets.....</b>	<b>6</b>
<b>3 Samråd .....</b>	<b>7</b>
3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan .....	7
3.1.1 Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län .....	7
3.1.2 Samråd med Falköpings kommun .....	7
3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	8
3.2 Samråd vid utformning av planförslaget.....	11
3.2.1 Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län .....	11
3.2.2 Samråd med Falköpings kommun .....	16
3.2.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	17
3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	21

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som inkommit 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.

Ärendenummer: TRV 2025/135415

# 1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådsprocessen för Floby förbigångsspår har bedrivits, inkomna synpunkter från myndigheter, allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer samt hur synpunkterna behandlats av Trafikverket.

Samrådet är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen fram till kungörande och granskning av järnvägsplanen. Samrådsprocessen inleddes 2024 i samband med framtagandet av samrådsunderlaget.

Hittills har samrådsprocessen genomförts genom utskick till samrådskretsen som under januari 2025 hade möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget som fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida samt på biblioteket i Floby. Trafikverket har mottagit ett tiotal yttranden och synpunkter via hemsidan eller via telefonsamtal. Synpunkterna har bemötts i denna samrådsredogörelse. Samråd genomfördes i oktober 2025. Samtliga handlingar fanns under samrådstiden tillgängliga på Trafikverkets hemsida samt att öppet hus hölls i Floby den 20 oktober 2025.

## 2 Samrådsrets

Den som avser att bygga en järnväg ska under arbetet med att upprätta en järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken, ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet ha en utökad samrådsrets enligt miljöbalken. Samråd ska då även ske med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan utgjordes projektets samrådsrets av följande:

### **Myndigheter, organisationer, föreningar**

Falköpings kommun, Länsstyrelsen Västra Götaland, Väla Samfällighetsförening, Västergårdens Samfällighetsförening, Västra Götalandsregionen, Miljösamverkan östra Skaraborg, Floby bys skifteslag och Floby Idrottsförening.

### **Ledningsägare**

Skanova

### **Enskilda som kan bli särskilt berörda**

### **Allmänhet**

Under plansamrådet i oktober-november 2025 utgjorde projektets samrådsrets av följande:

### **Myndigheter, organisationer, föreningar**

Falköpings kommun, Länsstyrelsen Västra Götaland, Väla Samfällighetsförening, Vålans skifteslag, Västergårdens Samfällighetsförening, Snipebro-Källeryds Samfällighetsförening, Storöns Samfällighetsförening, Västra Götalandsregionen, Miljösamverkan östra Skaraborg, Floby bys skifteslag och Floby Idrottsförening.

### **Ledningsägare**

Skanova, Falköpings kommun

### **Enskilda som kan bli särskilt berörda**

## 3 Samråd

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.

Minnesanteckningar, tjänsteanteckningar och yttranden från samråd i järnvägsplaneskedet återfinns under diarienummer TRV 2025/135415.

### 3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd har genomförts mellan den 27 januari 2025 till den 21 februari 2025. Information om samråd har skickats genom brevremiss till Länsstyrelsen Västra Götaland, Falköpings kommun, organisationer, föreningar och övriga berörda. Handlingar har under samrådstiden funnits tillgängliga på projekthemsidan och fysiskt på biblioteket i Floby.

#### 3.1.1 Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen Västra Götaland har blivit remitterade genom brevutskick. Länsstyrelsen har inte inkommit med yttrande under samrådstiden.

#### 3.1.2 Samråd med Falköpings kommun

2024-10-28 hölls ett första samrådsmöte med Falköpings kommun med syfte att informera om projektet och dess tidplan. Falköpings kommun har sedan blivit remitterade genom brevutskick om samrådet och om var samrådsunderlaget funnits att ta del och har därefter inkommit med ett yttrande, 2025-02-16. Kommunen hade synpunkter gällande att utredning av bullerpåverkan även bör omfatta närliggande bostadsområden inom Floby tätort. Dessutom anser Falköpings kommun att det bör framgå av handlingarna huruvida en sänkning av grundvattennivån kan påverka närliggande vattenskyddsområde. Slutligen anser Falköpings kommun att det är oklart på vilken grund bedömning av påverkan på vattendrag som omfattas av miljö kvalitetsnormer har gjorts.

*Trafikverkets svar: Förbigångsspårets lokalisering avgränsar bullerutredningen vilket i detta fall innebär att fastigheter inom Floby tätort inte kommer att påverkas av tillkommande förbigångsspår.*

*Inom ramen för järnvägsplanen ingår det att undersöka om grundvattensänkningen får effekter på enskilda eller allmänna intressen samt*

även att göra en bedömning för vattenskyddsområdet. Vattenskyddsområdet ligger i detta fall på ett sådant avstånd att det inte bedöms påverkas.

Det finns tre vattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer (MKN) i projektet: Lidan (WA11268798), Salamholmsbäcken (WA21514677) samt en dricksvattenförekomst på södra sidan av järnvägen (WA20969057).

Förbigångsspåret anläggs cirka 600 meter öster om Lidan, därmed bedöms ingen påverkan ske. Salaholmsbäcken går däremot inom utredningsområdet för den östra mellanblockskiosken. Planerade åtgärder för mellanblockskiosken är av begränsad omfattning och bedöms inte vara av betydelse för Salaholmsbäckens förutsättningar gällande MKN för vatten.

Inga åtgärder kommer utföras inom området för dricksvattenförekomsten, därmed bedöms ingen påverkan ske.

### **3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda**

De enskilda som är särskilt berörda har blivit underrättade om samrådet och om var det gått att ta del av samrådsunderlaget genom brevutskick och har haft möjlighet att lämna synpunkter på förslaget under samrådetiden. Särskilda samråd har genomförts på orten under månaderna juni och september 2025 med berörda föreningar och markägare.

#### **Påverkan på enskilda fastigheter**

Frågor kring hur enskilda fastigheter kommer påverkas har inkommit och oro har uttryckts för eventuella markintrång hos fastighetsägare.

*Trafikverkets svar: Trafikverket förstår att det finns en oro för hur enskilda fastighetsägare kommer att påverkas. Berörda fastighetsägare kommer bli kontaktade och inbjudna till ett öppet hus under hösten 2025. Trafikverket kommer även ta direkt kontakt med berörda fastighetsägare via brev.*

*Kompletterande svar 2026-01-30: Berörda fastighetsägare kallades till öppet hus som hölls i Flöby den 20 oktober 2025. På samrådsmötet redovisades planerade markanspråk och berörda fick möjlighet att ställa frågor till projektet. Även enskilda möten med berörda markägare har skett under hösten 2025.*

Fastighetsägare har även informerat om kommande avverkningar inom utredningsområdet och undrar hur stor del av utredningsområdet som Trafikverket kommer att ta i anspråk.

*Trafikverkets svar: Exakt markanspråk är ännu inte fastställt. Mer ingående, och detaljerad information kring detta kommer delges vid öppet hus under hösten 2025.*

*Kompletterande svar 2026-01-30: Vid det öppna huset som hölls i Floby den 20 oktober 2025 redovisades planerade markanspråk och berörda fick möjlighet att ställa frågor till projektet.*

Fråga har inkommit gällande den västra mellanblockskiosken och hur fastighetsägare kan påverka placering av den på sin mark. Frågeställaren vill att det läggs till i underlaget att Trafikverket ska ha en diskussion med berörda fastighetsägare. Detta för att få till ett beslut där placeringen fungerar för både fastighetsägaren och järnvägen vilket även gäller för servicevägen (vilket av synpunktslämnaren benämns som servitutsvägen) fram till mellanblockskiosken. Fastighetsägaren önskade även att de kiosker som inte längre används ska forslas bort.

*Trafikverkets svar: Exakt placering av mellanblockskiosk håller på att utredas men placeringen är till största del styrd av tekniska krav. Trafikverket kommer bjuda in till öppet hus under hösten 2025 för att samråda gällande intrånget på fastigheten. Mellanblockskiosker och andra teknikbyggnader som inte längre har en funktion kommer att tas bort.*

*Frågan gällande servicevägen kommer utredas vidare. Trafikverket kommer samråda gällande det exakta intrånget under kommande öppet hus under hösten 2025.*

*Kompletterande svar 2026-01-30: Berörda fastighetsägare kallades till öppet hus som hölls i Floby den 20 oktober 2025. På samrådsmötet redovisades planerade markanspråk och berörda fick möjlighet att ställa frågor till projektet. Även enskilda möten med berörda markägare har skett under hösten 2025 bland annat avseende markanspråk för servicevägar.*

### **Floby samhällsförening**

Samtal har inkommit från Floby samhällsförening avseende en oro rörande påverkan på idrottsföreningens verksamheter och upprätthållandet av vandringslederna. Floby samhällsförening vill gärna ha ett öppet hus med Trafikverket.

*Trafikverkets svar: Trafikverket förstår att det finns en oro för hur vandringsleden och verksamheterna som verkar på platsen idag kommer påverkas av utbyggnaden av förbigångsspåret. Under byggtiden kommer idrottsföreningens verksamheter att påverkas, Trafikverket kommer dock försöka begränsa påverkan i största möjliga mån. Trafikverket kommer bjuda in till ett öppet hus under hösten 2025 för att diskutera frågorna vidare med berörda parter. Utöver öppet hus kommer Trafikverket även ha en fortsatt dialog med idrottsföreningen.*

*Kompletterande svar 2026-01-30: Berörda fastighetsägare kallades till öppet hus som hölls i Floby den 20 oktober 2025. På samrådsmötet redovisades planerade markanspråk och berörda fick möjlighet att ställa frågor till projektet. Dialog har skett med idrottsföreningen om anpassning av markanspråk samt målsättning att begränsa påverkan på föreningens verksamheter. Trafikverket kommer att bedriva en fortsatt dialog med föreningen under planeringen och genomförandet av byggskedet för att begränsa påverkan.*

### **Västergårdens samfällighetsförening**

Information och frågor kring samfälligheten (skogsvägen) som föreslås att användas som tillfartsväg till förbigångsspåret har framförts. Skicket på vägens trummor är mindre bra. Vidare upplyses Trafikverket om vikten av att vägen hålls i gott skick och har full framkomlighet under byggtiden samt att den helt återställs efter att projektet avslutats.

*Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för informationen om trummornas skick. Nyttjande av skogsvägen är viktigt för järnvägsplanen inte bara under byggskedet utan även driftskedet. I dagsläget vet inte Trafikverket i vilken utsträckning vägen kommer påverkas och nyttjas. Detta kommer utredas vidare och berörda kommer att bjudas in till öppet hus under hösten 2025. Trafikverket kommer även tillse att samfällighetens vägar återställs efter avslutat arbete.*

*Kompletterande svar 2026-01-30: Berörda fastighetsägare kallades till öppet hus som hölls i Floby den 20 oktober 2025. På samrådsmötet redovisades planerade markanspråk och berörda fick möjlighet att ställa frågor till projektet.*

### **Miljösamverkan östra Skaraborg**

Miljösamverkan östra Skaraborg avstår från att yttra sig i detta ärende vid detta tillfälle.

Miljösamverkan östra Skaraborg vill dock påminna om att man enligt 10 kap. 11 § miljöbalken (1998:808) är skyldig att genast underrätta miljönämnden om man upptäcker föroreningar.

*Trafikverkets svar: Trafikverket noterar att Miljösamverkan östra Skaraborg avstår från att yttra sig och tackar för informationen gällande skyldighet att underrätta miljönämnden om föroreningar upptäcks.*

### **Övriga frågor**

Muntliga frågor har inkommit gällande samrådstid, tidplan för projektet och ökad trafik.

*Trafikverkets svar: Frågeställare informerades om samrådets starttid, en annan frågeställare informerades om tidplan för projektet. I dagsläget pekar inget på att*

*utbyggnaden av förbigångsspåret kommer ha någon direkt påverkan på antal tåg som trafikerar Västra stambanan, däremot kommer robustheten i järnvägssystemet öka.*

## **3.2 Samråd vid utformning av planförslaget**

Ett samråd har genomförts under perioden 2025-10-08 – 2025-11-07 för utformningen av planförslaget. Berörda myndigheter, fastighetsägare och rättighetshavare har via brev informerats om samrådet. Samrådshandlingarna har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

### **3.2.1 Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län**

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har inkommit med ett yttrande och lämnat följande synpunkter:

#### **Risk för översvämning**

Trafikverket utgår i sin bedömning av översvämningsrisk till följd av skyfall från ett 100-årsregn. För samhällsviktig verksamhet, som Västra Stambanan utgör, är det Länsstyrelsens inställning att utgångspunkten vid bedömning av översvämningsrisk bör vara ett kraftigare regn, eller att införa utökade säkerhetsmarginaler.

*Trafikverkets svar: Trafikverket dimensionerar för skyfall vilket beräknas utifrån ett 100-årsregn som kompletteras med klimatfaktor. Då detta projekt endast utgör en förstärkning med ett förbigångsspår av befintlig järnväg anser Trafikverket att detta är tillräckligt eftersom befintlig bana inte kommer att byggas om. Vid större nybyggnadsprojekt gör Trafikverket en konsekvensutredning gällande beräknad värsta situation.*

#### **Förorenad mark**

I markundersökning har koppar och arsenik påträffats i halter överstigande Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) vid fyra punkter, samt arsenik något överstigande riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) vid två punkter.

Länsstyrelsen påpekar att föroreningarna sannolikt har sitt ursprung från verksamheten vid järnvägen. Trafikverket använder egna avgränsningsvärden för arsenik, som medger halter upp till 40 mg/kg TS enligt TDOK 2022:0063, vilket möjliggör viss återanvändning. Länsstyrelsen betonar dock att hantering och återanvändning av de förorenade massorna måste konsekvensbeskrivas och riskbedömas avseende på miljöpåverkan på platserna, och dess påverkansområden, där återanvändningen eller hanteringen ska ske, samt att godkännande inhämtas från tillsynsmyndigheten, Miljösamverkan Östra Skaraborg

Länsstyrelsen påpekar att riktvärdena (KM, MKM, PSRV) bedömer risker och ska inte anses som acceptabel föroreningsnivå vid återanvändning. Massor med förhöjda arsenikhalter får inte återanvändas långsmed anläggningen där jordens halter är lägre. Innan projektet påbörjas ska Trafikverket kontakta tillsynsmyndigheten gällande anmälan om påträffande av markförorening som gjorts i och med markundersökningen, samt hur de avser att hantera de förorenade massorna vad gäller återanvändning inom projektet.

Länsstyrelsen ser positivt på hur kapitel 5.4.1 i plan- och miljöbeskrivningen är formulerade men påpekar vikten av att formuleringarna utarbetas till detaljerade anvisningar i byggskedet för att undvika att entreprenören felhanterar föroreningarna. Vid påträffande av tidigare okända föroreningar ska en miljökontrollant närvara och tillsynsmyndighet Miljösamverkan Östra Skaraborg kontaktas omgående.

Det ska finnas beredskap för att hantera förorenade massor, vilka kan användas för återfyllning av schakter om de inte överstiger områdesspecifika riktvärden. Överskottsmassor ska transporteras till godkänd mottagningsanläggning av transportörer med erforderliga tillstånd. Efter avslutat arbete ska en redovisning av genomförande och utförd kontroll skickas till tillsynsmyndigheten. Om föroreningar påträffas ska redovisningen även omfatta hantering och omhändertagande av förorenade massor (klassificering av massor, mängder, transportör, mottagningsanläggning och mottagningskvitton) samt eventuella avvikelser. Samtliga redovisningar skickas till tillsynsmyndigheten Miljösamverkan Östra Skaraborg.

*Trafikverkets svar: Trafikverket har översänt markmiljörapporten till länsstyrelsen. Trafikverket vill även förtydliga att det kommer genomföras en riskbedömning i det fortsatta arbetet med förfrågningsunderlag och upphandling av entreprenör. Trafikverket tackar vidare för informationen gällande masshantering i det fortsatta arbetet, Trafikverket kommer att hantera frågan i arbetet med förfrågningsunderlaget och masshanteringsanalysen.*

## Buller

Länsstyrelsen är, utifrån aktuellt underlag, tveksamma till Trafikverkets inriktning att inte erbjuda bullerskyddsåtgärder för fastigheten Västtrop 7:17 trots att riktvärdena för buller överskrids.

Länsstyrelsen bedömer att Trafikverket behöver förtydliga inriktningens konsekvenser så att frågan kan avvägas på ett relevant sätt utifrån rimlighetsprincipen enligt 2 kap. 7 § MB.

För att avväga frågan bedömer länsstyrelsen att Trafikverket behöver redovisa vilka skyddsåtgärder som kan vara aktuella för att skydda bostaden samt dess översiktliga kostnadsberäkningar. Vidare behöver konsekvenserna, av att inte

skydda bostadshuset med skyddsåtgärder, förtydligas. Bland annat hur uteblivna åtgärder påverkar möjligheten att i framtiden nyttja bostadsfastigheten.

*Trafikverkets svar: Trafikverket gör bedömningen att en bullerskärm längs med anläggningen inte är samhällsekonomiskt försvarbart då den endast skulle skydda en fastighet. När enstaka fastigheter berörs av bullernivåer över gällande riktvärden åtgärdas detta normalt med fastighetsnära åtgärder, såsom fönsterbyte eller skyddad uteplats. Då berörd bostad inte är i beboligt skick och saknar normal standard på fasad erbjuds inga fastighetsnära åtgärder. Trafikverket har förtydligat i plan- och miljöbeskrivningen varför det inte är samhällsekonomiskt försvarbart att vidta spårnära bullerreducerande åtgärder för att motverka bullerstörning på berörd fastighet.*

### Vattenverksamheter

Länsstyrelsen saknar kartbild där planerade vattenverksamheter presenteras för att få en överblick över vart åtgärder ska genomföras. Detta gäller samtliga vattenverksamheter, även de som Trafikverket bedömt kan hanteras med undantagsregeln.

Trafikverket planerar grundvattenavsänkningen på två olika ställen, dels vid ett dike, dels vid järnvägsbron.

Avseende järnvägsbron saknar länsstyrelsen underlag på vilket Trafikverket gjort sin bedömning kopplat till att 11 kap. 12 § miljöbalken är tillämplig. Trafikverket behöver tydligare definiera det område som kan bli påverkat av grundvattenavsänkningen och redovisa att det inte finns några enskilda eller allmänna intressen inom området som kan ta skada av den planerade grundvattenavsänkningen. Till det behöver redovisas metod för framtagande av påverkansområde. Åtgärder ska till exempel genomföras i direkt anslutning till befintlig järnväg.

Trafikverket behöver förtydliga om den planerade grundvattenavsänkningen enbart är tillfällig eller om någon avsänkning kommer vara permanent samt definiera hur stor den i så fall är. I nuvarande underlag finns beskrivet att: "*Avsänkningen kommer vara störst i byggskedet och avta och stabilisera sig i driftskedet*". Innebär det att stabilisering kommer att ske vid ursprungliga nivåer eller kommer någon avsänkning kvarstå?

Länsstyrelsen önskar förtydligande kring hur anläggande av bron ska gå till då det i underlaget beskrivs att passagen under järnvägen är svårframkomlig och har dålig dränering. Kommer någon lägre dränering att läggas vid bron och i området? Trafikverket behöver i så fall göra en bedömning kopplat till om åtgärden kan utgöra markavvattning. Att varaktigt avvattna mark för att öka en fastighets lämplighet för ett visst ändamål är markavvattning och vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Det råder ett generellt förbud mot markavvattning i Västra

Götaland och dispens och tillstånd behöver därför sökas om markavvattning behöver utföras.

Vid avsänkning för anläggande av bro kommer området att länshållas under cirka 6 månader enligt inlämnat underlag. Länsstyrelsen undrar hur länsvatten ska tas om hand samt vart det ska släppas. Runt om järnvägsplanen finns skyddsvärda vattenförekomster och det har i underlaget påträffats föroreningar i grundvattnet vid järnvägsbron. Till det är jordarterna genomsläppliga och grundvattenytan bedöms som hög i dagsläget. Om det rör sig om större mängder vatten kan kringliggande vattenområden och natur påverkas negativt vid utsläpp. I nu inlämnat underlag skrivs: "*Länsvatten ska hanteras på sådant sätt att föroreningar inte sprids till omgivningen*". Det ges ingen beskrivning eller vägledning kring hur länsvatten ska hanteras och länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver komplettera underlaget kring frågan.

Avseende diket saknar länsstyrelsen underlag på vilket Trafikverket gjort sin bedömning kopplat till att 11 kap. 12 § miljöbalken är tillämplig. Trafikverket behöver tydligare definiera det område som kan bli påverkat av grundvattenavsänkningen och redovisa att det inte finns några enskilda eller allmänna intressen inom området som kan ta skada av den planerade grundvattenavsänkningen. Till det behöver redovisas metod för framtagande av påverkansområde. Åtgärder ska till exempel genomföras i direkt anslutning till en befintlig järnväg.

Länsstyrelsen önskar förtydligande kring hur arbete med det dike som kommer innebära grundvattenavsänkning ska gå till. Avvattnas marken för att kunna anlägga järnvägen? Trafikverket behöver i så fall göra en bedömning kopplat till om åtgärden kan utgöra markavvattning. Att varaktigt avvattna mark för att öka en fastighets lämplighet för ett visst ändamål är markavvattning och vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

Planerade åtgärder kommer att genomföras i närheten av flera skyddsvärda ytvattenförekomster samt grundvattenförekomst. Länsstyrelsen önskar förtydligande kring om något av de tillfälliga markanspråken i bilagda plankartor innebär att massor eller uppställning av maskiner kommer att ske så att avrinning eller läckage kan leda till förorening av vattenförekomsterna. Kommer tankning och uppställning av fordon att ske på hänvisade platser för att minimera risk för spridning vid läckage?

Länsstyrelsen önskar en tydligare redovisning av hur avvattning av förbigångsspåret ska ske, vart det ska ledas samt om några föroreningar förväntas i dagvattnet. Ledas det till ytvattenförekomst eller biflöde till ytvattenförekomst? Kan det vid olycka ledas mot grundvattenförekomst?

Bedömningen görs att ingen påverkan kommer att ske på markavvattningsföretagen trots att åtgärder planeras inom dem. Trafikverket bör ändå säkerställa att de informeras om planerade åtgärder.

*Trafikverkets svar: Trafikverket har kompletterat plan- och miljöbeskrivningen med en kortare bedömning av risk för skada på enskilda och/eller allmänna intressen. Frågorna gällande grundvattensänkningarna och dess konsekvenser är relevanta för miljöprövningsarbetet och kommer hanteras där.*

*Befintlig avvattning har varit igensatt på grund av uteblivit underhåll. Åtgärder kommer att vidtas för att återställa befintlig avvattning vid broläget. Åtgärden utgör därför ingen markavvattning.*

*Länshållning av vatten kommer att hanteras i enlighet med gällande regler. De påträffade föroreningarna som åsytas är uppmätta i grundvattenrör i skogen och inte vid järnvägsanläggningen.*

*En liten och mycket lokal avsänkning sker vid ett dike vid förbigångsspårets västra ände. Avsänkningen riskerar inte påverka allmänna eller enskilda intressen.*

*Trafikverket genomförde samråd med länsstyrelsen angående vattenverksamheter den 10 december 2025. Vid mötet redovisades Trafikverkets bedömning kring att åtgärderna enligt järnvägsplanen inte är att se som markavvattning.*

## Naturmiljö

Unionsförteckningen över invasiva främmande arter som omfattas av särskilda bestämmelser enligt EU-förordning nr (1143/2014) uppdaterades den 7 augusti 2025. Bland annat uppfördes då parkslide på listan. Arten förekommer inom utredningsområdet. Trafikverket bör klargöra om artförekomsten kan komma att påverkas av de arbeten som ska ske inom ramen för vägplanen.

Trafikverket behöver säkerställa att spridning av invasiva arter inte sker genom masshantering.

*Trafikverkets svar: Trafikverket kommer tillse att information om var invasiva arter förekommer kommer entreprenören tillhanda. Trafikverket har även justerat utbredningen av yta för arbetsväg (T4) på kartblad 002 för att undvika intrång i identifierat område med parkslide.*

## Kulturmiljö

Arkeologisk utredning har utförts under 2024 för de östliga delarna av järnvägsplanen vilket redovisas i Plan- och miljöbeskrivningen.

Ny serviceväg samt den västra mellanblockskiosken, se plankarta 008 samt illustrationskarta 105, ligger i närheten av fornlämning L1962:5801 (stensättning).

Åtgärder som utförs kan ligga inom lagskyddat fornlämningsområde. Av samrådshandlingen bör framgå hur man avser att tillse att fornlämningen eller dess fornlämningsområde inte påverkas av åtgärderna.

Samråd enligt kulturmiljölagen bör hållas för åtgärder, byggnation av serviceväg samt tillfällig nyttjanderätt av väg. Tillstånd enligt kulturmiljölagen kommer eventuellt att krävas för passage förbi L1962:5801 (stensättning).

*Trafikverkets svar: Trafikverket har genomfört samråd med länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen för åtgärder, byggnation av serviceväg samt tillfällig nyttjanderätt av väg som kan påverka kulturmiljöer.*

### **3.2.2 Samråd med Falköpings kommun**

Falköpings kommun bedömer att det finns aspekter i planhandlingarna som behöver förtydligas. Beskrivningen redovisar att antalet godståg bedöms minska i framtiden samtidigt som de förväntas kunna bli längre. Redovisningen angående buller beaktar inte längre tåg tillräckligt. Handlingarnas redovisning av bullerpåverkan i Floby under byggnationen behöver förtydligas och åtgärder beskrivas utöver informationsinsatser. Åtgärd angående hantering av invasiva arter, förorenade massor och länsvatten behöver förtydligas för möjlighet till bedömning av påverkan. Beskrivningen av eventuell påverkan på reservvattentäkten och vattenskyddsområdet behöver kompletteras med beskrivning av ifall sänkningen av grundvattnet som projektet innebär kan innebära negativ påverkan.

*Trafikverkets svar: Att godstågen förutsätts bli längre i framtiden är en förutsättning som ingått i bullerberäkningarna och angivna framtida ljudnivåer tar hänsyn till framtida trafikmängd och tåglängder. Godstågens längd påverkar dock inte de maximala ljudnivåerna som normalt är dimensionerande för behov av bullerskyddsåtgärder. Trafikverket har förtydligat plan- och miljöbeskrivningen med resonemang om hur längre godståg påverkar bullernivåerna. Vidare vill Trafikverket informera om att krav ställs på entreprenören avseende ljudnivåer från byggtrafik och byggarbeten, även detta har förtydligats i plan- och miljöbeskrivningen.*

*För frågor gällande invasiva arter, förorenade massor, länsvatten och dricksvattentäkt hänvisar Trafikverket till svar till länsstyrelsen ovan.*

*Trafikverkets bedömning är att det inte föreligger någon risk att grundvattenpåverkan blir så stor att reservvattentäkten påverkas då den ligger på ett i sammanhanget stort avstånd från de arbeten där grundvattensänkning sker.*

### **3.2.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda**

Enskilda samråd har skett med berörda markägare och föreningar under våren och sommaren 2025. Frågor som diskuterats var främst intrång på den egna fastigheten, alternativa placeringar och utformningar av anläggningen samt påverkan under byggtiden.

#### **Samrådsmöte med berörda på orten**

Trafikverket genomförde den 20 oktober 2025 ett samrådsmöte med berörda där Trafikverket informerade om planförslaget. Under mötet gavs de närvarande möjlighet att ställa frågor till Trafikverket. Nedan sammanställs de frågor med tillhörande svar som togs upp på mötet.

Fråga: Den tillfälliga vägen för omledningstrafik, var den ska gå? Grönytan är en marknadsplats.

*Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen och kommer i det fortsatta arbetet föra dialog med Falköpings kommun som är fastighetsägare samt den entreprenör som handlas upp för att anpassa användandet av omledningsvägen till eventuella intilliggande aktiviteter.*

Fråga: Synpunkt lyftes under mötet gällande att många andra vägar i området redan har höga trafiksäkerhetsrisker och att dessa nu kommer öka ytterligare på grund av tillkommande byggtrafik.

*Trafikverkets svar: Trafikverket kommer att göra riskanalyser inför och under byggskedet för att se över hur trafiken påverkar säkerheten och utifrån de slutsatser som dras vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa en god trafiksäkerhet.*

Fråga: Hur mycket material kommer behövas? Bättre att köra in mycket på en gång och inte lite i taget, så att det inte stör under en längre tid.

*Trafikverkets svar: Trafikverket påpekar att det kommer bli mycket material att köra ut och in under arbetets gång men det blir inte intensivt varje dag då Trafikverket har räknat på en produktionstid på cirka 1,5 år. Takten på anläggningsarbetet styrs av flera parametrar, däribland tillgängliga tider i spår och krav på att efterleva riktvärden för buller och vibrationer.*

Fråga: Fråga ställdes om det kommer bli belysning i tunneln under järnvägen?

*Trafikverkets svar: Det kommer inte bli någon tillkommande belysning utan det kommer vara som idag. Det kommer däremot att vara ett mellanrum mellan den nya och gamla bron för att få in ljus. Servicespåret ligger inte på bron, utan endast nya förbigångsspåret.*

Fråga: Är några dagar bestämda redan nu för när järnvägen kommer att vara avstängda?

*Trafikverkets svar: I nuläget har Trafikverket endast lämnat in förslag på tider i spår vilket måste göras två år i förväg, men tiderna för när järnvägen stängs av är ännu inte fastställda.*

Fråga: Blir det mycket buller eller vibrationer från när tågen bromsar och startar?

*Trafikverkets svar: Nej, det som bullrar mest är när godståg kör förbi i hög hastighet. När förbigångsspåret är färdigställt, blir det inte mer vibrationer än idag, däremot kan det under produktion bli mer vibrationer från byggtrafiken. Trafikverket kommer göra riskbedömningar med eventuella åtgärder om det bedöms behövas.*

Fråga: Det befintliga förbigångsspår som inte verkar vara så upptaget idag, räcker det inte med det spåret?

*Trafikverkets svar: Befintligt förbigångsspår är för kort för de godstågen som trafikerar Västra stambanan idag. Det är beräknat att cirka 15 tåg per dygn kommer använda det nya förbigångsspåret. Det räcker inte heller med att förlänga det befintliga förbigångsspåret, då det behövs förbigångsspår på båda sidor, både på uppspår och nedspår.*

Oro uttrycks över att tågtrafiken genom Floby kommer öka.

*Trafikverkets svar: Trafikverket framför att förbigångsspåret inte kommer medföra ökad trafik. Däremot minskar sårbarheten i järnvägsnätet och robustheten ökar.*

Fråga: Kommer det bli fler möten för dem som bor i närheten?

*Trafikverkets svar: Nej, Trafikverket har inte planerat för det. Allmänheten är dock välkommen att kontakta projektet om man vill ha mer information.*

Fråga: Är ni (Trafikverket) överens med alla markägare?

*Trafikverkets svar: Nej, inte än. Det pågår fortsatt dialog under samrådstiden. Om Trafikverket och berörd markägare inte blir överens nu, så kan man komma överens senare. Om Trafikverket och berörd markägare ändå inte blir överens, kommer järnvägsplanen fastställas ändå. Däremot är det alltid möjligt att överklaga.*

Fråga: Hur många markägare berörs?

*Trafikverkets svar: Runt 10 markägare berörs.*

Fråga: Hur kommer det se ut runt dagarna för bingo som anordnas vid idrottsplatsen?

*Trafikverkets svar: Trafikverket kommer att ställa krav på entreprenören vilka tider de inte får störa bingon eller annan verksamhet vid idrottsplatsen.*

Synpunkt uppkom gällande Ekvallen och att vägarna behöver förstärkas.

*Trafikverkets svar: Trafikverket kommer att se över befintliga vägar och vid behov förstärka dessa så att vägarna ska klara tillkommande byggtrafik.*

Fråga: Vad kostar projektet?

*Trafikverkets svar: Drygt 200 miljoner kronor.*

Mötesplats Floby visade ett bildspel.

Frågor gällande framför allt trafiksäkerhet lyftes bland annat för skolväg för barnen.

Mötesplats Floby har kontaktat Trafikverket flera gånger, och visade ett bildspel vid samrådsmötet.

*Trafikverkets svar: Trafikverket poängterar att det är viktiga synpunkter för produktionen att beakta. Frågorna som lyfts kommer tas med i riskhanteringen med kommande entreprenör.*

Fråga: Varför kan man inte transportera material via järnvägen?

*Trafikverket svar: En del material kommer att gå via järnvägen, till exempel makadam. Jordmassor går däremot inte att transportera via järnvägen.*

Deltagare påpekar att Gullåkravägen är en gemensamhetsanläggning där Trafikverket är delägare.

*Trafikverkets svar: Trafikverket noterar informationen.*

### **Påverkan på enskilda fastigheter**

En markägare har inkommit med en synpunkt om att vägservitut till den västra mellanblockkiosken bör smalnas av samt att befintliga skogsvägar som berörs av byggtrafik iordningsställs. Vidare framfördes önskemål om att stängsel sätts upp utmed järnvägen från järnvägsbron vid Lidan till vägbron i Väla för att undvika påkörning av vilt och jakthundar.

*Trafikverkets svar: Servitut för servicevägen har smalnats av och innefattar endast den projekterade servicevägen, plankarta 008 har uppdaterats med justerat markanspråk för servitut.*

*Trafikverket vill vidare informera om att stängsling inte ingår i detta projekt. Stängsling sker normalt där det rör sig mycket människor och där det finns en förhöjd risk för att personer kan bli påkörda. Trafikverket har ett nationellt projekt för stängsling som hanterar stängsling utmed prioriterade stråk. För mer information se länk <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-vid-jarnvag/stangsel-langs-jarnvagen/>*

I ett yttrande föreslås att färdigställandet av spåret tidigareläggs så att spåret kan trafikeras hösten år 2029. Skälet är att Västra stambanan är mycket hårt belastad redan nu och att tre delprojekt i Göteborg kommer att öka trycket på stambanan även uppe i Floby. Även hamnen i Göteborg kommer att byggas ut för att ta större containerfartyg.

*Trafikverkets svar: Trafikverket arbetar så effektivt som möjligt men behöver samtidigt uppfylla krav på de lagstadgade processer och arbetsmiljö som finns*

*ställda. Utöver detta så måste även projektet beakta de tider i spår som finns att förhålla sig till, vilka Trafikverket samordnar internt. Dessa har en direkt påverkan på tidplanen och framdriften i projektet och medför att den redan satta tidplanen måste beaktas.*

En markägare har yttrat sig om att väg 2663 (Storgatan) från väg 47 genom Ullene till Floby, behöver breddas och rustas upp ordentligt innan byggtrafiken börjar. Markägare menar att det är bättre att få det gjort än att låta trafiken dirigeras på omvägar.

*Trafikverkets svar: Upprustning av det statliga vägnätet hanteras inte inom ramen för detta projekt. Brister i vägnätet spelas med fördel in till Trafikverkets tjänst för kundfrågor som finns på Trafikverkets hemsida.*

En markägare har yttrat sig och är negativ till att det byggs på dennes mark. Markägaren vill att Trafikverket flyttar lokalisering för spåret längre västerut. Om inte det går vill markägaren bli kompenserad med likvärdig mark. Markägaren godtar inte Trafikverkets erbjudande om att förvärva marken för marknadsvärdet plus 25 procent. Slutligen vill Markägaren att Trafikverket tillser att det finns en uttagsväg för virket då befintlig uttagsväg påverkas av förbigångsspåret.

*Trafikverkets svar: Lokaliseringen av förbigångsspåret är beroende av en rad faktorer, bland annat krav på rakspår, avstånd mellan befintliga signaler och stationer samt kapacitetskrav utifrån avstånd mellan befintliga förbigångsspår. Det har även skett en avvägning mot påverkan på allmänna och enskilda intressen, exempelvis naturvärden, boendemiljö och anläggningskostnad. Spårets lokalisering har sedan tidigare utretts i en åtgärdsvalsstudie och föreslagen placering bedöms därmed vara den bästa utifrån gällande förutsättningar. Angående ersättning av mark och skog så ersätter Trafikverket marknadsvärdeminskningen på fastigheten utifrån bland annat skogsnormen. Trafikverket ersätter för den mark som tas i anspråk och den skog som tas ner. Därtill räknas till exempel virkesvärde, förtida avverkning, storm och torkskador. Expropriationstillägg om 25 procent betalas ut enligt expropriationslagens bestämmelser. Mer information om hur Trafikverket ersätter för intrång finns Trafikverkets hemsida under ”Markåtkomst för utbyggnad av vägar och järnvägar”. Trafikverket har ingen markreserv att byta mark med. Trafikverket vill ha en fortsatt dialog för att tillsammans hitta en lösning gällande uttagsväg för virke som blir så bra som möjligt till en rimlig kostnad. Dialogen angående detta förs med markförhandlaren i projektet som kommer ta kontakt med berörda markägare när det blir aktuellt.*

### **Samråd med berörda ledningsägare**

Samråd har skett med följande ledningsägare.

- Falbygdens Energi Nät AB (FENAB)
- Skanova
- Fiber Norre Vikelse
- Solör Bioenergi Falköping AB
- Global Connect
- Falköping kommun

Löpande avstämningsmöten har skett med Skanova och enskilda möten har hållits med de övriga ledningsägarna.

En av de främsta frågorna har varit att hitta tekniska lösningar för att lösa en konflikt mellan Skanovas ledning och Trafikverkets arbete med förbifartsspåret. Utöver detta har Trafikverket tillsammans med alla ledningsägare gått igenom Trafikverkets ledningsarbete och tidplan för projektet. Även möjliga ledningsomläggningar har diskuterats för att minimera störningar och säkerställa en smidig integration med den övriga infrastrukturen.

### **3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer**

#### **Miljösamverkan östra Skaraborg**

Miljönämnden i Skaraborg avstår från att yttra sig. Däremot vill man, på grund av att det upptäckts föroreningar, ta del av PM Markmiljöundersökning.

*Trafikverkets svar: Trafikverket noterar att Miljösamverkan östra Skaraborg avstår från att yttra sig. PM Markmiljöundersökning har översänts till Miljösamverkan östra Skaraborg.*

#### **Näringslivet Floby**

Näringslivet Floby har framfört en oro för hur förbigångsspår Floby kommer påverka trafiksäkerheten på grund av ökad tung trafik i och runt samhället under byggtiden. De undrar även hur Trafikverket och projektet arbetar med denna fråga?

*Trafikverkets svar: Trafikverket har i planförslaget lagt till förslag på arbetsväg med syfte att separera byggtrafik och allmän trafik vid Gullåkravägen i möjligaste mån för att öka trafiksäkerheten. Trafikverket kommer även att arbeta vidare med frågan i den kommande planeringen av byggskedet som sker tillsammans med entreprenören. Vanliga åtgärder som brukar vidtas är till exempel flaggvakter, signalreglering och tillfälliga hastighetssänkningar. Detta hanteras i den fortsatta planeringen och tillsammans med entreprenör utmed stråk där byggtrafik går. Åtgärder på det allmänna vägnätet regleras inte i järnvägsplan. För övriga trafikhöjande åtgärder i Floby har den yttrande betts kontakta Trafikverkets kundservice.*

## **Västergårdens samfällighetsförening**

Den skogsbilväg som samfälligheten äger och förvaltar är till för skogsbrukets behov, och den tunga trafiken är begränsad till enstaka transporter vid få tillfällen, vägen är inte dimensionerad för den intensiva tunga trafik som kommer att uppstå i samband med bygget av spåret, förstärkningar bör därför göras innan transporterna av material påbörjas.

På samrådsmötet den 20/10 uppfattade vi det som att en syn kommer att göras av vägen innan projektstart, och att representanter för samfälligheten kommer att få möjlighet att vara med vid tillfället, vi förutsätter att så blir fallet.

Vi förutsätter också att samfällighetens medlemmar kommer att ha full tillgänglighet till vägen under hela byggperioden och att eventuella skador på vägen blir återställda när projektet avslutats.

*Trafikverkets svar: Inför starten av byggskedet kommer Trafikverket att göra en besiktning av vägens skick och göra nödvändiga förstärkningar innan arbetet påbörjas. Samfällighetsföreningen kommer att kallas för att delta vid besiktningen. Vägen ska återlämnas i samma eller bättre skick efter avslutat byggskede.*

*Arbetet med att bygga förbigångsspåret kommer medföra periodvisa inskränkningar i framkomligheten längs med vägen och därmed även tillfälliga avstängningar. Information om detta kommer delges berörda innan arbetet inleds och det kommer även skyltas under själva byggtiden. Trafikverket vill även poängtera att man kommer uppfylla de ställda arbetsmiljökrav och beakta de risker som finns för tredje man under arbetets gång.*



Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4.

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

**[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)**