



TRAFIKVERKET

Byarum–Tenhult, ny järnväg

Samrådsportal

Innehåll

Innehåll

1. Om projektet
2. Förutsättningar
3. Lokaliseringsalternativ
4. Effekter & konsekvenser
5. Samråd / Öppet hus

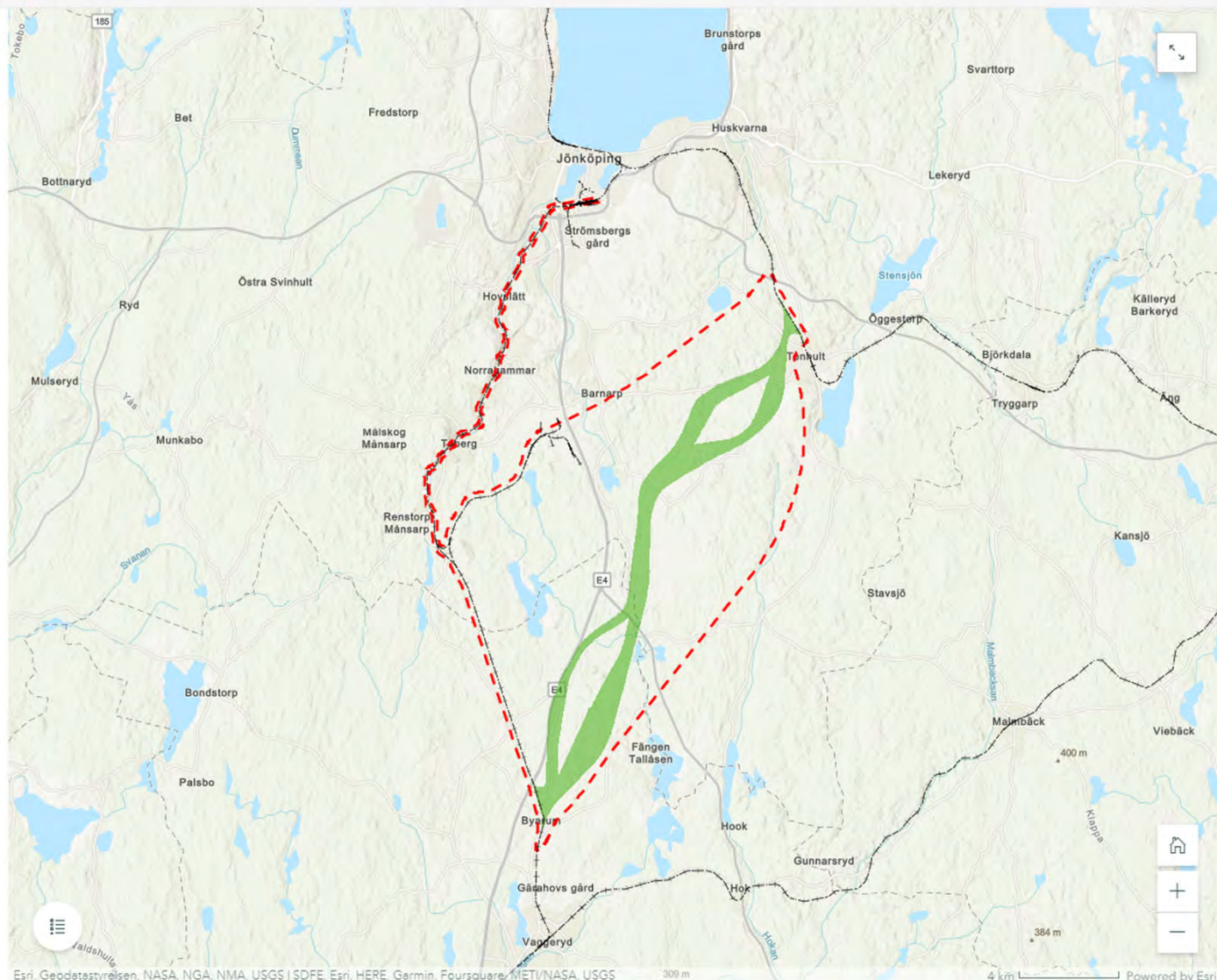
Om projektet

Om Byarum-Tenhult

Välkommen till samråd om Byarum-Tenhult, ny järnväg. Denna samrådsportal riktar sig till allmänheten och projektets berörda intressenter och innehåller aktuell information om projektet och dess framdrift.

Vi planerar en nybyggnation av ny järnväg på sträckan Byarum-Tenhult. I tidigare studie som genomförts av Trafikverket för järnvägen Jönköping-Nässjö-Vaggeryd och Värnamo, har ett alternativ som innebär en nybyggnation av sträckan Byarum-Tenhult rekommenderats. Studien rekommenderar även att hela sträckan Jönköping-Nässjö-Värnamo bör elektrifieras.

En framtida trafikering med persontåg Jönköping-Värnamo förutsätter elektrifiering, och kommer därmed att ersätta dagens dieseltåg. Genom förbättrade restider och elektrifiering skapas förutsättningar för en ökad och hållbar arbets- och studiependling samtidigt som godstransporterna på järnvägen kan ökas. Målet är att persontrafiken mellan Jönköping och Värnamo ska ske på mindre än 50 minuter, och på så sätt skapa ett attraktivt alternativ till bilresor. Detta kan uppnås genom att en ny sträckning av järnväg mellan Byarum och Tenhult anläggs, tillsammans med flera andra åtgärder.

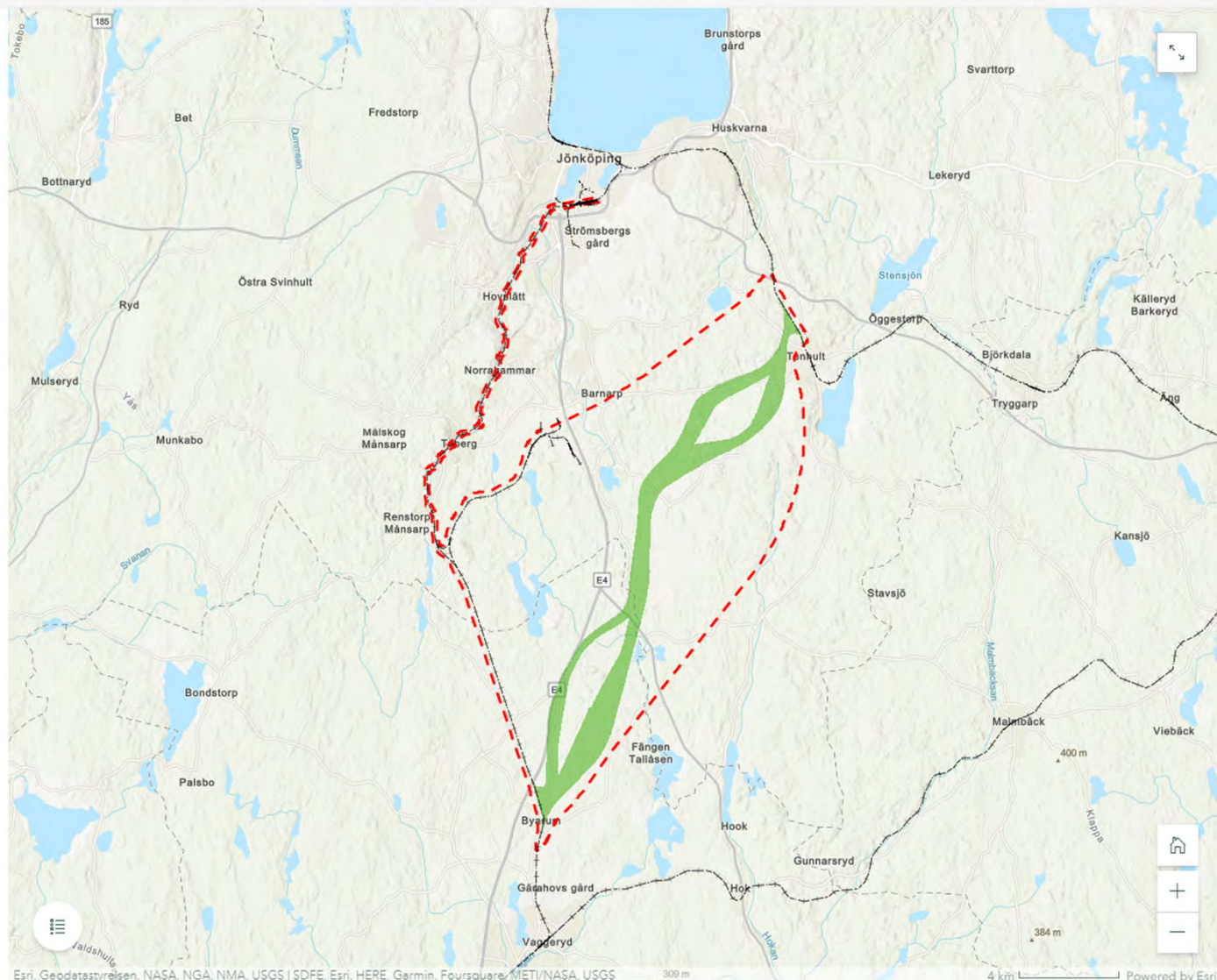


En ny bana mellan Byarum och Tenhult skapar nytta för transportsystemet lokalt, regionalt och även nationellt då den kan fungera som en omledningsbana för Södra stambanan. En ny bana ska byggas som elektrifierat enkelspår med en mötesstation mitt på sträckan. Sträckan Byarum-Tenhult ska dimensioneras för en största tillåten hastighet av 200 km/h.

Följ gärna arbetet med ny järnväg mellan Byarum-Tenhult på projektets webbsida. Här hittar du även samrådsunderlaget.

trafikverket.se/byarum-tenhult

I denna samrådsportal finns ett flertal kartor. Här har du möjlighet att både zooma in och markera objekt för att få mer information. Teckenförklaringen visas när du trycker på den runda knappen nere i vänster hörn.

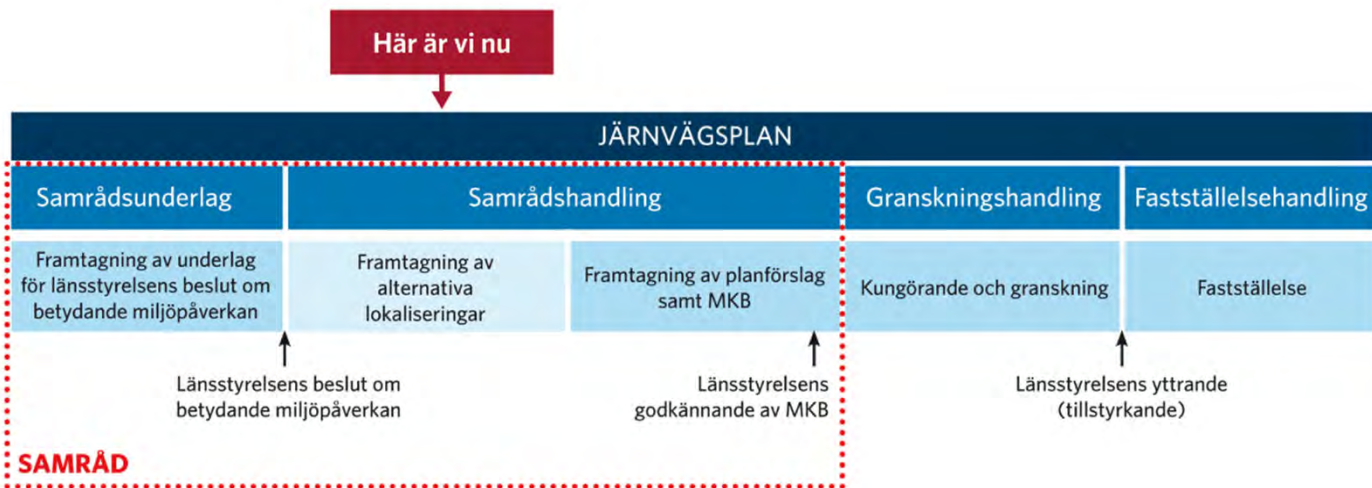


Planläggningsprocessen

Ett järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en järnvägsplan. I denna fas av processen har ett antal lokaliseringsalternativ tagits fram utifrån satta projektmål och identifierade förutsättningar. Då länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. Arbetet med MKB pågår parallellt med samrådshandlingen.

Under planläggningsprocessen hålls planförslaget tillgängligt för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket färdigställer järnvägsplanen.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter att planen har vunnit laga kraft kan Trafikverket sätta spaden i jorden.



Ändamål och projektmål

Ändamålet kan ses som det övergripande syftet med projektet.

Det ska ligga till grund för att ta fram och utvärdera lokaliseringstudningens utredningsalternativ.

Projektmålen beskriver tillsammans med ändamålet vad projektet ska bidra till. De kan ses som en precisering av ändamålet i form av vilka kvaliteter och funktioner som ska uppnås. Det är mot projektmålen som utredningsalternativens effekter utvärderas. Projektmålen är uppdelade efter de två ändamålen och berör följande områden: hållbarhet, miljö, kapacitet, tillgänglighet och säkerhet.

| ÄNDAMÅL | PROJEKTMÅL |
|---|---|
| Skapa långsiktig hållbarhet och utvecklingsmöjligheter för godstrafiken och stärka kapaciteten i Region Jönköpings järnvägsnät. | Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska kostnaderna blir så låga som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv. |
| | Den nya järnvägen ska möjliggöra järnvägsanslutningar till befintliga och planerade industriområden i anläggningens närhet och därmed minska beroendet av lastbilstrafik i Region Jönköping. |
| Skapa bättre förutsättningar och tillgänglighet för attraktiv, effektiv och hållbar arbets- och studiependling som bidrar till Region Jönköpings utveckling och förstoring. | Den nya järnvägen ska öka robustheten, tillgängligheten och kapaciteten på järnvägen i Region Jönköping. Restidsmålet på 50 minuter mellan Jönköping och Värnamo ska klaras med en robust tidtabell samt att viktiga resandeuppehåll längs sträckan inte behöver slopas. |
| | Den nya järnvägen lokaliseras och utformas för att bidra till att begränsa klimatpåverkan , bland annat genom att reducera växthusgasutsläpp med 50% för den färdiga anläggningen jämfört med år 2015. |
| | Den nya järnvägen ska så långt som möjligt upprätthålla eller stärka en positiv upplevelse av landskapet genom att minimera barriäreffekter i de områden som i landskapsanalysen definieras som "komplexa miljöer". |
| | Den nya järnvägen ska i möjligaste mån bevara landsbygdens och tätorternas kulturmiljöer genom att karaktär, funktion och historiska värden värnas och intrång i fornlämningar och försämring av kulturmiljöer begränsas. |
| | Den nya järnvägen ska främja en god och hälsosam boendemiljö och ska i möjligaste mån utformas så att ingen människa utsätts för skadligt buller eller skadliga vibrationer från järnvägen. |
| | Den nya järnvägen ska i möjligaste mån minimera intrång i jordbruksmark , bland annat genom att undvika fragmentering. |
| | Den nya järnvägen ska i möjligaste mån undvika intrång i riksintressen samt skyddade och övriga värdefulla områden för att minska påverkan på den biologiska mångfalden. |
| | Den nya järnvägen ska i möjligaste mån begränsa negativ påverkan på yt- och grundvattenförekomster . |
| Den nya järnvägen ska eftersträva en hållbar masshantering och genom att lokalisera anläggningen där en bra massbalans kan uppnås. | |

Utredningsområde

Utredningsområdet för en järnvägsplan beskriver en geografisk avgränsning och ska täcka in tänkbar lokalisering och utformning av planerad järnväg, men även tillfälliga ytor som kan komma att krävas under byggnation av järnvägen. Den planerade byggnationen av järnvägen mellan Byarum och Tenhult kommer huvudsakligen innebära ny sträckning.





Tidplan

Föreslagen tidplan för projektet redovisas i figuren nedan. I skedet Järnvägsplan val av lokaliseringsalternativ ingår bland annat samrådsunderlag och den del av samrådshandlingen där alternativa lokaliseringar tas fram, samt ett antal samråd. Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och nu pågår arbetet med samrådshandlingen. I samrådshandlingen redovisas de framtagna korridorerna som även presenteras i denna portal. Lokaliseringsutredningen ska vara klar under 2023.





Förutsättningar

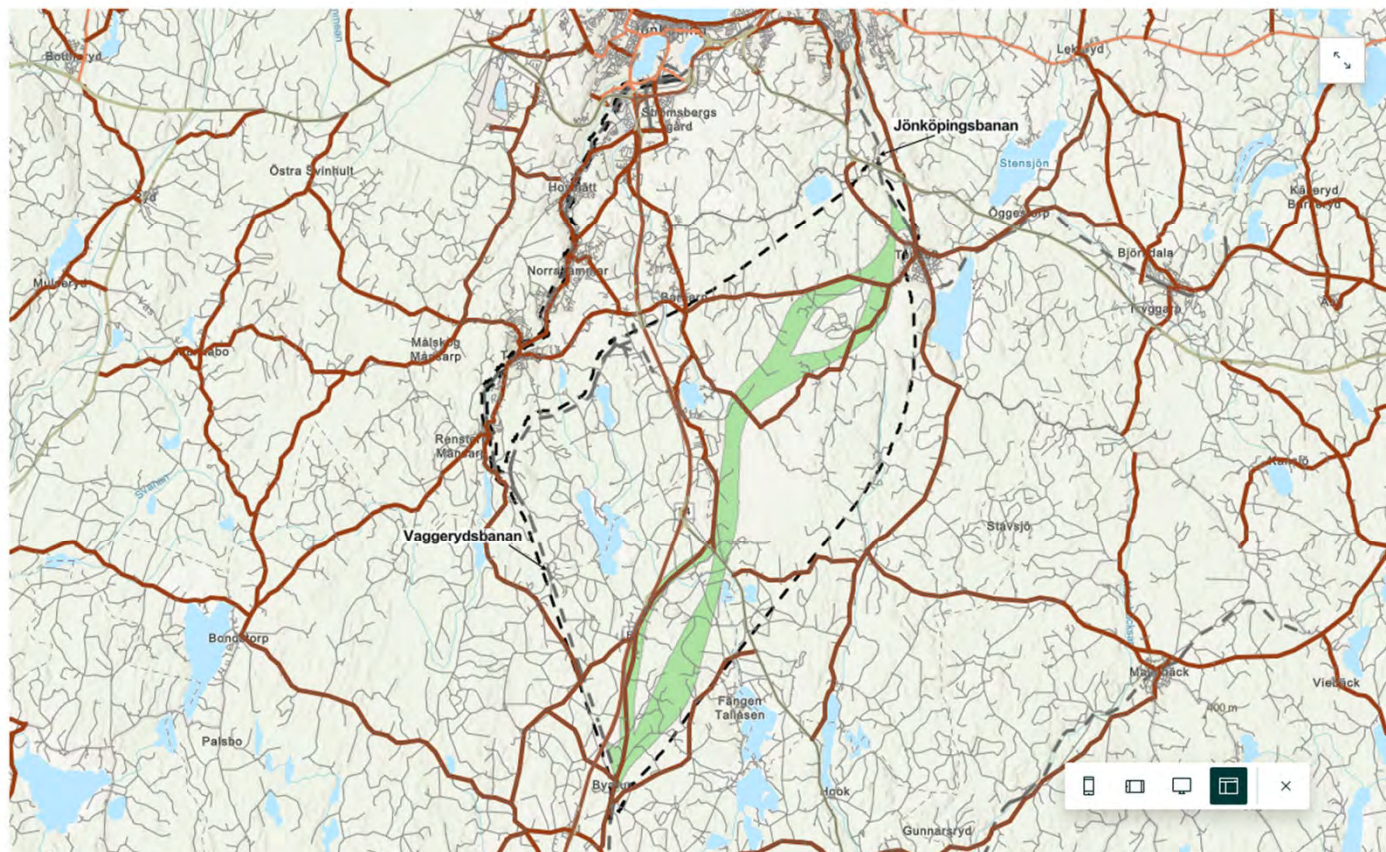
Förutsättningar

Det finns många förutsättningar att ta hänsyn till i projektet. Under denna del redovisar vi en del av de förutsättningar som identifierats. I samrådsunderlaget redovisas ytterligare förutsättningar.

Infrastruktur

Utredningsområdet angränsar till två befintliga banor; Jönköpingsbanan (bandel 711) och Vaggerydsbanan (bandel 731).

Inom utredningsområdet finns det flera vägar, den största är E4:an som går igenom området i nordsydlig riktning. I området finns det även två riksvägar (väg 30 och 31) och sex länsvägar (väg 647, 836, 842, 844, 846 och 931).

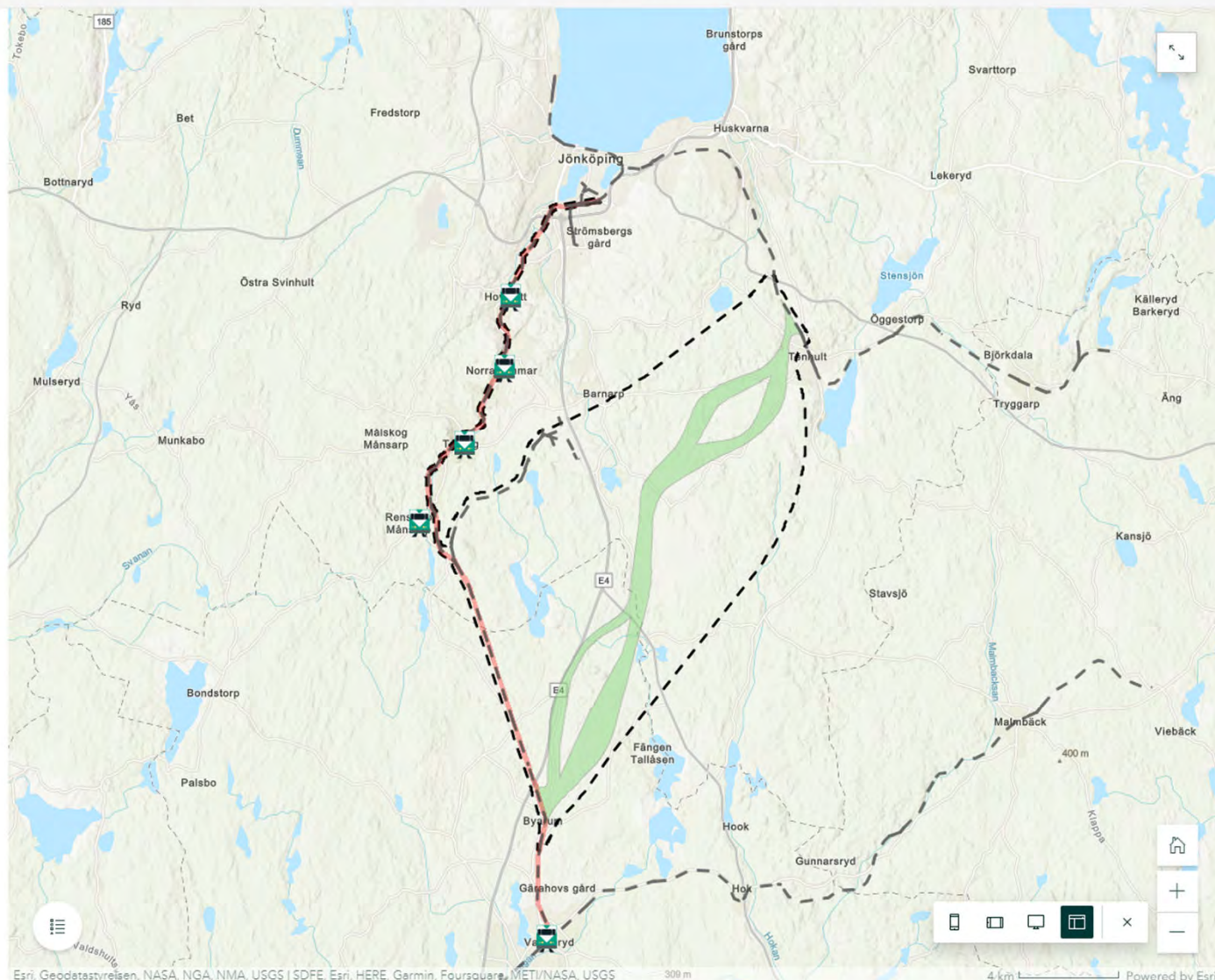


Vaggerydsbanan går mellan Jönköping och Vaggeryd och är en fyra mil lång enkelspårig och oelektrifierad bana som går genom både skog- och jordbrukslandskap. Banan är byggd med skarvspår, något som minskar komforten, begränsar hastigheten, bidrar till ökat buller och kräver ett större underhåll. Hastighetsbegränsningen är som högst 100 km/h. För godstågen är det på vissa partier endast tillåtet att köra 40 km/h. I dagsläget tar snabbaste turen på sträckan mellan Jönköping och Värnamo 72 minuter.

Längs med järnvägen föreligger avsevärda geotekniska risker i form av bristande bärighet för banan och stabilitetsrisker.

Järnvägen har längs sträckan fem stopp. Längs järnvägen finns stationer i Vaggeryd, Månsarp, Taberg, Norrahammar och Hovslätt.

På sträckan mellan Jönköping och Vaggeryd passerar järnvägen två naturreservat, två åar; Lillån och Tabergså, samt sjöarna Månsarpasjön och Ekerydsgölen.



Krav på anläggningen

För den planerade anläggningen finns krav på längd och restid. För att projektet ska kunna uppnås ställs ett antal krav på den nya anläggningen mellan Byarum och Tenhult som berör exempelvis hastigheter, mötesmöjligheter och signalsystem.

De anläggningsspecifika krav som ställs på den nya järnvägen mellan Byarum-Tenhult:

- Den nya banan ska byggas som elektrifierat enkelspår och förses med det nya standardiserade signalsystemet för Europa, ERTMS.
- Sträckan ska dimensioneras för största tillåtna hastighet 200 km/h.
- Anslutning mot befintligt spår i riktning
 - mot Jönköping ska dimensioneras för minst 100 km/h
 - mot Nässjö ska dimensioneras för minst 70 km/h
 - mot Vaggeryd ska dimensioneras för minst 160 km/h
 - mot Månsarp ska dimensioneras för minst 70 km/h.
- Möjlighet till ny mötesstation mitt på sträckan som medger samtidig infart för 750 m långa tåg med ett skyddsavstånd 100 m i normalhuvudspåret.
- Minst fyra blocksträckor ska byggas på vardera sidan om den nya mötesstationen på sträckan Byarum-Tenhult.

Krav för spårgeometri

Några av kriterierna som använts då korridorerna arbetades fram är:

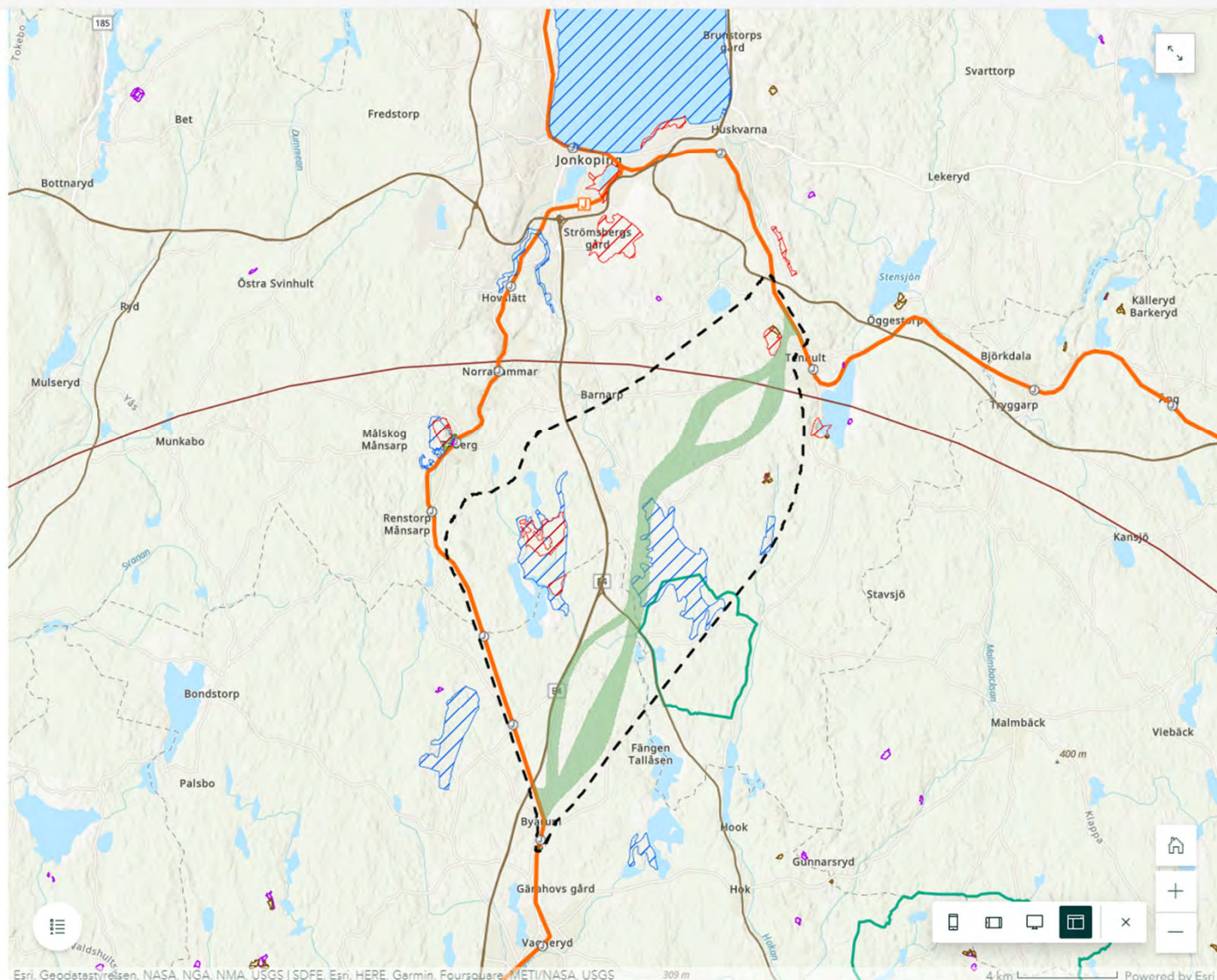
- Minimum horisontalradie 2000 m
- Önskad horisontalradie 3000 m
- Maximal lutning 10 ‰
- Största medellutning på mötesspåret 5‰

Dessa värden har valts för att nå upp till hastighetskravet och restidskravet i enlighet med Trafikverkets kravdokument.

Riksintressen och lagskyddade områden

Det finns ett antal skyddade naturområden inom utredningsområdet. Söder om Byarum finns Natura 2000-området Gärhov, och längre norrut tre riksintresseområden för naturvård; Konungsö mossen, Store mosse och Farbergskärret samt Spexeryd. Inom dessa områden finns naturreservaten Gärhovs storäng, Farbergskärren och Tjurhults mosse. Nordväst om Tenhult finns ett fjärde naturreservat, Ingaryd.

Inom utredningsområdet eller i dess direkta närhet finns även riksintresse för kulturmiljövård samt för infrastruktur och totalförsvaret.



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Planer och bebyggelse

I kartan redovisas de planer som är pågående inom utredningsområdet.

Fastställda planer inom området, så som detaljplaner, byggnadsplaner, stadsplaner tomtindelning och områdesbestämmelser, är rödmarkerade.

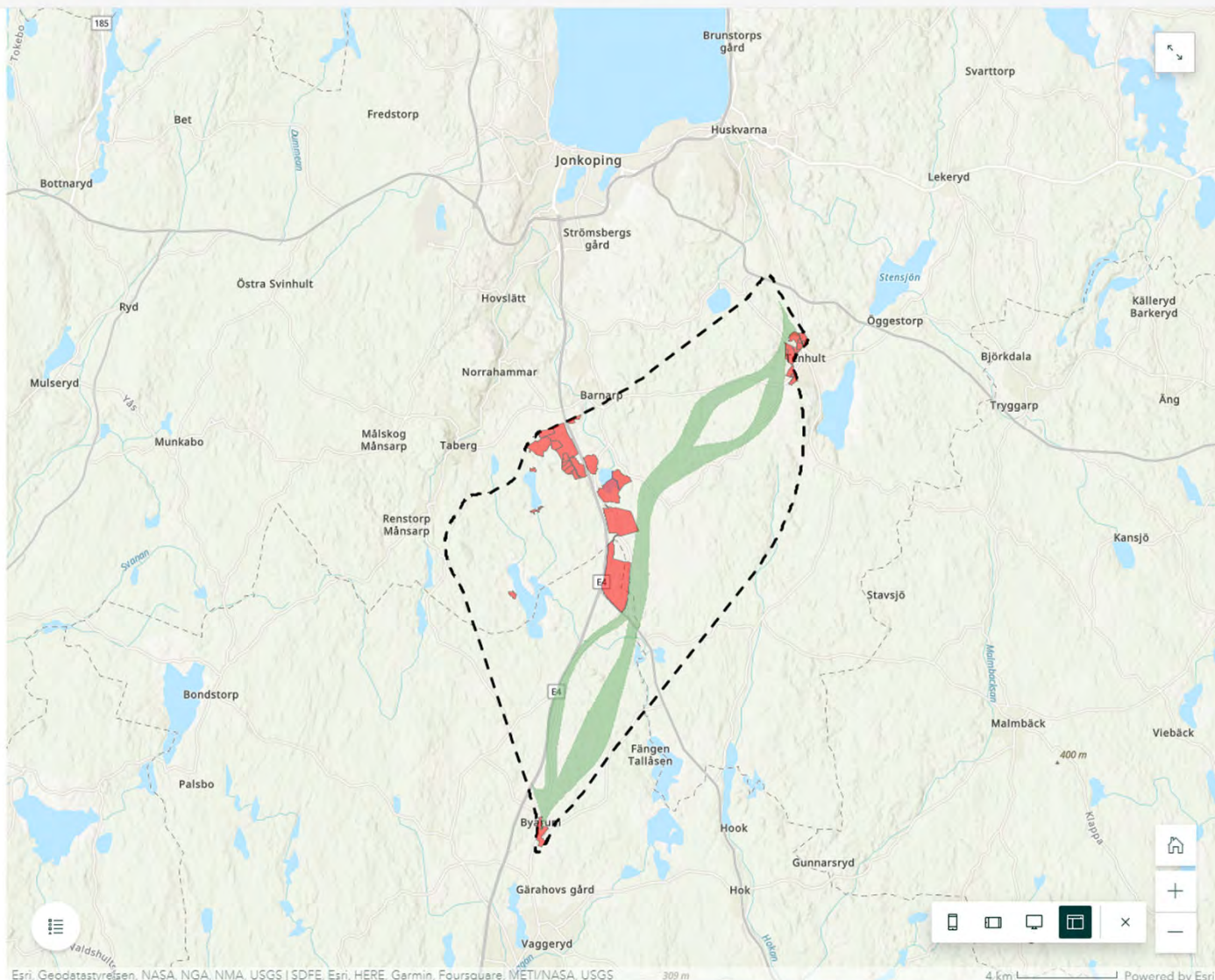
Det finns flera kraftledningarna och ställverk i området. Troligtvis kommer den nya banan korsa kraftledningarna. Ställverk finns vid Ingaryd och Tenhult samt strax norr om Lovsjön.

För att se Vaggeryds och Jönköpingskommuns översiktsplan eller andra planer som pågår i kommunen, besök kommunernas hemsida

Klicka på knapparna nedan för att komma direkt till respektive kommuns hemsida.

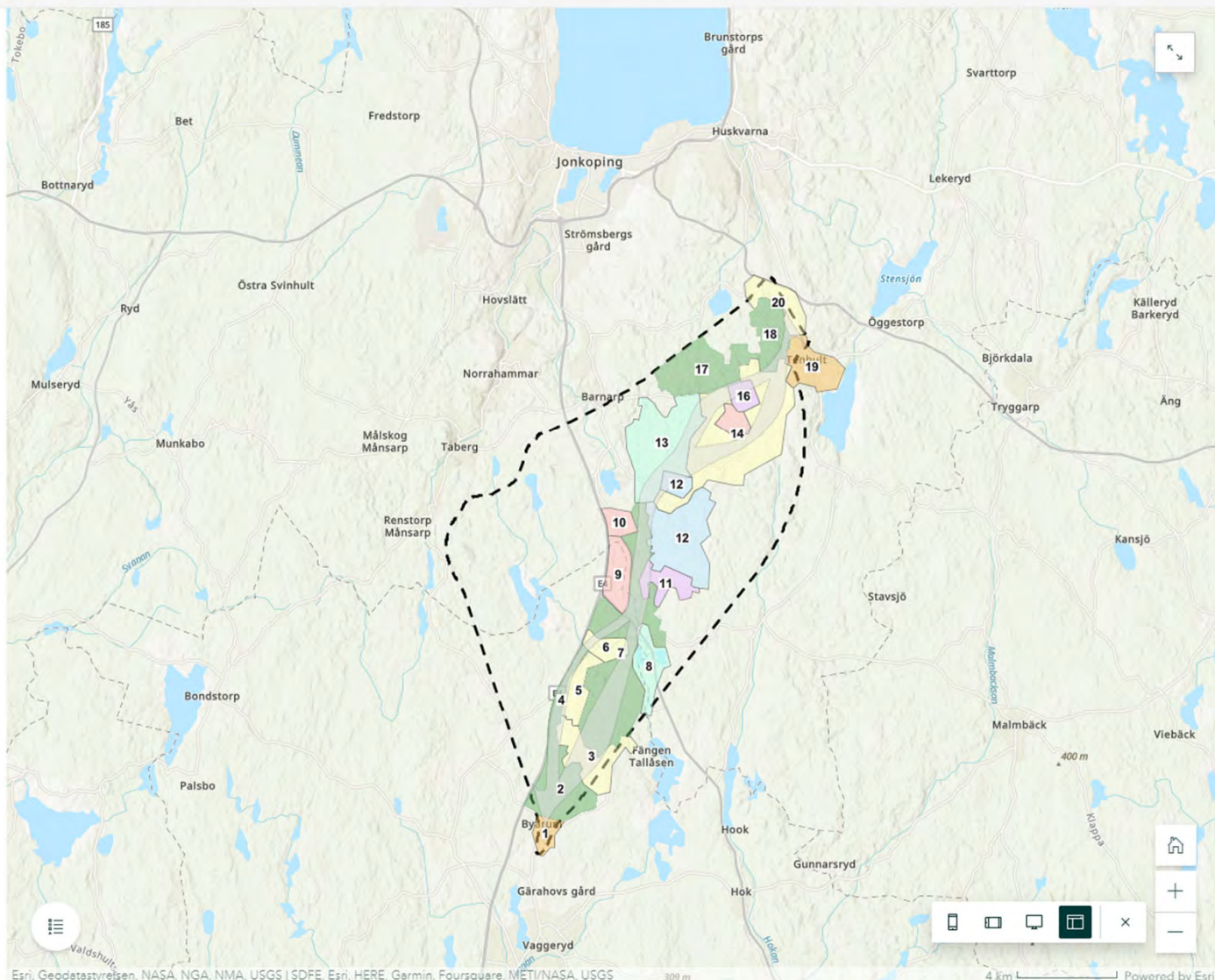
Jönköping Kommun

Vaggeryd Kommun



Landskap

Järnvägsanläggningen bör anpassas väl till det befintliga landskapet och vid framtagning av representativa linjer är det fördelaktigt om fragmentering av skog, myrar och öppna marker minimeras genom att till exempel lägga linjen i en kantzon mellan öppen mark och skog. Om järnvägen placeras högt, på en bank, i ett flackt landskap kan det innebära stora visuella barriärer. Djupa skärningar har inte samma negativa effekt på landskapsbilden, men innebär ändå en fysisk barriäreffekt för flora, fauna och friluftsliv. Om järnvägen lokaliseras till områden utan stora höjdskillnader är det lättare att undvika höga bankar och djupa skärningar. Även resenärers landskapsvy är viktigt att tänka på, till exempel är ett öppet varierande landskap utanför fönstret trevligare än tunnel eller skärning.

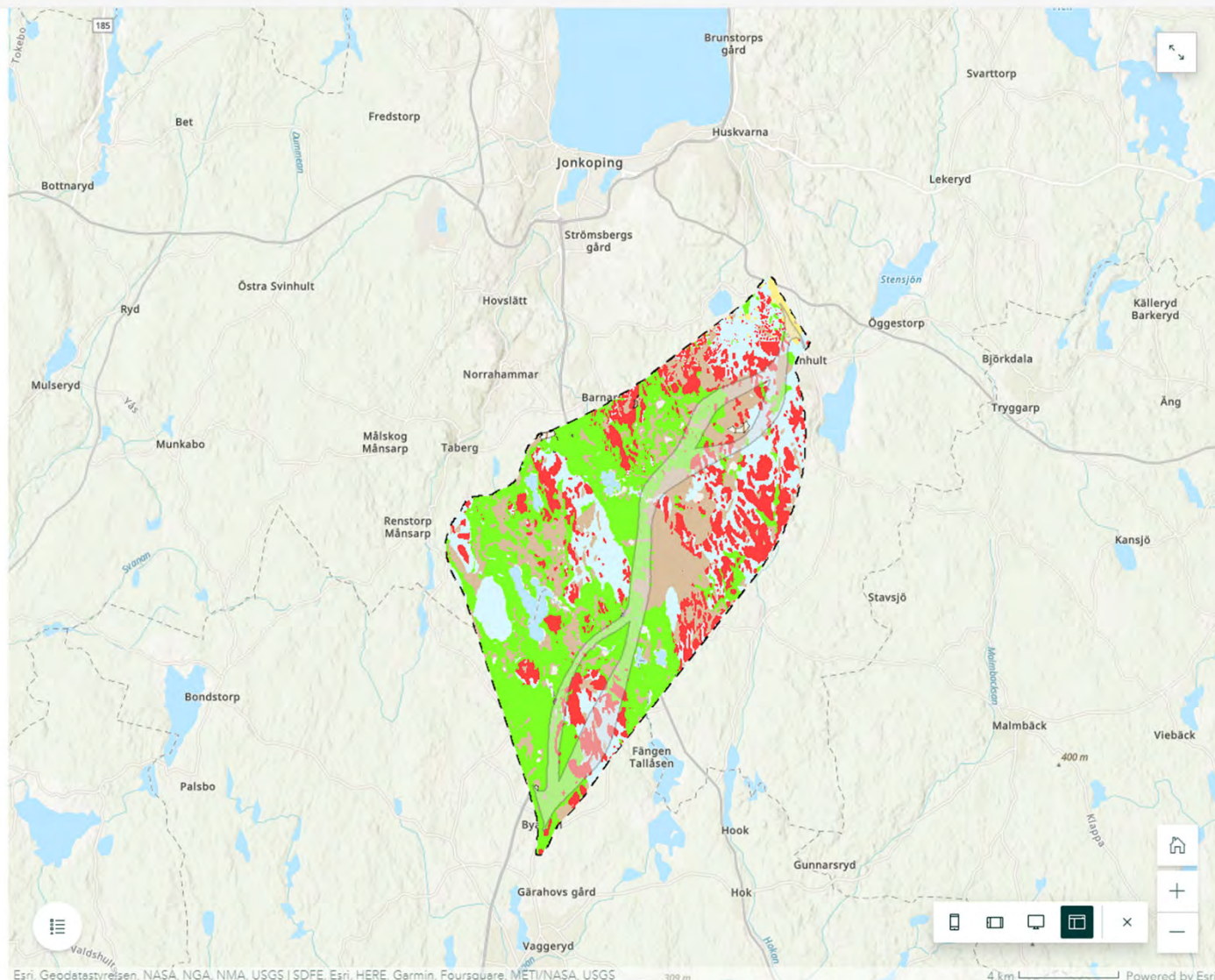


- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Byggbarhet

En bearbetning av jordarterna har gjorts där en mängd olika jordarter sorterats in i kategorierna mineralsediment, torv, lera, berg i dagen, morän och fyllning.

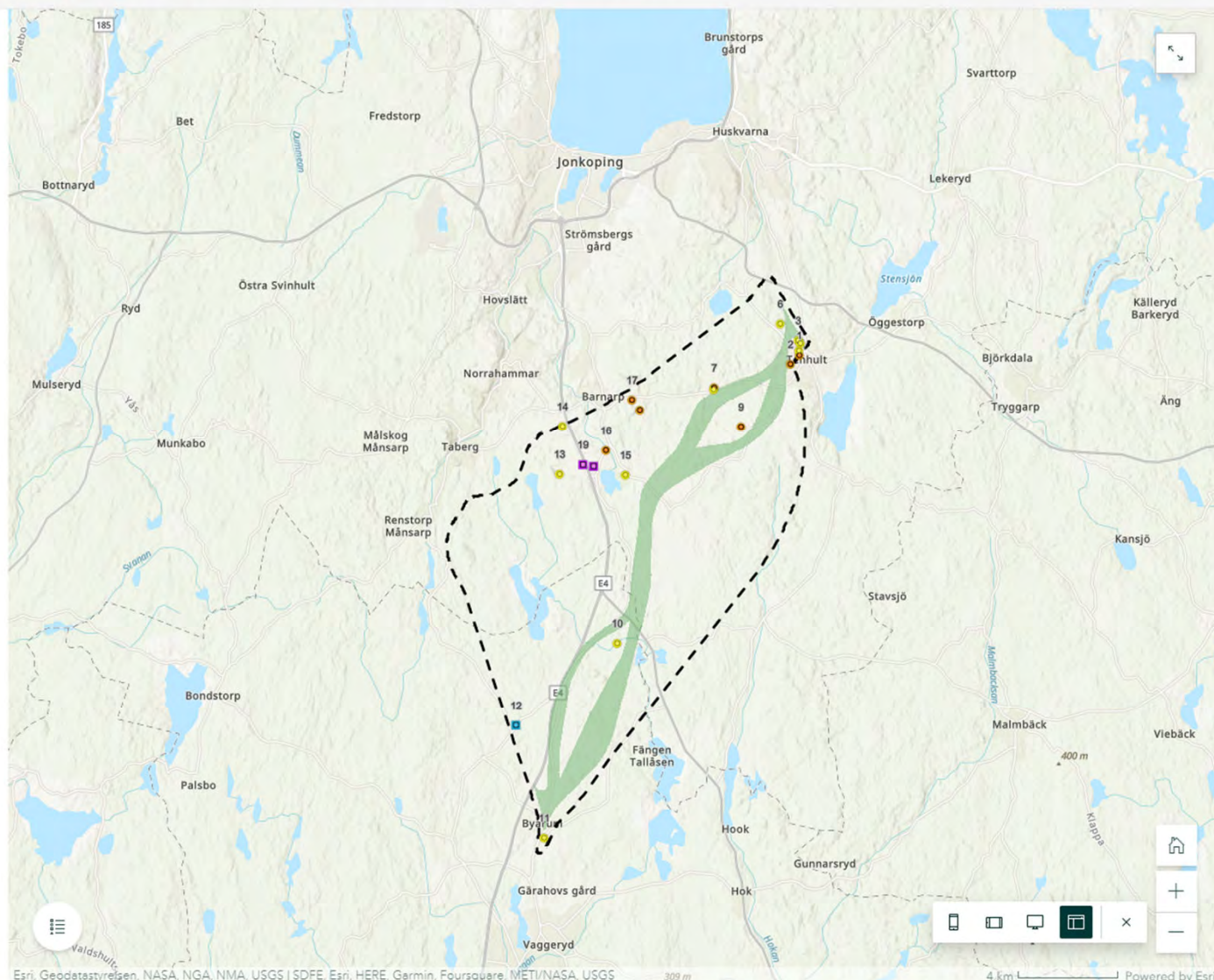
De ytliga jordlagren i utredningsområdet bedöms huvudsakligen bestå av isälvsediment, morän, mossområden med torv och lera. De två sistnämnda är exempel på material som kan innebära svårigheter vid byggnation.



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Markmiljö

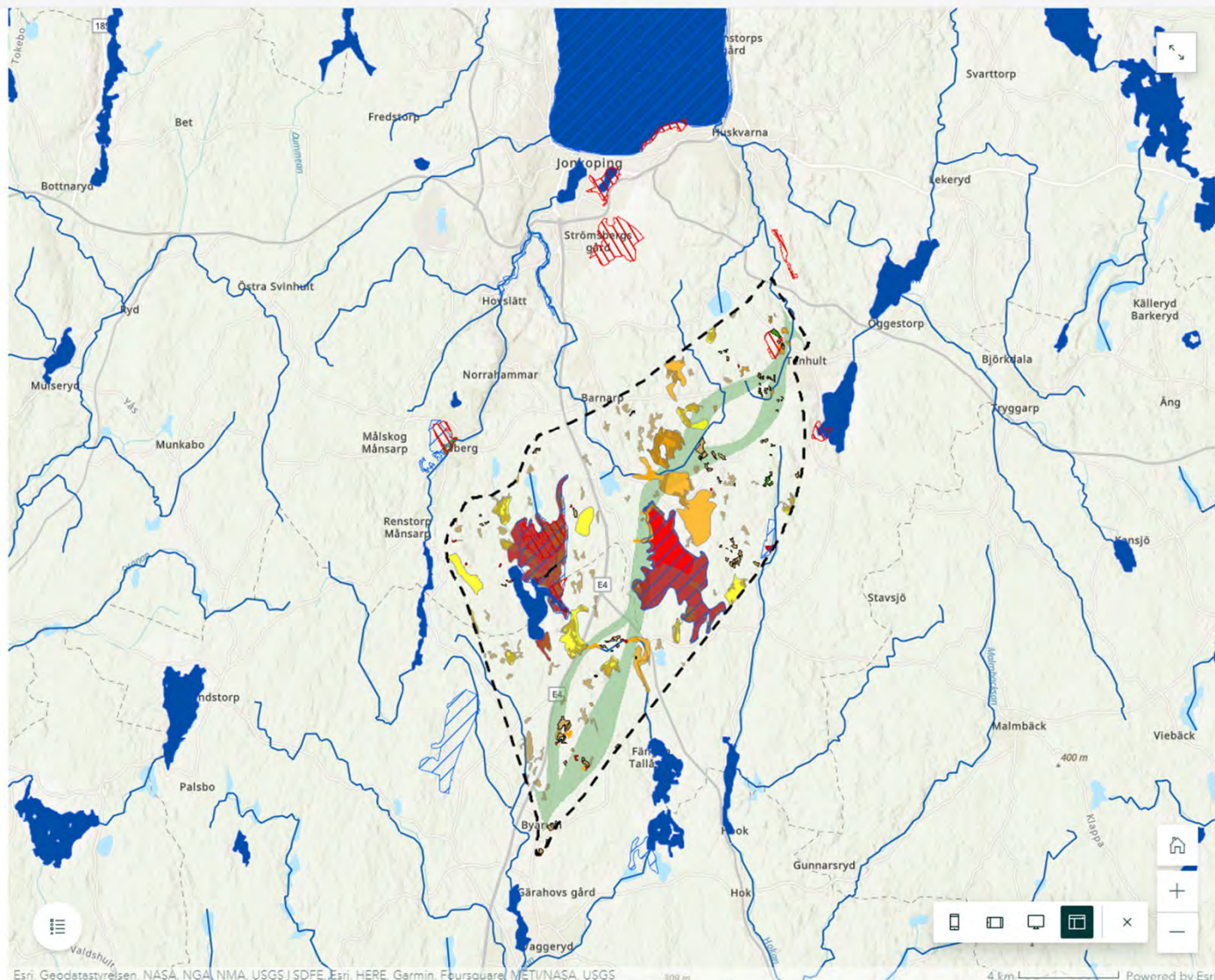
Områden med förorenad mark kan påverka kostnaderna för projektet och vissa typer av tillståndspliktiga verksamheter kan vara svåra eller dyra att omlokalisera. En markmiljöinventering har genomförts för att utreda var det finns störst risk för att påträffa förorenad mark inom utredningsområdet. I inventeringen har ett flertal potentiellt förorenade objekt identifierats, bland annat verkstadsindustrier i Byarum, flera industrier med potentiellt förorenade områden i Torsvik och i de nordvästra delarna av Tenhult, samt avfallsanläggningen i Hult.



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Naturmiljö

Utöver lagstadgade skyddade områden förekommer naturvärden i form av värdefulla ängs- och betesmarker, våtmarker, nyckelbiotoper och skogliga naturvärden som pekats ut genom tidigare inventeringar av Jordbruksverket, Naturvårdsverket och Skogsstyrelsen. Flera av dessa områden omfattas även av Jönköpings naturvårdsprogram. En kompletterande naturvärdesinventering enligt svensk standard (SS 19900:2014) har också genomförts under 2022 inom utvalda områden, i syfte att ge kompletterande kunskap kring naturvärdena i de områden som ligger inom de olika lokaliseringalternativen.



- 5
- 6
- 7
- 8
- 9

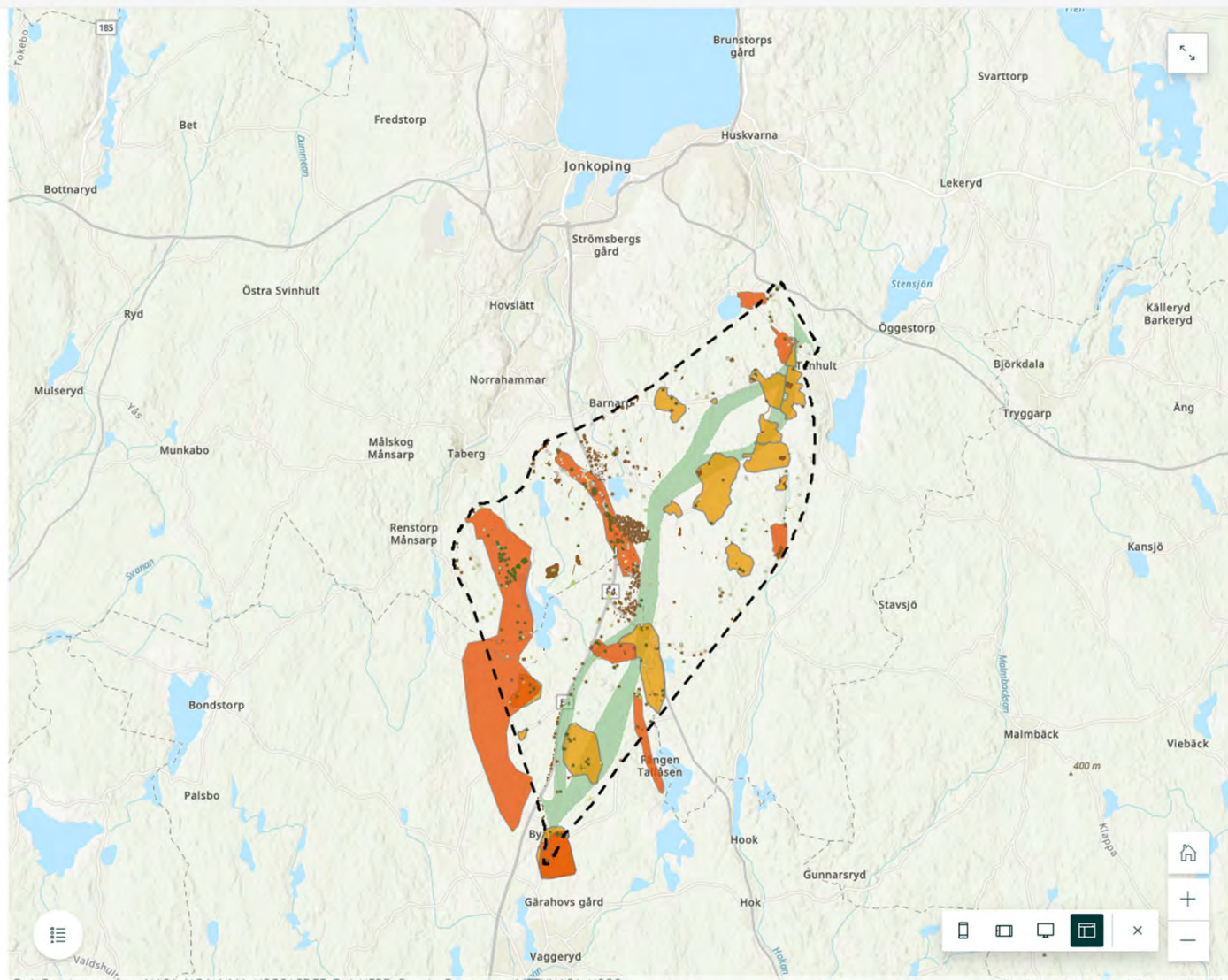
Kulturmiljö

Skogen, vattnet, kommunikationer och möjligheterna till jordbruk har varit förutsättningar för de näringar som kommit att präglade området.

Lagan rinner genom området och har sedan förhistorisk tid varit en viktig kommunikationsled, vilket flera lämningar vittnar om. Flera gravar från järnåldern ligger i stråk utmed vattendragen.

Området präglas av mindre byar i ett agrart och skogsrikt landskap. I ett antal byar finns historiska betesmarker som brukas än idag och har naturvärden.

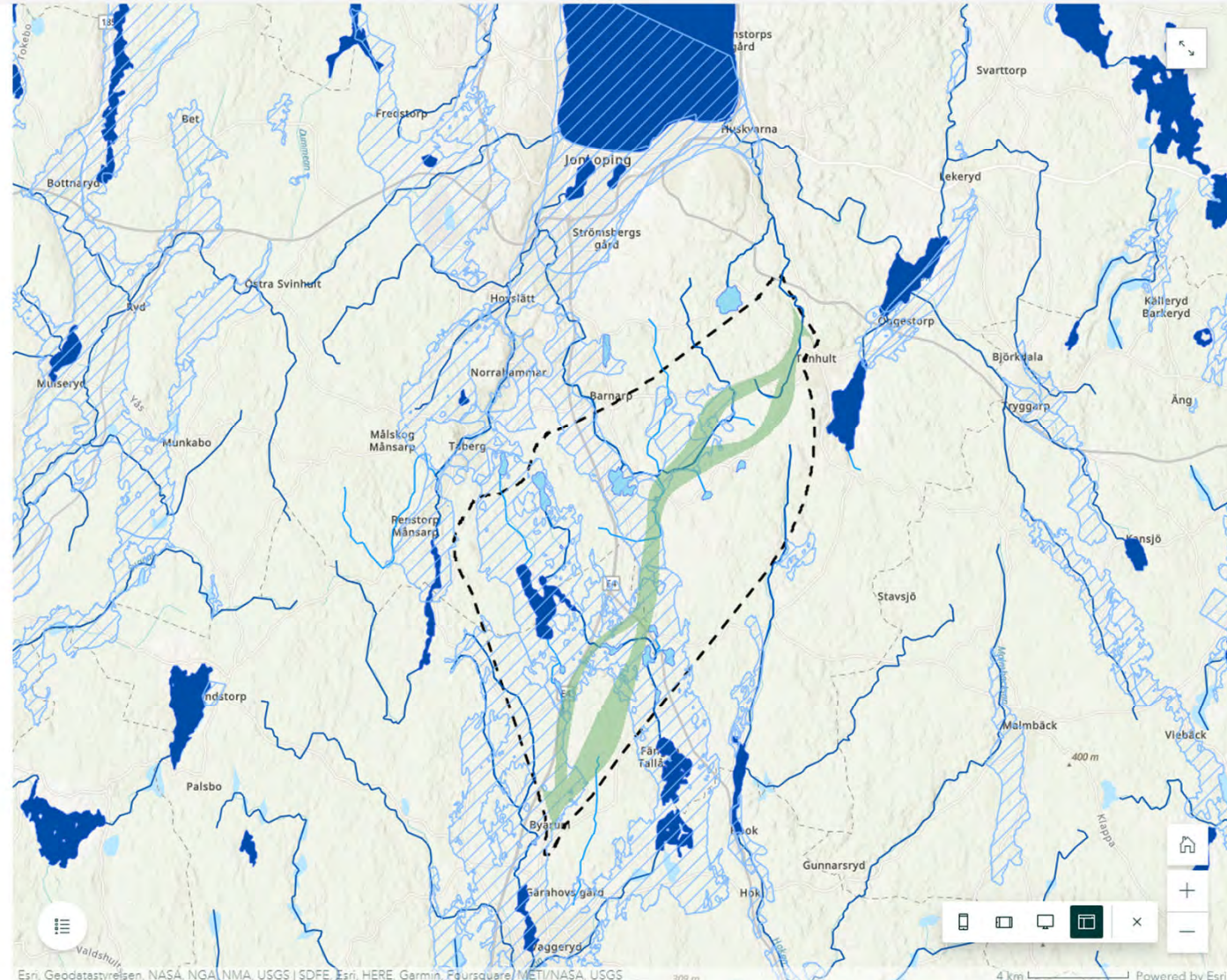
Inom utredningsområdet finns en stor mängd fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar. Ett antal områden var sedan tidigare utpekade i kommunernas kulturmiljöunderlag. Ytterligare några områden med kulturhistoriska värden har identifierats under arbetet med samrådshandlingen.



- 7
- 8
- 9

Vatten

Utredningsområdet återfinns inom Lagans och Motala ströms avrinningsområden. Inom utredningsområdet finns flera yt- och grundvattenförekomster. Ytvattenförekomsterna är, från söder till norr, Lagan, Timmerbrobäcken och Trälleborgsbäcken och Lillån. Grundvattenförekomsterna är, från söder till norr, Värnamo-Ekeryd, Vaggeryd-Taberg och Barnarp och Slättmossen-Ormakärret.



- 5
- 6
- 7
- 8
- 9

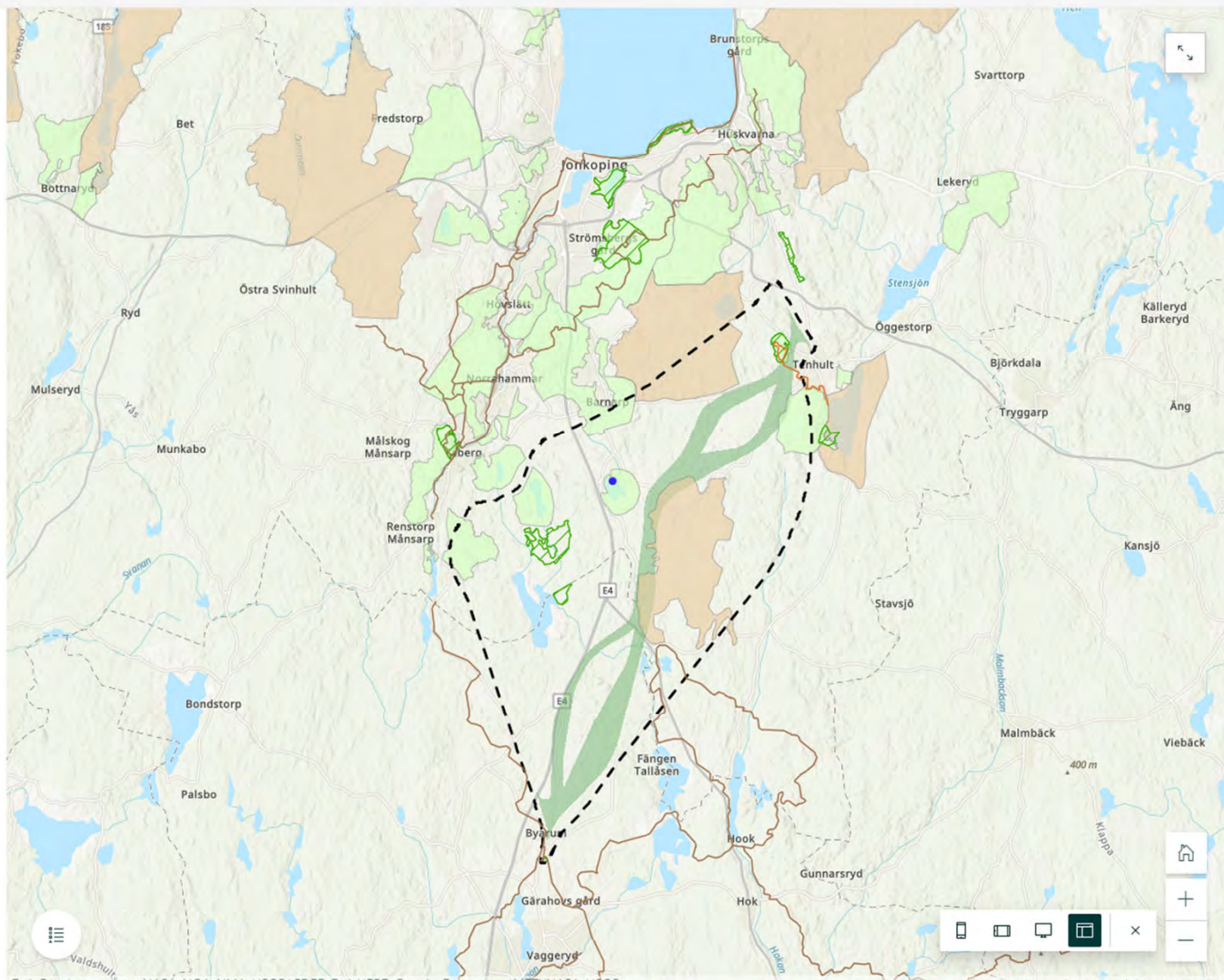
Rekreation och friluftsliv

Jönköpings kommun har i sin översiktsplan pekat ut två olika typer av friluftsområden: friluftsområden och tätortsnära friluftsområden.

Tätortsnära friluftsområden, såsom exempelvis Ingaryds naturreservat, tillgodoser huvudsakligen människors dagliga behov av friluftsmarker. Friluftsområden som Konungssömossen och Bashult omfattar större områden och lockar även besökare från ett större område.

Ingaryds naturreservat är ett mycket välbesökt skogs- och jordbruksområde med flera stigar, bland annat Ingaryds gårds vandringsled. Inom Konungssömossen finns sällsynta växter och ett rikt fågelliv. En led slingrar sig fram mellan två av mossarna.

Tenhultsleden, som går mellan Uvabergets naturreservat vid Tenhultsjön och Ingaryds naturreservat, ligger inom området för de framtagna korridorerna.



Klimat

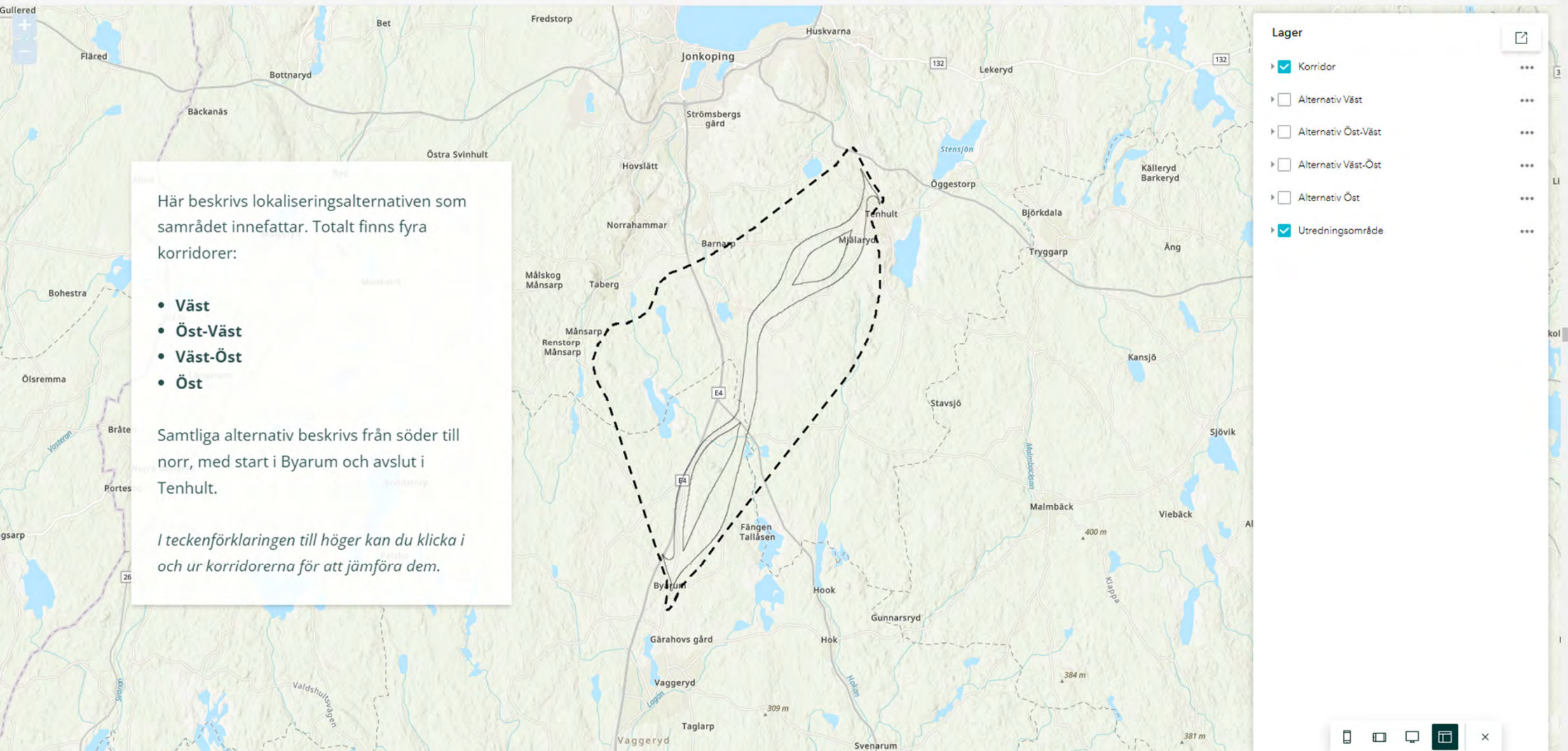
Trafikverket arbetar med att möjliggöra utveckling för god tillgänglighet i ett hållbart samhälle, där minskad klimatpåverkan är en viktig del.

För att räkna ut en ungefärlig klimatpåverkan har värden för CO₂-utsläpp från Trafikverkets klimatverktyg används för analys. Dessa är exempelvis värden för organisk ytjord, torv, konstruktionsdelar inom en järnvägsanläggning och olika typer av broar och tunnlar.

Arbetet med beräkningen av klimatpåverkan ger inga exakta svar, men bedöms ha en tillräckligt översiktlig nivå för att alternativen ska vara möjliga att jämföras gentemot varandra i kommande skeden. Resultatet kommer att presenteras i den färdiga samrådshandlingen.



Lokaliseringsalternativ



Här beskrivs lokaliseringsalternativen som samrådet innefattar. Totalt finns fyra korridorer:

- Väst
- Öst-Väst
- Väst-Öst
- Öst

Samtliga alternativ beskrivs från söder till norr, med start i Byarum och avslut i Tenhult.

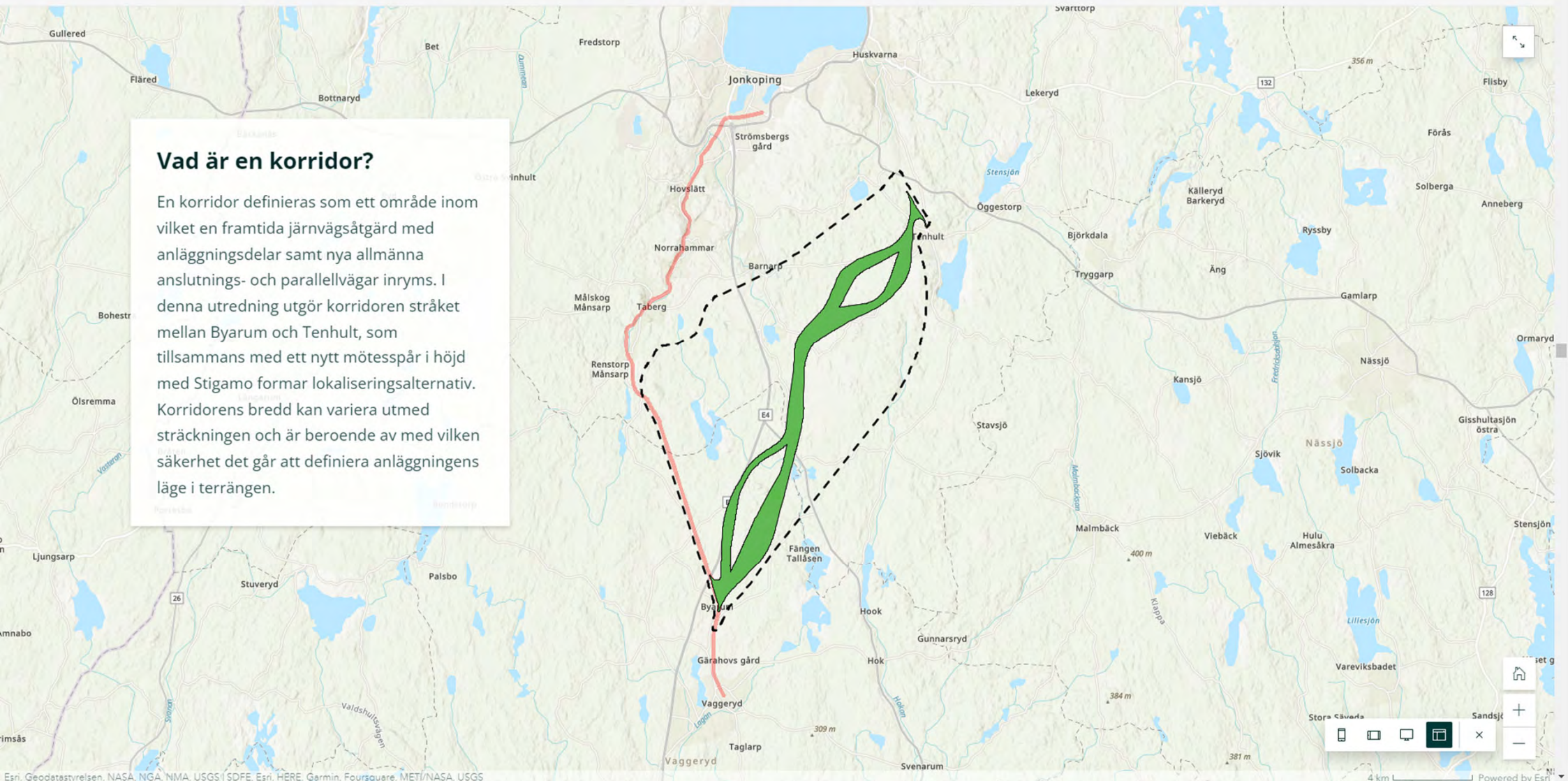
I teckenförklaringen till höger kan du klicka i och ur korridorerna för att jämföra dem.

Lager

- Korridor
- Alternativ Väst
- Alternativ Öst-Väst
- Alternativ Väst-Öst
- Alternativ Öst
- Utredningsområde

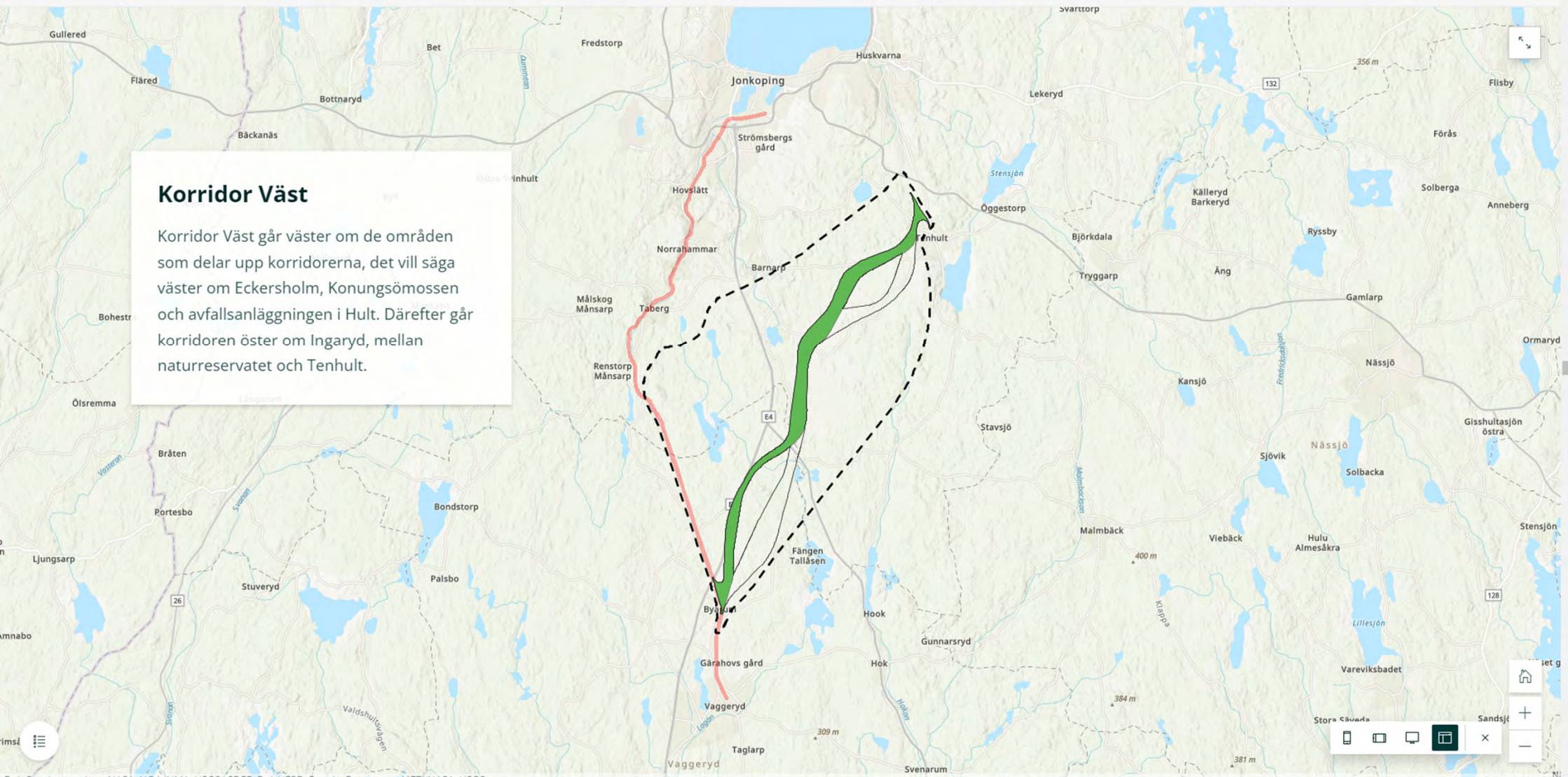
Vad är en korridor?

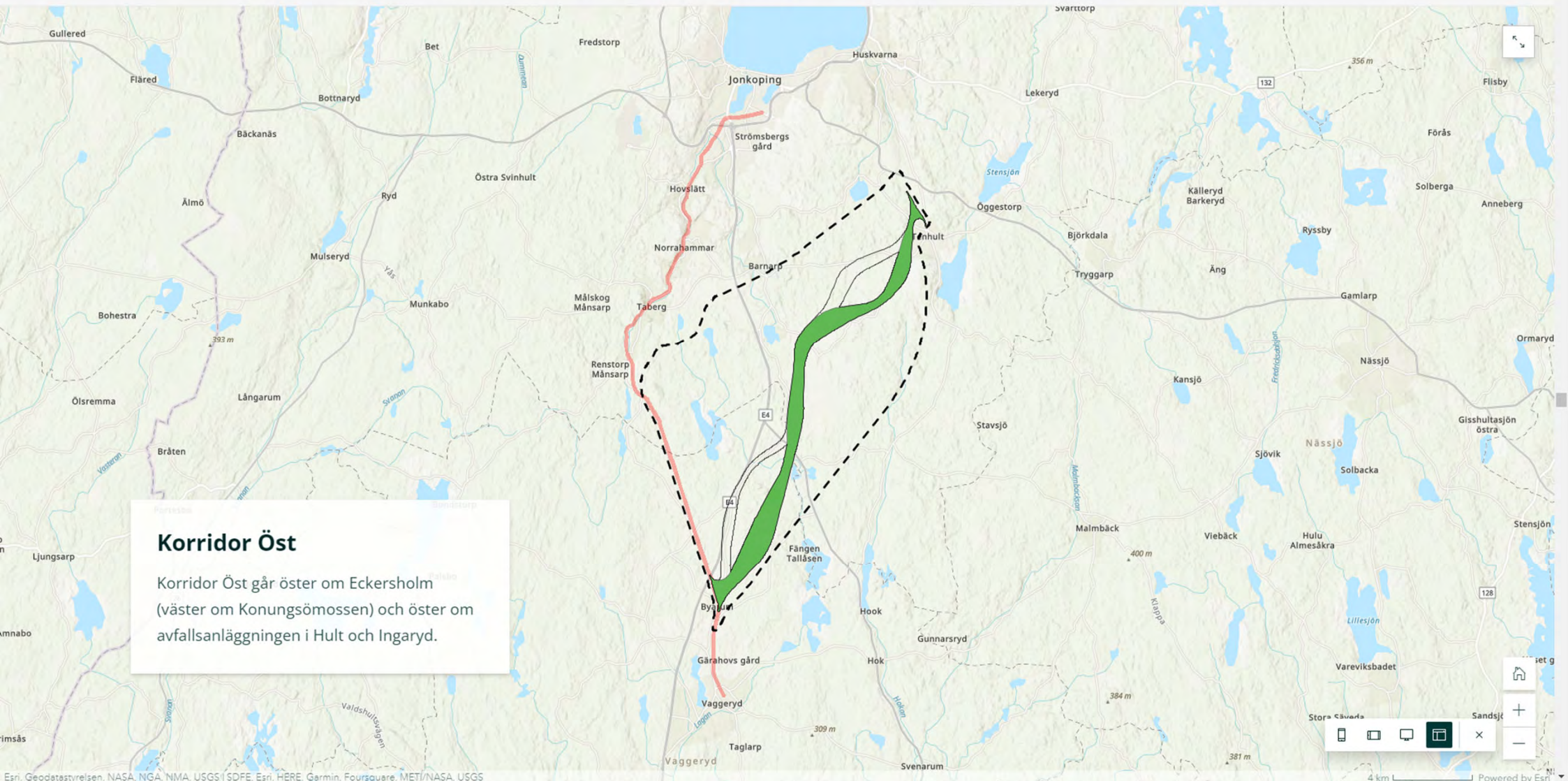
En korridor definieras som ett område inom vilket en framtida järnvägsåtgärd med anläggningsdelar samt nya allmänna anslutnings- och parallellvägar inryms. I denna utredning utgör korridoren stråket mellan Byarum och Tenhult, som tillsammans med ett nytt mötesspår i höjd med Stigamo formar lokaliseringalternativ. Korridorens bredd kan variera utmed sträckningen och är beroende av med vilken säkerhet det går att definiera anläggningens läge i terrängen.



Korridor Väst

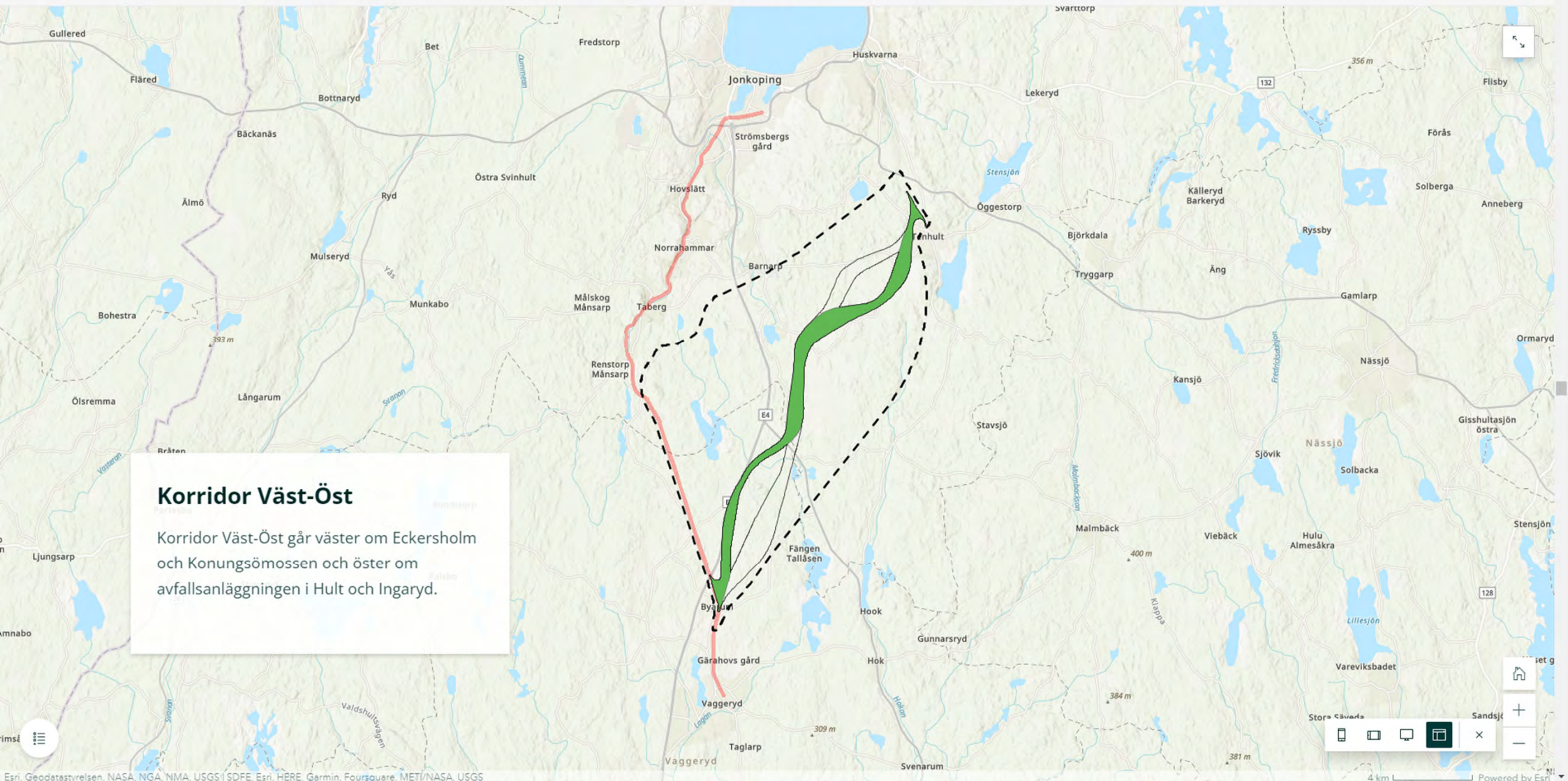
Korridor Väst går väster om de områden som delar upp korridorerna, det vill säga väster om Eckersholm, Konungsö mossen och avfallsanläggningen i Hult. Därefter går korridoren öster om Ingaryd, mellan naturreservatet och Tenhult.





Korridor Öst

Korridor Öst går öster om Eckersholm (väster om Konungsö mossen) och öster om avfallsanläggningen i Hult och Ingaryd.

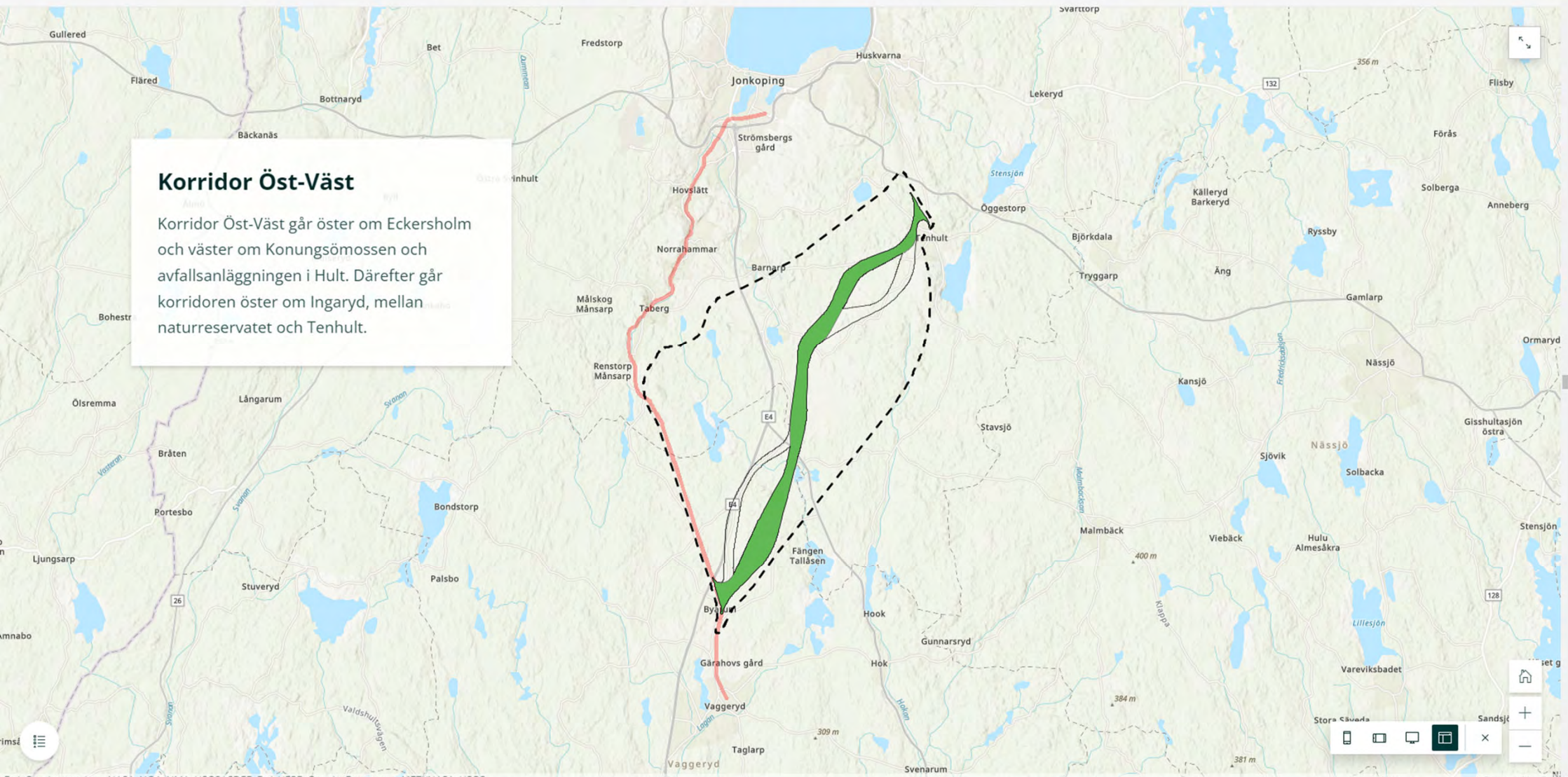


Korridor Väst-Öst

Korridor Väst-Öst går väster om Eckersholm och Konungsmossen och öster om avfallsanläggningen i Hult och Ingaryd.

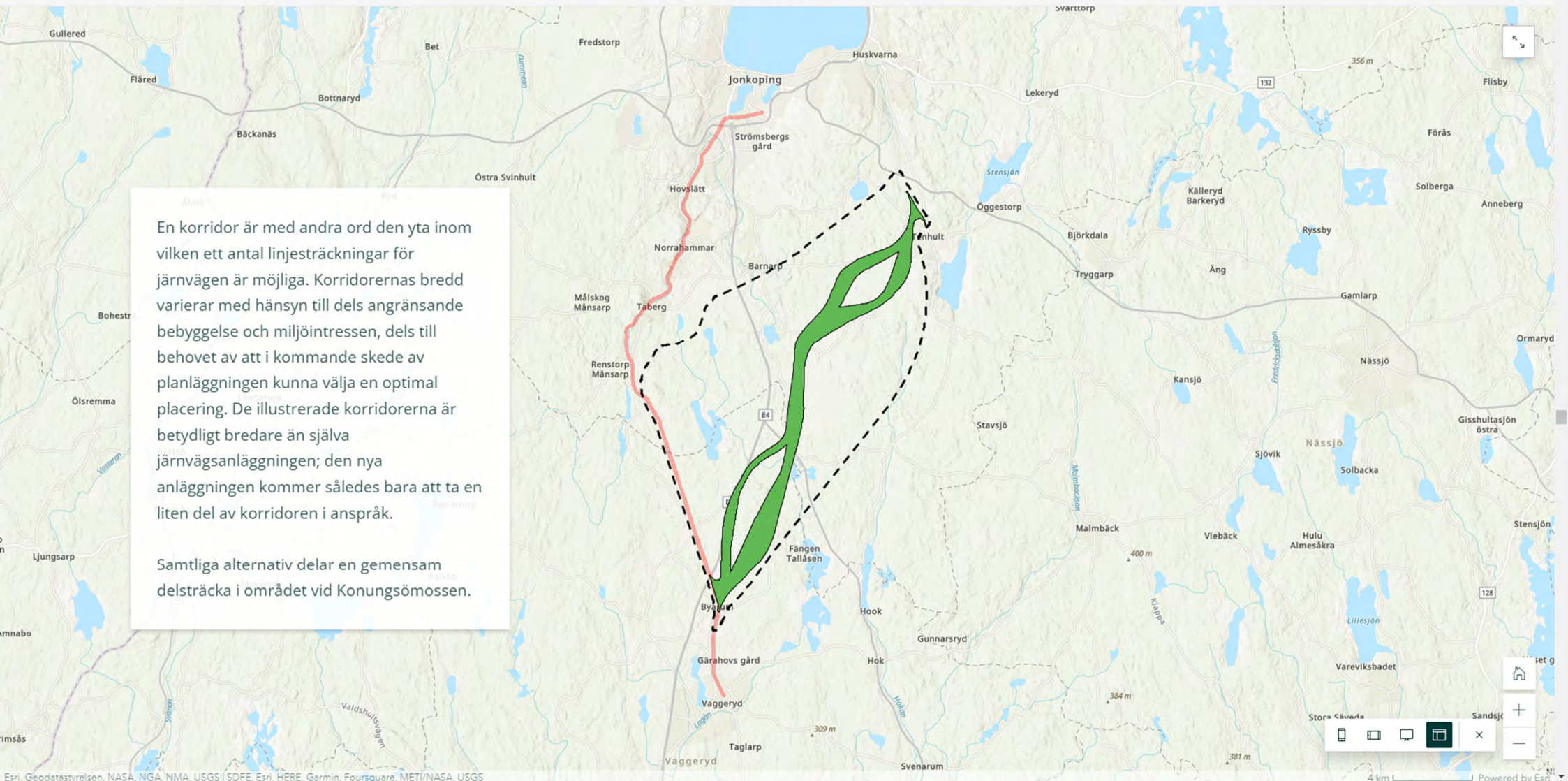
Korridor Öst-Väst

Korridor Öst-Väst går öster om Eckersholm och väster om Konungsmossen och avfallsanläggningen i Hult. Därefter går korridoren öster om Ingaryd, mellan naturreservatet och Tenhult.



En korridor är med andra ord den yta inom vilken ett antal linjesträckningar för järnvägen är möjliga. Korridorernas bredd varierar med hänsyn till dels angränsande bebyggelse och miljöintressen, dels till behovet av att i kommande skede av planläggningen kunna välja en optimal placering. De illustrerade korridorerna är betydligt bredare än själva järnvägsanläggningen; den nya anläggningen kommer således bara att ta en liten del av korridoren i anspråk.

Samtliga alternativ delar en gemensam delsträcka i området vid Konungssömmen.



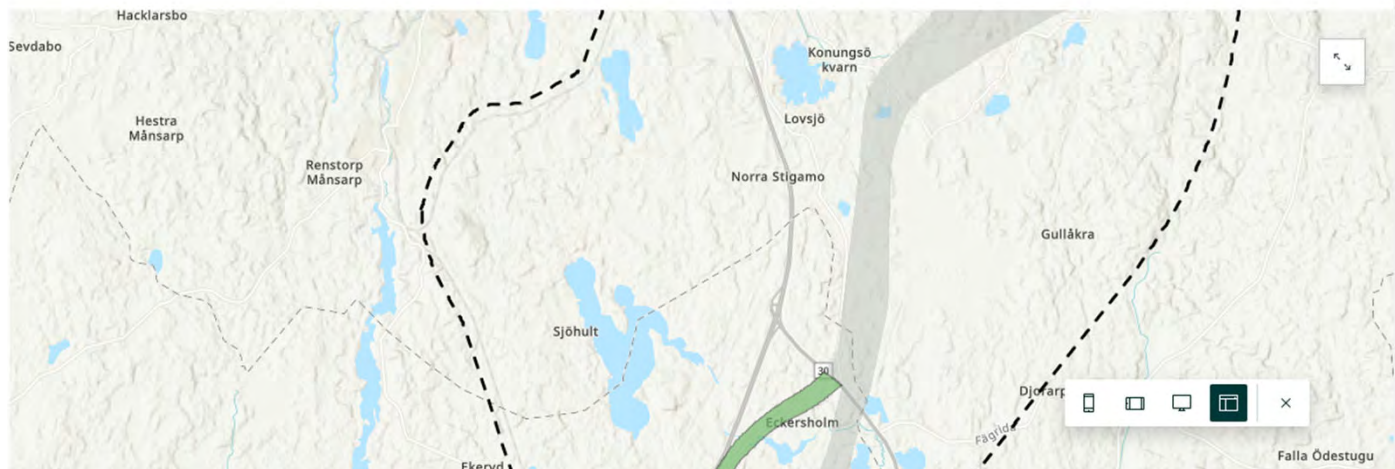
Effekter & konsekvenser

Effekter & konsekvenser

Här beskriver vi effekter och konsekvenser för de fyra korridorerna. För att tydligare kunna jämföra för- och nackdelar med de olika korridorerna redovisas effekter och konsekvenser per *delsträcka*. Genom att scrolla igenom detta kapitel visar den interaktiva kartan aktuell delsträcka. Korridorerna kan således delas upp i fem delsträckor, från söder till norr:

- Eckersholm väst
- Eckersholm öst
- Konungstö
- Hult väst
- Hult öst

Genom att scrolla igenom detta kapitel visar den interaktiva kartan aktuell delsträcka. Du kan även klicka på knapparna för att se innehållet som beskrivs.



Eckersholm väst

Planer och bebyggelse: Den västra ytan av delsträckan överlappar E4:an och väster om Eckersholm berör den flertalet vägar som därmed kan komma att påverkas.

Bebyggelse utanför planlagt område finns i begränsad utsträckning längs E4:an.

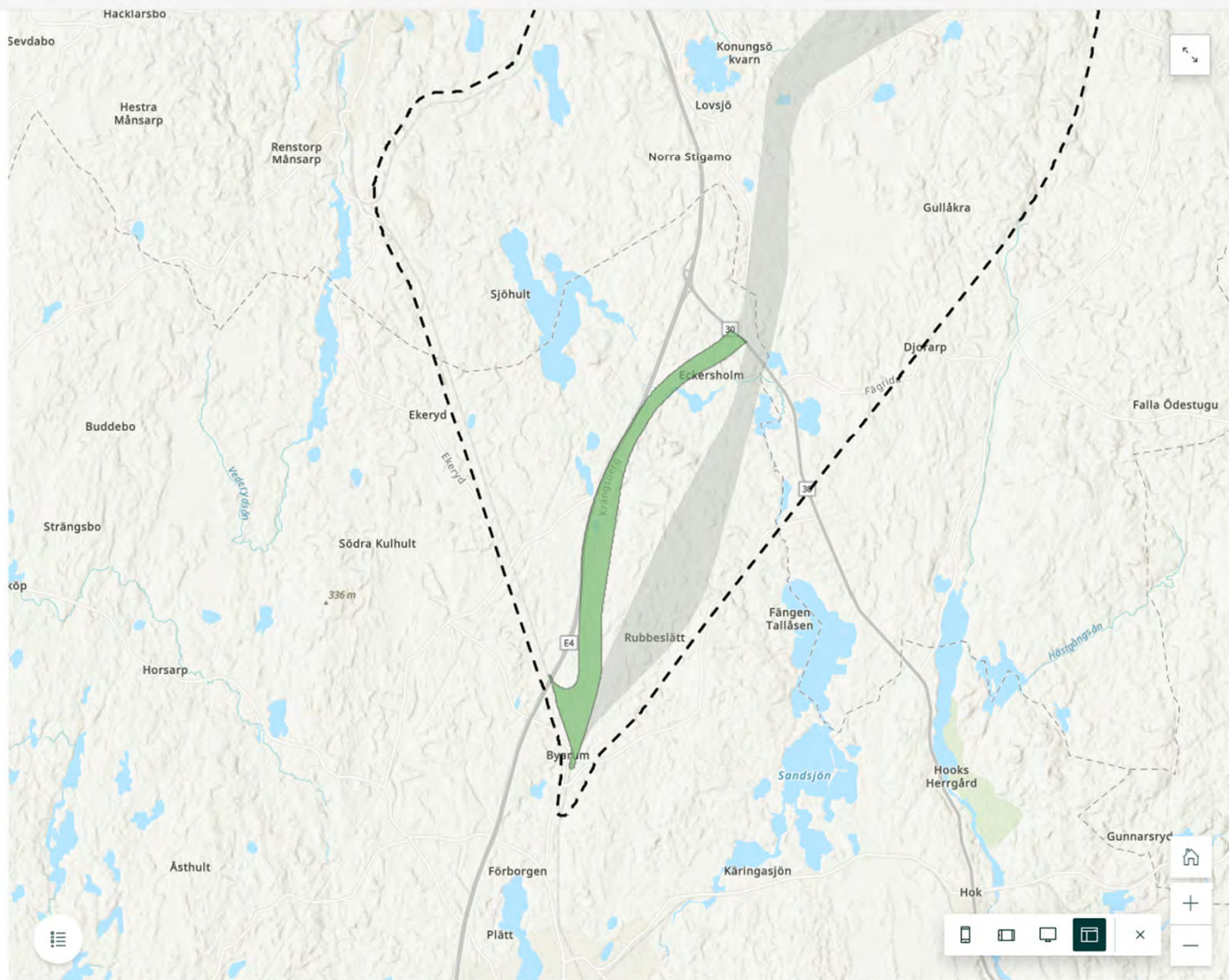
Delsträckan angränsar till ett kommande detaljplaneområde som inte är fastställt än.

Bebyggelse utanför planlagt område finns i begränsad utsträckning längs E4:an.

Planer och bebyggelse

Landskap: Järnvägen kan med fördel förläggas längs med E4:an för att samla barriärerna som järnvägen och E4:an innebär på ett och samma ställe.

Vid Eckersholm finns jordbruksmark som riskerar att fragmenteras, delas upp, i samband med anläggning av järnvägen. Lokalisering bör därför göras med utgångspunkten att minimera fragmentering av bördig jordbruksmark. Detta kan uppnås genom att lägga järnvägen i kantzonen mellan skog och öppen mark.



Geoteknik: Delsträckan löper utmed E4:an vilket kan vara en begränsning utrymmesmässigt.

Delsträckan korsar flera mindre mossområden samt löper utmed västra delen av Konungsmossen där omfattande förstärkningsarbeten kommer att krävas.

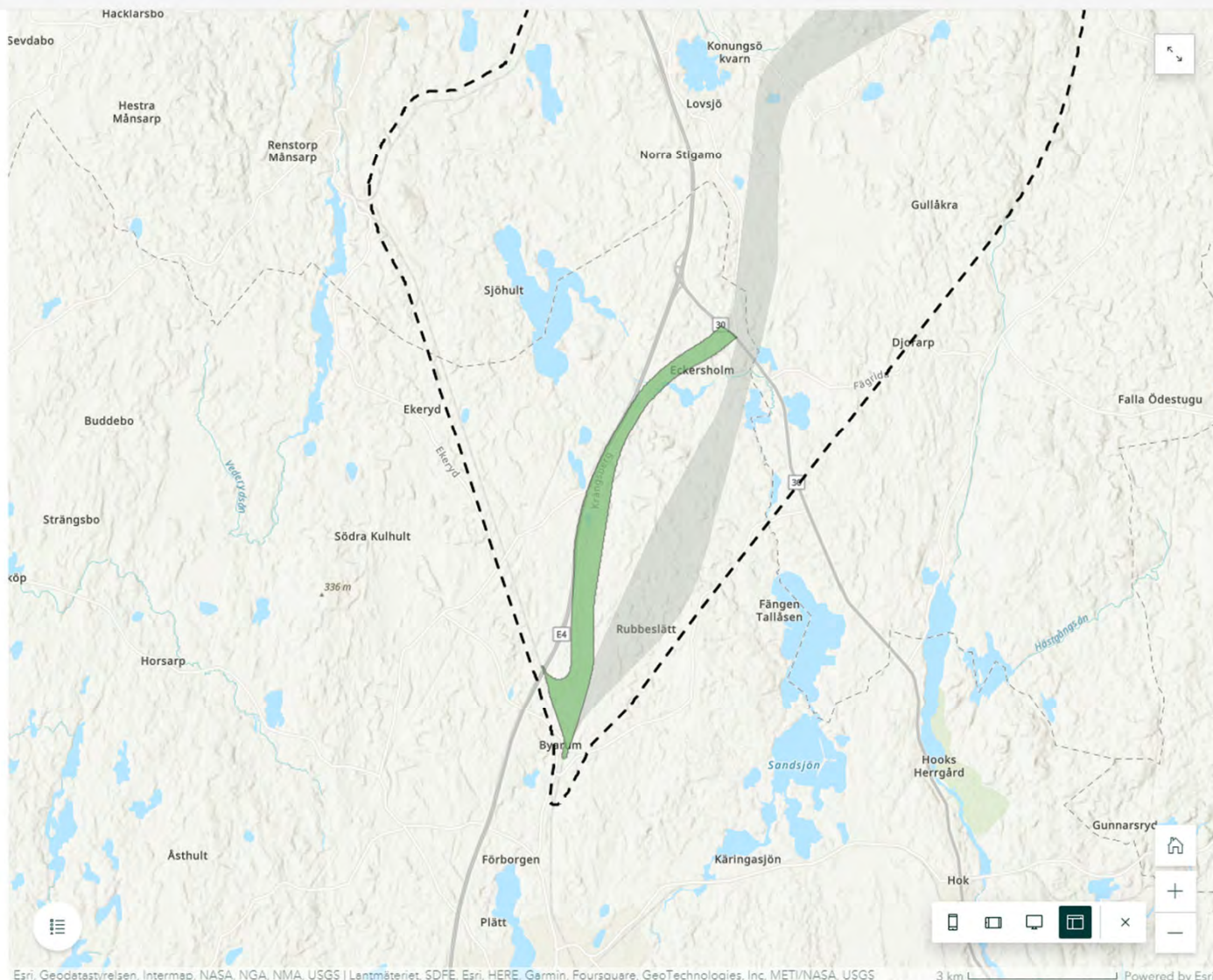
Geoteknik

Markmiljö: Delsträckan går igenom fastigheten för en planerad taktverksamhet i närhet till Konungsmossen.

Markmiljö

Naturmiljö: Lagan korsas oavsett val av sida och dess värde i de två korsningspunkterna bedöms som likvärdigt. Förutsatt att vattendraget korsas med bro utan att skapa vandringshinder kan den permanenta påverkan bli relativt liten. Eckersholm väst medför en risk för intrång i värdefulla betesmarker kring Krängsberg där korridoren är ganska smal, om inte järnvägen förläggs längre västerut längs med väg E4. Att följa befintlig väg E4 är positivt då nya barriäreffekter minimeras. Konsekvenserna avseende naturmiljö beror på var inom delsträckan som järnvägen anläggs.

Naturmiljö

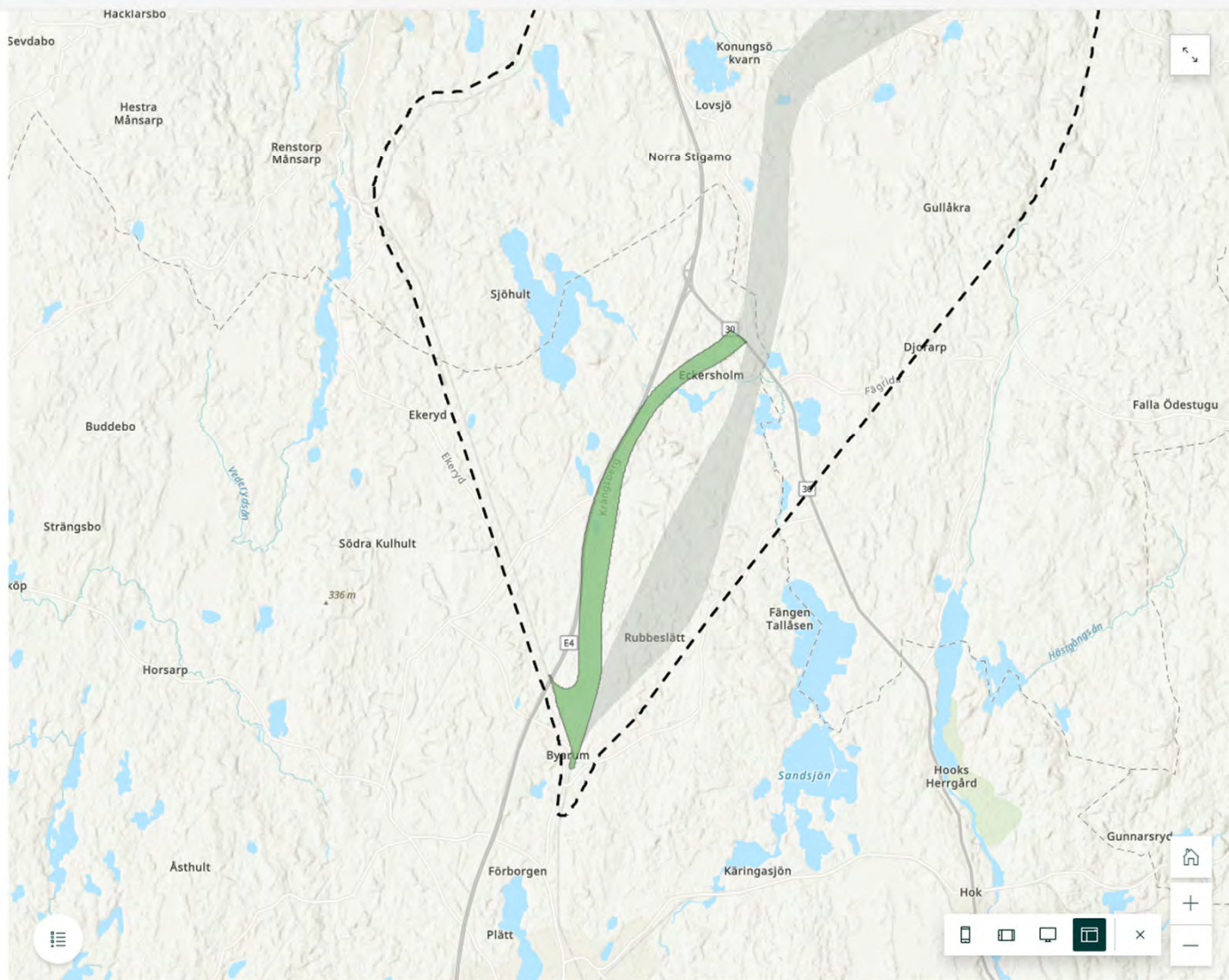


Kulturmiljö: I Byarum bedöms konsekvenserna för kulturmiljön bli begränsade. Vid Krängsbergs norra del finns höga naturvärden som hänger samman med kulturmiljön, liksom koncentrationer av fornlämningar. Effekt av ny järnväg kan bli att delar av dessa försvinner eller förlorar sitt sammanhang i landskapet, vilket får negativa konsekvenser för kulturmiljön som blir mindre avläsbar.

Vid Eckersholm är det fördelaktigt om järnvägen anläggs så långt västerut som möjligt för att undvika intrång i torpmiljön Jämslund, som är en del av helhetsmiljön i Eckersholm. Ny järnväg bedöms dock skapa en barriär mot jordbruksmarken i väster som har historiska samband med kulturlandskapet kring Eckersholm.

Koncentrationer av lämningar längs E4:an indikerar stor fornlämningspotential inom delsträckan.

Kulturmiljö



Eckersholm öst

Planer och bebyggelse: Delsträckan går över Krängsberg där det finns en del bebyggelse och en korsande vägförbindelse. Området norr om Krängsberg upp till riksväg 30 har ett fåtal byggnader och vägar.

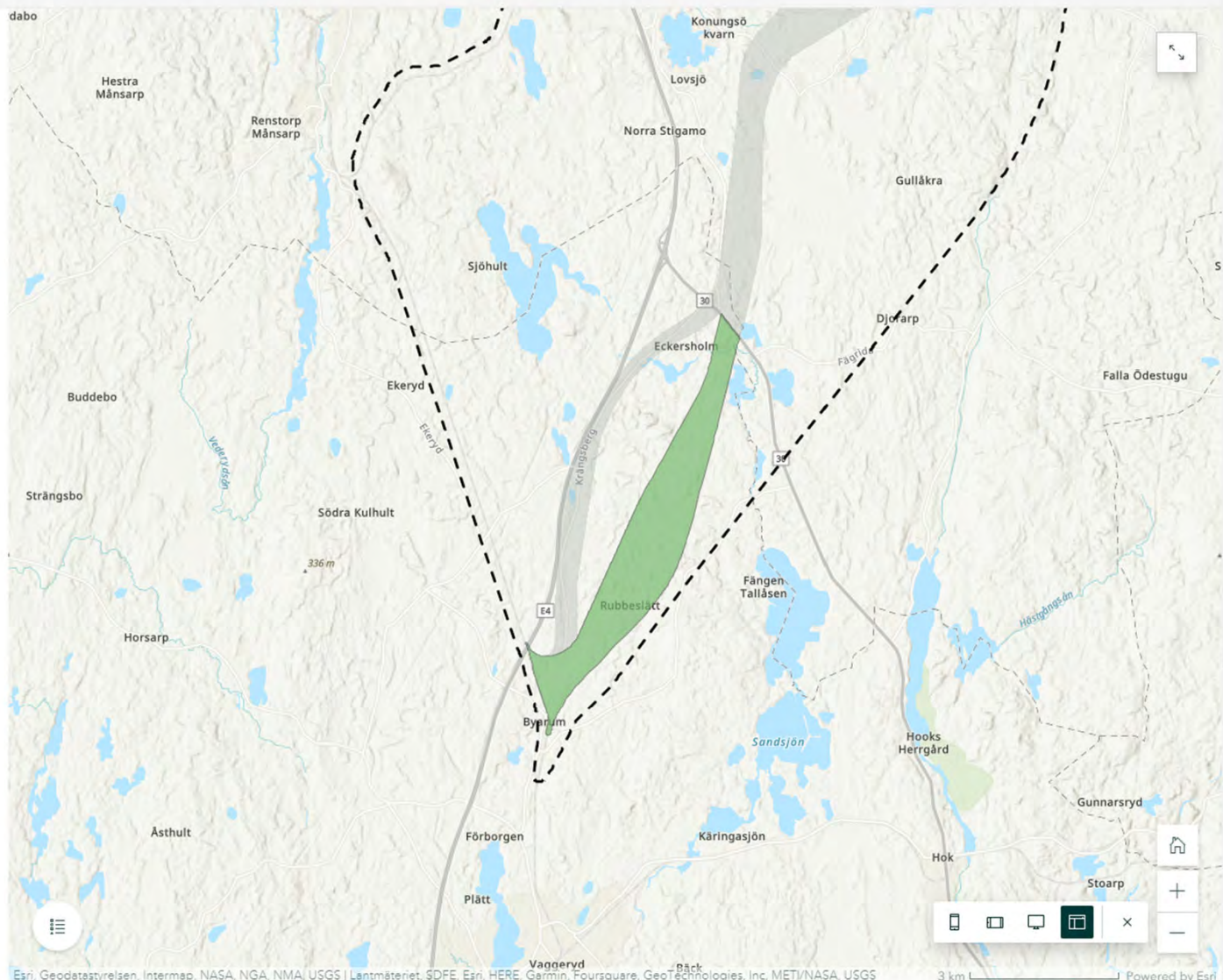
Öster om Eckersholm korsar delsträckan en trafikplats och en väg in till industriområdet.

Det finns sparsamt med bebyggelse utanför planlagt område på delsträckan.

Planer och bebyggelse

Landskap: Landskapet i området kring Krängsberg är känsligt för den barriär som en ny järnväg skulle innebära. En sådan fragmentering kan innebära att historiska samband blir ottydligare och att odlingsmarker och betesmarker med naturvärden slutar att brukas. Det kan också bli en visuell barriär i en helt annan skala än det småbrutna landskap som finns där i dag.

Då landskapet kring Krängsberg är kuperat finns det tekniska svårigheter med att dra järnvägen igenom området. Järnväg genom ett kuperat landskap kan ge upphov till höga bankar och djupa skärningar vilket riskerar att störa landskapsbilden.



Då landskapet kring Krängsberg är kuperat finns det tekniska svårigheter med att dra järnvägen igenom området. Järnväg genom ett kuperat landskap kan ge upphov till höga bankar och djupa skärningar vilket riskerar att störa landskapsbilden.

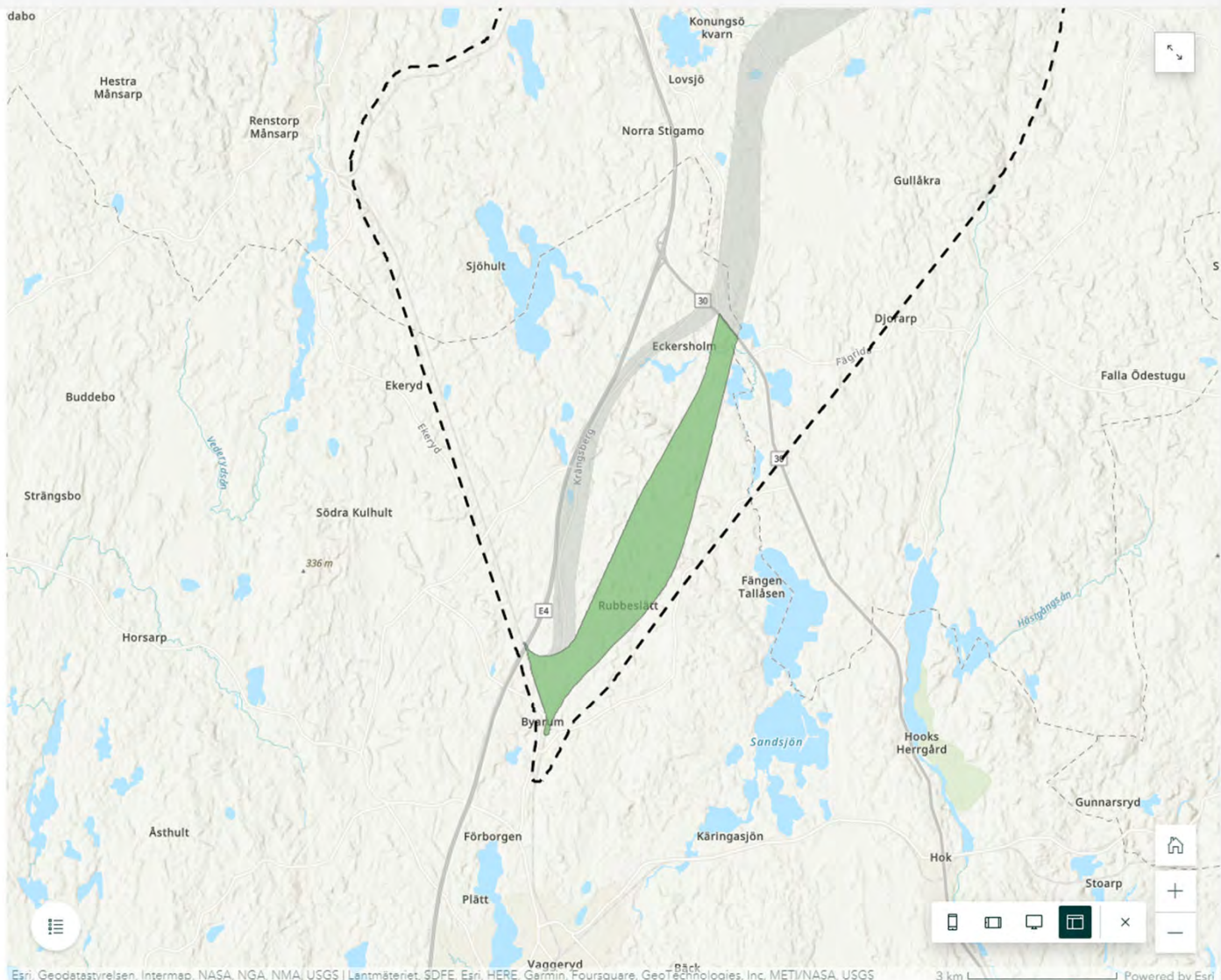
Det är fördelaktigt ur ett landskapsperspektiv om man lägger järnvägslinjen i kantzoner. En sådan plats är Krängsberg som är rikt på hagmarker, odlingsmark och långa siktlinjer. Om järnvägen går att lokalisera i kantzonen mellan till exempel en hagmark och en skog, är sträckan mer fördelaktig ur ett landskapsperspektiv än om den dras rakt över och då bildar en ny barriär.

Landskap

Geoteknik: Ur ett geotekniskt perspektiv bedöms Eckersholm öst riskera att bli mer kostsam än Eckersholm väst då delsträckan löper genom ett bergigt, höglänt landskap i den södra delen vilket kan innebära större bankar och skärningar och därmed troligtvis bergschakt. Att bergschakt krävs behöver inte enbart vara negativt då stora mängder berg kommer krävas för att korsa mossområdena inom sträckningen.

Däremot skulle det vara möjligt att med denna delsträcka undvika något torvområde som måste korsas i Eckersholm väst.

Geoteknik



Markmiljö: Delsträckan går igenom en fastighet som avser en verksamhet för järn-stålmanufaktur, dock bedöms inte själva verksamhetsområdet ligga i linjens dragning.

Markmiljö

Naturmiljö: Lagan korsas oavsett val av sida. Förutsatt att vattendraget korsas med bro utan att skapa vandringshinder kan den permanenta påverkan bli relativt liten. Eckersholm öst medför risk för intrång i värdefulla betesmarker kring Krängsberg. Eftersom korridoren är bred finns det dock möjlighet att undvika dessa och andra värden i landskapet. Konsekvenserna för Eckersholm öst beror på var inom delsträckan järnvägen anläggs.

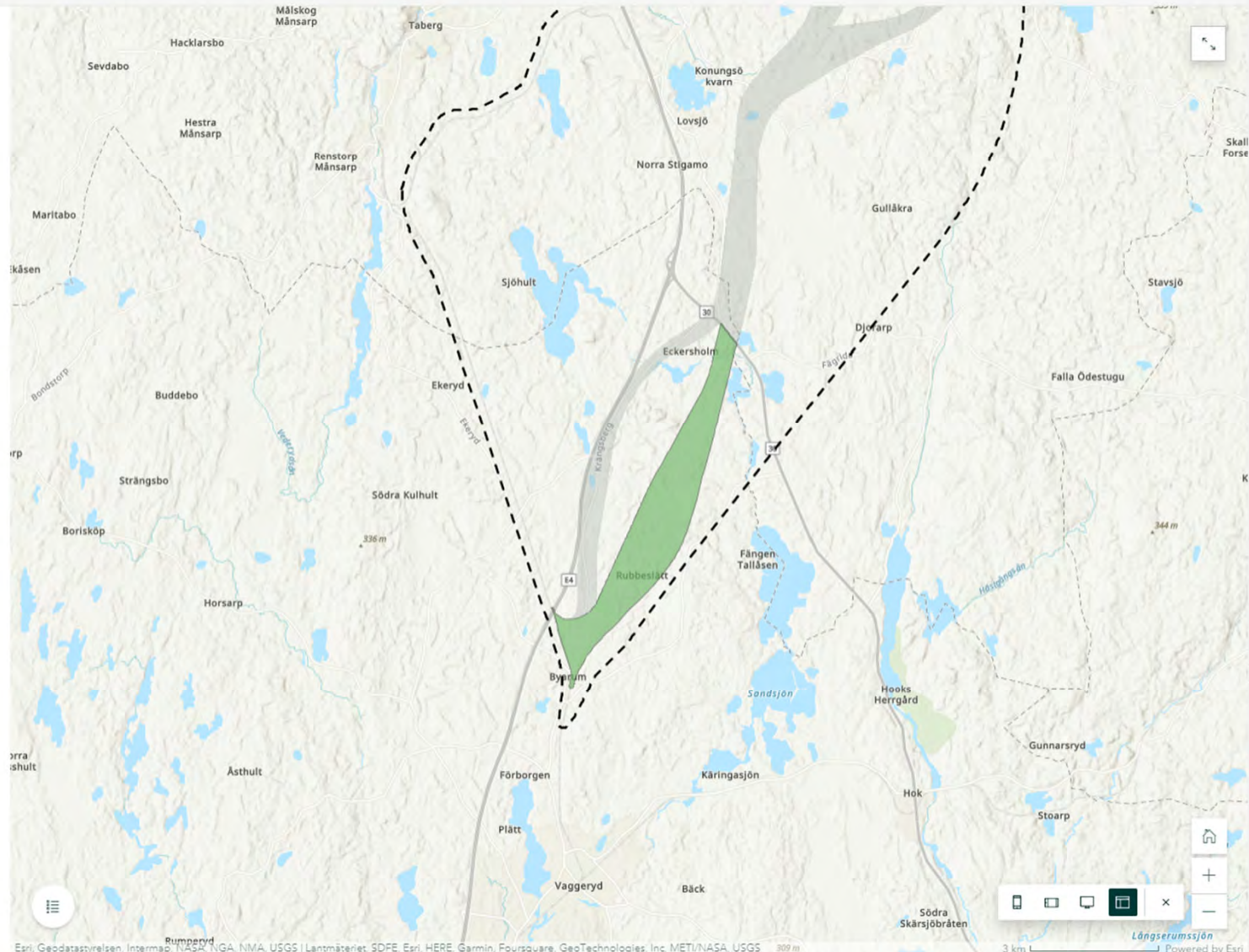
Naturmiljö

Kulturmiljö: I Byarum bedöms konsekvenserna för kulturmiljön bli begränsade.

I Krängsberg kan ny järnväg innebära en barriäreffekt. De negativa konsekvenserna bedöms kunna bli stora. Alternativt rundas Krängsberg och järnväg dras i korridorrens allra östligaste del, vilket skulle minska de negativa konsekvenserna.

Eckersholms östra sida bedöms ha viss tåligghet för ny järnväg, men hänsyn måste tas till den intilliggande miljön Eckersholm. I skogspartier och längs Lagan kan tidigare okända lämningar finnas.

Koncentrationer av lämningar längs E4:an indikerar att skogsbrukslämningar finns även inom delsträckan.



Konungsö

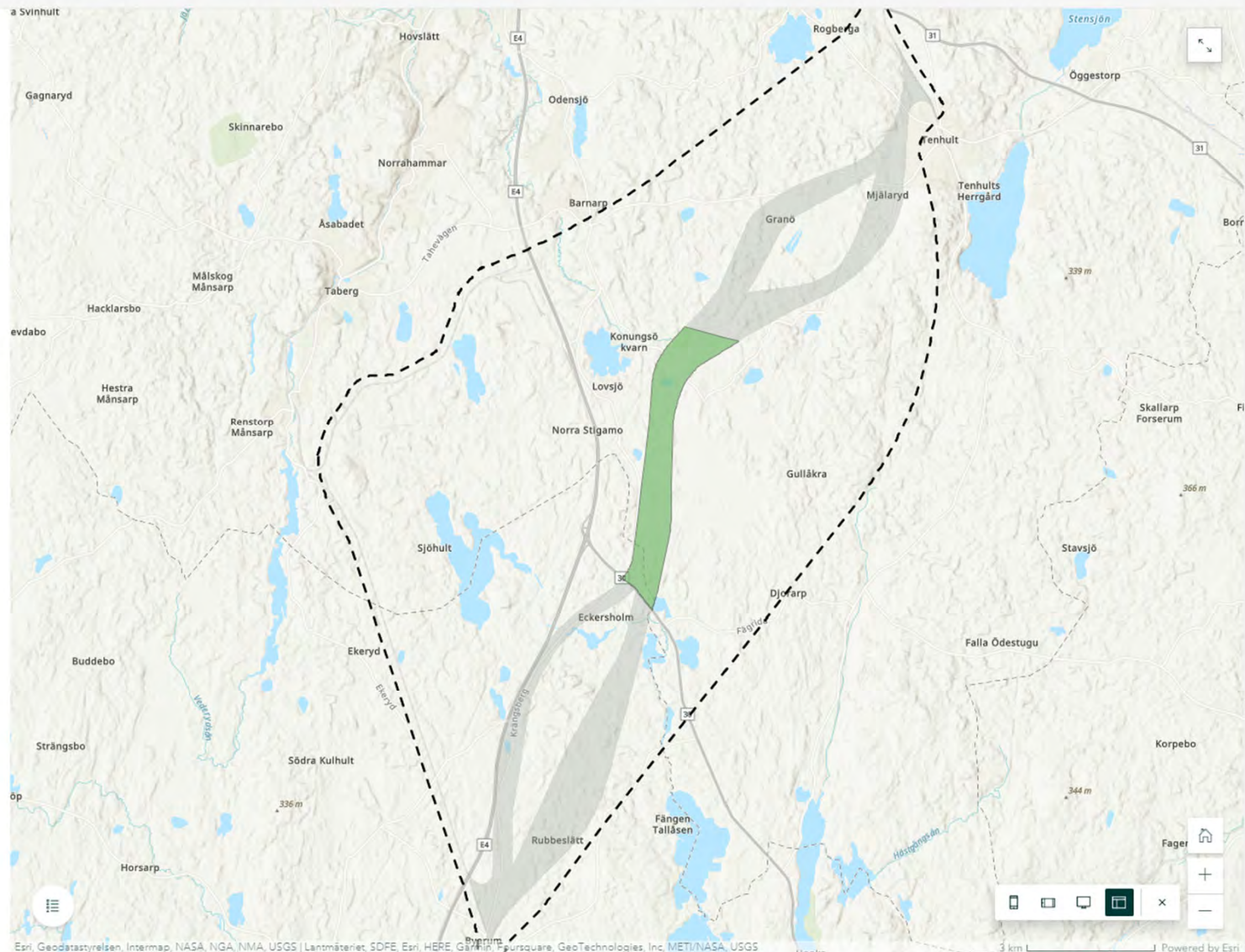
Planer och bebyggelse: Korridoren angränsar till befintligt industriområde vid Konungsö mossen.

Planer och bebyggelse

Landskap: Det är fördelaktigt ur ett landskapsperspektiv om man lägger järnvägslinjen i kantzoner. Ett sådant exempel är området mellan exploateringsområdet södra Stigamo som ligger längs med E4:an och Konungsö mossen. Här är det fördelaktigt om järnvägslinjen läggs så nära södra Stigamo som möjligt. Detta så att man inte mer än nödvändigt splittrar upp den skogsridå som finns mellan exploateringsområdet södra Stigamo och Konungsö mossen.

Landskap

Naturmiljö: Genom att passera genom delsträckans västra del håller man sig i utkanten av riksintresset vilket är fördelaktigt. Om järnvägen följer ytterkanten av Konungsö mossen längs en längre sträcka kan påverkan dock ändå bli stor, även om kärnområdet undviks, tex genom bullerpåverkan eller hydrologisk påverkan. Delsträckan medför också risk för påverkan på våtmarkskomplex nordöst om Konungsö mossen (som har värden i form av stora sammanhängande våtmarkskomplex även om de är hydrologiskt påverkade i olika hög grad). Genom att förlägga järnvägen i korridorrens västra del begränsas påverkan jämfört med om järnvägen förläggs i korridorrens östra del närmare riksintresset.



Hult väst

Planer och bebyggelse: Vid två tillfällen överlappar delsträckan på planlagt område; längs östra sidan av industriområdet och vid Tenhult i passagen mellan Tenhult och Ingaryds naturreservat. I Tenhult kan verksamhetsområdet för industriverksamheten komma att påverkas.

Öster om Ingaryds naturreservat ligger en transformatorstation inom korridoren samt kraftledningar, vilka kan behövas flyttas.

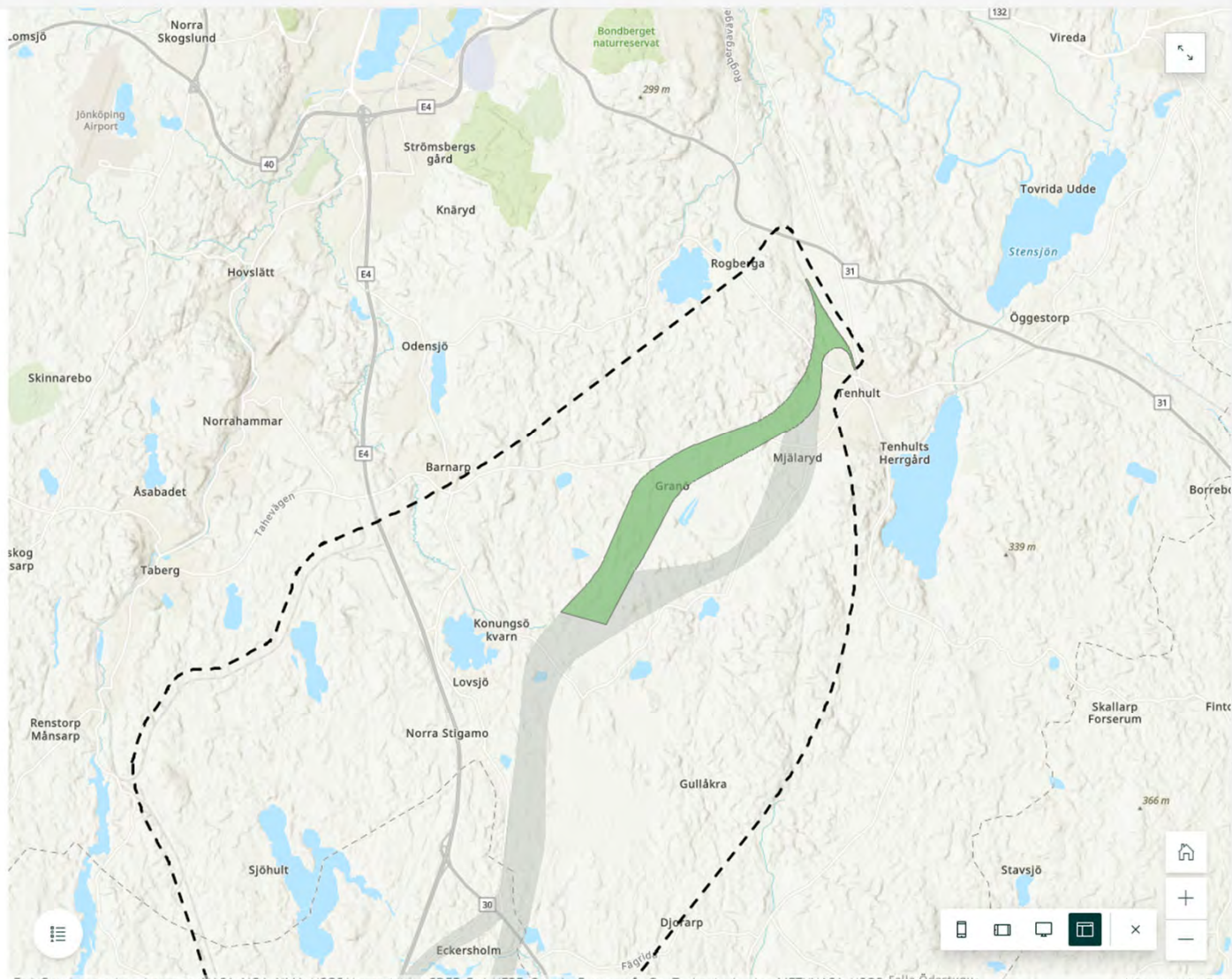
Bebyggelse utanför planlagt område finns i begränsad utsträckning norr om avfallsanläggningen.

Parallellt med Lagastigen/Norra Stigamovägen och E4:an ligger flera fastigheter.

Ytterligare samhällen som ligger inom delsträckan; Granö och Åkerby.

Planer och bebyggelse

Landskap: I Granö, väster om avfallsanläggningen, finns jordbruksmark som riskerar att fragmenteras i samband med anläggningen av järnvägen. Lokalisering bör göras med utgångspunkt att minimera fragmentering av bördig jordbruksmark.



Naturreservatet vid Ingaryds gård är utpekad som ett närrekreationsområde i Jönköping kommuns översiktsplan. Här finns bland annat motionsslingor och värdefull natur att uppleva. Tillgänglighet till rekreationsområdet från Tenhult behöver säkerställas.

Det är viktigt att anslutningen mot befintlig järnväg görs på ett sätt som påverkar det öppna jordbrukslandskapet så lite som möjligt, särskilt med avseende på fragmentering av jordbruksmark samt siktlinjer.

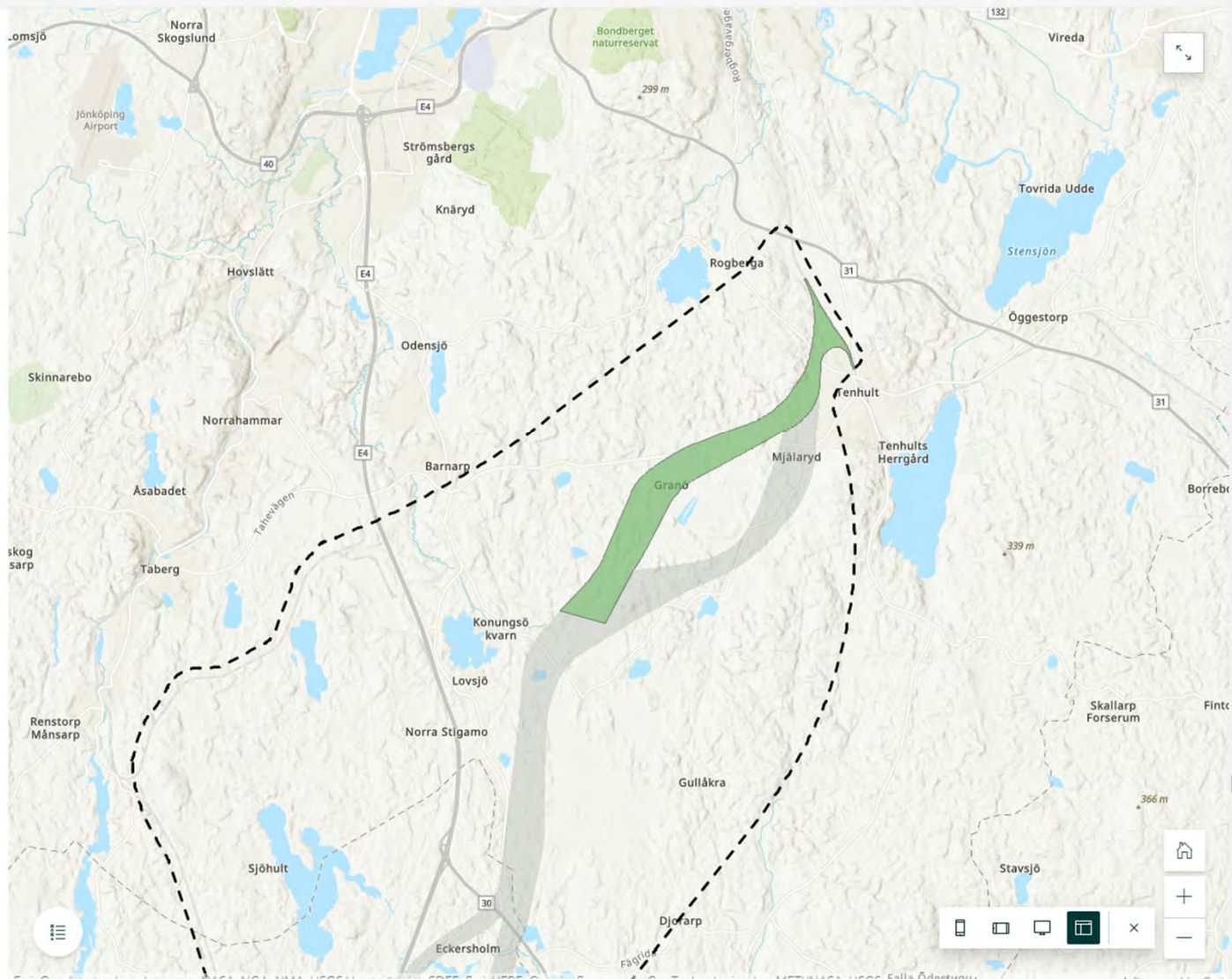
Landskap

Geoteknik: Strax norr om Konungsö mossen finns flera mindre mossområden samt vattendrag, troligtvis kommer flertalet broar bli aktuellt här och även viss urgrävning av torv. Delsträckan korsar även ett större mossområde strax norr om avfallsanläggningen.

Geoteknik

Markmiljö: Delsträckan bedöms gå utanför verksamhetsområdet för avfallsanläggningen men är innanför fastighetsgränsen som avser deponiområdet.

På delsträckan finns även tillståndspliktig verksamhet för torvtäkt.

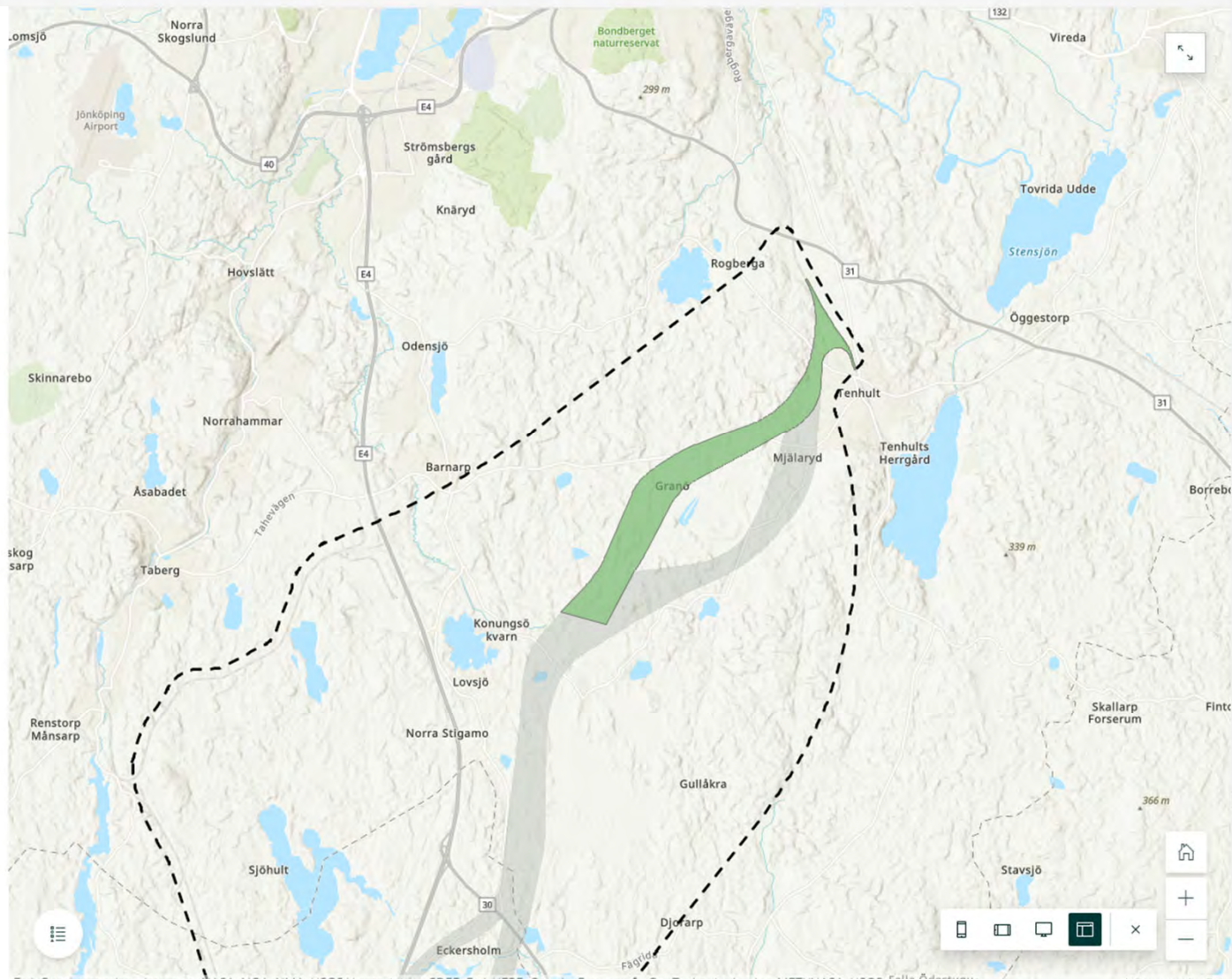


Markmiljö

Naturmiljö: Delsträckan medför risk för små intrång i Ingaryds naturreservat vilket skulle medföra upphävande av reservatgränsen. Även om reservatgränsen undviks medförs en påverkan på skyddsvärd natur strax intill gränsen. Ju större intrång desto större risk att reservatets kärnvärden påverkas. Man skapar också en barriär mellan Ingaryd och Tenhults samhälle. Inom Hult väst finns också värden kopplade till vattendrag och betesmark. Hult väst bedöms vara mer fördelaktigt än Hult öst eftersom intrånget i betesmarker kring Västraby och Åkerby blir lite mindre. Delsträckan har också anpassats för att minimera intrång i värdefulla våtmarker (främst Ormakärret). De samlade konsekvenserna på Hult väst är beroende av påverkan på Ingaryds naturreservat samt påverkan på Lillån och förekommande betesmarker och våtmarker inom delsträckan.

Naturmiljö

Kulturmiljö: By- och gårdsmiljöerna Konungssö och Lilla Granö ligger i korridorens yttre kanter och kan förhoppningsvis undvikas, vilket minskar de negativa konsekvenserna.



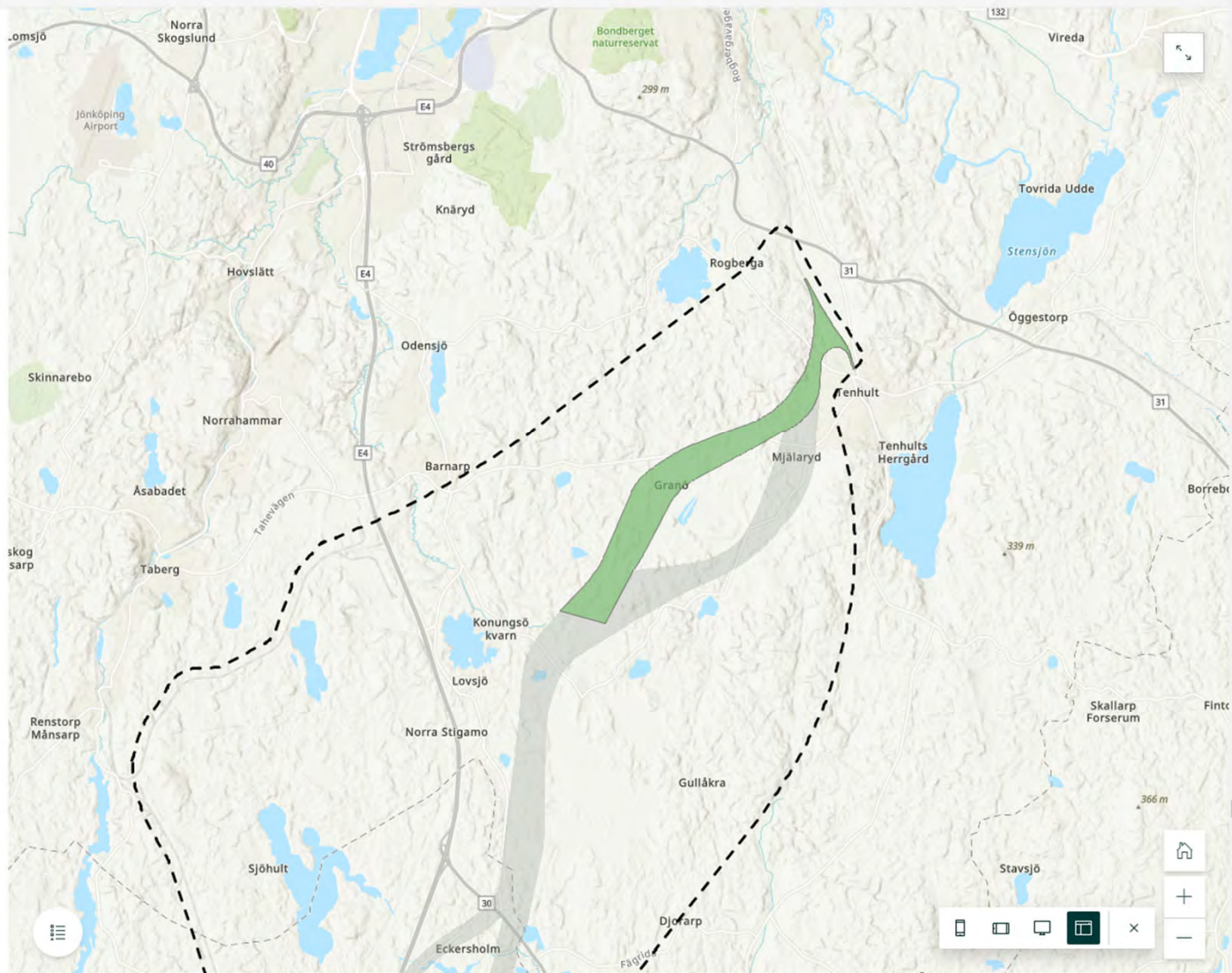
Naturmiljö

Kulturmiljö: By- och gårdsmiljöerna Konungsö och Lilla Granö ligger i korridorens yttre kanter och kan förhoppningsvis undvikas, vilket minskar de negativa konsekvenserna.

Vid passage förbi Åkerby-Hässleholmen kan ny järnväg innebära barriärer och splittra samband. Möjligheten att avläsa kulturmiljöerna minskar därmed.

Ingaryds gård och Rogberga hembygdsgård berörs. Negativa konsekvenser bedöms minska ju längre österut ny järnväg kan placeras. Passagen förbi Ingaryd ställer höga krav på gestaltning för att minska negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Kulturmiljö



Hult öst

Planer och bebyggelse: Vid två tillfällen överlappar delsträckan på planlagt område; längs östra sidan av industriområdet och vid Tenhult i passagen mellan Tenhult och Ingaryds naturreservat. I Tenhult kan verksamhetsområdet för industriverksamheten komma att påverkas.

Öster om Ingaryds naturreservat ligger en transformatorstation inom korridoren samt kraftledningar, vilka kan behövas flyttas.

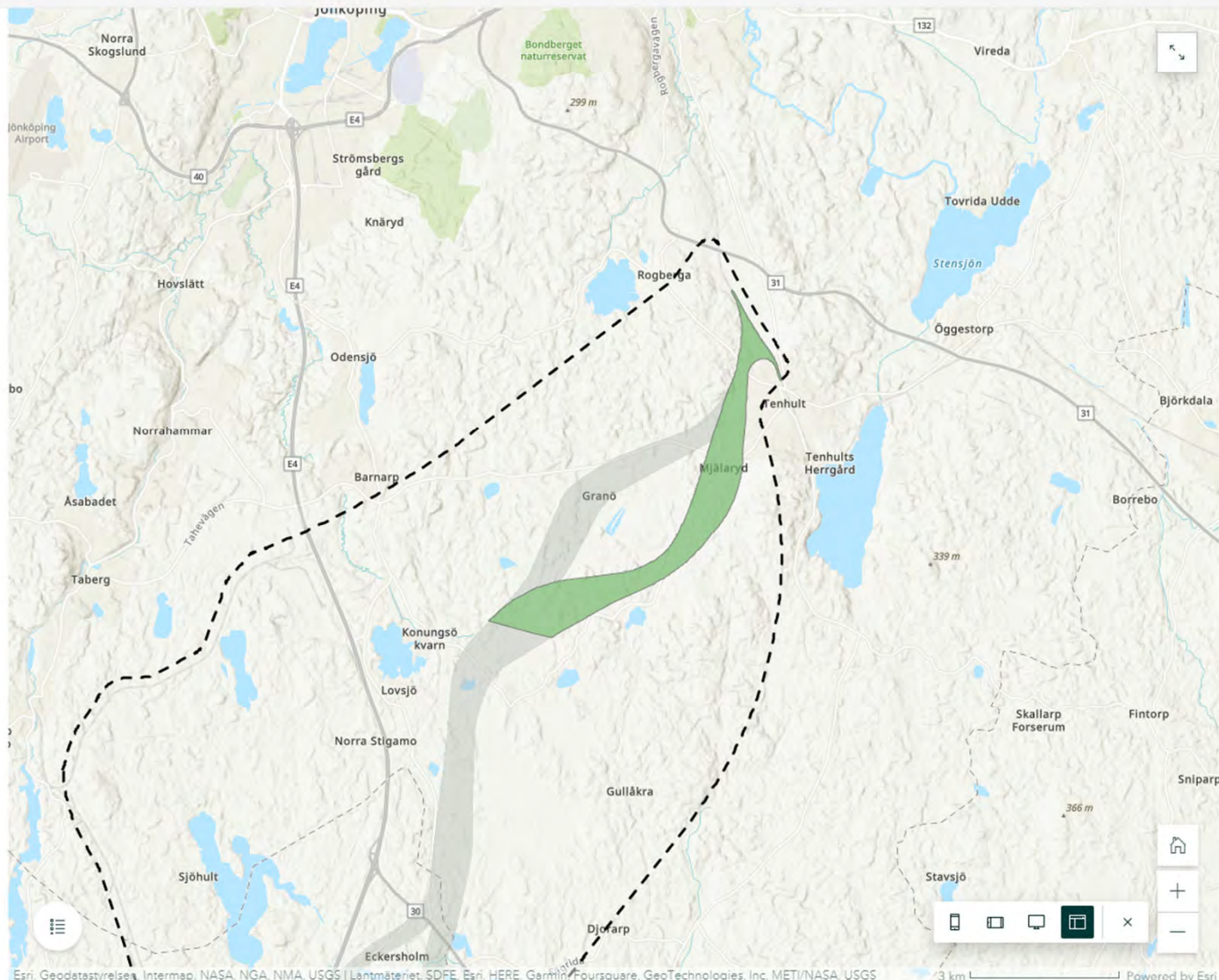
Norr om Konungsö mossen korsar delsträckan flera kraftledningar. Några byar ligger mellan kraftledningarna och Tenhult. Delsträckan går över alla dessa och de vägar som kopplar ihop dem.

Öster om avfallsanläggningen finns risk att fler vägar påverkas och behöver korsas än väster om anläggningen.

Ytterligare samhällen som ligger inom delsträckan; Västraby, Hundshult och Hult.

Planer och bebyggelse

Landskap: Delsträckan är problematisk genom Västraby, Hult och Mjälaryd där man går igenom ett småbrutet jordbrukslandskap. Vid Hult bör järnvägen om möjligt samlokaliseras med avfallsanläggningen för att undvika splittring av bymiljön.



Landskap: Delsträckan är problematisk genom Västraby, Hult och Mjälaryd där man går igenom ett småbrutet jordbrukslandskap. Vid Hult bör järnvägen om möjligt samlokaliseras med avfallsanläggningen för att undvika splittring av bymiljön.

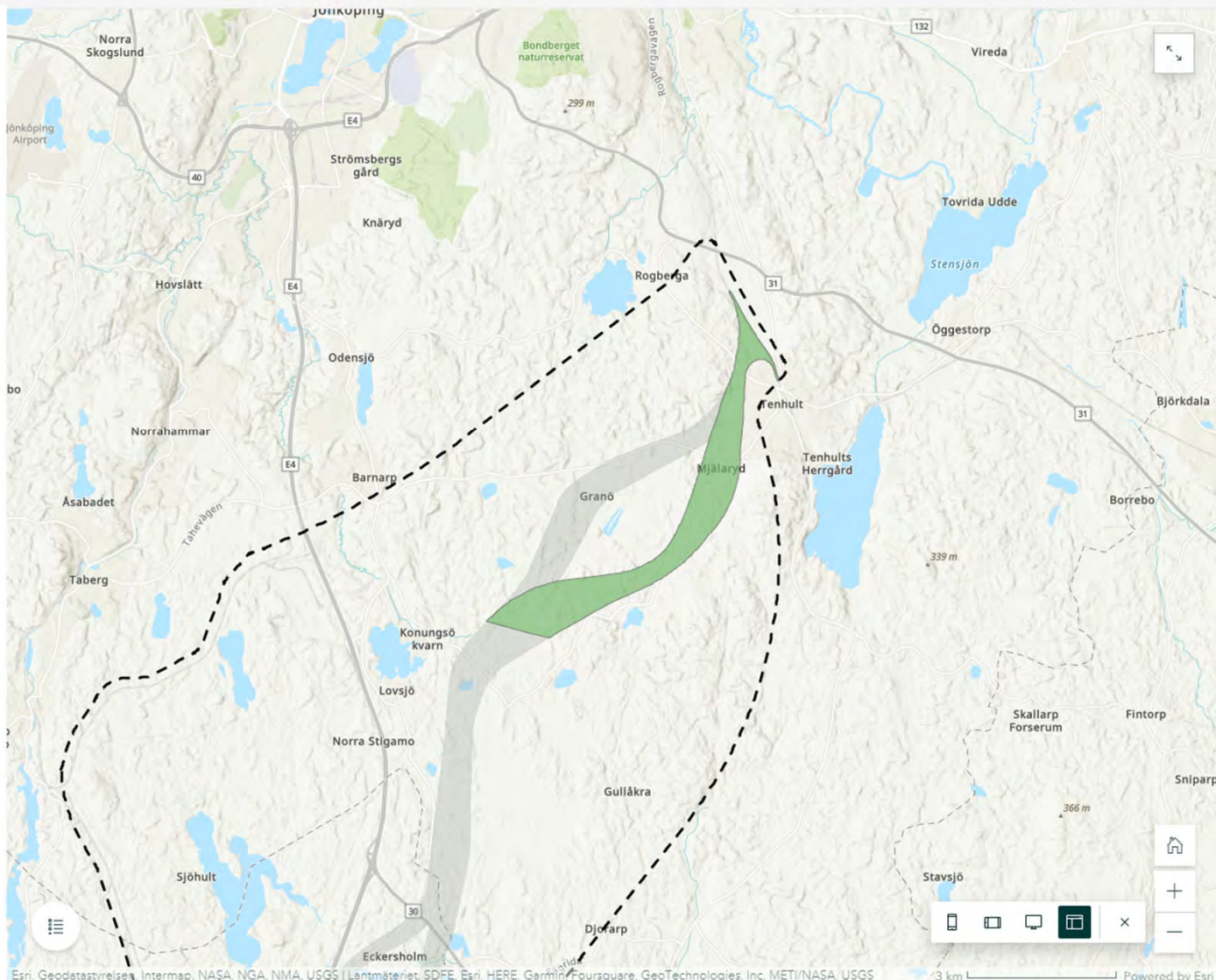
Naturreseptatet vid Ingaryds gård är utpekad som ett närreklamationsområde i Jönköping kommuns översiktsplan. Här finns bland annat motionsslingor och värdefull natur att uppleva. Tillgänglighet till rekreatiomsområdet från Tenhult behöver säkerställas.

Det är viktigt att anslutningen mot befintlig järnväg görs på ett sätt som påverkar det öppna jordbrukslandskapet så lite som möjligt, särskilt med avseende på fragmentering av jordbruksmark samt siktlinjer.

Landskap

Geoteknik: En stor del av delsträckan ligger inom Konungsö mossens norra del. Därefter löper den genom ett bergigt landskap innan den korsar ytterligare en mosse strax norr om avfallsanläggningen. Sista delen på sträckan löper dels genom ett bergigt höglandskap men även över en större mosse strax söder om Tenhult.

Geoteknik



Geoteknik

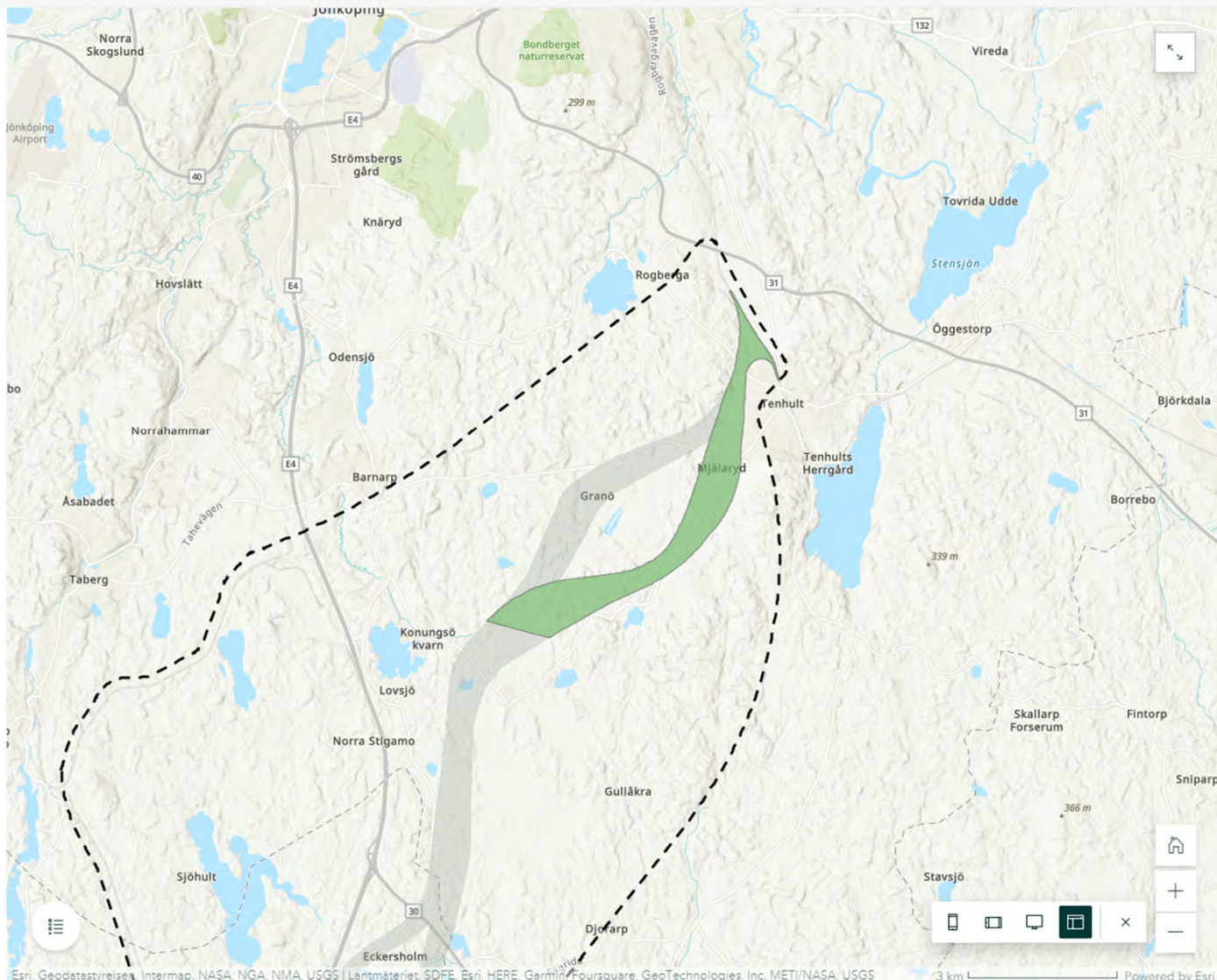
Markmiljö: Delsträckan går utanför verksamhetsområdet och fastighetsgränsen för avfallsanläggningen.

En skjutbana finns inom delsträckan som eventuellt innehåller yttlig förorening av metaller, exempelvis bly.

Delsträckan går igenom fastigheten för ett sågverk utan dopping/impregnering, men bedöms gå utanför tidigare verksamhetsområde.

Markmiljö

Naturmiljö: Hult öst bedöms medföra en likvärdig effekt på miljöerna för Ingaryds naturreservat som Hult väst. Konsekvenserna är även här beroende av vilket intrång i reservatet och vilka angränsande naturmiljöer som uppstår. Inom resterande delar av korridoren är konsekvenserna också lika. Dock berör Hult öst fler miljöer med värdefulla betesmarker (Västraby och Åkerby bland annat) vilket medför risk för en större påverkan. Korridorrens bredd medför inte att dessa odlingslandskap helt kan undvikas. De samlade konsekvenserna på Hult öst är beroende av påverkan på Ingaryds naturreservat samt påverkan på Lillån och förekommande betesmarker inom delsträckan.

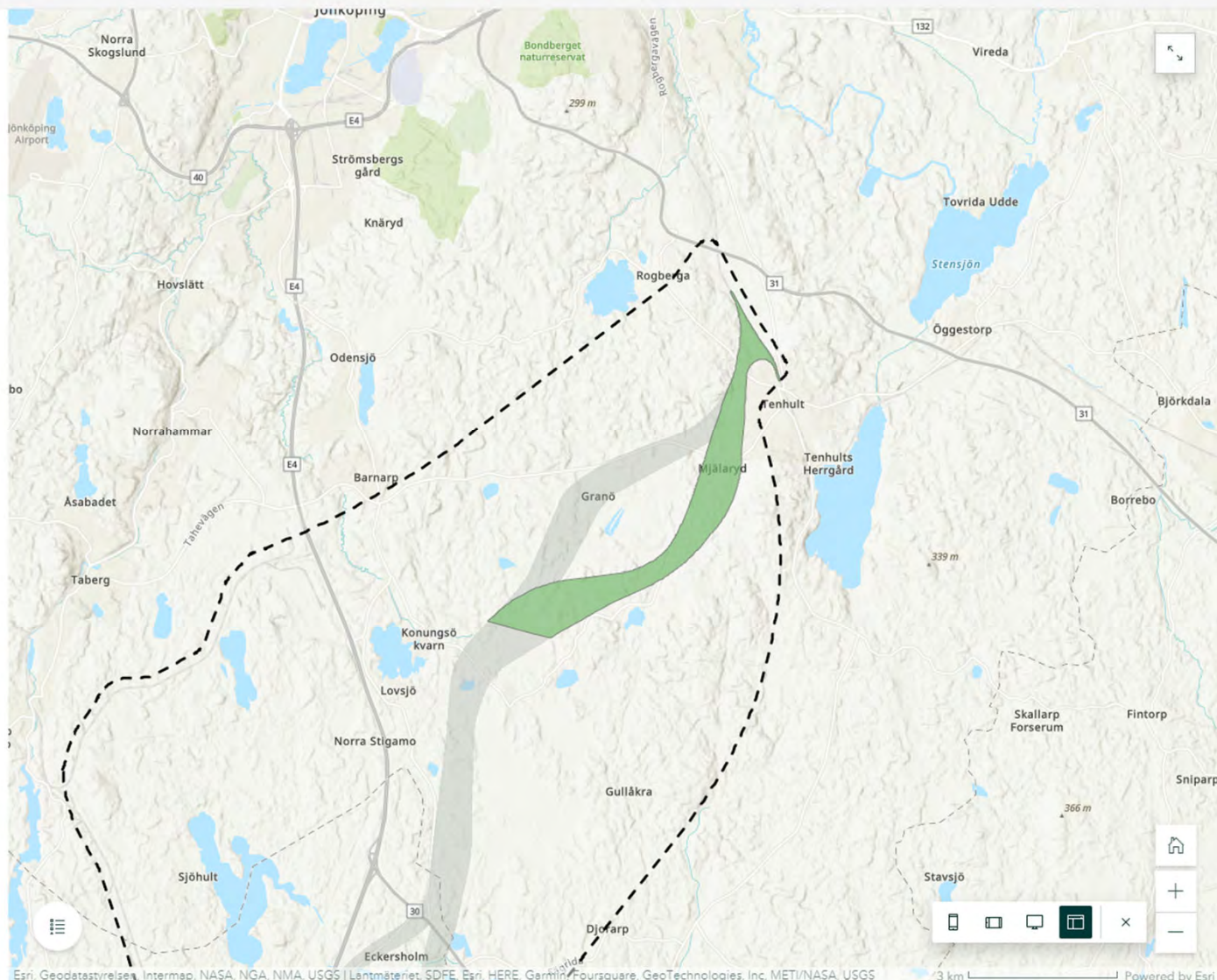


Kulturmiljö: I Västraby, Hult, Åkerby och Mjälaryd kan ny järnväg innebära barriärer och splittra historiska och sociala samband. Stora delar av Hults by ligger inom delsträckan och de negativa konsekvenserna bedöms kunna bli måttliga till stora oavsett var inom delsträckan som järnvägen dras.

Hundshult ligger i delsträckans yttre kant och kan förhoppningsvis undvikas, vilket innebär att de negativa konsekvenserna blir små eller neutrala.

Ingaryds gård och Rogberga hembygdsgård berörs. Negativa konsekvenser bedöms minska ju längre österut ny järnväg kan placeras. Passagen förbi Ingaryd ställer höga krav på gestaltning för att minska negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Kulturmiljö



Spårteknik – ej alternativskiljande

Samtliga fyra alternativ möjliggör utformning av spårlinje som uppfyller projektets spårgeometriska krav samt kravställd hastighet på ny spårdragning.

Mellan Konungsö mossen och industriområdet finns område för möjlig placering av förbigångsspår.

Alternativen anses i detta skede vara likvärdiga. Dessa korridorer är med sin geografiska dragning likvärdigt lämpade för anslutning mot eventuella framtida terminaler i området.

Samråd / Öppet hus

Samråd / Öppet hus

Tack för era synpunkter! Samrådet är nu avslutat.

Samrådet är en möjlighet för Trafikverket att samla in information och för allmänhet, myndigheter och berörda organisationer att lämna synpunkter på projektet.

Totalt kommer Trafikverket att genomföra två samrådstillfällen under planläggningsfas lokaliseringsutredning. Utredningen är en del i framtagandet av en järnvägsplan och undersöker olika tänkbara lokaliseringalternativ.

Tidigare samrådstillfällen:

Det första samrådet pågick under mars 2022, med syftet att informera om den planerade järnvägsutbyggnaden, att ge information om utredningsarbetet och att få in synpunkter från allmänheten inför framtagandet av möjliga korridorer.

Under det andra samrådet som pågick mellan januari och februari 2023 presenterade Trafikverket de framtagna korridorerna och allmänheten hade då möjlighet att lämna synpunkter. Det hölls även öppet hus vid två tillfällen under denna period.

Fortsatt arbete

Efter samrådstiden sammanfattas alla inkomna synpunkter och bemöts i en samrådsredogörelse. Samrådshandlingen beräknas vara framtagen våren 2023. Slutligen kommer en av korridorerna att väljas.

Följ gärna arbetet med ny järnväg mellan Byarum-Tenhult på projektets webbsida. Här hittar du även samrådsunderlaget.

Tack för din tid och uppmärksamhet!

Tack så mycket!