

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Byarum–Tenhult, ny järnväg

Jönköpings och Vaggeryds kommuner, Jönköpings län

Järnvägsplan, 2023-05-23

Ärendenummer: TRV 2021/61190



Trafikverket

Postadress: Bataljonsgatan 8, Jönköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Byarum–Tenhult, ny järnväg, Samrådsredogörelse

Författare: WSP

Uppdragsansvarig: Björn F Wünsche, WSP

Projektledare: Carina Junefelt, Trafikverket

Dokumentdatum: 2023-05-23

Ärendenummer: TRV 2022/21149

Uppdragsnummer: 166110

Version: 2.0

Kontaktperson: Carina Junefelt, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Samrådsrets	6
2.1	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
2.2	Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ	6
3	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	8
3.1	Inbjudan till samråd	8
3.2	Samråd med berörd länsstyrelse	9
3.3	Samråd med berörda kommuner	9
3.3.1	Jönköpings kommun	9
3.3.2	Vaggeryds kommun	10
3.4	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	11
3.5	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	12
3.5.1	Försvarsmakten	12
3.5.2	Jönköpings Radioflygklubb	12
3.5.3	Lantbrukarnas riksförbund (LRF)	13
3.5.4	PGF Terminal AB	13
3.5.5	Statens geotekniska institut (SGI)	14
3.5.6	Sveriges geologiska undersökning (SGU)	14
3.5.7	Skogsstyrelsen	14
3.5.8	Tenhults LRF-avdelning	14
4	Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ	16
4.1	Inbjudan till samråd	16
4.2	Samråd med berörd länsstyrelse	17
4.3	Samråd med berörda kommuner	17
4.3.1	Jönköpings och Vaggeryds kommun	17
4.4	Samråd med övriga berörda myndigheter, föreningar och organisationer	18
4.4.1	E.ON	18
4.4.2	Försvarsmakten	18
4.4.3	Jordbruksverket	18
4.4.4	Jönköpings läns museum	19
4.4.5	Lantbrukarnas riksförbund	19
4.4.6	MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	20
4.4.7	Region Jönköpings län	20
4.4.8	Rogberga Hembygdsförening	20
4.4.9	Räddningstjänsten, Jönköpings kommun	21
4.4.10	Skogsstyrelsen	21
4.4.11	SMHI	21
4.4.12	Statens Geotekniska Institut	22

4.4.13	Svenska kraftnät	22
4.4.14	Sveriges Geologiska Undersökning	23
4.4.15	Vaggeryds Naturskyddsförening	23
4.4.16	Ingaryds Vänner	23
4.4.17	Ingaryds Natur	24
4.4.18	Tenhults skyttegille	24
4.4.19	Jönköpings radioflygarklubb	24
4.4.20	Tenhults jaktvårdsförening.....	25
4.4.21	Skogforsk.....	25
4.5	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	25
4.5.1	Generella synpunkter som förespråkar projektet.....	25
4.5.2	Synpunkter som är kritiska till projektet och motsätter sig projektets syfte ...	26
4.5.3	Avfallsanläggning i Hult	27
4.5.4	Buller och vibrationer	27
4.5.5	Friluftsliv, rekreation och jakt	27
4.5.6	Förordande av delsträckor.....	28
4.5.7	Godstrafik och industri	29
4.5.8	Jord- och skogsbruk	30
4.5.9	Kommunikation	30
4.5.10	Konungsö.....	31
4.5.11	Landskap och kulturmiljö	31
4.5.12	Markinlösen och fastighet.....	31
4.5.13	Natur- och miljöpåverkan.....	32
4.5.14	Torvbrytning	33
4.5.15	Tillgång till den nya järnvägen	33
4.5.16	Säkerhet.....	34
4.5.17	Utanför projektet	34
5	Underlag	35

Bilaga 1 Förteckning samrådskrets

Bilaga 2 Genomförda samrådsmöten

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse avser järnvägsplan för projekt Byarum–Tenhult, ny järnväg. I dokumentet beskrivs genomförda samråd, samrådsmöten som har hållits sedan projektets start samt inkomna yttranden.

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

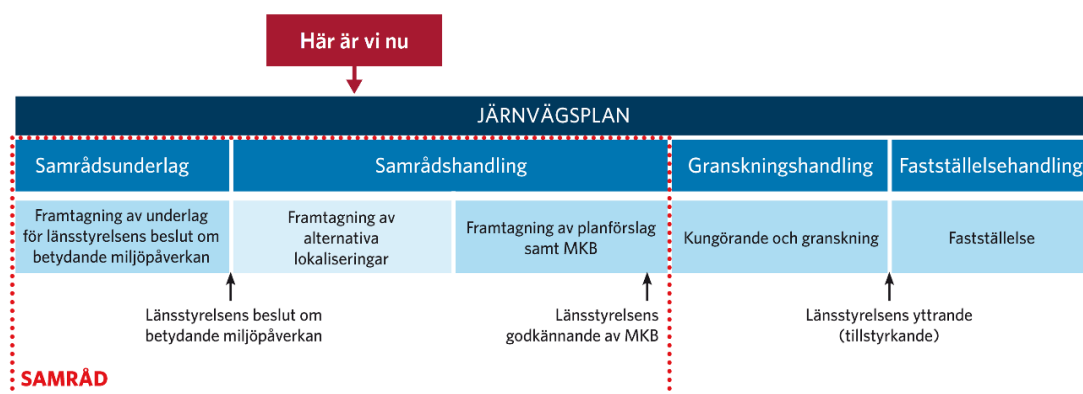
Inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2022/211 49.

Samråd är en fortlöpande process som pågår i flera steg och på olika sätt under hela planlägningsprocessen fram till granskningen av järnvägsplanen. Under arbetet med lokaliseringsutredningen har ett antal möten med berörda genomförts samt två större allmänna samrådstillfällen hållits. Vid allmänna samrådstillfällen har en bredare krets av berörda och allmänhet beretts möjlighet att lämna synpunkter.

Ett första allmänt samrådstillfälle inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan hölls i mars 2022. Det andra allmänna samrådstillfället genomfördes under januari/februari 2023. Syftet med samrådstillfället var att få in synpunkter inför val av lokalisering.

De synpunkter som kommit in under arbetet med lokaliseringsutredningen visar på ett stort engagemang och intresse för projektet. Synpunkterna berör många aspekter, har stor bredd och kommer att utgöra ett värdefullt underlag inför valet av lokalisering.

Samrådshandlingen – val av lokalisering tillsammans med denna samrådsredogörelse utgör underlag för beslut om val av lokalisering. När ställningstagande har tagits om val av korridor fortsätter planprocessen med järnvägsplan inom korridoren. Samråd pågår fortlöpande under hela planprocessen fram till kungörande för granskning.



Figur 1 Planlägningsprocessen för en järnvägsplan med olika alternativ och där en MKB tas fram

2 Samrådsrets

2.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Projektets samrådsrets vid samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har utgjorts av berörd länsstyrelse, berörda kommuner, region och regional kollektivtrafikmyndighet samt organisationer och allmänhet som kan antas bli berörda genom det geografiska utredningsområdet som projektet berör (se sändlista, bilaga 1).

Enskilda som särskilt berörs kunde inte definieras i detta skede eftersom utredningsområdet omfattade ett stort område.

Tabell 1 Sändlista samråd – samrådsunderlag

Kategori	Adressat
Kommun	Jönköpings kommun
	Vaggeryds kommun
Myndighet	Försvarsmakten
	Fortifikationsverket
	Jordbruksverket
	Länsstyrelsen
	Skogsstyrelsen
	Statens Geotekniska Institut
	Sveriges Geotekniska Undersökningar
Regional kollektivtrafikmyndighet	Jönköpings Länstrafik
Region	Region Jönköpings län
Organisation	Naturskyddsföreningen
	Lantbrukarnas riksförbund

2.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ

Samrådsretsen vid framtagande av lokaliseringalternativ hade en bredare inriktning mot såväl berörda myndigheter, organisationer och kommuner samt allmänheten och enskilda inom de framtagna utredningskorridorerna som kan antas bli särskilt berörda.

Tabell 2 Sändlista samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ

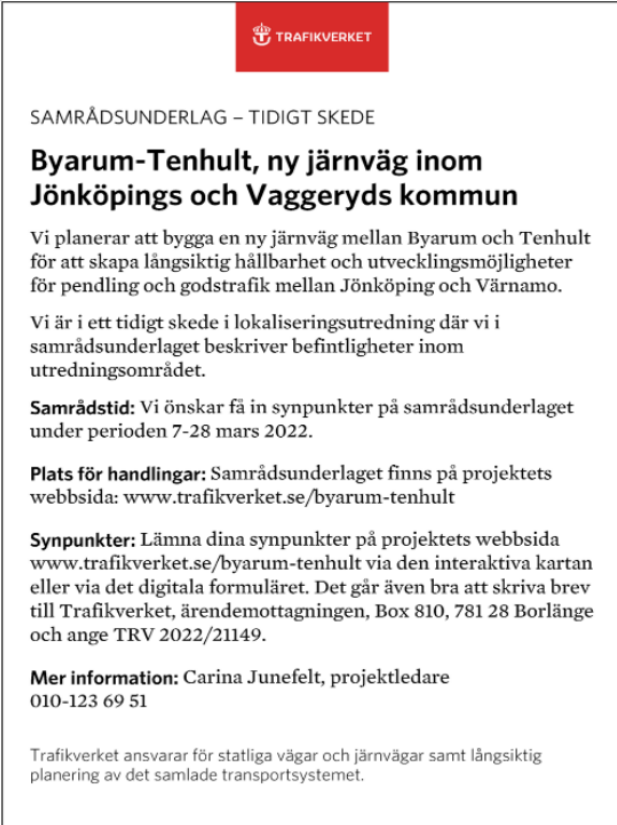
Kategori	Adressat
Elproduktionsbolag	E.ON
	Jönköping Energi
Ideella föreningar	Hembyggsförening i Jönköping
	Byarums Hembyggsförening
	Rogberga Hembyggsförening
	Tabergs Bergslags Hembyggsförening
	Vaggeryds Museiförening

Kategori	Adressat
	Jönköpings Naturskyddsföreningen
	Vaggeryds Naturskyddsföreningen
	Friluftsförbundet Jönköping
Kommun	Jönköpings kommun
	Vaggeryds kommun
Myndighet	Försvarsmakten
	Fortifikationsverket
	Jordbruksverket
	Länsstyrelsen
	Naturvårdsverket
	Skogsstyrelsen
	Statens Geotekniska Institut
	Sveriges Geologiska Undersökning
	Jönköpings Länsstrafik
	Region Jönköpings län
	MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
	SMHI
	Räddningstjänsten
	Riksantikvarieämbetet
Svenska kraftnät	
Organisation	Naturskyddsföreningen i Jönköping
	Lantbrukarnas riksförbund
	Tenhults Naturbruksgymnasium
	Svenska Jägareförbundet
	Jönköpings läns museum
Täktföretag	Aneby Torv AB
	Neova AB

3 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1 Inbjudan till samråd

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida, samt samrådsportal. Information om samrådet och samrådsportalen annonserades i Jönköpings Posten och Värnamo Nyheter den 5 mars 2022 och Post- och inrikes tidningar den 4 mars 2022, se Figur 2.



TRAFIKVERKET

SAMRÅDSUNDERLAG – TIDIGT SKEDE

Byarum-Tenhult, ny järnväg inom Jönköpings och Vaggeryds kommun

Vi planerar att bygga en ny järnväg mellan Byarum och Tenhult för att skapa långsiktig hållbarhet och utvecklingsmöjligheter för pendling och godstrafik mellan Jönköping och Värnamo.

Vi är i ett tidigt skede i lokaliseringsutredning där vi i samrådsunderlaget beskriver befintligheter inom utredningsområdet.

Samrådstermin: Vi önskar få in synpunkter på samrådsunderlaget under perioden 7-28 mars 2022.

Plats för handlingar: Samrådsunderlaget finns på projektets webbsida: www.trafikverket.se/byarum-tenhult

Synpunkter: Lämna dina synpunkter på projektets webbsida www.trafikverket.se/byarum-tenhult via den interaktiva kartan eller via det digitala formuläret. Det går även bra att skriva brev till Trafikverket, ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge och ange TRV 2022/21149.

Mer information: Carina Junefelt, projektledare
010-123 69 51

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt långsiktig planering av det samlade transportsystemet.

Figur 2 Inbjudan till samråd (samrådsunderlag)

Ett brev med information om samrådet skickades till kommuner, myndigheter och organisationer daterat 7 mars 2022 enligt sändlista (se bilaga 1).

Vissa synpunkter nedan hänvisar till olika sidor i samrådsunderlaget. Underlaget finns att läsa på [Trafikverket.se](http://www.trafikverket.se):

<https://www.trafikverket.se/byarum-tenhult>

3.2 Samråd med berörd länsstyrelse

Eftersom projektet antas medföra betydande miljöpåverkan ska samråd ske med utökad krets enligt miljöbalken.

Ett inledande samrådsmöte hölls med länsstyrelsen den 18 januari 2022. På mötet informerade Trafikverket om projektet och dess tidplan.

3.3 Samråd med berörda kommuner

3.3.1 Jönköpings kommun

Ett samrådsmöte hölls med Jönköpings kommun den 3 mars 2022. Kommunen informerade följande:

- En limnolog på kommunen föreslås kontaktas eftersom utredningsområdet inrymmer mycket vatten.
- Mötesspåret på Jönköpingsbanan behöver järnvägsplan, beställning planeras tas internt inom Trafikverket till hösten.
- Samrådstiden på tre veckor förutsätter endast svar från tjänsteperson och inga politiska beslut eller ställningstaganden.
- Samrådsunderlaget läggs inte upp på kommunens hemsida för detta skede, vidare diskussion sker under hösten.
- Tidplan för projektet justeras eventuellt efter hösten, då nationell plan är fastställd.

Skriftliga inkomna synpunkter Jönköpings kommun 2022-03-24

Kommunen har ett par synpunkter som bör beaktas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Granarpsjön hyser sannolikt sjöhjortron. En ökad närsaltsbelastning, eller annan störning på vattenkvaliteten där skulle kunna ha en negativ inverkan vilket bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Det kan eventuellt vara intressant att undersöka förekomsten av utter inom området för att fånga upp eventuella behov av faunapassager.

Kommunen påpekar att det kommunala utvecklingsbolaget som nämns i text på sidan 26 i samrådsunderlaget inte längre finns kvar. Dock finns ett samarbete mellan kommunerna i området för att hantera frågor som berör båda parterna. För Jönköpings kommuns del ansvarar Södra Munksjön Utvecklings AB (SMUAB) för utvecklingen av området. SMUAB äger viss mark inom området men även privata aktörer är markägare.

I den fortsatta processen är det viktigt med en fortsatt dialog kring järnvägens funktion för persontransporter och för den framtida godshanteringen till och från Torsvik. Här blir dialogen kring kapacitet, bytesmöjligheter, triangelspår och godsets möjliga framkomlighet viktigt att gemensamt diskutera.

Jönköpings kommun delar Trafikverkets uppfattning om att projektet antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket kommer göra en översiktlig inventering i de föreslagna korridorerna i nästkommande skede.

Trafikverket kommer att se över texterna på sida 26 som berör det kommunala utvecklingsbolaget och justera så att det stämmer.

Då vi är i ett tidigt skede i planlägningsprocessen vet vi inte i dagsläget hur järnvägen kommer påverka olika delar av utredningsområdet. Trafikverket noterar synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet. Att utreda faunapassager blir till exempel aktuellt när Trafikverket valt en korridor och spårlinje.

3.3.2 Vaggeryds kommun

Ett samrådsmöte hölls med Vaggeryds kommun den 10 mars 2022.

På mötet framkom det att kommunen önskar tillägg till gällande planer, detaljplan för Tokarp ska ut på samråd under hösten.

Kommunen informerar om att ny översiktsplan är på gång, denna har skickats ut för samråd under kvartal 2 2022. Kommunen tar med samma linje som i den förra översiktsplanen men lägger till utredningsområdet för att tydliggöra att det inte är en bestämd linje.

Kommunen påpekar att se över bullerpåverkan från den nya järnvägen är viktigt i den alternativskiljande processen.

Skriftliga inkomna synpunkter Vaggeryds kommun 2022-03-18

Kommunen har ett par synpunkter som bör beaktas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Kommunen pekar i sin nu gällande översiktsplan på en möjlig ny sträckning av järnvägen mellan Byarum-Tenhult. Kan väg 846:s sträckning i möjligaste mån följas från Byarum till väg 30 så ser kommunen det som positivt. Det är viktigt att även titta på en lösning för tillgängligheten för boenden i området runt Krängsberg och Krängshult till Byarum, Vaggeryd och E4.

Om järnvägen kommer att korsa riksväg 30 i närheten av Södra Stigamo ser kommunen en möjlighet till att samtidigt förbättra väganslutningen till riksväg 30.

På sidan 9 tas behoven av ett triangelspår upp. Det triangelspår som fanns med i Översiktsplan 2012 (antagen 2014) har tagits bort i förslag till ny översiktsplan som skickas för samråd kvartal 2 i år. Kommunen bedömer att det centrala läget inte är lämpligt för triangelspår.

På sidan 27 finns kommunens översiktsplan beskriven. Har Trafikverket även tagit hänsyn till kommunens vindbruksplan som pekar ut potentiella områden för vindkraft? I så fall bör det framgå av handlingarna.

På sidan 42 finns ett textstycke om Grön infrastruktur. Trafikverket hänvisar till länsstyrelsens åtgärdsprogram och underlag Grön handlingsplan. Har Trafikverket även tagit del av kommunens grönstrukturplan?

Trafikverkets bemötande:

Då vi är i ett tidigt skede i planlägningsprocessen vet vi inte i dagsläget hur järnvägen kommer påverka olika delar av utredningsområdet. Trafikverket noterar synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet. Att utreda vägsträckningar blir till exempel aktuellt när Trafikverket valt en korridor och spårlinje.

Gällande vindbruksplanen och grönstrukturplanen kommer detta ses över och eventuellt tas med i kommande arbete.

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

Utredningsområdet/Sträckning

En privatperson anser att utredningsområdets gräns i den sydöstra delen öster om Byarums samhälle bör flyttas öster ut. Detta för att undvika produktiv åker- och betesmark. Detta område bör ses som riksintresse.

En privatperson ställer frågan om det stämmer att Trafikverket tänkt dra järnvägen igenom bebyggt område och funderar på vad som då händer med de boende. Anser att det bör finnas bättre sträckning än genom Tenhults samhälle.

Det framgår från en privatperson att det vore bättre att välja gamla E4 än att gå genom åkermark, hästhagar och naturskyddade områden. Detta även då området Stigamo växer industriellt. Medborgaren anser att det går att använda befintlig järnväg mellan Hok och Malmbäck för att sedan gå vidare till Tenhult.

Ett flertal familjer meddelar att de inte vill ha en järnväg i närområdet runt Långsjön och att skogarna runt sjön används till promenader.

Ny järnvägssträckning

En privatperson menar att projektet förefaller oskäligt, inskränkande och att det inte uppfyller Trafikverkets ändamål. Personen menar att de uppskattade 12 minuterna intjänad tid på pendling skulle få företräde framför miljö- och naturvärden och landsbygden är orimligt. Personen anser även att pendlingsbehovet ersätts av digitala verktyg. Området anses komplext vilket ger ett tydligt svar på att eventuell nytta med sträckan inte kan överväga.

En person funderar på varför denne ska åka via Tenhult när det tidigare tog 25 minuter Byarum-Jönköping. Denne påpekar även att det skulle byggas 100 nya bostäder i Byarum.

Ifrågasättande angående närhet till station i Byarum och möjlighet för boende på orten att ta tåget till Jönköping eftersom samhället har expansionsplaner.

En person är tveksam till den fysiska möjligheten att ansluta till befintlig järnvägsbanan i Tenhults tätort på grund av fysiska och topografiska förhållanden. Personen vill se möjligheter ur ett större sammanhang och med ett lokalt samhällsperspektiv genom exempelvis industrispår till företag på Torsviks industriområde och Stigamo logistikpark.

Övrigt

En privatperson anser att Grenåsa bycentrum bör identifieras som ett känsligt kulturmiljöområde med hög känslighet. Personen påpekar också att förekomsten av rödlistade arter är större i Grenåsa än vad som framgår av samrådsunderlaget. En ny sökning i artportalen skulle ge en uppdaterad bild. Till exempel är fladdermöss störningskänsliga och skulle drabbas negativt av ny järnväg. Fladdermössen är skyddade av artskyddsförordningen.

En privatperson informerar att det finns två gångpassager från Tenhults tätort till Ingaryds naturreservat. Ett söder och ett norr om industriområdet. Det finns även passager vidare mot Lovsjön. Dessa anses viktiga för friluftslivet och bör bevaras.

Trafikverkets bemötande:

Fyrstegsprincipen har använts i genomförd åtgärdsvalsstudie och de olika stegen har beaktats innan Trafikverket kom fram till att nybyggnad är nödvändig på sträckan.

Då vi är i ett tidigt skede i planlägningsprocessen vet vi inte i dagsläget hur järnvägen kommer påverka olika delar av utredningsområdet. Trafikverket noterar synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet. Påverkan på åker- och jordbruksmark kommer till exempel att utredas i kommande skede.

3.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.5.1 Försvarmakten

Försvarmakten informerar att utredningsområdet är delvis föreslaget inom Försvarmaktens påverkansområde övrigt, vilket är av riksintresse för Totalförsvarets militära del. Försvarmakten bedömer att en dragning av järnväg genom Försvarmaktens påverkansområde övrigt riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresset samt att järnvägsdragning inom vissa delar av påverkansområdet skulle medföra påtaglig skada på riksintresset för totalförsvarets militära del.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkterna och dialog kommer fortsätta med Försvarmakten.

3.5.2 Jönköpings Radioflygklubb

Radioflygklubben påpekar att verksamheten är rekreation och friluftsverksamhet som bör tas med i kommande planläggning och konsekvensanalyser ifall en järnvägssträckning nära flygfältet blir aktuellt. Radioflygklubben informerar att de funnits på Granö sedan 2014 då klubben tvingades flytta från tidigare fält på grund av nya riksväg 31.

Klubben informerar att det finns regler som är delgivna Transportstyrelsen att inte flyga över personer, fordon och byggnader av säkerhetsskäl. Klubben har skickat med en karta över flygfältet och en radie på 500 meter.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkterna.

3.5.3 Lantbrukarnas riksförbund (LRF)

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) informerar att de kan förstå nödvändigheten av en ny järnvägssträckning för att höja kapaciteten, men anser att inte ett exakt minutmått för restiden ska vara styrande över andra intressen.

Bevara jordbruksmarken

LRF anser att det är viktigt att livsmedelsproducerande åker- och betesmark värnas när man väljer var olika exploateringsprojekt placeras. För att mildra effekterna av kommande intrång, där det är omöjligt att inte inkräkta på jordbruksmark, bör exploateringen kompenseras genom att ny åker- och betesmark tillskapas. Det vore även önskvärt att matjord återförs till berörda fastigheter.

Minimera intrånget

För att minimera intrånget är det viktigt att samlokalisera den nya dragningen med befintlig infrastruktur så långt som möjligt. Det är viktigt att planera överfarter så att marker inte blir avskurna.

Trafikverket bör ha en bra dialog med drabbade markägare innan beslut om sträckning. LRF vill poängtera att Trafikverket måste vara aktsamma om skogar/åkrar/diken och andra befintliga anläggningar såsom dräneringssystem som finns inom arbetsområdet.

Trafikverkets bemötande:

Då vi är i ett tidigt skede i planlägningsprocessen vet vi inte i dagsläget hur järnvägen kommer påverka olika delar av utredningsområdet. Trafikverket noterar synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet.

3.5.4 PGF Terminal AB

PGF Terminal AB (PGF) äger och driver Båramo kombiterminal, belägen mellan Vaggeryd och Skillingaryd, som är ett riksintresse som kommunikationsanläggning. PGF påpekar att Vaggeryds kommun erhållit stöd från Naturvårdsverket för att elektrifiera industristamspåret på Båramo logistikområde.

PGF ställer frågan om målsättningen med tidsvinsten verkligen kommer att komma under 50 minuter med persontåg mellan Jönköping och Värnamo att uppnås om ytterligare resandeutbyte skall ske vid eventuell driftsplats/hållställe vid Asecs i Jönköping och/eller resandeutbyte ska ske i Tenhult.

PGF ställer frågan om största tillåtna hastighet om 200 km/h är försvarbar samhällsekonomiskt vid jämförbarhet mot en största tillåtna hastighet om 160 km/h? Detta bör klarläggas. PGF informerar att bandelen 731, Jönköping godsbangård – Vaggeryd har trafikledningssystem H.

PGF informerar att i utredningsområdet finns ett flertal platser där historiskt bergsbruk har förekommit och hänsyn bör tas så att bergsbruk inte framgent försvåras. PGF föreslår att en anslutning mot nuvarande kommunalt industrispår vid Norra Stigamo skulle kunna vara billigare och bättre trots behov av viadukt över väg E4.

Trafikverkets bemötande:

Fyrstegsprincipen har använts i genomförd åtgärdsvalsstudie och de olika stegen har beaktats innan Trafikverket kom fram till att nybyggnad är nödvändig på sträckan.

Då vi är i ett tidigt skede i planlägningsprocessen vet vi inte i dagsläget hur järnvägen kommer påverka olika delar av utredningsområdet. Trafikverket noterar synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet.

3.5.5 Statens geotekniska institut (SGI)

SGI har inget att tillägga till handlingen, förutom att upplysa om ett antal kartor och utredningar som man länkar till i yttrandet.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkterna.

3.5.6 Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU informerar om en ny kartering av grundvattenmagasin och att detta kommer innebära att de grundvattenförekomster som finns i VISS kommer att ersättas.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkterna.

3.5.7 Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen vill påtala betydelsen av att man i möjligaste mån undviker beröring av naturskyddade områden och andra områden med höga natur- och kulturmiljövärden. Hänsyn bör tas till det rörliga friluftslivet, där skogen ofta har stor betydelse för upplevelsevärdena.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkterna.

3.5.8 Tenhults LRF-avdelning

LRF ställer sig frågande till hur person- och godsflöden beräknas förändras när det byggs både ny väg och järnväg på samma sträcka.

LRF anser att innan en ny järnväg planeras bör det skapas kapacitet på Jönköpingsbanan 711 som den nya järnvägen ska ansluta till.

LRF tvivlar på nyttan med järnvägen då Värnamo och Jönköping idag sammanlänkande med E4. Det tar inte mer än 50 minuter att förflytta sig sträckan med bil och endast lite längre med buss, dessa trafikslag kommer dessutom vara miljömässigt jämförbara med tåg.

Enligt samrådsunderlaget verkar det inte finnas något hinder för att hantera både befintlig och framtida godstrafik på bana 731. Således bör det vara rimligt att enligt Trafikverkets fyrstegsprincip optimera den järnväg som redan finns idag.

LRF påpekar att verksamheter med mjölk- och köttproduktion kommer att bli direkt berörda. Ny järnväg skulle innebära att produktionen blir olönsam och det skulle bli omöjligt att uppfylla det lagstadgade beteskravet för mjölkkor.

Utöver denna gård är hela Tenhultsdalen en känd jordbruksbygd. Detta nämns inte i samrådsunderlaget, vilket är en brist.

Enligt regeringens livsmedelsstrategi skall produktionen av livsmedel öka samt att sårbarheten i livsmedelskedjan ska minska. Den aktuella transportplanen går helt emot regeringens mål då den kraftigt minskar produktionen av livsmedel samt ökar sårbarheten genom ökad import av livsmedel.

Trafikverkets bemötande:


Fyrstegsprincipen har använts i genomförd åtgärdsvalsstudie och de olika stegen har beaktats innan Trafikverket kom fram till att nybyggnad är nödvändig på sträckan.

Då vi är i ett tidigt skede i planlägningsprocessen vet vi inte i dagsläget hur järnvägen kommer påverka olika delar av utredningsområdet. Trafikverket noterar synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet.

4 Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ

4.1 Inbjudan till samråd

Information om samrådstillfället samt samrådsportal på Trafikverkets hemsida annonserades i Jönköpings Posten, Värnamo Nyheter och post- och inrikes tidningar den 5 och 14 januari 2023, se Figur 3.



INBJUDAN TILL SAMRÅD – ALTERNATIVA LOKALISERINGAR

Byarum-Tenhult, ny järnväg inom Jönköpings och Vaggeryds kommun

Vi planerar att bygga en ny järnväg mellan Byarum och Tenhult för att skapa långsiktig hållbarhet och utvecklingsmöjligheter för pendling och godstrafik mellan Jönköping och Värnamo.

I nuläget är vi i ett senare skede i lokaliseringsutredningen och har tagit fram fyra olika korridorer inom utredningsområdet. Ett beslut av vald korridor väntas ske efter sommaren 2023.

Vi önskar få in dina synpunkter på samrådsmaterialet.

Samrådstid: Samrådstiden pågår mellan 16 jan - 15 feb 2023. Det kommer finnas möjlighet att komma på öppet hus vid två tillfällen.

Öppet hus: 17 januari i Byarums kyrka, kl. 15-20 och 19 januari i kyrkans hus i Tenhult, Myrstadavägen 19, kl. 15-20.

Plats för handlingar: Samrådsmaterial finns på projektets webbsida: www.trafikverket.se/byarum-tenhult

Synpunkter: Lämna dina synpunkter på projektets webbsida www.trafikverket.se/byarum-tenhult via den interaktiva kartan eller via formuläret. Det går även bra att skriva brev till Trafikverket, ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge och ange TRV 2022/21149

Mer information: Carina Junefelt, projektledare
Tel: 010-123 69 51

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt långsiktig planering av det samlade transportsystemet.

Figur 3 Inbjudan till samråd – alternativa lokaliseringar

Mellan 16 januari och 15 februari 2023 hölls ett samrådstillfälle för allmänheten. Det genomfördes även öppet hus (se nedan) där de föreslagna lokaliseringalternativen visades upp av Trafikverket. Allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda hade då chansen att träffa representanter från projektet, ställa frågor och ta del av information. Intresset var stort och det var många som kom och diskuterade förslagen.

- **Öppet hus 1:**
Tisdag 17 januari 2023
Plats: Byarums kyrka, Byarum
Tid: kl. 15–20
- **Öppet hus 2:**
Torsdag 19 januari 2023
Plats: Kyrkans hus, Tenhult
Tid: kl. 15–20

Under andra samrådstillfället inkom drygt 200 synpunkter. Några av de frågor och synpunkter som kom fram under samrådet var varför man inte rustar upp befintlig järnväg, hur man kompenseras för påverkan på sin fastighet, liksom frågor om hur man ska komma åt sin mark. Det uttrycktes även oro över säkerhetsrisker för människor och djur, vilken bullerpåverkan skulle bli och informerades om att det finns områden med höga natur- och kulturvärden inom korridorerna.

Det ställdes även frågor om varför det inte planeras för några stopp i Byarum, Stigamo eller Tenhult, därmed kan inte de som påverkas av järnvägen själva få ta del av den nya järnvägstrafiken.

Ett brev med information om samrådet skickades till kommuner, myndigheter och organisationer daterat 21 februari 2023 enligt sändlista, se bilaga 1. Önskat sista svarsdatum var 14 mars 2023.

4.2 Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöten angående val av lokaliseringsalternativ hölls med länsstyrelsen den 7 november 2022 och 13 april 2023. På mötet informerade Trafikverket om projektets ändamål, projektmål och syfte. Sedan redovisades de fyra framtagna korridorerna, samt de alternativ som valts bort under projektets gång och varför de valts bort.

Därefter presenterades hur en samlad bedömning görs utifrån följande kriterier: Miljöintressen, byggbarhet, hållbarhetsbedömning, projektmål/måluppfyllelse. Vidare diskuterades det fortsatta arbetet och projektets nästkommande skeden. En genomgång av Trafikverkets tidplan och en struktur för kommande samråd redovisades.

Man diskuterade hur det fortsatta arbetet med arkeologisk utredning ska planeras.

I övrigt diskuterades olika frågor. Länsstyrelsen ville veta om hållbarhet finns redovisat i underlaget och Trafikverket svarade att det redovisas övergripande i samrådshandlingen. Länsstyrelsen frågade om klimatpåverkan ingår i bedömningen och Trafikverket svarade ja, beräkningar redovisas och följs upp som ett projektmål. Länsstyrelsen undrade om det finns större brister i materialet som kan vara bra för dem att känna till, på vilket Trafikverket svarade nej, men att undersökningar är gjorda på en övergripande nivå som behöver detaljeras i nästa steg.

4.3 Samråd med berörda kommuner

4.3.1 Jönköpings och Vaggeryds kommun

Trafikverket har under arbetet med alternativa lokaliseringar haft regelbundna avstämningar och informerat Vaggeryds och Jönköpings kommun om projektet. Båda kommunerna har uttryckt sig positiva till projektet och att det finns stora kommunala nyttor. Kommunerna har getts möjlighet att yttra sig skriftligen i samband med samrådet. Kommunerna har valt att invänta färdig samrådshandling och kommer inkomma med sammanvägd ståndpunkt när Trafikverket begär detta.

4.4 Samråd med övriga berörda myndigheter, föreningar och organisationer

Myndigheter, föreningar och organisationer enligt sändlista har getts möjlighet att yttra sig, nedan presenteras inkomna synpunkter. Följande parter har inte återkommit till Trafikverket i detta samråd: Byarums hembygdsförening, friluftsförbundet Jönköping, fortifikationsverket, hembygdsföreningen Jönköping, Jönköpings energi, Jönköpings länstrafik, Jönköpings naturskyddsförening, Naturskyddsföreningen i Jönköpings länsförbund, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Svenska jägareförbundet, Tabergs bergslags hembygdsförening, Tenhults naturbruksgymnasium och Vaggeryds museiförening.

Turba Horto AB och Neova AB har inkommit med synpunkter, dessa sammanfattas under kapitel 4.5.14 Torvbrytning.

Region Jönköpings län och Turba Horto AB begärde och fick förlängd samråd tid till den 31 mars 2023.

Samråd med Försvarsmakten pågår.

4.4.1 E.ON

E.ON Energidistribution AB har anläggningar i aktuellt område, kring vilka det råder restriktioner. Information bifogas om vad som gäller vid arbeten vid mark- respektive luftledning. E.ONs utgångspunkt är att bibehålla våra anläggningar i befintligt utförande och läge. Kostnader för flyttning/ombyggnation eller skada av E.ONs anläggningar i samband med järnvägsplanens genomförande bekostas av exploitören. Det är av yttersta vikt att ett nära samarbete etableras tidigt mellan Trafikverket och E.ON i den fortlöpande processen.

Trafikverkets bemötande:

I det fortsatta arbetet kommer det undersökas hur projektet berör ledningar inom korridoren. Samråd kommer hållas med berörda ledningsägare.

4.4.2 Försvarsmakten

Försvarsmakten har inte inkommit med slutligt skriftligt yttrande vid tidpunkten för färdigställandet av samrådsredogörelsen.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket avser ha en fortsatt dialog med Försvarsmakten.

4.4.3 Jordbruksverket

Jordbruksverket kommer inte lämna några synpunkter i ärendet.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar yttrandet.

4.4.4 Jönköpings läns museum

Den planerade sträckningen kommer inte i konflikt med något av kulturmiljövårdens riksintressen. Det är viktigt att i så stor utsträckning som möjligt undvika exploatering av jordbruksmark, både för dess värde för livsmedelsproduktion och för att bebyggelselämningar ofta återfinns i framför allt åkermark. Om fornlämningar påträffas är de skyddade av kulturmiljölagen.

Det är viktigt att fornlämningar och kulturhistoriska lämningar berörs i så liten utsträckning som möjligt. En barriär mellan bebyggelse och tillhörande jordbruksmark kan försvåra den historisk-geografiska förståelsen av landskapet. Två synsätt kan appliceras på var i landskapet en järnväg gör minst intrång, antingen intill befintliga vägsträckningar eller i utmarksområden.

Det är viktigt med en gränzson mellan järnvägen och miljön kring Rogberga/Tenhults hembygdsgård. Om järnvägen i den norra delen kan följa befintlig väg vid Lilla Granö förordas detta alternativ, för att hålla landskapsbild och åkermark kring Granö intakt. I den sydvästra korridoren förordas en sträckning så långt västerut som möjligt längs med E4.

Om detta inte är möjligt tekniskt eller med hänsyn till de avstånd som måste finnas mellan väg och järnväg är den östliga korridoren över Rubbeslätt att föredra.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar lämnad information. I det fortsatta arbetet kommer berörda kulturmiljöer, liksom fornlämningsituationen att inventeras och utredas ytterligare. Även skyddsåtgärder kommer att utredas och föreslås.

4.4.5 Lantbrukarnas riksförbund

LRF ifrågasätter nyttan och målen med en ny järnvägssträckning ur hållbarhets-, livsmedelsproduktions- och landsbygdsutvecklingsperspektiv. LRF anser att projektet kommer att påverka markanvändning och företagande inom de gröna näringarna oproportionerligt mycket i förhållande till nyttan. LRF påpekar även att ianspråktagande av jordbruks- och betesmark för järnvägen påverkar möjligheten att producera livsmedel och ökar jordbrukets utmaningar. LRF ifrågasätter också om syftet med den nya järnvägen skulle kunna tillgodoses på annat sätt och att det saknas relevant grund för antaganden om antal resande samt skälighet i att uppnå målet för en restid på 50 minuter.

Man poängterar att om nyttan med en ny järnvägssträckning väger tyngre än nyttan med ökad självförsörjningsgrad av livsmedel, så bör man ändå undvika att inkräkta på jordbruksmark så mycket som möjligt. Om man måste inkräkta på jordbruksmark så vore det önskvärt att återföra matjord till berörda fastigheter där intresse för detta finns och att bibehålla åkrars arrondering. En annan viktig aspekt är att en ny järnväg inte ska påverka brukningscentrum eller skära av jordbruks- och betesmark från gårdscentra, och om så sker bör det presenteras en lösning för att djur och maskiner kan passera järnvägen på ett säkert sätt. Samlokalisering av ny infrastruktur med befintlig infrastruktur förespråkas för att minimera intrång och för att undvika att sönderstycka brukningsenheterna permanent. Det är också viktigt att planera för över- och underfarter så att marken inte blir avskuren och därmed svårare att bruka. Ur ett jordbruks- och betesdjursperspektiv är markbroar ofta att föredra framför traditionella banvallar. Vikten av en god dialog mellan Trafikverket och drabbade markägare betonas för att minimera skador av intrånget. Markägarna har stor kunskap om sin mark och har investerat tid och pengar i den.

En nära dialog skapar större acceptans och möjlighet för markägarna att fortsätta bedriva sina verksamheter. Genom individuella lösningar kan Trafikverket minska skadorna av intrånget och markägarna kan vara till stor hjälp. Det är också viktigt att visa aktsamhet om gränsmarkeringar och biotopskyddade element för att undvika framtida skador och kostnader.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet. Jordbruksmark kommer inte kunna undvikas, därför kommer det undersökas hur spårets konsekvenser kan undvikas eller mildras genom sin placering och utformning. Det kommer även utredas om ytterligare åtgärder behöver vidtas för att möjliggöra ett fortsatt brukande av marken. Exempelvis kommer det undersökas vilket behov det finns av att korsa järnvägen planskilt. Trafikverket instämmer att det är viktigt med en god dialog med berörda markägare och kommer kontinuerligt att ha dialog med berörda markägare.

4.4.6 MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

MSB avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar yttrandet.

4.4.7 Region Jönköpings län

Region Jönköpings län är positiv till att åtgärden, som är en del av den större satsningen på upprustning och elektrifiering av Y:et (Värnamo-Vaggeryd-Jönköping-Nässjö), genomförs och ser det som angeläget att planerad tidplan hålls då en försening av genomförandet kan skapa stora olägenheter och merkostnad för trafikutövaren. Region Jönköpings län, vars ansvarsområde främst är på strategisk nivå, avstår från att kommentera de lokala förutsättningarna eller detaljerade åtgärdsförslag längs banans sträckning. Region Jönköpings län har beställt nya elektrifierade tågfordon, vilka börjar levereras under år 2024. Dessa nya fordon är bland annat planerade att trafikera sträckan Y:et när den är elektrifierad. För att genomförandet av elektrifieringen ska kunna samplaneras med trafikering och byte av fordonstyper önskar Region Jönköpings län en fortsatt tät dialog med Trafikverket under projektets genomförande.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar lämnad information. Fortsatt dialog kommer hållas med Region Jönköpings län.

4.4.8 Rogberga Hembygdsförening

Rogberga Hembygdsförening förutsätter att dragningen blir utanför vår fastighet Ingaryd 1:3. Om fastigheten skulle bli berörd så innebär detta störningar på verksamheten.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar lämnad information. Fastigheten ligger delvis inom både delsträcka Hult väst och delsträcka Hult öst. I nästkommande utredningsskede kommer järnvägens placering inom vald korridor att studeras vidare. Val av lokaliseringsalternativ görs utifrån att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.

4.4.9 Räddningstjänsten, Jönköpings kommun

I ett senare skede behöver risken för passage över spår beaktas, särskilt när järnvägen placeras i närhet till samhälle och mellan samhälle och olika intresseområden. Risken för spårsprung och suicid behöver beaktas även om tillgänglighet säkerställs på annat sätt.

Trafikverkets bemötande:

Behovet av eventuellt stängsel för att hindra oönskade passager över spåret samt suicidprevention kommer utredas i kommande utredningsskeden.

4.4.10 Skogsstyrelsen

Det är viktigt att i möjligaste mån undvika naturskyddade områden och övriga områden med höga natur- och kulturmiljövärden. Järnvägen kommer utgöra en kraftig barriär för vilt och orsaka fragmentering av värdefulla biotoper som berörs. Pågående skogsbruk kommer sannolikt påverkas genom längre transportsträckor och eventuellt behov av nya skogsbilvägar. Skogsstyrelsen tar inte ställning till val av sträckningsalternativ men är införstådd med att järnvägsprojektet kommer att ha en betydande miljöpåverkan.

Trafikverkets bemötande:

En järnvägssträckning kommer oundvikligen medföra negativ påverkan såsom barriäreffekter och intrång på enskilda fastigheter. Trafikverkets ambition är att val av lokaliseringsalternativ görs med minsta intrång och olägenhet. I det fortsatta arbetet kommer det att studeras hur järnvägens barriäreffekt kan minskas för att möjliggöra fortsatt brukande av marken men också hur viltet påverkas. De utformningsförslag som tas fram i nästkommande skede kommer att samrådas med berörda.

4.4.11 SMHI

Yttrandet avgränsas till SMHIs kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten), klimatanpassning och meteorologi (inklusive luftmiljö och buller). SMHI ställer sig positivt till att järnvägen byggs ut. Fler bilister kommer troligen välja den miljövänligare järnvägen och även fler godstransporter kommer kunna flyttas från väg till järnväg, vilket innebär att utsläpp av koldioxid och bilavgaser minskar.

Vid planering bör hänsyn tas till framtidens klimat. Exempelvis förväntas lufttemperaturen stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras. Stormar förväntas inte bli värre eller vanligare än vad de historiskt har varit i Sverige. Havsnivån stiger men landhöjningen kompenserar till viss del den stigande nivån, mer i norra Sverige än i södra. SMHI har fördjupade klimatscenarior, information om skyfall, framtida klimat med mera som kan nås via vår hemsida.

Ur bullersynpunkt är det en fördel om den nya sträckningen går utmed befintlig väg eller järnväg så att inte nya områden störs. Det måste säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området, annars bör bullerdämpande åtgärder utformas.

Sträckningar nära sjöar, vattendrag och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de hydrologiska förhållandena inte påverkas. Risk för påverkan på vattendrag och vattentäkter vid olyckor med farligt gods bör utredas och åtgärder vidtas för att minimera konsekvenserna av en eventuell olycka. Översvämningsrisken vid vattendrag och sjöar bör utredas.

Trafikverkets bemötande:

Vi kommer att ta hänsyn till klimatfaktorer vid utformning av järnvägsanläggningen. Bullerberäkningar kommer göras i syfte att utreda om riktvärden överskrids och vid behov föreslå åtgärder. De hydrologiska förutsättningarna kommer utredas vidare, liksom de risker som en ny järnväg kan medföra, för att vid behov föreslå skydds- eller försiktighetsåtgärder.

4.4.12 Statens Geotekniska Institut

Statens Geotekniska institut (SGI) konstaterar att det inte tycks ha tillkommit något nytt material avseende våra ämnesområden mer än en kartbild över alternativa sträckningar. SGI hänvisar till sitt yttrande i tidigare samråd.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkten.

4.4.13 Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har flera ledningar som troligtvis blir berörda av järnvägsplanen och rekommenderar så få korsningar som möjligt med ledningarna. En ombyggnation av vår kraftledning skulle på denna plats vara väldigt kostsam, besvärlig att genomföra och mycket tidskrävande. Ledningarna är nationellt viktiga, därför är det viktigt att Svenska kraftnäts ledningsrätt respekteras. Ingen pågående eller planerad verksamhet får utföras så att kraftledningarna funktionalitet eller allmänhetens säkerhet riskerar att störas.

Om ombyggnation eller flytt av Svenska kraftnäts ledningar ändå är ett fortsatt alternativ bekostas projektet av Trafikverket i sin helhet. Sannolikt krävs det en ny ledningskoncession inklusive samrådsförfarande. En kraftledningskonsult kan vara Trafikverket behjälplig att utreda de avstånd som behövs mellan järnväg och kraftledning, utredningen får bekostas av Trafikverket.

Information bifogas gällande krav vid korsning eller parallellgång med Svenska kraftnäts kraftledningar. I dessa anges bland annat att samråd invid Svenska kraftnäts ledningar ske innan plan fastställs, senast 3 år innan färdigställandet. Om en större flyttning av ledning är nödvändig så att en koncessionsansökan måste utföras så kommer det ta ytterligare cirka 2-3 år i anspråk. Risken för induktion ska alltid beaktas. Utöver detta finns särskilda restriktioner ifall sprängning blir aktuellt i närheten av en kraftledning. Så länge våra rekommendationer beaktas samt planering och projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät har vi inga invändningar mot aktuell byggnation.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar lämnad information och beaktar det i fortsatt arbete. I det fortsatta arbetet med framtagande av planförslag kommer berörda ledningar identifieras. Samråd kommer hållas med berörda ledningsägare.

4.4.14 Sveriges Geologiska Undersökning

Sveriges geologiska undersökning (SGU) hänvisar till SGUs allmänna riktlinjer, vilka bifogas yttrandet.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar lämnad information.

4.4.15 Vaggeryds Naturskyddsförening

Av de korridorer som redovisats i samrådshandlingarna förordas alternativ väst eftersom den ligger intill motorvägen, som redan utgör en barriär genom kommunen. Pendling till och från Stigamo måste vara något som prioriteras. Största möjliga hänsyn bör tas vid passage vid Eckersholms gård. En tydlig strävan måste finnas att minimera påverkan på våtmarker, samt att så långt möjligt undvika fragmentering av odlingsmark som hindrar ett effektivt jordbruk. Det förutsätts att inga intrång görs i naturreservatet och Natura 2000-området Gärhovs Storäng, som också hyser kulturhistoriska lämningar i spårområdet närhet.

Trafikverkets bemötande:

Möjliga tågstopp kommer utredas vidare framöver. I detta projekt ingår det att utreda en ny järnväg mellan Byarum och Tenhult. Det finns en strävan att minimera intrång i våtmarker, men det kommer inte helt kunna undvikas. Järnvägen kommer även göra intrång i jordbruksmark. I det fortsatta arbetet kommer det att studeras hur järnvägens barriäreffekt kan minskas för att möjliggöra ett fortsatt brukande av marken.

4.4.16 Ingaryds Vänner

Föreningen Ingaryds Vänner motsätter sig en järnväg alldeles intill fastigheten Ingaryd 1:1, ett naturreservat som utgör en fridfull miljö med kulturhistoriska värden, orörd natur och vandringsleder. En järnväg mellan hembygdsgården och transformatorn skulle förstöra den fridfulla miljön som är så uppskattad, det är i så fall bättre att förlägga järnvägen öster om transformatorn. I första hand tycker vi att järnvägen ska dras väster om reservatet, vilket skulle medföra att reservatet är fortsatt lättillgängligt i anslutning till samhället, mindre bullerstörningar och mindre intrång på åkermark.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har utrett ett alternativ med en delsträcka väster om naturreservatet, vilket på grund av topografin utgjorde ett tunnelalternativ. Alternativet förkastades då det medförde en betydande kostnadsökning i förhållande till nyttan för projektet samt innehöll osäkerheter och risker kopplade till dess byggbarhet, kostnad och miljöpåverkan. I nästkommande utredningsskede kommer järnvägens placering inom vald korridor att studeras vidare.

4.4.17 Ingaryds Natur

Föreningen Ingaryds Natur ifrågasätter om nyttan av tidsvinsten står i proportion till investeringen. Marken på fastigheten Ingaryd 1:1 är kulturellt värdefull, har höga naturvärden och är mycket välbesökt - uppskattat för sina vandringsleder, för lugnet och tystnaden. Ett naturreservat inrättades här år 2008.

I första hand tycker vi att järnvägen ska dras väster om reservatet, vilket skulle medföra mjukare kurva mot Nässjö, fortsatt tillgänglighet till naturreservatet, bibehålla lugn och tystnad på gård och i reservat samtidigt som Tenhult skulle slippa bli inlåst mellan två järnvägar. Om en järnväg trots allt dras i någon av de föreslagna korridorerna, ska det dras öster om transformatorstationen.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har utrett ett alternativ med en delsträcka väster om naturreservatet, vilket på grund av topografin utgjorde ett tunnelalternativ. Alternativet förkastades då det medförde en betydande kostnadsökning för projektet samt innehöll osäkerheter och risker kopplade till dess byggbarhet, kostnad och miljöpåverkan. I nästkommande utredningsskede kommer järnvägens placering inom vald korridor att studeras vidare.

4.4.18 Tenhults skyttegille

Tenhults skyttegille önskar att Trafikverket ändrar sina planer på ny järnväg mellan Byarum och Tenhult. Verksamheten, som funnits sedan år 1900 och bedrivs både inomhus i hall och på utomhusbanor, ligger mitt i en av korridorerna. Vi ser det som omöjligt att hitta en ny plats för en sådan verksamhet. Vi har en stor grupp barn och ungdomar i vår verksamhet, och med oron runt om oss är det viktigt med skytteverksamhet, då försvaret behöver folk med bland annat skjutskicklighet att kalla in vid ett eventuellt hot mot landet.

Trafikverkets bemötande:

En ny järnväg kommer att medföra intrång och störningar/skador i olika former. Dels kommer fastigheter att bli direkt berörda av ianspråktagande av mark för den nya järnvägen. Val av lokaliseringalternativ görs utifrån att projektets ändamål uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Längre fram i processen, när ett spår ska tas fram för vald korridor, kommer utredningarna förfinas för att mer i detalj se vilka konsekvenserna är och vilka möjligheter det finns att undvika eller mildra dem genom olika åtgärder.

4.4.19 Jönköpings radioflygarklubb

Jönköpings radioflygarklubbns modellflygfält ligger inom den föreslagna delsträckan väster om Hult. Mer än halva delsträckans bredd går igenom flygområdet och skulle i så fall påverka vår verksamhet i olika grad beroende på hur järnvägen placeras.

Radioflygarklubben flyger modellflygplan i storlek upp till tre meter på ett anordnat modellflygfält vid Granö. Modellflygfältet är godkänt av Transportstyrelsen för ett flygområde med radien 500 meter runt start- och landningsbana. Karta över området bifogas. Av säkerhetsskäl har vi regler att inte flyga över personer, fordon eller byggnader inom detta område. Mer än halva korridorens bredd går igenom flygområdet. Projektet kan i så fall påverka verksamheten i olika grad, beroende på hur järnvägen planeras.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar lämnad information. Efter att beslut tagits om lokalisering kommer den valda sträckningen studeras vidare och ett mer detaljerat planförslag tas fram. Trafikverket avser att ta kontakt med de fastighetsägare som kommer bli berörda av den nya anläggningen eller under byggnationen.

4.4.20 Tenhults jaktvårdsförening

Tenhults jaktvårdsförening har en skjutbana i Sekebo. På platsen har föreningen bedrivit verksamhet i form av jaktsskytte sedan 1943. Föreningen är aktiv med ca 400 medlemmar och på senare år har betydande investeringar i verksamheten skett. Föreningens verksamhet är tillståndspliktig enligt miljöbalken. För verksamhetens utövande krävs att de säkerhetsavstånd (i skjutriktningen) som anges i SÄKB upprätthålls.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar lämnad information.

4.4.21 Skogforsk

Två skogliga försöksytor är under etablering inom fastigheten Krängsberg 1:8 vid delsträckan Eckersholm Öst. Dessa försöksytor är värdefulla för svenskt skogsbruk och skoglig forskning för utveckling av framtida skogsplantor som är anpassade för ett varmare klimat. Därför föredras delsträckan Eckersholm Väst. Det ligger ett mycket stort arbete bakom materialet som ingår i dessa försöksytor och plantorna som står där är unika. Om dessa försöksytor förstörs kommer det att ta många år att återskapa liknande försök. Vi bedömer att de förslagna sträckningsalternativen öster om Eckersholm har mycket stor risk att äventyra dessa försöksytors framtid och därmed åsamka svenskt skogsbruk ett allvarligt bakslag i strävan att skapa växtligare och friskare skogar i ett varmare klimat.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar lämnad information. Val av lokaliseringsalternativ görs utifrån att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad.

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

Nedan redovisas en grupperad sammanställning av de inkomna synpunkterna från allmänheten och enskilda. Synpunkterna består ofta av kombinationer av frågor som rör flera huvudrubriker.

4.5.1 Generella synpunkter som förespråkar projektet

Flera synpunktslämnare är positivt inställda till den nya järnvägen men lyfter att den riskerar ha stor påverkan på exempelvis åkermarker, industrier, boenden och gårdar med höga kulturhistoriska värden och att dessa därför bör undvikas i största möjliga mån vid val av korridor. Andra synpunkter som är positiva till den nya järnvägen tycker att den bör byggas ut ytterligare med dubbelspår och för högre hastighet och innehålla fler stationer.

Trafikverkets bemötande:

Byggande av en ny järnväg medför konsekvenser för dess omgivning. Trafikverkets ambition är att val av lokaliseringsalternativ görs med minsta intrång och olägenhet. Längre fram i processen, när ett spår ska tas fram för vald korridor, kommer utredningarna förfinas för att mer i detalj se vilka konsekvenserna är och vilka möjligheter det finns att undvika eller mildra dem genom olika åtgärder. För att tågtrafiken ska kunna konkurrera med biltrafiken finns satt ett restidsmål. För att nå restidsmålet kan endast två uppehåll för resandeutbyte göras på sträckan.

4.5.2 Synpunkter som är kritiska till projektet och motsätter sig projektets syfte

Flera som har framfört synpunkter ifrågasätter projektets syfte. Man anser inte att det är rimligt med så stora investeringar för att uppnå en sådan liten tidsvinst, speciellt då de boende som påverkas i området inte kommer att ha möjlighet att utnyttja den nya järnvägen. Andra anser att de samhällsekonomiska vinsterna är för små och att skattepengarna skulle användas till andra åtgärder i stället. Flera menar att projektet endast kommer att medföra negativa konsekvenser för de boende samt djur och natur utan att erbjuda något i retur. Andra håller inte med om att fler kommer att börja åka tåg. Några enstaka föreslår att satsa pengarna på elbussar och ellastbilar på befintlig infrastruktur i stället för den nya järnvägen. En annan tycker att underlaget på antalet resenärer är bristande.

Vidare har något enskild synpunkt kommit in som menar att projektets beräkning av restider inte stämmer. Det har kommit in synpunkter från personer som är emot projektet i sin helhet. Många tycker att det inte behövs någon ny järnväg och att befintlig infrastruktur är tillräcklig. Andra lyfter att den nya järnvägen enbart kommer att medföra negativa konsekvenser för de boende i området, naturen och djurlivet, näringsverksamheterna och samhällena i stort i området. Flera menar att den nya järnvägen planeras att anläggas genom områden med kulturhistoriska värden och kommer att inkräkta på fastigheter och gårdar som ärvt i generationer. Någon synpunktslämnare hänvisar till tidigare genomförda utredningar/studier som man anser går emot projektet.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tackar för framförda synpunkter. Den åtgärd som Trafikverket arbetar för att genomföra, dvs ny järnväg mellan Byarum och Tenhult samt ytterligare förbättringar på intilliggande sträckor, är resultatet av flera ställningstaganden, utredningar och beslut från parter så som Region, kommun och även regering. Det Trafikverket arbetar med nu är hur åtgärdens ska genomföras för att minimera påverkan på exempelvis natur- och kulturmiljövärden, enskilda men också hela samhällena. I de kommunala översiktsplanerna görs avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen, för Vaggeryds och Jönköpingskommuner uttrycks ett stöd för projektet och planerna förespråkar en lokalisering i en västlig sträckning. Inom presenterade korridorer finns ett stort antal enskilda som berörs. Trafikverket har förståelse för att många enskilda drabbas hårt av den föreslagna åtgärden. I den sammanvägda bedömning som görs måste Trafikverket dock göra en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. I nästa skede kommer en förfining av utformningen att göras och där anpassningar kommer göras för att skadan ska bli så liten som möjligt.

4.5.3 Avfallsanläggning i Hult

Ett antal synpunktslämnare är oroliga över ny järnväg i anslutning/närheten av avfallsanläggningen i Hult, över risken för miljöfarliga ämnen, och vilken påverkan det kan ha på hälsa och miljö. En annan undrar vilka konsekvenser vibrationerna från järnvägen kan få på avfallsanläggningen.

Trafikverkets bemötande:

I det fortsatta arbetet kommer markmiljöprover tas på platser där det bedöms finnas risk för att påträffa markföroreningar i samband med byggandet av en järnväg. Det kommer även analyseras var det bedöms finnas risk för vibrationer och vid behov föreslås skyddsåtgärder.

4.5.4 Buller och vibrationer

Många synpunkter som kommit in menar att den nya järnvägen kommer att innebära mer buller, oavsett val av korridor. Flera som lämnat synpunkter är negativa till, eller helt emot projektet, på grund av oron för ökade bullernivåer för boenden i området. En enskild menar att det kommer att bli svårt att sova på grund av den nya järnvägen.

Trafikverkets bemötande:

Järnvägstrafik kommer att medföra trafikbuller, därför kommer en bullerutredning att genomföras i det fortsatta arbetet. Om det finns risk för överskridande av riktvärden kommer behovet av bullerskyddsåtgärder att utredas. Vilka bullernivåer som den nya järnvägen kan medföra ingår som en av flera viktiga parametrar att beakta vid val av korridor och linje.

4.5.5 Friluftsliv, rekreation och jakt

Det har framförts synpunkter att projektet kommer att påverka friluftslivet negativt för många som valt att bosätta sig i området. Exempelvis finns det många människor som ägnar sig åt jakt, hästhållning, ridning, motorsport och som menar att den nya järnvägen kommer att ha stor påverkan på dessa. Många som nyttjar naturen för rekreation (skog, hundrastning, bär- och lingonplockning mm) uttrycker oro över projektets påverkan.

Trafikverkets bemötande:

En järnväg kommer medföra konsekvenser för friluftslivet i form av exempelvis bullerpåverkan och genom att utgöra en barriär i landskapet. I det fortsatta arbetet kommer undersökas hur järnvägens konsekvenser kan undvikas eller mildras genom sin placering eller genom exempelvis anläggande av planskilda passager där det finns stort behov av att korsa järnvägen.

4.5.6 Förordande av delsträckor

4.5.6.1 Eckersholm väst

Flera som lämnat synpunkter anser att delsträcka Eckersholm väst ska väljas på grund av mindre bebyggelse och färre fastigheter än på den östra sidan. En enskild beskriver att två skogliga försöksytor är under etablering vid delsträcka Eckersholm öst. Dessa försöksytor är värdefulla för svenskt skogsbruk och skoglig forskning, därför föredras delsträcka Eckersholm väst.

4.5.6.2 Eckersholm öst

Några synpunktslämnare förordar Eckersholm öst på grund av oro för höga bullernivåer på den västra sidan.

4.5.6.3 Hult väst

Många som har lämnat synpunkter framför önskemål om att delsträcka Hult väst ska väljas. Flera synpunktslämnare menar att det finns mindre bebyggelse på delsträckan jämfört med Hult öst, och att den därför gör mindre intrång i fastigheter och påverkar färre boende. Andra synpunkter förordar delsträcka Hult väst för att den innebär mindre påverkan på friluftsliv, industrier och skjutbanan. Flera tycker att samhället vid Hult öst växer och att det inte är lämpligt att anlägga den nya järnvägen där.

4.5.6.4 Hult öst

Flera som har lämnat synpunkter framför önskemål om att delsträcka Hult öst ska väljas. En enskild menar att delsträcka Hult väst troligen skulle drabba de största lantbrukarna i området. Någon annan enskild har familjemedlemmar som planerat att bygga hus inom delsträcka Hult väst och har betesmarker för får. Andra synpunktslämnare anser att delsträcka Hult väst ger större påverkan på jordbruksmarker, åkermarker, mossar, skog och natur än Hult öst.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tackar för synpunkterna och beaktar dessa i kommande skeden. När en ny järnväg anläggs är det oundvikligt att det innebär negativa påverkan såsom exempelvis barriäreffekter och intrång på enskilda fastigheter. Val av lokaliseringalternativ görs utifrån att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.

Järnvägstrafik kommer att medföra trafikbuller, därför kommer en bullerutredning att genomföras i det fortsatta arbetet. Om det finns risk för överskridande av riktvärden kommer behovet av bullerskyddsåtgärder att utredas. Vilka bullernivåer som den nya järnvägen kan medföra ingår som en av flera viktiga parametrar att beakta vid val av korridor och linje.

4.5.6.5 Befintlig sträcka (Tabergsbanan)

Flera synpunkter har kommit in där man framför att befintlig järnväg bör rustas upp i stället för att bygga den nya järnvägen Byarum-Tenhult. Flera menar att den befintliga banan dessutom är mer fördelaktig för resenärer eftersom den möjliggör fler stopp. Andra lyfter att det är mer kostnadseffektivt att investera i den befintliga banan samtidigt som man fyller de trafikala behoven.

Trafikverkets bemötande:

Syftet med projektet är att främja regional pendling med kollektivtrafik. Befintlig bana är i dåligt skick med geotekniska risker och klarar inte de restidsmål som satts för resor mellan Värnamo och Jönköping. De restidsmål som satts är utformade så att tågtrafiken ska vara konkurrensmässig med bilresor. Med kortare restider blir det möjligt för fler att tågpendla till arbete eller skola, vilket är positivt för regionen.

4.5.6.6 Eget alternativ

Många som har lämnat synpunkter har föreslagit egna alternativ.

En enskild förslår att sträckan ska byggas som dubbelspår. En annan förslår att Tenhult byggs ut till en större knutpunkt för tågtrafik i området. Bland de egna förslagen är en återkommande synpunkt att den nya järnvägen ska anläggas så långt västerut som möjligt, även mer västerut än det som föreslås projektet. Flera andra förslår att den nya järnvägen anläggs längs E4, alternativt väster om E4, som ett sätt att minimera intrånget i området. Några har bifogat dokument med egna framtagna alternativ som anses vara mer fördelaktiga än de som presenteras i projektet.

Andra som lämnat synpunkter menar att väg och järnväg ska byggas och gå parallellt för att avlasta den tunga godstrafiken. Några enstaka tycker att den nya järnvägen ska anläggas öster om Konungsömosse. Övriga synpunkter som framkommit anser att järnvägen enbart ska byggas på kommunens mark.

Trafikverkets bemötande:

I förarbetet till de presenterade korridorerna har ett stort antal alternativa sträckningar studerats översiktligt och allt eftersom kunskapen ökat har alternativ successivt valts bort. Vid bortval av alternativ har huvudsakligen följande kriterier använts: måluppfyllelse, kostnader/nyttor, omgivningspåverkan och genomförbarhet. Exempel på alternativ som studerats och valts bort i olika skeden är en korridor öster om Konungsömosse, en ny sträckning mellan Torsvik och Tenhult, samt att på en längre sträcka förlägga järnvägen väster om E4:an.

4.5.7 Godstrafik och industri

Några synpunktslämnare menar att Tenhults expansion av industrier och bostäder kommer att begränsas i samband med projektet. En annan enskild oroar sig över förlorade arbetstillfällen om företag lämnar området. Någon lyfter Kabe som ett exempel som inte kommer att kunna expandera och därmed kanske tvingas flytta.

Trafikverkets bemötande:

I de alternativ som presenteras har järnvägskorridorerna en bredd som sträcker sig mellan Tenhult och Ingaryds naturreservat. I det fortsatta arbetet får undersökas var järnvägen lämpligast placeras inom detta område. Trafikverkets ambition är att val av lokaliseringsalternativ görs med minsta intrång och olägenhet.

4.5.8 Jord- och skogsbruk

Flera som lämnat synpunkter uttrycker oro över vad som kommer att hända med jord- och skogsbruksmarkerna i området. I flera synpunkter som kommit in framgår det att den nya järnvägen kommer att ta för mycket jordbruksmark i anspråk. Andra synpunkter lyfter att detta kommer att leda till ekonomiska förluster hos berörda. Några enskilda som bedriver mjölkproduktion menar att de kan behöva avveckla sin verksamhet beroende på var den nya järnvägen anläggs. Några andra synpunkter menar att barriären som den nya järnvägen kommer att skapa, kommer att hindra brukandet av åkermark och ge högre kostnader av maskiner då dessa får långa vägar som de måste ta sig runt.

Trafikverkets bemötande:

När en ny järnväg anläggs är det oundvikligt att det innebär negativa påverkan såsom exempelvis barriäreffekter och intrång på enskilda fastigheter. Val av lokaliseringalternativ görs utifrån att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hur jordbruksmark kan komma att beröras ingår som ett av andra viktiga kriterier att beakta vid val av korridor. Under det fortsatta arbetet tas en passageplan fram för att minska barriäreffekten och för att möjliggöra fortsatt brukande av skogs- och jordbruksmark. Förslag till placering och utformning av passager kommer att redovisas i samrådshandlingen och samrådas i kommande skede.

4.5.9 Kommunikation

Några synpunkter som inkommit är att kommunikationen från Trafikverket kring samrådet har varit bristfällig. De menar att man inte har haft tillräckligt med tid att förbereda sig inför de allmänna samrådsmötena. Flera är missnöjda med samrådet och att de fått för lite information och svar kring projektet. Några andra synpunktslämnare är besvikna över att de har fått information om projektet i samband med att de har fått bygglov av kommunen/kommunerna.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har informerat om kommande samråd i enlighet med gällande lagstiftning. Information om samrådet publicerades 5/1 samt 14/1 i Jönköpingsposten, Värnamo Nyheter samt Post och Inrikes tidningar och utöver detta har vi även annonserat i sociala medier. Kontaktuppgifter till projektets representanter har framgått i annonser samt på Trafikverkets hemsida. I detta skede är samrådsgruppen för omfattande för att möjliggöra enskilda utskick.

Fler samråd kommer hållas i det fortsatta arbetet, där det finns möjlighet att få och lämna information.

Information om projektet finns, och kommer fortlöpande läggas upp, på projektets hemsida: <https://www.trafikverket.se/byarum-tenhult>

4.5.10 Konungsö

En synpunktslämnare menar att den nya järnvägen ska gå så långt österut som möjligt i delsträcka Konungsö på grund av att man redan är orolig för bullernivåerna från E4 och väg 846 från den västra delen.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar inlämnad synpunkt. Järnvägstrafik kommer att medföra trafikbuller, därför kommer en bullerutredning att genomföras i det fortsatta arbetet. Om det finns risk för överskridande av riktvärden kommer behovet av bullerskyddsåtgärder att utredas. Vilka bullernivåer som den nya järnvägen kan medföra ingår som en av flera viktiga parametrar att beakta vid val av korridor och linje.

4.5.11 Landskap och kulturmiljö

Inom utredningsområdet berörs landskap, hästgårdar och naturskyddade områden. I inkomna synpunkter framgår att intrång på landsbygden inte står i proportion till nyttan. Landskapet förstörs samtidigt som järnvägen inte kan nyttjas av dem som berörs.

Flera synpunktslämnare menar att landskapsbilden, som är uppskattad av människor som bor i området, förstörs. Andra framför betydelsen av att landskap, naturskyddade områden och områden med höga natur- och kulturmiljövärden i möjligaste mån ska undvikas. Flera synpunktslämnare anser att den nya järnvägen kommer att skapa barriäreffekter genom landskapet.

Trafikverkets bemötande:

Projektet strävar efter att negativ påverkan i möjligaste mån ska undvikas. Det är dock ofrånkomligt att det utifrån ett lokalt perspektiv upplevs att platsen drabbas hårt och står utan vinster. Den nya järnvägen mellan Byarum och Tenhult ska tillgodose väsentliga allmänna intressen vilket innebär att konsekvenserna och nyttorna beräknas utifrån ett samhällsperspektiv.

När en ny järnväg anläggs är det oundvikligt att det innebär negativ påverkan på olika intressen. Val av lokaliseringalternativ görs utifrån att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hur landskap och kulturmiljöer kan komma att beröras ingår som viktiga kriterier att beakta vid val av korridor och då spårets läge utreds.

4.5.12 Markinlösen och fastighet

Många synpunkter som kommit in handlar om fastigheter och markinlösen.

Flera synpunktslämnare som bor i närheten av de framtagna korridorerna är oroliga över hur deras fastigheter kommer att påverkas, om de kommer att kunna bo kvar. Andra är oroliga över värdeminskning när den nya järnvägen byggs.

Några tycker att projektet sätter stopp för de framtidsplaner boende längs sträckan har då de valt att bosätta sig på landet men nu kommer att tvingas bli grannar med järnvägsanläggningen. En del undrar hur de kommer att kompenseras för sina hus och fastigheter då de inte kommer att kunna bo kvar. Enskilda har planer att anlägga kväve och fosforfälla i området men vet inte var då den framtida korridoren inte är fastställd.

Trafikverkets bemötande:

Utgångspunkten vid anläggandet av järnvägen är att dess läge och utformning ska uppnås med minsta intrång och olägenhet på omgivningen utan oskälig kostnad och att man efter järnvägens tillkomst ska kunna bo kvar på sin fastighet. För exempelvis buller är utgångspunkten att störningen inte ska överskrid gällande riktvärden. Överskrids riktvärden kan det bli aktuellt med olika typer av åtgärder för att begränsa påverkan.

En ny järnväg kommer att medföra intrång och störningar/skador i olika former. Dels kommer fastigheter att bli direkt berörda när vi tar mark i anspråk för den nya järnvägen, dels av markintrång för nya/befintliga vägar som behöver byggas/byggas om. Mark som hamnar inom den blivande järnvägsfastigheten kommer att lösas in. Detta innebär generellt sett inte att hela fastigheten kommer att lösas in utan enbart delen inom den blivande järnvägsfastigheten. Mark som hamnar inom område för trädsäkring kommer att belastas med trädsäkringsservitut.

Därutöver kan det tillkomma olika skador på restfastigheter (företagsskador) och angränsande, ej fysiskt berörda fastigheter (miljöskador) exempelvis i form av buller. De generella ersättningsprinciperna för företagsskador/miljöskador bygger på att vanliga/generella störningar/skador (exempelvis buller) ska uppnå en viss toleransnivå för att vara ersättningsberättigade. Generella/vanliga skador som understiger toleransnivån ersätts normalt sett inte. Skador som däremot överstiger toleransnivån ersätts fullt ut. För att begränsa olika typer av störningar och skador kan det bli aktuellt med olika former av skadeförebyggande åtgärder. I detta skede är det inte möjligt att bedöma vilka störningar och skador som uppkommer utan det är först möjligt i senare skede av järnvägsplanen.

Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?](#)

4.5.13 Natur- och miljöpåverkan

Flera synpunktslämnare menar att människor som valt att bo på landet missgynnas. Flera andra menar att tidsvinsten med den nya järnvägen inte är värd påverkan på miljö och natur. En enskild menar att den nya järnvägen indirekt bidrar till större klimatpåverkan på grund av längre resvägar mellan deras marker och således högre bränsleförbrukning. Några som har lämnat synpunkter tycker att projektet kommer ha negativ påverkan på naturen och den biologiska mångfalden. Andra synpunktslämnare undrar hur koldioxidutsläppen kommer att minska, och det finns även några som menar att utsläppen snarare kommer att öka till följd av projektet. Flera som har lämnat synpunkter är oroliga över hur djuren kommer att påverkas när den nya anläggningen är byggd och deras hem försvinner. Flera andra som har lämnat synpunkter menar att djuren kommer ha svårt att leva kvar i området.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar lämnade synpunkter. Val av lokaliseringalternativ görs utifrån att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hur natur och miljö kan komma att beröras ingår som viktiga kriterier att beakta vid val av korridor.

4.5.14 Torvbrytning

Två bolag är verksamma inom torvutvinning i området. Bolagen utvinnet torv i Konungsö mossen och Turba mosse. En lokalisering som inkräktar på dessa områden kan påverka bolagens utvinning av torv och därmed även marknadens behov. Enligt bolagens uppfattning är utvinningen en ur allmän synpunkt bättre hushållning med naturresurser än att fylla ut mossen för att köra tåg över den. Bolagen anser att en spåranläggning innebär att markområdet inte används för det ändamål som området är mest lämpat för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov.

Om lokaliseringen förläggs i nämnda torvområden anser bolagen att de kommer behöva utveckla sin verksamhet eftersom det blir ohanterligt att organisera och bedriva verksamheten med en järnväg som splittrar området. Vidare anses att utsläpp och annan påverkan från spåranvändningen kan motverka möjligheten att utvinna ren blocktorv och energitorv. Därutöver innebär spåranläggningen en påtaglig brandrisk eftersom gnistbildning från tåg är en känd riskfaktor. I kombination med en torvtäkt kan konsekvenserna bli förödande.

Anslutningsfrågorna för transporter från täktområdet är av central vikt och bör beaktas. Det kan även vara av värde att lyfta fram eventuell möjlighet att transportera torv på järnvägen via ett stickspår.

Trafikverkets bemötande:

Järnvägens placering kommer att utredas vidare i nästkommande skede, liksom dess påverkan på anslutande transportvägar. De förslag som tas fram kommer att samrådats med berörda i enlighet med planlägningsprocessen för järnvägsplanen.

4.5.15 Tillgång till den nya järnvägen

Flera undrar vilken nytta de kommer ha av den nya järnvägen. Andra lyfter frågan varför tåg inte kommer att stanna i Byarum eller Tenhult.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tackar för framförda synpunkter. En ny elektrifierad järnväg mellan Byarum och Tenhult kommer bidra till hållbara transporter och kan erbjuda restider som är konkurrensmässiga med biltrafikens mellan exempelvis Värnamo och Jönköping. Den ger förbättrade resmöjligheter mellan länets två största kommuner och därigenom förbättrade möjligheter till arbetspendling och pendling till studier, även för dem som inte har tillgång till bil. Projektet bidrar därmed till regionens utveckling.

För att restiden ska vara attraktiv och konkurrensmässig kan den inte vara för lång, därmed får antalet stopp på sträckan begränsas. Det planeras därmed inte för några resandeuppehåll utmed den sträcka som utreds inom projektet.

4.5.16 Säkerhet

Flera synpunkter har kommit in där man framför att det bör finnas säkra passager i form av under/övergångar för friluftsliv och djurliv. Någon annan lyfter att det ska säkerställas att räddningsfordon ska ha möjlighet att kunna ta sig fram när den nya järnvägen är byggd. Några andra lyfter behovet av att planera för viltstängsel för att minimera risken för viltolyckor. Kommer dagens vägtunnel under E4 finnas kvar? En enskild nämner att den nya järnvägen för med sig en otrygg känsla för människorna i området. Några andra uttrycker oro över tillkommande plankorsningar i samband med den nya järnvägen.

Trafikverkets bemötande:

I det fortsatta arbetet kommer järnvägens påverkan på vägnät och trafikanter att utredas vidare. Det kommer inte tillåtas några korsningar med spåret i plan, utan alla korsningar kommer att vara planskilda. Behovet och placering av planskilda korsningar kommer utredas vidare i nästkommande utredningsskede. Likaså kommer järnvägsplanens påverkan på vilt studeras vidare. Servicevägar kommer finnas till den nya järnvägsanläggningen och samråd sker löpande med räddningstjänsten.

4.5.17 Utanför projektet

En del synpunkter har kommit in som berör frågor utanför projektets omfattning. De är exempelvis frågor om övrig infrastruktur, så som förbifart Tenhult, och lastbilstrafik genom Tenhult. Flera som har lämnat synpunkter är missnöjda över den tunga trafiken genom Tenhult, och att cykelvägar saknas. Några andra är missnöjda över att avfallsverksamheten i Hult fortfarande pågår.

Trafikverkets bemötande:

Det planeras för en ny väg 842 förbi Tenhult, vilken bland annat har till syfte att minska de störningar som befintlig trafik medför för de boende i Tenhult dag. Väg 842 förbi Tenhult utgör dock ett eget projekt och ingår inte i denna järnvägsplan. De synpunkter som har kommit in lämnas dock vidare till det projektet för fortsatt hantering.

När Trafikverket har bestämt vilken korridor som är aktuell att gå vidare med, kommer bortvalda lokaliseringalternativ tas bort. Det område som är aktuellt för ny järnväg blir därmed ytmässigt mindre och bättre preciserat ju längre fram som järnvägsprocessen fortskrider.

5 Underlag

Inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2022/211 49.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 553 05 Jönköping. Besöksadress: Bataljonsgatan 8, Jönköping.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se

Bilaga 1 Förteckning samrådskrets

BENÄMNING	ADRESS	ORT	E-POSTADRESS
Elproduktionsbolag			
E.ON			PBL@eon.se
Jönköping Energi	Box 5150	550 05 Jönköping	kundservice@jonkopingenergi.se
Ideella föreningar			
Hembygdsförening i Jönköping	c/o Gunlög Ingolf, Stenhuggargatan 24	553 23 Jönköping	ingolf.gunlog@gmail.com
Byarums Hembygdsförening			Info@byarumshf.se
Rogberga Hembygdsförening	c/o Gundenäs, Huskvarnavägen 4	56161 Tenhult	rogberga.hbf@dnc.se
Tabergs Bergslags Hembygdsförening	Box 1029	551 11 Jönköping	info@jlfa.se
Vaggeryds Museiförening	Magnisa stuga, Stationsgatan 2	Vaggeryd	waggerydsmuseiforening@gmail.com
Jönköpings Naturskyddsföreningen	Rosenbergsgatan 6	554 51 Jönköping	berthlinga@gmail.com
Vaggeryds Naturskyddsföreningen			marianne.frick@me.com
Friluftsrämjandet Jönköping	c/o Niclas Jinnestrand, Berghemsgatan 6	553 12 Jönköping	gunnar.gustafsson@friluftsrämjandet.se
Friluftsrämjandet Jönköping			ordforande.jonkoping@friluftsrämjandet.se
Friluftsrämjandet Jönköping			roland.gottfridsson@gmail.com
Kommuner			
Jönköpings kommun		551 89 Jönköping	kontaktcenter@jonkoping.se
Vaggeryds kommun	Box 43	568 21 Skillingaryd	info@vaggeryd.se

BENÄMNING	ADRESS	ORT	E-POSTADRESS
Myndigheter			
Försvarsmakten		107 85 Stockholm	exp-hkv@mil.se
Förtifikationsverket		631 89 Eskilstuna	fortv@fortifikationsverket.se
Jordbruksverket		551 82 Jönköping	jordbruksverket@jordbruksverket.se
Länsstyrelsen		551 86 Jönköping	jonkoping@lansstyrelsen.se
Naturvårdsverket		106 48 Stockholm	kundtjanst@naturvardsverket.se
Skogsstyrelsen	Skeppsbrogatan 2	551 83 Jönköping	skogsstyrelsen@skogsstyrelsen.se
Statens Geotekniska Institut		581 93 Linköping	sgi@sgi.se
Sveriges Geologiska Undersökning	Box 670	751 28 Uppsala	sgu@sgu.se
Jönköpings Länsstrafik	Box 372	551 15 Jönköping	info@jlt.se
Regionförbundet Jönköpings län	Box 1024	551 11 Jönköping	regionen@rjl.se
MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap		651 81 Karlstad	registrator@msb.se
SMHI	Folkborgsvägen 17	601 76 Norrköping	registrator@smhi.se
Räddningstjänsten		551 89 Jönköping	info@lbfjonkopingslan.se
Riksantikvarieämbetet	Box 1114	621 22 Visby	registrator@raa.se
Svenska kraftnät	Box 1200	172 24 Sundbyberg	registrator@svk.se
Organisationer			
Naturskyddsföreningen i Jönköping	Box 4625	116 91 Stockholm	remisser@naturskyddsforeningen.se
Lantbrukarnas riksförbund	Franzégatan 1B	105 33 Stockholm	registrator@lrf.se
Tenhults Naturbruksgymnasium	Huskvarnavägen 28	560 30 Tenhult	tenhults.naturbruksgymnasium@rjl.se
Svenska Jägareförbundet	Öster Malma	611 91 Nyköping	remiss@jagareforbundet.se

BENÄMNING	ADRESS	ORT	E-POSTADRESS
Jönköpings läns museum	Box 2133	550 02 Jönköping	info@jlm.se
Täktföretag			
Aneby Torv AB	Ankargatan 8	553 21 Jönköping	
Neova AB	Box 1143	824 13 Hudiksvall	info.torv@neova.se

Bilaga 2 Sammanställning av samrådsmöten

DATUM	MYNDIGHET/KOMMUN	INFORMATION
18 januari 2022	Länsstyrelsen	Inledande samråd
3 mars 2022	Jönköpings kommun	Samråd
10 mars 2022	Vaggeryds kommun	Samråd
7 september 2022	Vaggeryds kommun	Samråd angående detaljplaner
3 oktober 2022	Jönköpings kommun	Samråd angående detaljplaner
7 november 2022	Länsstyrelsen	Samråd kring avgränsning MKB och avstämning lokaliseringsutredning
13 april 2023	Länsstyrelsen	Genomgång och presentation av samrådshandling
24 april 2023	Vaggeryds kommun	Genomgång och presentation av samrådshandling
5 maj 2023	Jönköpings kommun	Genomgång och presentation av samrådshandling
Avstämningar en gång/halvår	Region Jönköpings län, Jönköpings länstrafik, Nässjö kommun, Vaggeryds kommun, Värnamo kommun och Jönköpings kommun	