

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Nässjö-Värnamo, elektrifiering

Nässjö, Vaggeryd och Värnamo kommuner - Jönköpings län

Järnvägsplan, 2023-10-23

Ärendenummer: TRV 2022/11491



Trafikverket

Postadress: Bataljonsgatan 8, 553 05 Jönköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2023-10-23

Ärendenummer: TRV 2022/11491

Uppdragsnummer: 168299

Version: 1.1

Kontaktperson: Anders Axelsson, projektledare, Trafikverket

Innehåll

1. Sammanfattning	4
2. Samrådsrets	5
2.1. Skede Samrådsunderlag (inför Länsstyrelsen beslut om betydande miljöpåverkan)	5
2.2. Skede Samrådshandling	6
3. Samråd	7
3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.1.1. Samråd med Länsstyrelsen i Jönköpings län	7
3.1.2. Samråd med Region Jönköpings län och Jönköpings länstrafik	8
3.1.3. Samråd med berörda kommuner	9
3.1.4. Samråd med allmänheten och de som kan förväntas bli enskilt berörda	11
3.1.5. Samråd med övriga myndigheter och organisationer	11
3.2. Samråd vid utformning av planförslag	13
3.2.1. Samrådsmöten på orterna	13
3.2.2. Skriftligt samråd med Länsstyrelsen i Jönköpings län	14
3.2.3. Skriftligt samråd med Region Jönköpings län och Jönköpings länstrafik	14
3.2.4. Skriftligt samråd med berörda kommuner	14
3.2.5. Skriftligt samråd med allmänheten samt enskilt berörda	17
3.2.6. Skriftligt samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	24

1. Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse tillhör järnvägsplan *Nässjö-Värnamo, elektrifiering*, som syftar till att ge Trafikverket det markanspråk och de rättigheter som krävs för att elektrifiera sträckan Nässjö-Värnamo.

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samråden bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från allmänhet och enskilda berörda, från kommuner, region, och från myndigheter och organisationer samt var yttranden, minnesanteckningar och protokoll från samråden finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen besvarar Trafikverket de inkomna synpunkterna och hur de avses beaktas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Samråd har genomförts februari-mars 2022 inför Länsstyrelsen i Jönköpings läns beslut om projektet ska antas medföra betydande miljöpåverkan. Enskilda samrådsmöten hölls med bland annat Region Jönköpings län och Jönköpings länstrafik samt kommunerna Nässjö, Värnamo och Vaggeryd. Samråd med allmänhet och de som kan komma att bli enskilt berörda utfördes genom att samrådsunderlag hölls tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Upplysning om samrådet skedde genom annonsering i lokaltidningarna Jönköpingsposten, Smålands dagblad och Värnamo nyheter samt i Post- och Inrikes Tidningar. Under samråden inkom synpunkter som berörde bland annat buller, hastigheter, elektrifieringens omfattning, detaljplaner och byggskede. Länsstyrelsen i Jönköpings län beslutade 2022-06-02 att projektet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

Samråd om järnvägsplanens utformning har genomförts februari-mars 2023. Samrådshandlingar hölls tillgängliga på Trafikverkets webbplats och samrådsmöten på orten hölls i orterna Malmbäck, Vaggeryd och Klevshult. Upplysning om samrådet och inbjudan till samrådsmöten skedde genom annonsering i lokaltidningarna Jönköpingsposten, Smålands dagblad och Värnamo nyheter samt i Post- och Inrikes Tidningar. Enskilt särskilt berörda underrättades via brevutskick. Frågor som lyfts upp under samrådet har bland annat berört behovet av elektrifiering av delsträckan Nässjö-Vaggeryd men också frågor om kostnader och samhällsnytta, klimatnytta, resandegrad och påverkan på landskapsbild och kultur- och naturmiljön har tagits upp. För hela sträckan Nässjö-Värnamo har framför allt frågor kring buller, trädsäkring och pågående planering ställts. Enskilda samrådsmöten hölls även med kommunerna Nässjö, Värnamo och Vaggeryd gällande berörda detaljplaner, varvid kompletterande yttranden inhämtats från Nässjö och Vaggeryds kommuner.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2022/11491.

2. Samrådsrets

2.1. Skede Samrådsunderlag (inför Länsstyrelsen beslut om betydande miljöpåverkan)

Samrådsretsen har definierats utifrån projektets omfattning och den påverkan projektet bedöms medföra på omgivningen.

Inför beslut om betydande miljöpåverkan har Trafikverket samrått med Länsstyrelsen i Jönköpings län. Region Jönköpings län, Jönköpings länstrafik samt de tre kommuner som berörs av åtgärden; Vaggeryd, Värnamo och Nässjö kommun. Samråd har också skett med enskilda som kan bli särskilt berörda samt allmänheten.

Följande övriga myndigheter och organisationer har också getts möjlighet att lämna synpunkter:

- BLS Rail AB
- CFL Cargo Sverige AB
- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Försvarsmakten
- Green Cargo
- Höglandets räddningstjänstförbund
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jönköpings kombiterminal
- Lantbrukarnas Riksförbund
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Naturskyddsföreningen
- Naturskyddsföreningen Jönköpings länsförbund
- Naturskyddsföreningen Nässjö
- Naturskyddsföreningen Vaggeryd
- PGF Terminal AB
- Räddningstjänsten Vaggeryd
- Räddningstjänsten Värnamo
- ScandFibre Logistics AB
- SGI Statens Geotekniska Institut
- SGU Sveriges Geologiska Undersökning
- SJ AB
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Svenska kraftnät
- Svenskt näringsliv
- Sveriges åkeriföretag
- TX Logistik AB
- Tågakeriet i Bergslagen AB
- Värnamo Naturskyddsförening

2.2. Skede Samrådshandling

Samrådsgruppen har definierats utifrån projektets omfattning och den påverkan projektet bedöms medföra på omgivningen.

Efter beslut om icke betydande miljöpåverkan har Trafikverket samrått med Länsstyrelsen i Jönköpings län, Region Jönköpings län, Jönköpings länstrafik samt de tre kommuner som berörs av åtgärden; Vaggeryd, Värnamo och Nässjö kommun. Samråd har också skett med enskilda särskilt berörda samt allmänheten.

Följande övriga myndigheter och organisationer har också getts möjlighet att lämna synpunkter:

- E.ON Energidistribution.
- LRF Lantbrukarnas Riksförbund
- Naturskyddsföreningen Vaggeryd
- PGF Terminal AB
- SGU Sveriges Geologiska Undersökning
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Svenska kraftnät

3. Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsen i Jönköpings län har informerats om projektet vid samrådsmöte den 2022-03-09. Inför mötet hade länsstyrelsen fått ett presentationsmaterial.

Trafikverket presenterade projektet, aktuellt samrådsskede och preliminärt bedömd miljöpåverkan.

Under mötet ställer länsstyrelsen frågor om vilken omfattning elektrifieringen har. Vidare ställde länsstyrelsen frågor kring utredningsområdet och hur detta förhåller sig till befintligt järnvägsområde. På samrådsmötet kom det även upp frågor om beräkning av grundvattensänkning samt påverkan på vattenskyddsområden. Länsstyrelsen ställde även en fråga om vilka naturvärdesinventeringar som är aktuella och var dessa genomförs.

Buller diskuterades också. Bland annat ställde länsstyrelsen frågor kring vilken bullerhöjning som definierar vilket planeringsfall som ska gälla ("befintlig infrastruktur" eller "väsentlig ombyggnad"). Länsstyrelsen påpekar att det är viktigt att beskriva var det sker en höjning respektive sänkning av ljudnivån. Även buller utmed Natura 2000-områden diskuterades.

Gällande kulturmiljö påpekar länsstyrelsen att det är viktigt att vara observant på fornlämningar även vid eventuella tillfartsvägar till exempelvis teknikkiosker. Vidare informerade länsstyrelsen om att det finns generella skyddsområden runt gravfält/gravar och boplatzlämningar och som ska beaktas i en bedömning/prövning.

Länsstyrelsen påpekar också att påverkan på förorenade områden ska beskrivas i samrådsunderlaget samt hur Trafikverket bedömer påverkan på de områden som identifierats. Länsstyrelsen meddelar att vid påträffande av invasiva arter måste hanteringen av dessa beskrivas.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för frågor och synpunkter.

Det är endast spår som trafikeras av persontrafik som kommer att elektrifieras. Stickspår avsedda för underhållsfordon omfattas ej, eftersom dessa fordon inte är eldrivna.

Befintligt järnvägsområde är generellt mindre än utredningsområdet. Utredningsområdet ska rymma de planerade anläggningsobjekten (kontaktledningsstolpar, teknikkiosker och elskyddsportaler).

Beräkningar görs för att bedöma påverkan på enskilda brunnar. Schaktarbeten inom vattenskyddsområden kommer att följa gällande vattenskyddsföreskrifter. Naturvärdesinventeringar genomförs inte på hela sträckan utan bestäms utifrån genomförd förstudie och var nya anläggningsdelar placeras.

Bullernivåökningar större än 2 decibel A (dBA) bedöms enligt Trafikverkets riktlinjer som en väsentlig ombyggnad. Genomförda bullerberäkningar visar att bullernivån till följd av elektrifieringen höjs med cirka 0,6 dB på sträckan Vaggeryd-Värnamo men blir oförändrad mellan Nässjö-Vaggeryd, vilket innebär planeringsfall *Befintlig infrastruktur*. Vidare planeras inga större anläggningsåtgärder utan endast uppsättning av

kontaktledningsanläggning. Trafikverket förväntar sig därför inga bullerskyddsåtgärder inom projektet. En fördjupad bullerberäkning görs i kommande skede.

Trafikverket tar också med sig informationen gällande fornlämningar, markföroreningar och invasiva arter.

3.1.2. Samråd med Region Jönköpings län och Jönköpings länstrafik

Möte mellan Trafikverket och Region Jönköpings län samt Jönköpings länstrafik hölls den 2022-03-11.

Under mötet ställde regionen frågor om banans hastigheter och var det sker förändringar. Regionen frågade även om angränsande projekt gällande befintliga plankorsningar och om detta ingår i järnvägsplanen.

Både regionen och Jönköpings länstrafik hade frågor kring buller, bland annat om utbytet till eldrivna lok påverkar bullernivåerna. Även frågan om det är gods- eller persontrafik som genererar mest buller diskuterades samt om godstrafiken förväntas ökas.

Jönköpings länstrafik ställde frågor om byggskedet och om utbyggnaden kommer att ske i etapper. Även påverkan på omkringliggande vägnät (väg E4) diskuterades.

Vidare diskuterades fordonsflottan och leveransplanen för nya tåg. Länstrafiken informerade om att de diskuterar möjligheten till en förtätning av trafik med timmestrafik på sträckan Nässjö-Vaggeryd.

Under samrådsperioden har Region Jönköping även kommit in med ett skriftligt yttrande. Region Jönköpings län ser det som positivt att Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Region Jönköpings län har inga invändningar kring innehållet i samrådsunderlaget.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för inkomna frågor och synpunkter.

Hastighetshöjningar kommer att ske på delar av sträckan Vaggeryd-Värnamo, med en höjning till som mest 160 km/h. Höjningen sker utan åtgärder på järnvägsanläggningen. På sträckan Nässjö-Vaggeryd planerar Trafikverket också inom projektet att genom geotekniska förstärkningsåtgärder på banan slopa den idag tillfälliga hastighetsnedsättningen förbi ett par mossar.

Projektet Plankorsningsåtgärder Nässjö-Vaggeryd är ett angränsande projekt och ingår inte i järnvägsplanen.

Trafikverket har ännu inte tagit ställning till anläggningsmetoder och etappindelning utan kommer att utreda det i kommande planskede.

Eldriven persontrafik är avsevärt tystare än dagens dieseldrivna persontåg men en ökad trafikering och höjda hastigheter på sträckan Vaggeryd-Värnamo ger sammantaget en bullernivåhöjning med cirka 0,6 dB. På sträckan Nässjö-Vaggeryd blir bullernivån oförändrad. Godstrafiken är avsevärt mer bullrande än persontågtrafiken och har betydelse för bullernivåerna. Trafikverket har i sina inledande konservativa beräkningar antagit att antalet godståg ligger kvar på dagens frekvens med 3-3,5 tåg per dygn (medan Trafikverkets basprognos för år 2040 prognostiserar en halvering av antalet gods, till 1,2-1,7 tåg per dygn). En fördjupad analys av trafikmängder och kompletterande bullerberäkningar görs i kommande skede.

3.1.3. Samråd med berörda kommuner

Tre separata samrådsmöten har ägt rum med respektive kommun som berörs av planerad åtgärd.

Samråd med Nässjö kommun

Ett samrådsmöte med Nässjö kommun ägde rum 2022-03-03.

Kommunen ställde frågor om trafikmängder och om den befintliga ”trädgränsen” (område fri från träd och högre vegetation) utmed banan kommer ändras.

Påverkan på byggrätter och detaljplaner diskuterades också. Kommunen informerar om att det pågår ett arbete med en detaljplan som gränsar till befintlig järnvägsmark. Vidare poängterar de att handläggningstiden för hantering av detaljplaner kan vara upp till två år och undrar därför om och när det kan bli aktuellt med ändring av detaljplan.

Trafikverket svarar:

Resandetraffiken förväntas enligt Trafikverkets trafikprognos (framtagen år 2021), till följd av elektrifieringen, öka från dagens 25 tåg till 51 tåg till år 2040 på sträckan Vaggeryd-Värnamo. Mellan Nässjö och Vaggeryd blir den oförändrad. Vid samrådsmötet hänvisades till en äldre trafikprognos (från år 2019) och som angav en trafikökning från 25 till 37 tåg på sträckan Vaggeryd-Värnamo. Genomförda bullerberäkningar med senaste framtagna trafikprognos visar att bullernivån höjs med cirka 0,6 dB på sträckan Vaggeryd-Värnamo men blir oförändrad mellan Nässjö-Vaggeryd.

Gällande trädsäkring finns ett nationellt trädsäkringsprojekt inom Trafikverket där samtliga järnvägsbanor i landet trädsäkras. Aktuellt projekt påskyndar trädsäkringen på just denna sträcka. Trädsäkringen medför en bredare korridor längs järnvägen men är inte en direkt följd av elektrifieringen. Det innebär att påverkan av trädsäkringen inte hanteras inom järnvägsplanen.

Markanspråk kommer att tas fram i nästa planskede och påverkan på omgivning, byggrätter och aktuella detaljplaner kommer då att bli tydligare. I samband med det sker samordning med kommunen. Mark i form av äganderätt eller servitut kommer att krävas för de objekt som tillkommer i form av bland annat kontaktledningsstolpar, elskyddsportaler och teknikiosker. Eventuella ändringar av befintliga detaljplanerna bör helst vara klara när järnvägsplanen lämnas in för fastställelse vilket är planerat att göras hösten 2023.

Samråd med Vaggeryds kommun

Ett samrådsmöte med Värnamo kommun ägde rum 2022-03-02.

Kommunen undrar om Trafikverket planerar för några åtgärder för befintliga vattenhinder i vattendragen på sträckan.

Vidare undrar kommunen om Trafikverket studerar behovet av nya mötesstationer/mötesspår på sträckan Nässjö-Vaggeryd. Omledning av trafik från stambanan kan nämligen leda till kapacitetsbrist på den aktuella sträckan.

Kommunen informerar också om att det finns ett behov av att förlänga oelektrifierat stickspår i Malmbäck, för att möjliggöra timestrafik för godstrafik.

Kommunen ser gärna att av påverkan på detaljplaner identifieras så fort som möjligt. Slutligen undrar kommunen om allmänheten har deltagit i samrådet.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för lämnade frågor och synpunkter.

Informationen angående behovet att förlänga oelektrifierat stickspår i Malmbäck för en ökad godstrafik förs vidare inom Trafikverket, men kommer inte att ingå i aktuell järnvägsplan.

Befintliga vattenhinder kommer inte att studeras inom projektet.

Det ingår heller inte i aktuell järnvägsplan att studera frågan om kapacitetsbrist på grund av omledning av trafik från stambanan. Det görs däremot inom andra delar av Trafikverket. Tillfällig omledning kan förvisso bli aktuellt vid åtgärder på stambanan men någon permanent omledning ses inte som aktuellt.

Markanspråk kommer att tas fram i nästa planskede och påverkan på omgivningen och aktuella detaljplaner kommer då att bli tydligare. I samband med det sker samordning med kommunen. I det aktuella skedet har allmänhetens synpunkter inhämtats genom annonsering och ett skriftligt samråd. Fysiska möten sker först i nästa skede.

Samråd med Värnamo kommun

Ett samrådsmöte med Värnamo kommun ägde rum 2022-03-07.

Kommunen ställer frågor angående påverkan på trafik under byggskedet och påpekade att det går viktig person- och godstrafik på sträckan, inte minst Vaggeryd-Värnamo. Vidare ställdes frågor om eventuell påverkan på detaljplaner och om det kommer bli aktuellt med inlösen. Kommunen ställde även frågor om elektrifieringen medför ökat buller.

Kommunen informerar även om att det pågår ett framtagande av ny FÖP (fördjupning av översiktsplanen) för Värnamo stad, men den är tillfället pausad.

Efter samrådsmötet har kommunen också inkommit med ett skriftligt yttrande. Kommunledningsförvaltningen meddelar att de delar Trafikverkets bedömning om att projektets inte innebär betydande miljöpåverkan. Kommunen påpekar vidare att de planerade åtgärderna kan komma att innebära markarbeten och schakt inom vattenskyddsområde vilket Trafikverket kan behöva söka dispens för. Kommunen ser gärna en tidig dialog kring detta inför den fortsatta projekteringen. Vidare poängterar kommunen att det generellt är viktigt med en fortsatt dialog eftersom det finns detaljplaner och boenden som berörs av planerad åtgärd.

Även Räddningstjänsten vid Samhällsbyggnadsförvaltningen har lämnat ett yttrande men har inget att erinra i aktuellt ärende.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för ställda frågor och framförda synpunkter.

Påverkan på trafik under byggskedet är ännu inte utrett. Detta kommer att utredas vidare i kommande skeden och kommer att slutligt bestämmas senast två år innan byggstart.

Samordningen med kommunen, både gällande dispensfrågan för arbeten inom vattenskyddsområde och påverkan på detaljplaner, kommer att ske parallellt genom hela planprocessen och efterföljande arbete med bygghandlingen. I nästa skede, Samrådshandling, tas markanspråk fram och påverkan på omgivningen och aktuella detaljplaner blir då tydligare. Trafikverket ser gärna en fortsatt dialog med kommunen kring detta. Ersättning för intrång för ny järnvägsmark kommer bli aktuellt.

Genomförda bullerberäkningar visar att bullernivån till följd av elektrifieringen höjs med cirka 0,6 dB på sträckan Vaggeryd-Värnamo men blir oförändrad mellan Nässjö Vaggeryd.

3.1.4. Samråd med allmänheten och de som kan förväntas bli enskilt berörda

Inför Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan har ett skriftligt samråd skett med allmänheten mellan 2022-02-28 – 2022-03-21. Samrådet har annonserats i Post- och Inrikes Tidningar samt i lokaltidningarna Jönköpingsposten, Smålands dagblad och Värnamo nyheter. I annonsen fanns information om projektet och det skriftliga samrådet, att handlingarna fanns tillgängliga på Trafikverkets hemsida samt en anvisning om hur skriftliga synpunkter kunde skickas till Trafikverket.

Inga yttranden från allmänheten har inkommit.

3.1.5. Samråd med övriga myndigheter och organisationer

SGI Statens geotekniska institut

SGI har inget att erinra i ärendet.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Vaggeryds kommun välkomnar projektet som helhet, och ser positivt på planen så här långt.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för yttrandet.

PGF Terminal AB

PGF Terminal AB menar att det inte är med säkerhet att bullernivån höjs med 1 dB, då elektriska lok generellt är tystare än motorvagnar/drivfordon med förbränningsmotorer.

Trafiksiffrorna som redovisas i samrådsunderlaget på antalet godståg är redan idag större än Trafikverkets prognos för 2040, och förväntas öka kraftigt. PGF bedömer också att godstågstrafiken så gott som uteslutande kommer att ske med ellok.

Vidare anser PGF att tidplanen bör kunna forceras, förutsatt att länsstyrelsen beslutar om att åtgärden inte utgör betydande miljöpåverkan samt att järnvägsplanen fastställs utan försening.

Vidare anser PGF att det angränsande nationella objektet triangelspår i Alvesta mellan Södra stambanan och Kust till Kustbanan bör nämnas som ett angränsande projekt i samrådsunderlaget.

Spåren på Båramo logistikområde med Vaggeryds kommun som infrastrukturförvaltare är anlagda på detaljplanelagt område som medger järnvägsändamål. PGF anser att en förlängning av mötesspår vid driftplatsen i Malmbäck bör omfattas av järnvägsplanen för att uppnå bättre redundans, robusthet och trafikering.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Det stämmer att eldrivna persontåg är avsevärt tystare än dagens dieseldrivna persontåg. Genomförda bullerberäkningar visar att bullernivån höjs med cirka 0,6 dB på sträckan Vaggeryd-Värnamo men blir oförändrad mellan Nässjö-Vaggeryd, till följd av elektrifieringen. Att bullernivån ändå höjs på sträckan Vaggeryd-Värnamo beror på ökad trafikering och höjda hastigheter på delar av sträckan.

Trafikverket delar också bedömningen att godstågstrafiken kan förväntas ske med primärt ellok. Enligt gällande basprognos år 2040 sker en minskning av godstrafiken på sträckan, även beaktat en elektrifiering av sträckan. En översyn av prognosen görs regelbundet, men någon ny prognos har inte tagits fram inom ramen för den aktuella åtgärden. I genomförda bullerberäkningar enligt ovan har dock antagits att antalet godståg ligger kvar på dagens frekvens med 3-3,5 tåg per dygn.

Befintlig tidplan för projektet gäller och har sin utgångspunkt i Trafikverkets planläggningsprocess. Trafikverket ser ingen möjlighet att påskynda processen.

Trafikverket kommer att komplettera handlingen i nästa skede med information om projekten triangelspår i Alvesta mellan Södra stambanan och Kust till Kustbanan.

Spåren på Båramo logistikområde lyfts ur aktuell järnvägsplan. Trafikverket har dock inga avsikter att lyfta in en spår förlängning vid driftplats Malmbäck i järnvägsplanen då det skulle riskera att försena processen. Förslaget till åtgärd förs dock vidare inom Trafikverket.

SGU Statens geologiska undersökningar

SGU väljer i sitt yttrande att hänvisa till SGUs allmänna riktlinjer avseende infrastrukturremisser, vilka också bifogas yttrandet.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för yttrandet.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten lämnar i sitt yttranden generell information om strålsäkerhet och om att det är miljöbalken som ska betraktas vid bedömning huruvida olika alternativ och eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder bör vidtas.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen.

Elektromagnetisk strålning kommer att utredas i kommande skede.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät skriver i sitt yttrande att infrastrukturen runt järnvägssträckningen i Älgaryd och Stoarp är av intresse för Svenska kraftnät ur underhållssynpunkt för transmissionsanläggningar och i förlängningen för elförsörjningen i regionen. Planerad elektrifiering av järnvägssträckan kommer dock inte förändra förutsättningarna på platserna. Svenska kraftnät har därmed ingenting att erinra i aktuellt ärende.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för yttrandet.

3.2. Samråd vid utformning av planförslag

Skriftligt samråd med länsstyrelsen, kollektivtrafikmyndigheten, berörda kommuner, särskilt berörda och allmänheten samt övriga berörda myndigheter och organisationer ägde rum från och med 2023-02-09 till och med 2023-03-08. Nässjö kommun inkom med yttrande efter samrådstiden efter medgiven dispens.

Efter denna samrådstid skedde kompletterande samråd med Svea skog och fastighetsägaren till fastigheten Stoarp 1:11 med anledning av tillägg av tillfällig nyttjanderätt. Värnamo kommun inkom också med kompletterande yttrande gällande bygglovsbefrielse.

Mellan 2023-02-21 – 2023-02-23 genomfördes också samrådsmöten på orterna Malmbäck, Vaggeryd och Klevshult.

Samrådsmöten har också hållits med kommunerna Nässjö, Vaggeryd och Värnamo om de detaljplaner vars järnvägsplanen strider mot. Skriftliga yttranden gällande detaljplaner har inhämtats från Nässjö och Vaggeryds kommuner, baserat på det framtagna underlaget PM Detaljplaner daterad 2023-08-11.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer: TRV 2022/11491.

3.2.1. Samrådsmöten på orterna

Tre samrådsmöten på orterna Malmbäck, Vaggeryd och Klevshult har genomförts. Syftet med mötena var att informera om planerade åtgärder, samla in information och synpunkter samt svara på frågor.

Malmbäck, 2023-02-21

Mötet besöktes av 29 deltagare från allmänheten eller särskilt berörda. Efter mötet fanns presentationsmaterialet tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Under mötet togs det upp frågor och synpunkter gällande; kontaktledningar, AT-kiosker, plankorsningar, trådsäkring, hastighet, trafikökning, kallelse till samråd, dokumentation av visuell påverkan, stängsel, markinlösen, budget.

Vaggeryd, 2023-02-22

Mötet besöktes av 38 deltagare från allmänheten eller särskilt berörda. Efter mötet fanns presentationsmaterialet tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Under mötet togs det upp frågor och synpunkter gällande; buller, vibrationer, byggtid, hastigheter, budget och behov, schaktarbeten, kontaktledningsstolparnas placering, elförsörjning av kontaktledningsanläggningen, trafikmängd, val och typ av lok, trafikering, spårspring.

Klevshult, 2023-02-23

Mötet besöktes av 34 deltagare från allmänheten eller särskilt berörda. Efter mötet fanns presentationsmaterialet tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Under mötet togs det upp frågor och synpunkter gällande; buller, trafikökning, tidplan, flytt av stängsel när kontaktledningsanläggningen byggs.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för ställda frågor och synpunkter. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2022/11491.

3.2.2. Skriftligt samråd med Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsen meddelar att myndigheten inte avser lämna yttrande i detta skede.

3.2.3. Skriftligt samråd med Region Jönköpings län och Jönköpings länstrafik

Region Jönköpings län anser att elektrifieringen av sträckan Nässjö-Värnamo är en mycket angelägen åtgärd som kommer att ge stora positiva nyttor både för klimatet och länets utveckling. För att Region Jönköpings län, genom Jönköpings länstrafik, ska kunna bedriva en effektiv och långsiktigt hållbar regionaltågstrafik är elektrifiering av länets oelektrifierade banor helt avgörande satsningar.

Region Jönköpings län ser det som angeläget att planerad tidplan hålls då en försening av genomförandet kan skapa stora olägenheter och merkostnader för trafikutövaren. Region Jönköpings län har beställt nya elektrifierade tågfordon, vilka börjar att levereras under år 2024. Dessa nya fordon är bland annat planerade att trafikera denna sträcka 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.

Region Jönköpings län vars ansvarsområde främst är på strategisk nivå avstår från att kommentera de lokala förutsättningarna eller detaljerade åtgärdsförslag längs banans sträckning.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen och synpunkterna och har för avsikt att fortsatt ha en dialog med Region Jönköpings län.

3.2.4. Skriftligt samråd med berörda kommuner

Nässjö kommun

Trafikverket nämner i järnvägsplanen att kommunen i sin översiktsplan från år 2013 gör flera utpekanden för områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen i anslutning till järnvägssträckningen. I såväl Malmbäck som Fredriksdal pekar översiktsplanen även ut mark som sedan tidigare är detaljplanelagd som lämplig för bostads-och/eller verksamhetsändamål. Dessa ligger i regel närmare järnvägssträckningen än områdena för landsbygdsutveckling i strandnära lägen och det är därmed önskvärt att Trafikverket även tar dessa i beaktning vid vidare planering.

Järnvägssträckningen berör även ett område som omfattas av en fördjupad översiktsplan för Nässjö stad, vilken inte omnämns i Trafikverkets samrådshandlingar. I nära anslutning till järnvägen pekas områden ut för bland annat planerade gång- och cykelvägar, utvecklingsområde för idrottsändamål och utveckling av gröna stråk. Kommunen ser det som nödvändigt att Trafikverket även tar detta i beaktande i sin planering

Sträckningen går genom detaljplanelagd mark i Nässjö, Fredriksdal och Malmbäck, och projektet bedöms i stora drag vara förenligt med de detaljplaner som berörs. I Fredriksdal förekommer dock en planstridighet av mindre omfattning. Kommunen bedömer dock att denna är att beakta som en mindre avvikelse och detaljplanen behöver därmed inte ändras. Frågan har även tidigare diskuterats i dialog mellan kommunen och Trafikverket.

Efter ovanstående yttrande har ett kompletterande yttrande lämnats avseende avvikelser mot gällande detaljplaner redovisade i PM Detaljplaner (2023-08-11). Kommunen anser att

avvikelserna är av ringa omfattning med en marginell inverkan på den planlagda marken. Därav anses avvikelserna vara mindre avvikelser som inte kräver nya detaljplaner.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen och synpunkterna.

Gällande och pågående detaljplaner som berörs direkt av järnvägsplanen redovisas i tabellform i planbeskrivningen, bland annat berörs inom Nässjö kommun byggnadsplan 0682-P7 som omfattar delar av Fredriksdal. Gällande eller pågående detaljplaner som endast berörs indirekt av järnvägsplanen har Trafikverket valt att inte redovisa. Trafikverket förutsätter att gällande detaljplaner som angränsar till befintlig järnvägsmark inte medger byggrätter helt angränsande till den befintliga järnvägsfastigheten, utan istället innehåller en byggnadsfri skyddszon närmast järnvägen för att uppfylla gällande buller, risk- och elsäkerhetsregler.

Fördjupad översiktsplan för Nässjö stad inarbetas i planbeskrivningen. Trafikverket bedömer att elektrifieringen är förenlig med den aktuella översiktsplanen, eftersom de planerade åtgärderna inte förhindrar en utbyggnad av planerat gång- och cykelstråk, utveckling av närliggande idrottsområde eller korsande planerat grönstråk.

Trafikverket delar uppfattningen att planstridigheten mot berörd byggnadsplan bör betraktas som en mindre avvikelse.

Vaggeryds kommun

Kommunen ser mycket positivt på att arbetet med elektrifieringen Nässjö-Värnamo fortlöper. Det stora allmänna intresset för en snabbare järnvägssträckning mellan Värnamo-Skillingaryd-Vaggeryd- Jönköping och Nässjö löser den kapacitetsbrist för persontrafiken som råder på befintlig sträcka och bidrar till en mer sammanhållen arbetsmarknadsregion. Sträckan bidrar även till nya och förbättrade möjligheter till godshantering på järnväg, vilket bidrar till tillväxt och kompetensförsörjning.

Kommunen vill också lyfta fram att kommunens miljöprogram har som mål att verka för att få till stånd en elektrifiering av sträckan.

Kommunen uppmärksammar också om att både gällande översiktsplan och pågående arbete med ny översiktsplan föreslår nya planskilda korsningar, bland annat i Vaggeryd (Storgatan, Ödestuduvägen, Hokvägen och Håkan Trulsson väg), i södra Klevshult samt i Hok. Dessa görs för att skapa säkrare trafikmiljöer och för att undvika längre bomfällningstider som uppstår av en ökad turtäthet.

Kommunen konstaterar att trädsäkring drivs som fristående projekt från elektrifieringen. Behovet av trädsäkring kan komma att förändra den gröna miljön betydligt i kommunens tätorter. Kommunen önskar framtida dialog kring ansvar för kompenserande trädplanteringar.

Kommunen har av Trafikverket tidigare uppmärksamrats om att det vid vissa stationer kan bli aktuellt med förlängning av befintliga plattformar, i de fall länstrafiken önskar att köra med dubbelkopplade tåg. Kommunen ställer sig positiv till att medverka i att skapa de förutsättningar som behövs för ökat tågresande och är angelägen om fortsatt dialog med Trafikverket och länstrafiken kring detta.

Trafikverket har varit i kontakt med Vaggeryds kommun gällande ett antal detaljplaner som berörs av projektet. Kommunen välkomnar en fortsatt dialog kring detta för att möjliggöra elektrifiering av järnvägen.

Länstrafiken i Jönköpings län har framfört önskemål om att efter elektrifieringen kunna öka trafikeringen på sträckan Vaggeryd-Nässjö med timmestrafik. Detta ser Vaggeryds kommun mycket positivt på, då det skulle innebära att det blir möjligt att åka kollektivt mellan orterna för studier och arbete. Dagens fem dubbelturer (vardagar) är inte ett tillräckligt utbud för att denna pendling ska vara möjlig, vilket också medför att antalet resande är lågt. För att möjliggöra för Jönköpings länstrafik att öka trafikeringen mellan Värnamo-Nässjö behövs ett mötesspår på sträckan. En lämplig placering skulle kunna vara i Malmbäck, ungefär mitten på sträckan Vaggeryd och Nässjö, där möteslängden i dag på 356 meter begränsar möjligheten till möte mellan godståg och persontåg. Vaggeryds kommun föreslår därför att en mindre funktionsutredning av möjligheterna att förlänga mötesspåret med cirka 430 meter görs för att beskriva kostnaderna och skapa ett underlag för dialog om finansieringslösning. Förutom möjligheter till frekvent trafikering med persontåg skulle detta stärka regionens godstrafikering.

Efter ovanstående yttrande har ett kompletterande yttrande lämnats avseende bygglovsbefrielser (2023-05-08) och avvikelser mot gällande detaljplaner redovisade i PM Detaljplaner (2023-08-11). Kommunen har har inga erinringar ur bygglovsynpunkt mot aktuella planbestämmelser som medger undantag för bygglov inom de i planen föreslagna vägområdena. Vidare anser kommunen att föreslagna åtgärder enligt järnvägsplanen kan hanteras utan krav på ändring av detaljplan. De föreslagna åtgärder som kräver bygglov kan då hanteras genom tillämpning av mindre avvikelse enligt plan- och bygglagen.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen och synpunkterna.

Trafikverket gör bedömningen att elektrifieringen inte medför några begränsningar för planerade nya planskilda korsningar på sträckan.

Trafikverket arbetar nationellt med trädsäkring längs järnvägarna för att minska störningar och skador på grund av träd som faller på spår och kontaktledningar. Trädsäkring på den aktuella sträckan är oberoende av järnvägsplanen, men kommer sannolikt att tidigareläggas när sträckan elektrifieras. Trädsäkringen görs med hänsyn till naturvärden. Särskild hänsyn tas i områden med höga natur- och kulturvärden och i dessa områden sker samråd med berörd tillsynsmyndighet. Eftersom trädsäkringen inte ingår i järnvägsplanen planeras heller ingen ersättningsplantering eller så kallade kompensationsåtgärder i detta elektrifieringsprojekt. På bebyggd tomtmark och allmänna platser samt inom tätorter görs trädsäkring mer selektivt och endast när det blir nödvändigt att ta bort enstaka träd eller beskära grenar. Trafikverket avser ha en dialog med kommunen om trädsäkring blir aktuellt på sträckan.

Trafikverket avser utanför ramen för järnvägsplanen ha en fortsatt dialog om behovet av plattformsförlängningar och mötesspår mellan Nässjö och Vaggeryd.

Trafikverket delar kommunens bedömning att åtgärderna kan hanteras som mindre avvikelser enligt plan- och bygglagen.

Värnamo kommun

Värnamo kommun ställer sig positiva till Trafikverkets samrådshandling gällande elektrifieringen av ”Y:et”, Nässjö – Värnamo. Det ligger också helt i linje med kommunfullmäktiges beslut den 15 december 2022 gällande medfinansiering till projektet för att medverka till en effektivare och miljövänligare tågtrafik i regionen. Värnamo

kommun vill dock vara tydlig med att framtida behov avseende restider och antal stationsstopp tillåts prövas om förutsättningarna ändras över tid.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen och synpunkterna.

Det aktuella järnvägsplanen låser inte fast framtida behov avseende restider eller antal stationsstopp annat än att möjliggöra elektrifierad tågdrift på sträckan.

3.2.5. Skriftligt samråd med allmänheten samt enskilt berörda

Samlat yttrande från byarna Söräng, Linneryd och Stoarp

Samlat yttrande har inkommit från byarna Söräng och Linneryd respektive Stoarp. Fem fastighetsägare och en arrendator står bakom yttrandet från Söräng-Linneryd och nio fastighetsägare står bakom skrivelsen från Stoarp. De båda yttrandena är till stora delar likalydande och bemöts därför samlat.

Tågresande

Byarna ifrågasätter uppgifter i *Samlad effektbedömning Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast (JSY 1802, TRV 2020/66057, 2021-10-06)*. I den aktuella SEB:en anges att sträckan Nässjö-Vaggeryd idag trafikeras av 10 persontåg och 2 godståg i snitt/dygn räknat på årsbasis, och att trafikeringen efter elektrifiering blir oförändrad för persontåg men minskar till 1/dygn för godståg. Antalet resenärer uppges å andra sidan öka från dagens 0,02 till 0,06 miljoner tågresenärer per år, något som synpunktslämnarna ifrågasätter eftersom tågtrafiken inte förväntas öka. Byarna ställer sig frågande till hur Trafikverket beräknat antalet tågresenärer och vill att samrådsunderlaget kompletteras med uppgifter om arbetspendlingen och övrigt resande mellan Nässjö och Vaggeryd.

Trafikverket svarar:

I aktuell samlad effektbedömning (version 2021-10-06) finns en skrivfel. Rätt antal tågresenärer för nollalternativet (år 2040 utan elektrifiering) är 0,15 miljoner per år (och inte 0,02 miljoner) på sträckan Nässjö-Vaggeryd. Korrekt siffra användes dock i själva modellkörningen vilket innebar att den sammanvägda samhällsekonomiska bedömningen var korrekt. En rättad version är nu upplagd på Trafikverkets hemsida. Trafikverket är medveten om att nuvarande trafikutbud på sträckan Nässjö-Vaggeryd inte gynnar arbetspendling. Beräkningar i nämnda SEB visar till och med på en minskning av resandet på sträckan (med en minskning från 0,15 till 0,06 miljoner resenärer per år) när andra reserelationer stärks genom elektrifieringen av sträckan Tenhult-Värnamo. Resandeunderlaget på den aktuella sträckan har dock inte varit del av beslutet om elektrifiering. Elektrifieringen av sträckan Nässjö-Vaggeryd skapar istället förutsättningar för en regionförstoring samt långsiktiga systemnyttor för persontrafiken i Jönköpings, Kronobergs, Hallands och Skåne län genom att en enhetlig fordonsflotta kan nyttjas i det trafikerade linjenätet. För godstrafiken medför elektrifieringen dels en ökad tillgänglighet när terminaler kan nås utan omlastning från el till dieseldriven trafik, dels transport av längre och tyngre tågset. På systemnivå innebär elektrifieringen en bättre hantering av driftsstörningar på Södra stambanan mellan Nässjö-Alvesta. Trafikverket finner därför ingen anledning att komplettera järnvägsplanen med uppgifter om arbetspendlingen och övrigt resande mellan Nässjö och Vaggeryd.

Busstrafik

Byarna anser att en utvecklad busstrafik på länsvägarna 799, 817 och 836, som alla går parallellt med järnvägen, kan vara ett alternativ till bil.

Trafikverket svarar:

Tåg- och busstrafiken kompletterar varandra med olika styrkor. En elektrifiering av sträckan Nässjö-Vaggeryd kan på sikt skapa nya trafikupplägg med större konkurrenskraft gentemot busstrafiken, framför allt för längre reserelationer som ofta kräver byte av buss eller om turtätheten kan utökas.

Hybridtåg

Byarna undrar om inte hybridtåg (tåg som drivs av både el och diesel) kan trafikera sträckan Nässjö-Vaggeryd och på så sätt ersätta en elektrifiering av sträckan.

Trafikverket svarar:

Trafikverkets beslut att elektrifiera hela Y:et mellan Jönköping-Tenhult-Byarum-Värnamo respektive Nässjö-Vaggeryd baseras på önskemål från operatörer för både person- och godståg, vilka efterfrågar en elektrifierad järnväg för deras framtida trafikering. Det är tekniskt möjligt att trafikera sträckan Nässjö-Vaggeryd med hybridtåg, men hybridtåg är generellt dyrare att köpa in och dyrare i drift än helt elektriska tåg. För att ersätta de uttjänta dieseltågen har Jönköpings länstrafik/SJ Krösatågen därför valt elektrifierade fordon för linjetrafiken i Jönköpings län, Kronobergs län samt delar av Halland och Skåne län. För länstrafiken innebär en enhetlig fordonsflotta en mer flexibel trafikplanering av linjetrafikeringen vilket på sikt kommer skapa robusta förutsättningar för en fortsatt trafikering av sträckan Nässjö-Vaggeryd.

Samlad effektbedömning (SEB) av "Nollalternativ"

Byarna efterfrågar en analys av ett "nollalternativ" för sträckan Nässjö-Vaggeryd, som då skulle bestå av att endast "I:et" mellan Tenhult-Värnamo elektrifierades, men inte sträckan Nässjö-Vaggeryd. Byarna önskar också att den samlade effektbedömningen uppdateras till dagens ekonomiska situation med höjda kostnader och höjda räntor samt att en samlad effektbedömning görs separat för delsträckan Nässjö-Vaggeryd. Byarna anser att investeringen på 350-400 miljoner kronor inte är rimlig i förhållande till hur få som nyttjar tågbanan för pendling.

Trafikverket svarar:

Samlad effektbedömning görs inför beslut om investeringsprojekt och för det aktuella projektet har SEB tagits fram i tre omgångar: i samband åtgärdsvalsstudie år 2014-2015 (förenklad SEB med objektsnamn Jönköping-Värnamo, kapacitetsbrister), år 2016-2017 samt senast år 2021 inför beslut om åtgärderna elektrifiering sträckan Nässjö-Värnamo samt ny bana mellan Byarum-Tenhult. Trafikverket gör bedömningen att elektrifieringen av sträckan Nässjö-Vaggeryd skapar möjligheter till regionförstoring, systemnyttor såsom en mer flexibel trafikplanering för både person- som godstrafiken inom regionen samt ett robustare järnvägsnät när banan kan användas för omledning vid driftstörningar på Södra stambanan. Då de planerade åtgärderna måste betraktas på systemnivå är den samhällsekonomiska nyttan framräknad för hela åtgärds paketet; elektrifiering/ny bana mellan orterna Jönköping-Värnamo-Vaggeryd-Nässjö, det vill säga det så kallade Y:et i åtgärdsvalsstudien från 2015. Den samhällsekonomiska bedömningen visar att de samlade åtgärderna är lönsamma. Trafikverket ser inget behov av att göra en förnyad samlad effektbedömning för ett åtgärds paket som redan bedömts vara lönsamt eller behov av att bryta loss delåtgärder från åtgärds paketet.

Klimatpåverkan/miljöbelastning

Byarna ifrågasätter klimatnyttan med elektrifieringen när klimatpåverkan från byggskedet och borttagning av träd genom trädsäkring inräknas. Elektrifieringen medför en stor miljöbelastning i form av elektrifiering, banförstärkning och sänkning vid viadukter med mera.

Trafikverket svarar:

Trafikverket har beräknat klimatpåverkan från dagens dieseldrivna person- och godstrafik på sträckan Nässjö-Värnamo. Utsläppen beräknas till cirka 1 450 ton CO₂-ekvivalenter per år. Klimatutsläppet från byggskedet är beräknat till 5 625 ton CO₂e, orsakat främst av stål och betong. Med en elektrifiering av sträckan Nässjö-Värnamo blir de fortsatta klimatutsläppen mycket låga. Drift och underhåll genererar cirka 1 ton CO₂e per år enligt klimatberäkningarna, medan eldriven tågdrift inte orsakar några direkta utsläpp alls. Det innebär att en klimatnytta erhålls redan fyra år efter driftsättningen. Med en beräknad anläggningstidslängd på 50 år blir den totala klimatnyttan mycket stor, cirka 66 950 ton CO₂e. Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av klimatpåverkan utav dagens och den framtida driften.

Trafikverket arbetar nationellt med trädsäkring längs järnvägarna för att minska störningar och skador på grund av träd som faller på spår och kontaktledningar. Trädsäkring på den aktuella sträckan är oberoende av järnvägsplanen, men kommer sannolikt att tidigareläggas när sträckan elektrifieras. Klimatpåverkan till följd av borttagen kolsänka bedöms som försumbar. Projektets miljöbelastning redovisas i planbeskrivningen.

Omledning via Byarum-Tenhult

Byarna anser att järnvägsplanen ska kompletteras med utredning om att låta den nya järnvägssträckningen mellan Byarum-Tenhult bli omledningsväg för trafiken på Södra stambanan, istället för sträckan Nässjö-Vaggeryd.

Trafikverket svarar:

Både Byarum-Tenhult och Nässjö-Vaggeryd kommer att vara möjliga för omledningstrafik vid planerade eller oplanerade stopp på Södra stambanan. Beslutet att elektrifiera sträckan Nässjö-Vaggeryd baseras inte endast på nyttan av att sträckan kan bli en möjlig omledningsväg.

Kulturmiljö

Byarna beskriver Söräng, Linneryd och Stoarp som småskalig äldre bebyggelsemiljö med gårdar, stugor och timrade ängslador i ett öppet och rikt natur- och kulturlandskap, känsliga för visuell påverkan. Byarna anser att det visuella intrånget i form av kontaktledningsstolpar, elskyddsportaler och ellinor innebär nya uppstickande element som inte hör hemma i miljön och medför brutna siktlinjer. Byarna önskar högre anpassning till befintliga kultur- och boendemiljöer. Stoarps by önskar en tydligare redovisning av konsekvenserna för byns kulturvärden, särskilt i byggskedet.

Trafikverket svarar:

Söräng, Linneryd och Stoarp var redan etablerade gårdar/byar när järnvägen drogs fram under 1880-talet. Tvillingstugan på Linneryd södergård 1 och parstugan på Linneryd östergård 1 finns upptagna som särskilt värdefull bebyggelse respektive allmänt bebyggelsevärde i Nässjö kommuns kulturmiljöprogram från år 2020 och i föregående programmet *Värdefulla byggnader och miljöer 2007 för Nässjö kommun*. I gällande översiktsplan 2012 uppges att områdesbestämmelser kan bli aktuella för att skydda

byggnaderna. Byn Stoarp är upptagen i Vaggeryds kommuns kulturminnesvårdprogram från år 1990, med syftet att vid eventuellt upprättande av detaljplaner eller områdesbestämmelser införa varsamhetsbestämmelse för bebyggelsen. I kommunens översiktsplan 2012 anges att områden utpekade i kulturminnesvårdprogrammet kan utvecklas och bebyggas om hänsyn tas till den bebyggda miljöns karaktär.

Den hänsyn som kan tas gällande kontaktledningsanläggning och elskyddsportaler är val av sida för kontaktledningsstolpar, färgval på stolpar samt materialval för elskyddsportaler. I Söräng har den östra sidan sammantaget valts för att markintrånget blir något mindre, för att undvika landsvägens skyddszon samt för att kontaktledningsanläggningen hamnar i innerkurva vilket är tekniskt mer gynnsamt. I Linneryd har den södra sidan valts för att i byggskedet inte riskera intrång i Natura 2000-område. I Stoarp har den södra sidan valts för att minska markintrånget och visuell störning för fastigheter direkt norr om järnvägen. Färgval kan inte styras i skede järnvägsplan, men Trafikverket avser välja galvaniserade kontaktledningsstolpar för längre vårdat livslängd och minskat underhåll. För en bättre anpassning till bymiljöerna avser Trafikverket undersöka möjligheten att använda trästolpar istället för fackverksstolpar i stål till elskyddsportalerna i Söräng och Stoarp. Valet av slutlösning görs inför byggskedet och kan inte styras med järnvägsplanen. Trafikverket gör bedömningen att de planerade åtgärderna inte strider mot kommunernas översiktsplaner eller andra bestämmelser avseende kulturmiljövården. Inga riksintressen för kulturmiljövården eller byggnadsminnen berörs av järnvägsplanen.

Naturmiljö

Längs järnvägen i Stoarp finns flertalet äldre boningshus med tillhörande trädgårdar med en rik och äldre naturmiljö. Byn önskar veta vilka skyddsvärda träd och arter som finns enligt Trafikverkets utförda naturinventering samt tydligare redovisning av konsekvenserna för byns naturvärden, särskilt i byggskedet.

Trafikverket svarar:

En naturvärdesinventering är utförd för sträckan, där bland andra östra delarna av Stoarps by ingått. Skyddsvärda träd utgörs av ekar och exempel på flora som funnits vid inventeringen är blodrot, blåsuga, brudborste, liljekonvalj, prästkrage, svinrot, tjärblomster och ängsvädd. Arbeten för kontaktledningsstolpar och elskyddsportaler kommer till övervägande delen kunna utföras inom befintlig järnvägsmark eller befintligt vägområde. Viss påverkan kan ske i anläggningskedet på den flora som trivs på banvallen. På den norra sidan av byn kommer också ett visst anläggningsarbete behöva ske inom trädgårdsmark. Konsekvenserna för naturmiljön bedöms som små.

Trafikverket arbetar nationellt med trädsäkring längs järnvägarna för att minska störningar och skador på grund av träd som faller på spår och kontaktledningar. Trädsäkring på den aktuella sträckan är oberoende av järnvägsplanen, men kommer sannolikt att tidigareläggas när sträckan elektrifieras. Trädsäkringen görs med hänsyn till naturvärden, exempelvis ekar. Särskild hänsyn tas i områden med höga natur- och kulturvärden och i dessa områden sker samråd med berörd tillsynsmyndighet. Vid avverkningen tas alltid generell miljöhänsyn vilket bland annat innefattar att spara löv vid vatten och att skapa högstubbar. Träd eller buskar närmast spåret avverkas, längre från spåret blir det kvar låg buskvegetation och längst ut i skötselgatan mot kantzonen kommer större buskar och även små träd att sparas. Därigenom kommer övergången till kantzonen att ge ett naturligt intryck samtidigt som utrymme skapas för en biologisk mångfald. På bebyggd tomtmark och allmänna platser görs trädsäkring mer selektivt och endast när det blir nödvändigt att ta bort enstaka träd eller beskära grenar.

LIS-område

Stoarps by är utpekad som LIS-område i Vaggeryds kommuns översiktsplan 2012. Utpekandet syftar till att främja landsbygdsutveckling i strandnära läge. Byn önskar en tydligare redovisning av hur järnvägsplanen påverkar möjligheten för byn att utvecklas och fortsatt bidra till en levande landsbygd i enlighet med LIS-bestämmelserna.

Trafikverket svarar:

Stoarp är i Vaggeryds kommuns översiktsplan utpekad som så kallat LIS-område med syftet att kunna tillåta bebyggelse i strandnära lägen. Trafikverket gör bedömningen att elektrifieringen inte begränsar möjligheten att bebygga området i större utsträckning än vad dagens regelverk redan innebär. Avstånd måste redan idag hållas för att klara nybyggnadsriktvärden för buller och risker, och dessa avstånd sträcker sig längre än avståndet för exempelvis elsäkerhet. Uppgiften om berörda LIS-området förs in i järnvägsplanen.

Elektromagnetiska fält

Byarna önskar veta hur många fastigheter som får förhöjda magnetfält i trädgårdar när järnvägssträckan elektrifieras.

Trafikverket svarar:

På sträckan Nässjö-Värnamo får delar av ett fyrtiotal trädgårdar tillhörande bostadsfastigheter förhöjda magnetfält. Eftersom det inte är troligt att människor vistas kontinuerligt så nära spåret blir det faktiska årsmedelvärdet avseende magnetfält som en person exponeras för i själva verket betydligt lägre än 0,4 μ T, vilket är Folkhälsomyndighetens rekommenderade långtidsmedelvärde.

Illustrationer/visualiseringar

Byarna anser att järnvägsplanen ska kompletteras med utredning av hur många och vilka fastigheter som på sträckan Nässjö-Vaggeryd erhåller brutna siktlinjer samt att illustrationer/visualiseringar samt sektioner tas fram för byarna Söräng, Linneryd och Stoarp.

Trafikverket svarar:

Cirka 80% av det svenska järnvägsnätet är elektrifierat och stolpar med tillhörande kontaktledningar med mera anses allmänvanligt. Att redovisa hur många och vilka fastigheter som får brutna siktlinjer anser Trafikverket inte vara rimligt beaktat den ringa störning stolpar och linor medför. Bebyggelsemiljön i Söräng, Linneryd och Stoarp utmärker sig inte i sådan grad på sträckan Nässjö-Värnamo att särskilda illustrationer eller visualiseringar skulle vara motiverade för just dessa byar. Planbeskrivningen kompletteras däremot med en normalsektion som illustrerar kontaktledningsanläggningens utformning och skala i förhållande till befintlig järnvägsbana och bebyggelse. Planbeskrivningen kompletteras också med foton på exempel på nya kontaktledningsanläggningar och elskyddsportaler i befintlig miljö, för att belysa visuell påverkan av planerade åtgärder.

Värdeminskning

Byarna undrar över hur stor värdeminskningen på fastigheter blir när järnvägssträckan elektrifieras.

Trafikverket svarar:

Trafikverket saknar en samlad bedömning av hur stor värdeminskningen på fastigheter blir till följd av ett elektrifieringsprojekt. Kontaktledningsstolpar, tråd och linor kommer att innebära en viss negativ visuell påverkan utmed hela järnvägssträckan, borträknat partier

med tät skog. Cirka 80% av det svenska järnvägsnätet är elektrifierat och stolpar med tillhörande kontaktledningar med mera anses allmänvanligt.

Processen

Byarna är kritiska till att Trafikverket inför det föregående samrådet (samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan) endast valt att annonsera i Post- och Inrikes Tidningar samt i tre lokaltidningar. Om berörda fastighetsägare istället kontaktats brevlades hade fler synpunkter lämnats i det tidigare skedet. De önskar att Trafikverket i den fortsatta processen kommunicerar med de berörda genom brev.

Trafikverket svarar:

Att avgränsa de som kunde bli enskilt särskilt berörd av järnvägsplanen var inte möjligt i samrådet inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. För att nå både kommande enskilt särskilt berörda och allmänheten annonserades i ortstidningar för att bereda möjlighet att yttra sig över projektet, vilket följer lagkravet 8a§ i förordningen (2012:708) om byggande av järnväg. Enskilda som blir särskilt berörda av någon form av markanspråk till följd av järnvägsplanen kommer i fortsättningen att underrättas via brev.

Övriga inkomna synpunkter

Buller

Tre synpunktslämnare önskar bullerdämpande åtgärder vid sina fastigheter, bland annat i form av bullerplank, fasadåtgärder eller kompensation. De skäl som anges är att ökad trafikering från 25 till 55 tåg på sträckan Vaggeryd-Värnamo samt höjd hastighet på samma sträcka bidrar till ökat buller. Andra skäl är att störningar redan upplevs, att riktvärden för nybyggnation överskrids vid fastigheten samt att bulleråtgärder borde göras i samband med elektrifieringen.

Trafikverket svarar:

Bullerökningen mellan nollalternativet – ingen elektrifiering – och utbyggnadsalternativet som innebär en elektrifiering av sträckan är framräknad till 1 dBA på sträckan Vaggeryd-Värnamo men blir oförändrad på sträckan Nässjö-Vaggeryd. Trafikverket gör bedömningen att bullerökningen inte leder till en väsentlig ökning av störningen. Tätare trafik, höjd hastighet och elektrifierade tåg ingår i beräkningarna. Trafikverket anser också att de anläggningsåtgärder som görs på sträckan är begränsade och att de i mycket hög utsträckning ryms inom befintlig järnvägsfastighet. Sammantaget har därför Trafikverket gjort bedömningen att projektet ska bedömas utifrån åtgärdsnivåer för *Befintlig infrastruktur*. Bullerberäkningar visar att inga byggnader utmed sträckan får ljudnivåer som överskrider åtgärdsnivåerna för Befintlig infrastruktur. Det innebär att inga bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas inom järnvägsplanen.

Fastighetsrättsliga frågor

En synpunktslämnare önskar att fastigheten inlöses, då den ligger nära järnvägen.

En synpunktslämnare anser att järnvägsplanen bör ta hänsyn till framtida behov av persontransporter till och från Klevshult och anpassas till Vaggeryds kommuns pågående arbete med översiktsplan. Planskildhet för gång-, cykel- och vägtrafik bör ingå i järnvägsplanen, eftersom kommunen lämnat positivt planbesked för utveckling av fastigheter söder om Klevshult. Samma synpunktslämnare anser också att järnvägsplanen bör innehålla tekniska förutsättningar för skapa stickspår till framtida industri och spårbunden lager- och logistikverksamhet i Klevshult öster om spåret.

En synpunktslämnare informerar om utvecklingsplaner i Viebäck by, efter att ha fått positivt planbesked från kommunen, och efterfrågar nytt tågstopp i Stolpen, cirka 1,5 kilometer från utvecklingsområdet.

Fastighetsägare till mark invid mosse i Stoarp ser inga hinder att ge Trafikverket tillfällig nyttjanderätt för upplag samt användande av befintlig väg.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Utifrån de åtgärder som planeras, en mindre yta för tillfällig nyttjanderätt för åtkomst till att anlägga stolpfundament, saknas möjligheter att lösa in aktuell fastighet.

Synpunktslämnaren är direktinformerad.

Den aktuella järnvägsplanen kommer endast möjliggöra en elektrifiering av sträckan Nässjö-Värnamo och Trafikverket har inte för avsikt att lyfta in andra åtgärder som annars riskerar försena tidplanen för elektrifieringen.

Järnvägsplanen förhindrar inte utvecklingsplaner i Viebäck by. Trafikverket har ingen kännedom om planer på ytterligare tågstopp på sträckan Nässjö-Malmbäck, och får istället hänvisa till länstrafiken.

Trädsäkring

En synpunktslämnare önskar nedtagning av gamla träd som annars riskerar att falla ner på elledningarna.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Trafikverket arbetar nationellt med trädsäkring längs järnvägarna för att minska störningar och skador på grund av träd som faller på spår och kontaktledningar. Trädsäkring på den aktuella sträckan är oberoende av järnvägsplanen, men kommer sannolikt att tidigareläggas när sträckan elektrifieras. Trafikverket kommer att informera underhållsavdelningen om önskemålet om nedtagning.

Information till Trafikverket

En synpunktslämnare har uppmärksammat spårspring över järnvägen och önskar stängsel som förhindrar detta.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen.

Trafikverket arbetar nationellt med stängsel längs järnvägarna för att minska antalet olyckor. Detta görs på utvalda platser. Informationen för vidare till stängselprojektet, men kommer inte att utföras inom järnvägsplanen.

Svea skog

Svea skog ser inga hinder med att ge Trafikverket nyttjanderätt till upplagsplats enligt gällande planförslag. Svea skog upplyser samtidigt om gemensamhetsanläggningen Vaggeryd Hok GA:4 på berörd väg.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen.

3.2.6. Skriftligt samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

E.ON Energidistribution

Inom området har E.ON både ett lokalt- och ett regionalt nät. Det lokala nätet består av låg- och mellanspänningskablar både i mark- och luft, transformatorstationer, kabelskåp med mera. Regionnätet består av en 40 kV-luftledning samt tre berörda 130 kV-luftledningar.

E.ON uppger om gällande krav och förhållningsregler kring markkablar och luftledningar samt att man har för avsikt att bibehålla det regionala ledningsnätet i befintlig sträckning och utförande. Kostnader för eventuell flyttning/ombyggnation eller skada av E.ONs anläggningar i samband med projektets genomförande anser E.ON ska bekostas av Trafikverket.

Trafikverket ska i sina handlingar med text ta upp att E.ON i aktuellt område har anläggningar och att det råder restriktioner kring dessa anläggningsdelar. Underlag och ritningar skall översändas till E.ON för bedömning av aktuella korsningspunkter. Det är av yttersta vikt att ett nära samarbete etableras tidigt mellan Trafikverket och E.ON i den fortlöpande processen.

Trafikverket svarar:

Trafikverket kommer att ha fortsatt dialog med E.ON gällande ledningssamordning för att möjliggöra en elektrifiering av järnvägssträckan och minimerad påverkan på befintliga anläggningsdelar. Eventuella ledningsflyttar eller höjjusteringar och kostnadsvärdering av sådana åtgärder hanteras i ett senare skede enligt de befintliga avtal som finns samt enligt praxis för hantering av ledningsrätter och exploatering. Ett genomförandavtal anses tas fram för ledningar som kommer att påverkas.

Lantbrukarnas riksförbund, region Jönköping

Klimatpåverkan/-nytta

LRF ser det som positivt att dieseldrivna tåg kan bytas ut mot elektrifierade tåg men saknar en helhetssyn där även byggnadsskedet tas i beaktning.

LRF ifrågasätter nyttan av en satsning på kollektivtrafik för dagspendling eftersom vägtrafiken ändå blir allt mer fossilfri och tågen inte stannar på de mindre stationerna.

Trafikverket svarar:

Trafikverket har beräknat klimatpåverkan från dagens dieseldrivna person- och godstrafik på sträckan Nässjö-Värnamo. Utsläppen beräknas till cirka 1 450 ton CO₂-ekvivalenter per år. Klimatutsläppet från byggskedet är beräknat till 5 625 ton CO₂e, orsakat av främst stål och betong. Med en elektrifiering av sträckan Nässjö-Värnamo blir de fortsatta klimatutsläppen mycket låga. Drift och underhåll genererar cirka 1 ton CO₂e per år enligt klimatberäkningarna, medan eldriven tågdrift inte orsakar några direkta utsläpp alls. Det innebär att en klimatnytta erhålls redan fyra år efter driftsättningen. Med en beräknad anläggningstidslängd på 50 år blir den totala klimatnyttan mycket stor, cirka 66 950 ton CO₂e. Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av klimatpåverkan utav dagens och den framtida driften.

Trafikverkets beslut att elektrifiera hela Y:et mellan Jönköping-Tenhult-Byarum-Värnamo respektive Nässjö-Vaggeryd baseras på önskemål från operatörer för både person- och godståg, vilka efterfrågar en elektrifierad järnväg för deras framtida trafikering. För att ersätta de uttjänta dieseltågen har Jönköpings länstrafik/SJ Krösatågen därför valt elektrifierade fordon för linjetrafiken i Jönköpings län, Kronobergs län samt delar av Halland och Skåne län. För länstrafiken innebär en enhetlig fordonsflotta en mer flexibel trafikplanering av linjetrafikeringen vilket på sikt kommer skapa robusta förutsättningar för

en fortsatt trafikering av sträckan Nässjö-Vaggeryd. Detta ser Trafikverket som viktigt, inte minst för de resenärer utan tillgång till egen bil. En elektrifiering av sträckan Nässjö-Vaggeryd kan på sikt också skapa nya trafikupplägg eller ökad turtäthet med större konkurrenskraft gentemot busstrafiken, framför allt för längre reserelationer som ofta kräver byte av buss.

Samhällsnytta och alternativ utan elektrifiering

Eftersom elektrifieringen varken bidrar till ökad person- eller godstrafik på sträckan Nässjö-Vaggeryd bör konsekvenserna av att inte elektrifiera den aktuella sträckan belysas bättre. Samhällsnyttan ifrågasätts därför på denna del.

Trafikverket svarar:

Resandeunderlaget på den aktuella sträckan har inte varit del av beslutet om elektrifiering. Elektrifieringen av sträckan Nässjö-Vaggeryd skapar istället förutsättningar för en regionförstoring samt långsiktiga systemnyttor för persontrafiken i Jönköpings, Kronobergs, Hallands och Skåne län, för godstrafiken i regionen samt för hantering av driftsstörningar på Södra stambanan mellan Nässjö-Alvesta. Den samhällsekonomiska nyttan är inte beräknad exklusivt för sträckan Nässjö-Vaggeryd, utan för hela åtgärden elektrifiering/ny bana mellan orterna Jönköping-Värnamo-Vaggeryd-Nässjö, det vill säga det som kallas Y:et i åtgärdsvalsstudien från 2015. Den samhällsekonomiska bedömningen visar att de samlade åtgärderna är lönsamma. Trafikverket ser inget behov av att bryta ur delåtgärder när de samlade åtgärderna är lönsamma.

Kulturmiljö

LRF anser att elektrifieringen på den aktuella sträckan för all framtid medför en visuell och fysisk påverkan på flera byar med stort kulturhistoriskt värde.

Trafikverket svarar:

Kontaktledningsstolpar, tråd och linor kommer att innebära en viss negativ visuell påverkan utmed hela järnvägssträckan, borträknat partier med tät skog. Cirka 80% av det svenska järnvägsnätet är elektrifierat och stolpar med tillhörande kontaktledningar med mera anses allmänvanligt. Trafikverket gör bedömningen att den planerade åtgärden inte strider mot kommunernas översiktsplaner eller andra bestämmelser avseende kulturmiljövården. Inga riksintressen för kulturmiljövården eller byggnadsminnen berörs av järnvägsplanen.

Brukningpåverkan

LRF förutsätter att elektrifieringen av järnvägen inte kommer påverka några brukningscentrum eller skära av jordbruks- och betesmark från gårdscentra.

LRF menar att elektrifieringen medför att befintliga järnvägsövergångar stängs och att stängda järnvägsövergångar medför längre sträckor att köra mellan brukningsenheter och brukningscentra, vilket bland annat påverkar jordbruksföretagen och trafiksäkerheten negativt.

Trafikverket svarar:

De planerade åtgärderna skär inte av jordbruks- och betesmark från gårdscentra eller påverkar brukningscentrum. Några få brukningsenheter reduceras till följd av nya markintrång eller påverkas genom att väganslutningar behöver flyttas.

Det pågående sidoprojektet plankorsningsåtgärder Nässjö-Vaggeryd innebär att många plankorsningar stängs eller att bommar sätts upp på berörd sträcka. Åtgärderna görs för att öka säkerheten och inte med anledning av att sträckan ska elektrifieras.

Processen

LRF förväntar sig att Trafikverket för en dialog med berörda och indirekt berörda markägare för att skapa större acceptans, minska skador av intrånget och ge företagarna möjligheter att fortsatt bedriva sina verksamheter.

LRF vill slutligen framföra att uppdelning och hantering av åtgärder i en rad olika projekt gör det svåröversiktligt för den enskilda. Det är svårt för en lekman att förutse vad som kommer som nästa steg efter elektrifieringen och hur det påverkar äganderätten.

Trafikverket svarar:

Trafikverket kommer att föra en fortsatt dialog med de markägare som berörs direkt av åtgärder, bland annat om ersättning för markintrång.

Trafikverket har förståelse för att flera olika projekt gör det svåröverskådligt för den enskilde. Lagstiftning och Trafikverkets indelning i exempelvis planerings-, investerings- och drifenheter är skapade för hög rättssäkerhet och rationell hantering av olika åtgärder, vilket bidrar till att flera olika projekt ibland måste bedrivas parallellt inom ett och samma geografiska område.

Naturskyddsföreningen i Vaggeryds kommun

Naturskyddsföreningen i Vaggeryds kommun är positivt inställda till elektrifiering av nämnda sträcka. Naturskyddsföreningen önskar att så skonsamma ingrepp som möjligt görs vid trädsäkringen längs sträckan. Ersättningsplantering är viktigt för att bevara biologisk mångfald inom tätbebyggt område. Naturskyddsföreningen anser att särskilda åtgärder bör vidtas för att skydda de naturvärdesobjekt som identifierats. Särskilt viktigt är skyddsåtgärder för de Natura 2000-områden som berörs; Linneryd, Morarps- och Sörhultamosse samt Södra Duvaled.

Trafikverket svarar:

Trafikverket arbetar nationellt med trädsäkring längs järnvägarna för att minska störningar och skador på grund av träd som faller på spår och kontaktledningar. Trädsäkring på den aktuella sträckan är oberoende av järnvägsplanen, men kommer sannolikt att tidigareläggas när sträckan elektrifieras. Trädsäkringen görs med hänsyn till naturvärden. Särskild hänsyn tas i områden med höga natur- och kulturvärden och i dessa områden sker samråd med berörd tillsynsmyndighet. Vid avverkningen tas alltid generell miljöhänsyn vilket bland annat innefattar att spara löv vid vatten och att skapa högstubbar. Träd eller buskar närmast spåret avverkas, längre från spåret blir det kvar låg buskvegetation och längst ut i skötselgatan mot kantzonen kommer större buskar och även små träd att sparas. Därigenom kommer övergången till kantzonen att ge ett naturligt intryck samtidigt som utrymme skapas för en biologisk mångfald. Eftersom trädsäkringen inte ingår i järnvägsplanen planeras heller ingen ersättningsplantering eller så kallade kompensationsåtgärder i detta elektrifieringsprojekt. På bebyggd tomtmark och allmänna platser görs trädsäkring mer selektivt och endast när det blir nödvändigt att ta bort enstaka träd eller beskära grenar.

Hänsyn till identifierade naturvärdesobjekt kommer att tas i det mån det går. Efter slutförda arbeten återställs marken för att gynna en återetablering av de arter som är representativa för naturvärdesobjekten.

I byggskedet kommer genom miljösäkring och kontrollprogram vald entreprenör göras uppmärksam vilka sträckor som berörs av Natura 2000-områden, särskilt vid Linneryd där anläggningsarbeten planeras ca 8-12 meter från området. Eftersom dessa arbeten görs från järnvägen med spårgående arbetsfordon planeras inga andra specifika skyddsåtgärder.



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

www.trafikverket.se