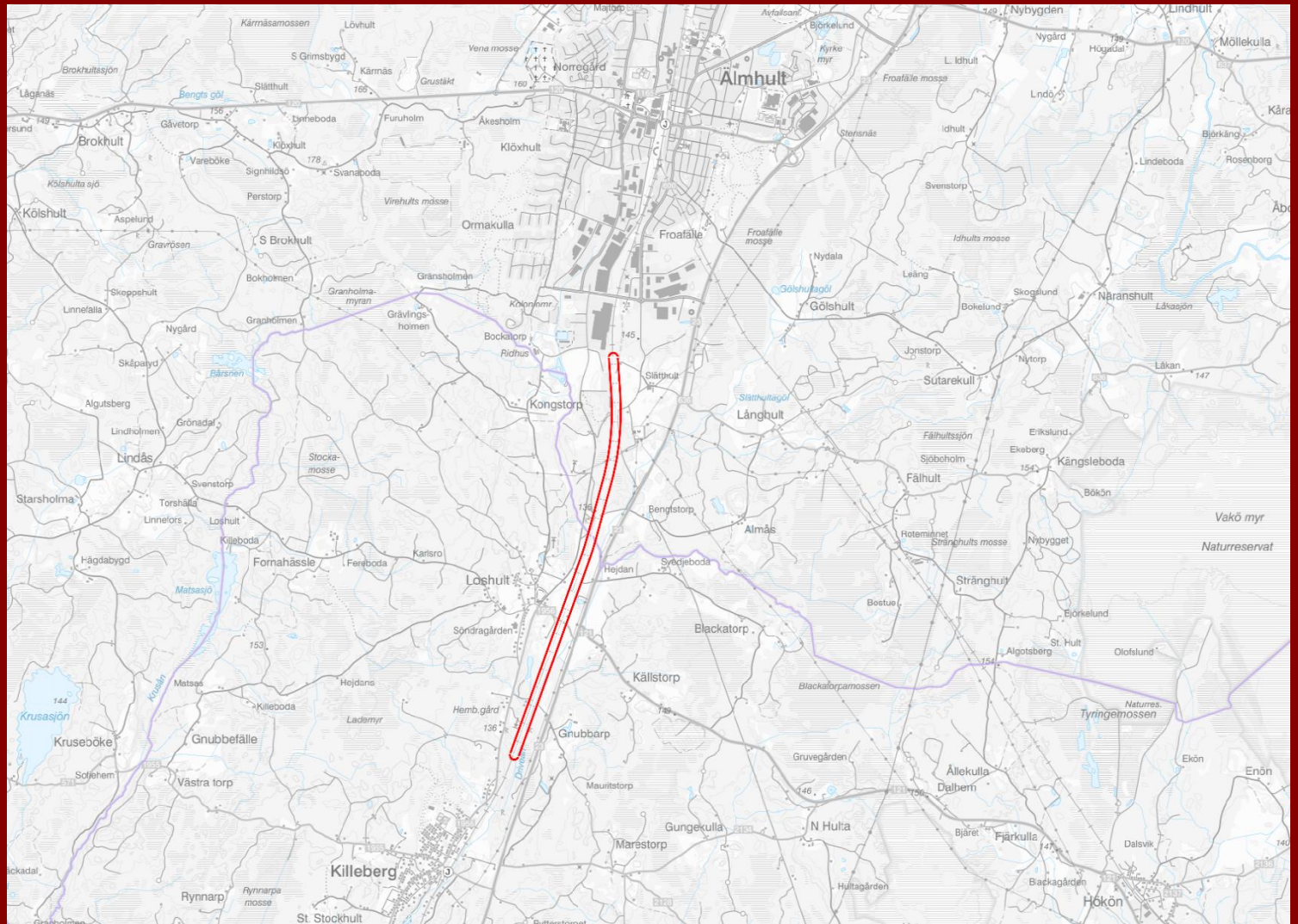


RAPPORT

# Samrådsunderlag Slätthult förbigångsspår

Älmhult och Osby kommuner, Kronoberg och Skåne  
län  
2026-04-13



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 291 54 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17

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

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

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Slätthult förbigångsspår

Författare: Rejlers Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-03-24

Ärendenummer: TRV 2025/135540

Kontaktperson: Martin Petersson, projektledare Trafikverket

Bilder: Trafikverket, om inget annat anges

# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Inledning.....</b>	<b>5</b>
2.1 Bakgrund .....	5
2.2 Tidigare utredningar .....	6
2.3 Mål och syfte .....	6
<b>3 Avgränsningar .....</b>	<b>9</b>
3.1 Utrednings- och influensområde .....	9
3.2 Tid .....	10
<b>4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....</b>	<b>11</b>
4.1 Beskrivning av befintlig anläggning .....	11
4.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	12
4.3 Lagskyddade områden och objekt .....	14
4.4 Landskapet.....	18
4.5 Naturmiljö .....	18
4.6 Kulturmiljö .....	23
4.7 Vatten .....	24
4.8 Miljökvalitetsnormer .....	26
4.9 Befolkning och hälsa .....	27
4.10 Byggnadstekniska förutsättningar .....	30
<b>5 Projektets placering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper .....</b>	<b>31</b>
5.1 Placering och utformning .....	31
5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.....	36
<b>6 Åtgärder.....</b>	<b>41</b>
<b>7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....</b>	<b>42</b>
<b>8 Fortsatt arbete .....</b>	<b>43</b>
8.1 Planläggning .....	43
8.2 Viktiga frågeställningar .....	43
<b>9 Källor .....</b>	<b>44</b>

# 1 Sammanfattning

Södra stambanan sträcker sig cirka 60 mil mellan Malmö och Stockholm. Nya förbigångsspår behövs för att öka kapaciteten på banan och hantera den ökade trafikmängden i samband med Fehmarn-Bältförbindelsens färdigställande.

Järnvägsplanen omfattar två nya förbigångsspår strax söder om Älmhult. Tre alternativ har utretts varav två alternativ har valts bort, se kapitel 5.1 *Placering och utformning*. Alternativ 1 placerat i norra delen av utredningsområdet, alternativ 2 placerat i mitten samt alternativ 3 placerat i södra delen av utredningsområdet. Järnvägsplanen omfattar även anpassning av kontaktledningsanläggning och anläggande av nya huvudväxlar, skyddsväxlar samt skyddsspår.

Järnvägsplanen bedöms vara i linje med både Älmhults kommuns och Osby kommuns översiktsplanering, där vikten av projektet betonas.

Åtgärderna inom järnvägsplanen bedöms inte påverka några riksintressen, naturreservat eller Natura 2000-områden. Järnvägsplanen bedöms inte heller påverka vattenförekomster eller möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

De miljöaspekter som främst bedöms påverkas av planerade åtgärder är naturvärdesbiotoper, generellt biotopskyddade objekt, kulturmiljö kopplat till Södra stambanan samt buller. Inga kända fornlämningar berörs av planerade åtgärder. En arkeologisk utredning kommer utföras för att klargöra förekomsten av eventuella fornlämningar som idag inte är kända. Det kan finnas risk för tillkommande buller för de fastigheter som finns i direkt anslutning till området. Bullerskyddsåtgärder kan komma att bli aktuella och utreds i samband med en bullerutredning som genomförs i kommande skede i planprocessen.

Det valda alternativet kan innebära viss tillfällig påverkan på naturmiljön under byggskedet.

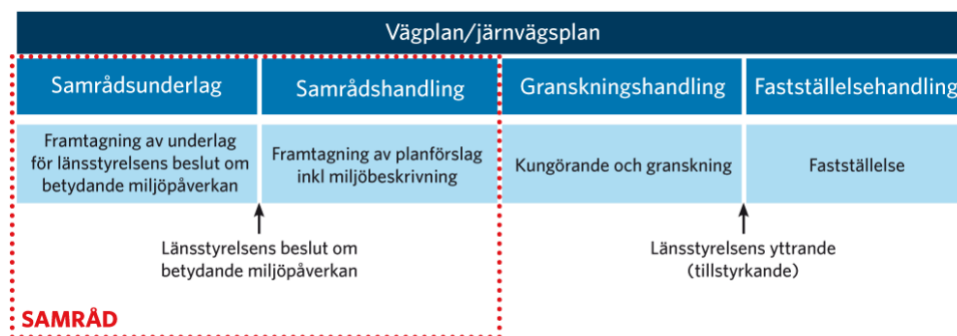
Trafikverket gör bedömningen att genomförande av järnvägsplanen kan antas ej medföra betydande miljöpåverkan.

## 2 Inledning

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planlägningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 2-1. Planlägningsprocessen. Projektet är nu i fas Samrådsunderlag.

### 2.1 Bakgrund

I samband med Fehmarn-Bältförbindelsen, en cirka 18 kilometer lång undervattenstunnel för järnväg och väg mellan Danmark och Tyskland, förväntas trafikeringen på Södra stambanan öka. Ett led i detta är därför att stärka kapaciteten längs sträckan Alvesta-Älmhult-Hässleholm som idag har betydande kapacitetsbrister utifrån både gods- och persontrafik.

Projektet omfattar två nya förbigångsspår strax söder om Älmhult, mellan cirka km 486+400 och km 491+000. Nuvarande förbigångsspår, spår 3, används i stor utsträckning för lokal godshantering på Älmhult bangård och kan därför sällan nyttjas för passering av tåg.

De planerade förbigångsspåren syftar till att öka kapaciteten och förbättra framkomligheten för både person- och godstrafiken på Södra stambanan.

Åtgärden möjliggör fler tåglägen för godstrafik samt bidrar till ökad punktlighet för persontåg genom förbättrade förutsättningar för att optimera avgångs- och ankomsttider. Sammantaget förväntas detta leda till en mer robust tidtabell och minskad risk för följdöverseningar.

Åtgärden innebär att en ny funktion permanent tillförs järnvägsanläggningen och kräver därför att en järnvägsplan upprättas.

## **2.2 Tidigare utredningar**

### **2.2.1 Kapacitetsutredning**

I december 2022 gav regeringen Trafikverket uppdraget att utreda kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne för att förbättra förutsättningarna för arbetspendling och utökade godstransporter.

Utredningen visar att åtgärden med två nya förbigångsspår medför ökad framkomlighet och kapacitet för både person- och godstrafik på Södra stambanan samt bättre möjlighet att optimera avgångs- och ankomsttider.

### **2.2.2 Åtgärdsvalsstudie Älmhults bangård, daterad 2021-06-09**

Det huvudsakliga syftet med åtgärdsvalsstudien (ÅVS) var att utifrån banans nuvarande funktion utreda förslag på åtgärder för att skapa förutsättningar för god tillgänglighet och tillgänglighet för såväl gods- som persontågstrafik samt åtgärder för att möjliggöra ökad trafikering. En av de åtgärder som föreslogs i åtgärdsvalsstudien var två nya förbigångsspår söder om Älmhult för att möjliggöra förbigångar på både upp- och nedspår utan att spår med motsatt trafikriktning behöver korsas.

## **2.3 Mål och syfte**

### **2.3.1 Ändamål och projektmål**

#### **2.3.1.1 Ändamål**

Ändamålet med projektet är att bidra till ökad kapacitet och robusthet på Södra stambanan samt möjliggöra för fler tåglägen för godstrafik och ökad punktlighet för persontåg.

### **2.3.1.2 Projektmål**

- Tekniska lösningar ska vara väl avvägda mot funktionalitet och hålla nere kostnaderna samt att projektet färdigställs i tid.
- Redan från tidigt planskede, ska arbetet bedrivas så att inga olyckor inträffar under byggnation och driftskedet med särskilt fokus på en anläggning som är långsiktigt säker och funktionell.
- Förbigångsspåren ska anpassas och placeras med hänsyn till påverkan på natur- och kulturmiljö, massbalans, infrastruktur och bebyggelse.
- Markanspråken i järnvägsplanen ska vara noggrant avvägda mot funktion, underhåll, byggnation och arbetsmiljö.

### **2.3.2 Nationella mål**

#### **2.3.2.1 Transportpolitiska mål**

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet är i sin tur indelat i funktionsmål och hänsynsmål som syftar till transportsystemets utformning, funktion och användning.

#### *Funktionsmål*

Transportsystemet ska ge samtliga medborgare en grundläggande tillgänglighet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska även vara jämställt och svara mot både kvinnors och mäns transportbehov.

#### *Hänsynsmål*

Transportsystemet ska anpassas så ingen dödas eller skadas allvarligt, bidra till ökad hälsa samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.

### 2.3.2.2 Nationella miljö kvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och ett antal etappmål. De 16 miljö kvalitetsmålen har i vissa fall brutits ned i regionala och lokala mål. De miljömål som bedöms aktuella för projektet markeras med **fetstil** i tabell 2.3.2.2-1.

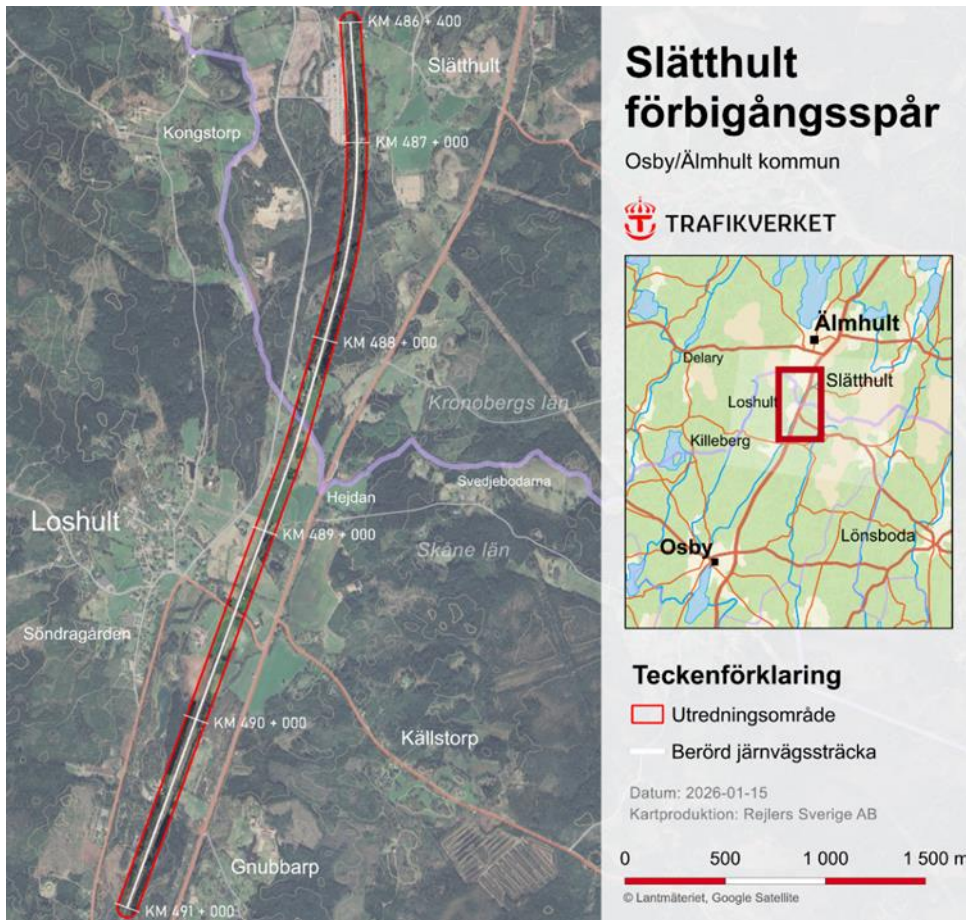
**Tabell 2.3.2.2-1. De 16 nationella miljö kvalitetsmålen. Fetmarkerade miljö kvalitetsmål bedöms beröras av projektet.**

<b>1. Begränsad klimatpåverkan</b>	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	<b>11. Myllrande våtmarker</b>
4. Giffri miljö	<b>12. Levande skogar</b>
5. Skyddade ozonskikt	<b>13. Ett rikt odlingslandskap</b>
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. <b>God bebyggd miljö</b>
<b>8. Levande sjöar och vattendrag</b>	<b>16. Ett rikt växt- och djurliv</b>

# 3 Avgränsningar

## 3.1 Utrednings- och influensområde

Järnvägsplanens utredningsområde avgränsas geografiskt enligt figur 3.1-1 och sträcker sig mellan km 486+400 och km 491+000, med en bredd på 50 meter vardera sida om spåren. Utredningsområdet passerar gränsen mellan Skåne och Kronobergs län och utgörs främst av skogsområden men även partier av betes- och odlingsmark förekommer.

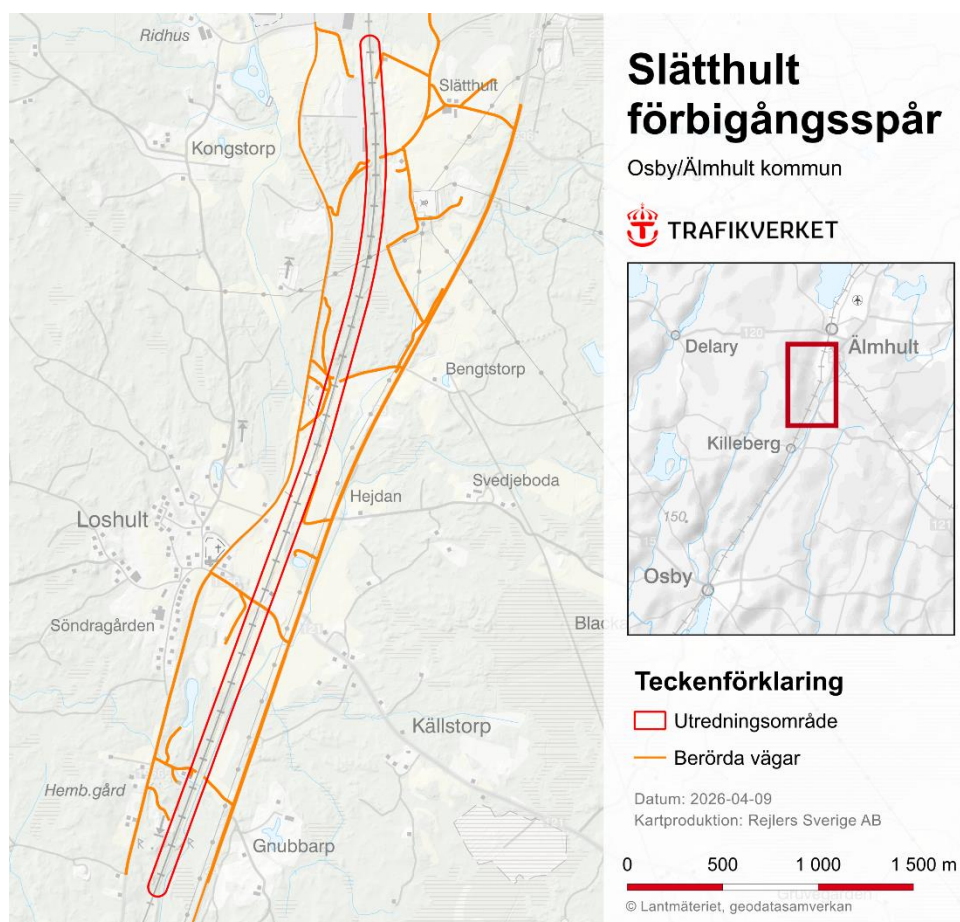


Figur 3.1–1. Järnvägsplanens utredningsområde.

Inom utredningsområdet finns det cirka 7 bostäder i anslutning till befintlig järnväg. Längst i norr återfinns industriverksamhet men i övrigt dominerar den norra delen av utredningsområdet av skogsområden med några partier av åkermark. Den södra delen består främst av åkermark med partier av skog. Källstorpsvägen korsar järnvägen mellan väg 23 och orten Loshult, som tangerar utredningsområdet i väster.

Utöver utredningsområdet tillkommer att befintliga vägar i närområdet kan komma att användas för servicevägar och byggvägar, se figur 3.1.-2.

Järnvägsplanens influensområde utgörs av det område inom vilket miljöeffekter från de planerade åtgärderna bedöms kunna uppkomma. Influensområdet bedöms för samtliga miljöaspekter vara begränsat till järnvägens närområde, med undantag för buller där influensområdet potentiellt är större än utredningsområdet. Ökat buller påverkar främst bostadsbyggnader i direkt anslutning till området som järnvägsplanen berör. Buller och vibrationer från trafiken kan ge upphov till störningar och obehag och påverka hälsa och livskvalitet. Hur buller sprids beror till exempel på omgivning, marktyp, topografi, väder och vind. Kommande skede i planprocessen kommer utvisa hur stort markanspråk som krävs för att kunna genomföra åtgärderna samt deras påverkan. I byggskedet kommer tillfälliga markanspråk bli aktuellt för exempelvis tillfälliga transportvägar och upplagshandling.



Figur 3.1-2. Befintliga vägar utanför utredningsområdet som kan komma att nyttjas som servicevägar och tillfälliga byggvägar.

### 3.2 Tid

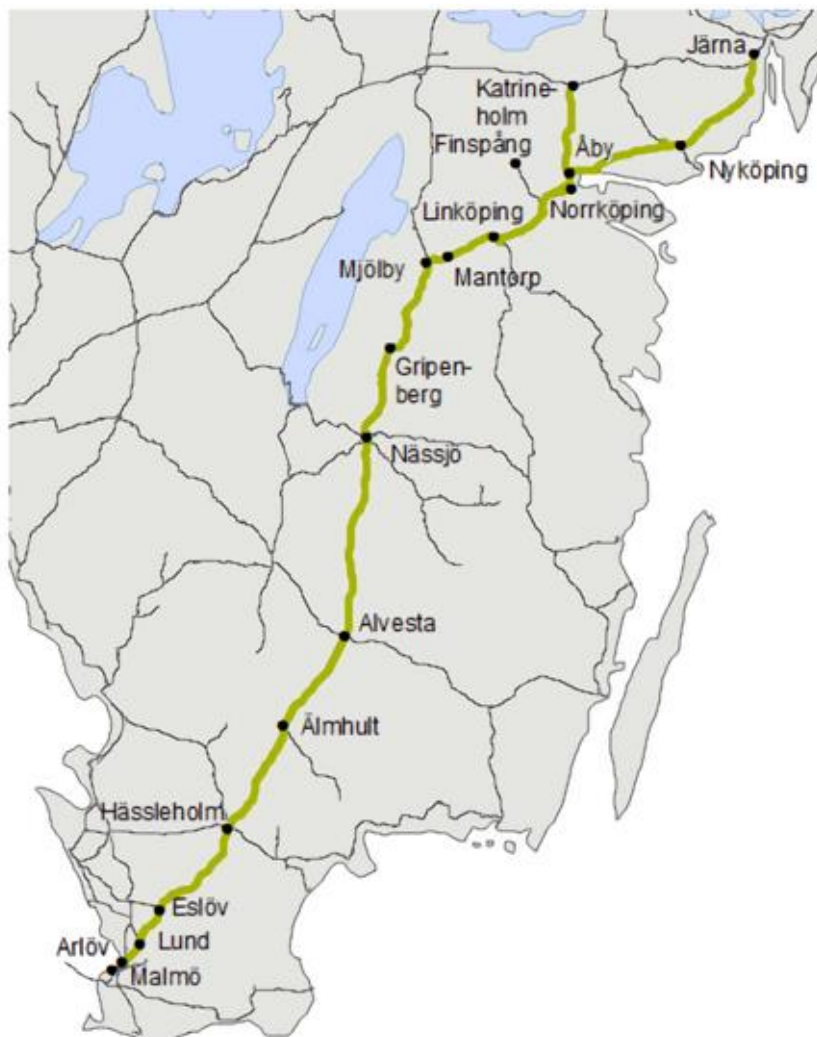
Fastställelseprövning av järnvägsplanen planeras ske under 2028. Byggnationen är planerad att starta efter 2029 under förutsättning att järnvägsplanen vinner laga kraft.

# 4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

## 4.1 Beskrivning av befintlig anläggning

### 4.1.1 Järnväg

Befintlig bananläggning tillhör bandel 815 och sträcker sig cirka 60 mil mellan Malmö och Stockholm, se figur 4.1.1-1.



Figur 4.11.-1. Södra stambanan sträcker sig mellan Malmö och Stockholm.

Bananläggningen är elektrifierad och utgörs idag av en dubbelspårig järnvägssträcka som är utrustad med linjeblockering och ATC. Den högsta tillåtna hastigheten är 200 km/tim och trafikeras både av person- och godstrafik.

Statistik visar att persontrafiken på Södra stambanan år 2022 bedrevs av SJ, Krösatåg och Öresundståg med cirka 3 dubbelturer i timmen samt 2 nattåg per dygn. Utöver det trafikerar Snälltåget 2–4 dubbelturer per dygn. Godstågstrafiken består av cirka 50–55 godståg per dygn (Trafikverket, 2023).

#### 4.1.2 Väg

Öster om utredningsområdet löper riksväg 23, parallellt med järnvägen och är huvudväg i nord – sydlig riktning. Väster om utredningsområdet löper väg 1956 parallellt med järnvägen. Vägen korsar över järnvägen i höjd med Loshult. Efter Loshult övergår väg 1956 till Terminalgatan och fortsätter löpa parallellt med järnvägen.

I tabell 4.1.2-1 listas de statliga vägar som kan komma att beröras av åtgärden. Utöver nedan listade vägar finns även ett antal enskilda vägar inom utredningsområdet, både väster och öster om befintlig järnväg. Hur vägar, allmänna och enskilda, kan komma att påverkas kommer utredas vidare i kommande skede.

**Tabell 4.1.2-1. Vägar inom utredningsområdet (Trafikverket, u.å).**

Vägnummer (Vägnamn)	Väghållare	Hastighet	ÅDT	Andel tung trafik
23	Statlig	100	2 607	315
1956 (Snapphaneleden /Källstorpsvägen)	Statlig	40	702	25

#### 4.1.3 Ledningar

Inom utredningsområdet, samt i angränsade områden, finns ett flertal korsande och längsgående befintliga ledningar och anläggningar för teknisk försörjning däribland el, belysning, telekommunikation, vatten och avlopp (VA) samt optisk kommunikation. Samordning med berörda ledningsägare sker löpande i projektet.

## 4.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

### 4.2.1 Befolkning och näringsliv

Älmhult kommun ligger i Kronobergs län och har en befolkningsmängd på cirka 18 000 personer (Älmhult kommun, 2025a).

Det har gjorts stora investeringar de senaste åren med nybyggnation av bostäder, skolor och företag expanderar och bygger. Cirka 3 500 personer pendlar dagligen till Älmhult för arbete.

Den största tätorten är Älmhult, där cirka 10 000 av kommunens invånare bor (Älmhult kommun, 2025b). Orten har goda kommunikationer både via järnväg och väg.

Osby kommun ligger i Skåne län och har drygt 13 000 invånare år 2024 (Osby kommun, u.å). I tätorten Osby, som är kommunens största, bor cirka 7 800 av kommunens invånare år 2023 (Statistiska Centralbyrån [SCB], 2024). Osby är Skånes nordligaste kommun med goda kommunikationer till både Malmö och Växjö inom en timmes avstånd.

## **4.2.2 Kommunala och regionala planer**

### **4.2.2.1 Översiktsplan**

#### *Älmhults kommun*

Älmhults kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 24 mars 2025.

I översiktsplanen beskrivs goda kommunikationer för både persontrafik och godstransporter som en grundläggande förutsättning för den fortsatta utvecklingen för Älmhult. Södra stambanan är ett mycket viktigt pendlingsstråk och utvecklingen av såväl Södra stambanan som Sydostlänken är avgörande för både kompetensförsörjning och hållbara transporter på järnväg. Översiktsplanen lyfter att åtgärder för att förbättra både kapacitetsproblematiken som tillförlitligheten är den viktigaste prioriteringen.

#### *Osby kommun*

Osby kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 3 juni 2024.

I översiktsplanen anges att Södra stambanan är en järnväg av både nationell som regional betydelse samt ett av de viktigaste stråken för Osby kommun. Kommunen ska verka för att stärka och utveckla infrastrukturen och arbetet är av stor vikt för Osbys möjligheter att ta del av regionens och landets utbyte av bland annat service, arbete och studiemöjligheter. Det utökade kapacitetsbehovet ska tillgodoses för att person- och godstrafik inte ska begränsa varandra.

#### **4.2.2.2 Detaljplan**

En järnväg eller väg får inte byggas i strid med en gällande detaljplan eller områdesbestämmelse. I praktiken innebär detta att en väg- eller järnvägsplan inte kan fastställas innan kommunen har ändrat sina planer så att de överensstämmer med det planerade projektet. Om syftet med detaljplanen eller områdesbestämmelserna inte motverkas får dock mindre avvikelser göras.

Detaljplan DP 0765-P04/7 ligger inom utredningsområdets norra del och kan komma att beröras av järnvägsplanen. Detaljplanen omfattar terminalområdet Älmhult. Arbetet med järnvägsplanen samordnas med Älmhults kommun.

### **4.3 Lagskyddade områden och objekt**

#### **4.3.1 Riksintressen och skyddade områden**

Riksintressen utgör geografiska områden vilka pekats ut för sina nationellt viktiga värden och kvalitéer med hänsyn till exempelvis natur, kultur och friluftsliv. Beroende på typ av riksintresseområde kan deras syfte antingen vara bevarande, exploaterande eller näringsinriktat. Utpekande av riksintresseområden utförs av ett flertal myndigheter som ansvarar för olika ämnesområden (Boverket, 2022). Riksintresseområden omfattas av kapitel 3 och 4 i miljöbalken (MB).

Utöver riksintresse avseende kommunikationer som rör Södra stambanan, omfattas utredningsområdet inte av några riksintressen som tas upp i kapitel 3 respektive kapitel 4 i miljöbalken. Utredningsområdet berör inte heller några skyddade områden så som naturreservat, Natura 2000-områden eller nationalparker (Naturvårdsverket, u.å).

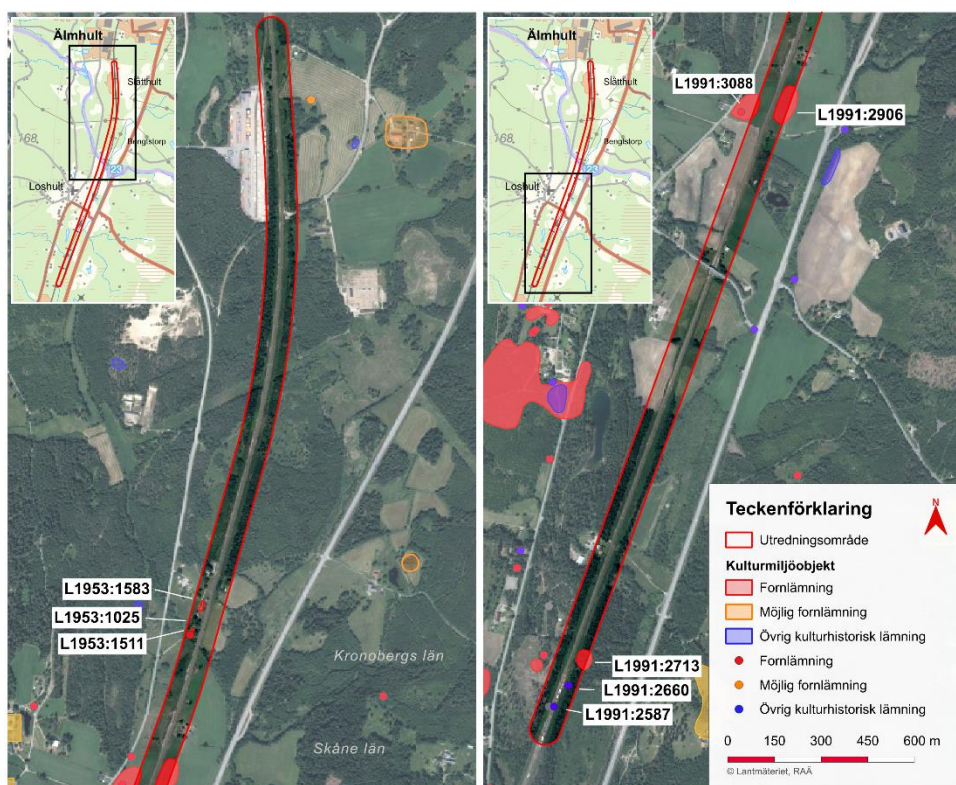
#### **4.3.2 Fornlämningar**

*Fornlämningar* är lämningar vilka antas tillkommit genom äldre tiders bruk före år 1850 och som varaktigt övergivits. *Fornlämningar* är skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950), vilket innebär att de inte på något sätt får skadas eller tas bort utan tillstånd.

*Möjliga fornlämningar* avser objekt eller områden där det finns indikationer på fornlämning, vilket innebär att ytterligare utredningar behöver göras för att fastslå om lämningen är en fornlämning eller inte.

Övriga kulturhistoriska lämningar är lämningar som bedöms ha kulturhistoriskt värde, men som inte uppfyller kriterierna för fornlämning och därför inte omfattas av bestämmelserna i kulturmiljölagen. Dock kan dessa lämningar omfattas av bestämmelser i miljöbalken, plan- och bygglagen eller skogsvårdslagen. Fyndplatser, platser med tradition och fyndsamlingar är exempel på lämningstyper som utgör övriga kulturhistoriska lämningar.

Inom utredningsområdet för den berörda järnvägssträckan förekommer ett flertal fornlämningar och kulturhistoriska lämningar, se figur 4.3.2-1 och tabell 4.3.2-1. Majoriteten utav fornlämningarna återfinns inom södra delen av järnvägssträckan och utgörs till stor del av boplatser med tidigare fynd av flintslag och skörbrända stenar (Riksantikvarieämbetet, u.å). I södra änden av utredningsområdet förekommer en borganläggning (L1991:2713) bestående av två kullar där fynd av bland annat arborstpilspetsar och mynt gjorts vilka tyder på att borganläggningen sannolikt härstammar från 1300-talet (Riksantikvarieämbetet, u.å).



Figur 4.3.2-1. Karta över kulturmiljöobjekt inom utredningsområdet registrerade i Riksantikvarieämbetets databas Fornsök (2026).

**Tabell 4.3.2–1: Identifierade fornlämningar och kulturhistoriska lämningar från Forsök inom utredningsområdet (Riksantikvarieämbetet, u.å).**

ID	Lämningstyp	Km-tal	Spårsida
<b>Fornlämning</b>			
L1953:1583	Boplats	488+280 – 488+300	Väst
L1953:1025	Bro	488+375	Väst
L1953:1511	Minnesmärke	488+390	Väst
L1991:2906	Boplats	488+795 – 488+910	Öst
L1991:2630	Blästbrukslämning	488+850 – 488+935	Väst
L1991:3088	Boplats	488+850 – 488+935	Väst
L1991:2713	Borg	490+730 – 490+780	Öst
<b>Övrig kulturhistorisk lämning</b>			
L1991:2660	Fyndplats	490+845	Öst
L1991:2587	Fyndplats	490+920	Öst

### 4.3.3 Strandskydd

Strandskydd omfattas av 7 kap. 13–18 §§ miljöbalken och är ett generellt skydd vars syfte är att trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till strandområden samt att bevara goda livsvillkor för både djur- och växtlivet på land såväl i vatten (Naturvårdsverket, 2025a). Strandskyddet omfattar samtliga vattendrag med en bredd av 2 meter eller mer, sjöar större än 1 hektar samt vattendrag och sjöar som anlagts före 30 juni 1975. Generellt strandskydd omfattar ett område av 100 meter från strandlinjen vid medelvattenstånd på land och i vattnet (Naturvårdsverket, 2025a).

Driveån (benämningen Drivån förekommer också) och Getabäcken omfattas av strandskydd enligt miljöbalken 7 kap. §§ 13–18 där vattendragen är bredare än 2 meter (Länsstyrelsen Skåne, u.å-a). Strandskydden omfattar främst utredningsområdets södra del där Driveån och Getabäcken ligger i nära anslutning till befintlig järnväg.

#### 4.3.4 Generellt biotopskydd

Generellt biotopskydd avser minde biotoper som är värdefulla områden för växt- och djurlivet i fragmenterade landskap, oftast på jordbruks- och odlingsmarker (Naturvårdsverket, 2025b).

Biotoper som omfattas av generellt biotopskydd utgörs av alléer, källor med omgivande våtmark i jordbruksmark, odlingsrösen i jordbruksmark, pilevallar, småvatten och våtmarker i jordbruksmark, stenmurar i jordbruksmark samt åkerholmar. Dessa biotoper är enligt 7 kap. 11 § miljöbalken skyddade i hela landet (Naturvårdsverket, 2025b).

Fyra olika typer av generella biotopskydd finns identifierade inom utredningsområdet från genomförd naturvärdesinventering utförd av Salmonic AB (Salomon, L., Henriksson, J. 2025) De generella biotopskydden som förekommer är *småvatten i jordbruksmark*, *stenmurar i öppet jordbrukslandskap*, *odlingsröse i jordbruksmark* och *åkerholmar*. En stor andel av de identifierade biotopskydden finns i områdets norra del, i nära anslutning till Slätthult och Loshult, både väster och öster om befintlig järnvägsanläggning. Se figur 4.5.2-1 för karta över generella biotopskydd.

## 4.4 Landskapet

Området mellan Älmhult och Osby karaktäriseras av ett tämligen flackt och bitvis vagt böljande skogs- och jordbrukslandskap, se Figur 4.4–1. Området kring Loshult domineras av öppna jordbruksmarker som i både öst och väst omsluts av tätare skogspartier. Väster om Södra stambanan återfinns partier av äldre betesmarker och inägomarker, medan det i öster kantas av ett mer storskaligt jordbrukslandskap tillsammans med intilliggande väg 23. Det omgivande skogslandskapet består till stora delar av produktiva skogsmarker inom vilka avverkning har skett regelbundet under det senaste decenniet.



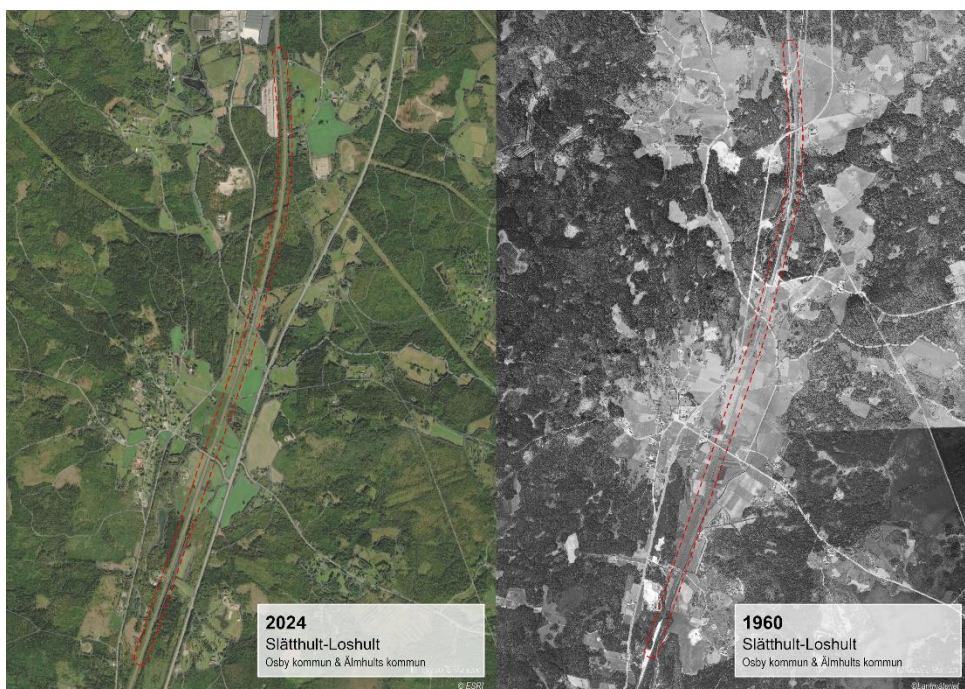
Figur 4.4–1. Landskapet centralt i utredningsområdet bestående av en mosaik av skogs- och jordbruksmark. Bild från utförd NVI av Salmonic AB 2025.

## 4.5 Naturmiljö

Naturmiljön kring Slätthult är av varierande karaktär med inslag av både jordbruksmarker, skogsområden och fuktigare sankmarker. Skogsområdena består främst av triviallövsskog och granskog. Söder om Loshult finns ett större område med ädellövskog som tidigare pekats ut av Länsstyrelsen Skåne som preliminär värdeakt. Områdets södra delar omgärdas också av våtmarkspartier, varav en våtmark ligger inom utredningsområdet. Våtmarken bedömdes ha vissa naturvärden under tidigare genomförd våtmarksinventering (Naturvårdsverket, u.å).

## 4.5.1 Historisk markanvändning

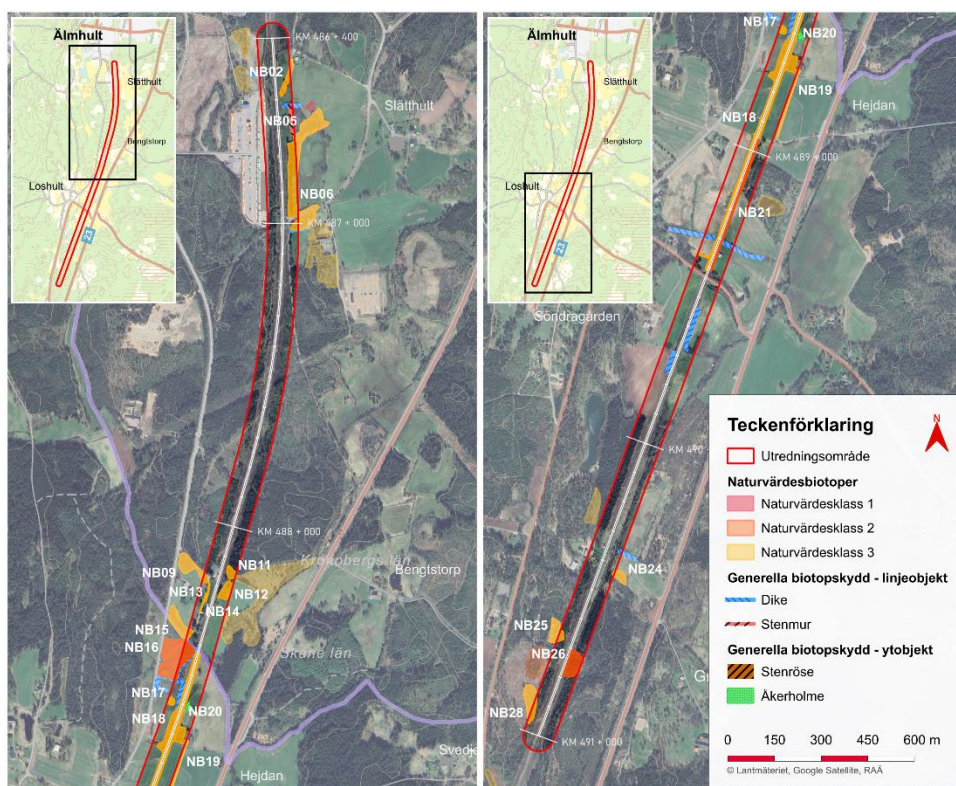
Området kring Loshult har en lång historia av lokalt jordbruk, något som till viss del även kan ses i dag i form av småskaliga jordbruksmarker. Marktäckets och omgivande landskap har historiskt varit mer präglad av större arealer av öppnare jordbruks- och odlingsmarker, men har under de senaste 50 åren växt igen till följd av minskad hävd och ökat skogsbruk. I området väster om Slätthult har även våtmarker anlagts under de senaste åren. Figur 4.5.1–1 visar en jämförelse av området kring Slätthult-Loshult från år 1960 och 2024. Områdets bebyggelse har förhållit sig relativt konstant från 1960-talet framåt med undantag av staden Älmhults expansion där flera industrikomplex uppkommit strax norr om utredningsområdet samt uppförande av Riksväg 23 parallellt med den befintliga järnvägen.



Figur 4.5.1–1. Historiskt ortofoto till höger och satellitbild från 2024 till vänster. Utredningsområdet för förbigångsspåren är markerat i rött i respektive foto.

## 4.5.2 Naturvärdesbiotoper

Under sommar- och höstsäsongen 2025 genomfördes en naturvärdesinventering enligt SIS-standard (SS 199000:2023) av Salmonic AB (Salomon, L., Henriksson, J. 2025). Inventeringen kartlade 32 naturvärdesbiotoper varav 20 ligger inom utredningsområdet för planerade förbigångsspår, se tabell 4.5.2–1 för sammanställning. Av dessa 20 naturvärdesbiotoper utgör tre högt naturvärde (klass 2) och 17 påtagligt naturvärde (klass 3). Naturvärdesbiotoperna i områdets norra del är främst knutna till blandskogspartier och en örtrik gräsmark. Strax öster om utredningsområdets gräns finns även en ängs- och betesmark med högsta naturvärde som bedöms vara en restbiotop från hur omgivningen brukats historiskt.



Figur 4.5.2–1. Karta över naturvärdesbiotoper och generella biotopskydd som identifierats under genomförd naturvärdesinventering. Gråtonade polygoner ligger utanför aktuellt utredningsområde och är inte heller upptagna i tabell 4.5.2–1.

**Tabell 4.5.2-1: Tabell över avgränsade naturvärdesbiotoper från naturvärdesinventeringen vilka förekommer inom utredningsområdet.**

ID	Naturvärdesklass	Naturvärden	Km-tal	Spårsida
NB02	Naturvärdesklass 3	Örtrik väggkant med flertalet betydelsefulla värdväxter. Biotopen bedöms ha påtaglig ekologisk funktion.	486+500 – 486+580	Öst
NB05	Naturvärdesklass 3	Mosaikartad yta med igenväxningsmark och trädklädd, fuktig ängsmark med grov ek och död ved.	486+720 – 486+740	Öst
NB06	Naturvärdesklass 3	Blandskog med varierande trädskikt av både barr- och ädellövträd.	486+740 – 487+020	Öst
NB09	Naturvärdesklass 3	Brynmiljö med blandskog med enstaka äldre naturvärdesträd. Biotopen bedöms utgöra lämplig livsmiljö för fågel-, fladdermöss- och insektsarter.	488+070 – 488+200	Väst
NB11	Naturvärdesklass 3	Mindre damm med välutvecklad vattenvegetation. Omges av träd och buskage. Lämpligt habitat för flera groddjursarter. Biotopen bedöms ha påtaglig ekologisk funktion.	488+025 – 488+070	Öst
NB12	Naturvärdesklass 3	Artrik trädbärande igenväxningsmark med grova torrträd skogslönn och hagtorn. Lämplig livsmiljö för vedlevande organismer, fåglar och fladdermöss.	488+170 – 488+230	Öst
NB13	Naturvärdesklass 3	Artrik väggkant med mindre sandblottor. Vägremsan har varit bevarad under lång tid vilket ger förutsättningar för flertalet ängs- och betesmarksarter.	488+200 – 488+260	Väst
NB14	Naturvärdesklass 3	Artrik väggkant med flera betydelsefulla värdearter. Mindre sand och grudblottor.	488+230 – 488+295	Väst
NB15	Naturvärdesklass 3	Igenväxningsmark med rinnande vattendrag, mindre damm och strandskog. Lämplig livsmiljö för fågel- och fladdermusarter.	488+380 – 488+400	Väst
NB16	Naturvärdesklass 2	Örtrik vall med flertalet värdearter, betydelsefulla värdväxter och rödlistade fjärilar.	488+400 – 488+530	Väst
NB17	Naturvärdesklass 3	Åkerholme med tätt träd- och buskskikt med viss förekomst av död ved.	488+590 – 488+610	Väst

<b>ID</b>	<b>Naturvärdesklass</b>	<b>Naturvärden</b>	<b>Km-tal</b>	<b>Spårsida</b>
NB18	Naturvärdesklass 3	Örtrik banvall och sandmiljöer med god förekomst av betydelsefulla värdväxter.	488+425 – 489+410	Väst
NB19	Naturvärdesklass 3	Gårdsmiljö med naturvärdesträd och vägkanter med god blomrikedom. Lämplig livsmiljö för krävande värdearter.	488+670 – 488+720	Öst
NB20	Naturvärdesklass 3	Örtrik banvall med flertalet värdearter och betydelsefulla värdväxter.	488+425 – 488+960	Öst
NB21	Naturvärdesklass 2	Örtrik banvall med utbredd förekomst av sand- och grusblottor med bland annat backsippa. Rik förekomst av arter knutna till kulturved i form av ett äldre stängsel av ek.	488+960 – 489+410	Öst
NB24	Naturvärdesklass 3	Trädklädd gräsmark med viss förekomst av död ved samt äldre asp med mindre håligheter.	490+410 – 490+450	Öst
NB25	Naturvärdesklass 3	En skjutbana bestående sandmark med ett glest men örtrikt fältskikt.	490+660 – 490+700	Väst
NB26	Naturvärdesklass 2	Kulturmiljöområde där rester av en borg utgör en kulle med mycket gammal tall, grov björk och flertalet torrakor.	490+700 – 490+790	Öst
NB28	Naturvärdesklass 3	Äldre tallskog på ås med både solbelysta tallar och flertalet grova lågor i olika nedbrytningsstadier.	490+890 – 490+990	Väst

## 4.6 Kulturmiljö

Området kring Slätthult och Loshult är en historiskt viktig plats vilken har präglats av mänsklig närvaro under mycket lång tid med fynd från så tidigt som äldre stenålder. Inom utredningsområde finns bland annat flertalet äldre bosättningar och fossila åkermarker. Under medeltiden utvecklades området som en del av gränstrakten mellan Sverige och Danmark, något som påverkat Loshults historia. Ca 1 kilometer söder om Loshult ligger Losborg (L1991:2713) på östra sidan av Södra stambanan som är en borganläggning daterad till 1300-talets första hälft, se Figur 4.6–1. På andra sidan järnvägen finns en fästning/skans (Seffre skans, L1991:2706), som tillsammans med Losborg och en skansanläggning öster om Killeberg utgör en större kulturhistorisk borgmiljö.



Figur 4.6–1. En del av resterna från Losborg borgmiljö. Bild från utförd NVI av Salmonic AB 2025.

Strax väster om Losborg och Seffre skans ligger Loshults hembygdsmuseum som är en viktig samlingspunkt för områdets kulturmiljöhistoria.

Södra stambanan blev tidigt viktig del av den svenska infrastrukturen och är ett levande dokument över det svenska järnvägsbyggandet. Den första etappen mellan Malmö och Lund öppnades 1856 och nådde 1862 landskapsgränsen till Småland. Stambanornas syfte var att glest befolkade orter skulle inkluderas i det nya järnvägssystemet, vilket bidrog till att flera stationssamhällen längs järnvägen uppstod.

Sträckningen från Malmö till Smålandsgränsen är ett utpekad kulturmiljöstråk av Länsstyrelsen i Skåne län och omfattas av kulturmiljöprogram Södra stambanan (Länsstyrelsen Skåne, u.å-b). Strax söder om Loshult finns en äldre banvaktstuga byggd under 1920-talet, som flyttats från sin ursprungliga plats och gjorts om. I höjd med Slätthult fanns en nu riven banvaktstuga.

Vid länsgränsen finns äldre skyltar som informerar om landskapsgränsen Skåne/Småland. Skyltarna är i dåligt skick på grund av bristande underhåll men bedöms ändå uppnå visst kulturhistoriskt värde.

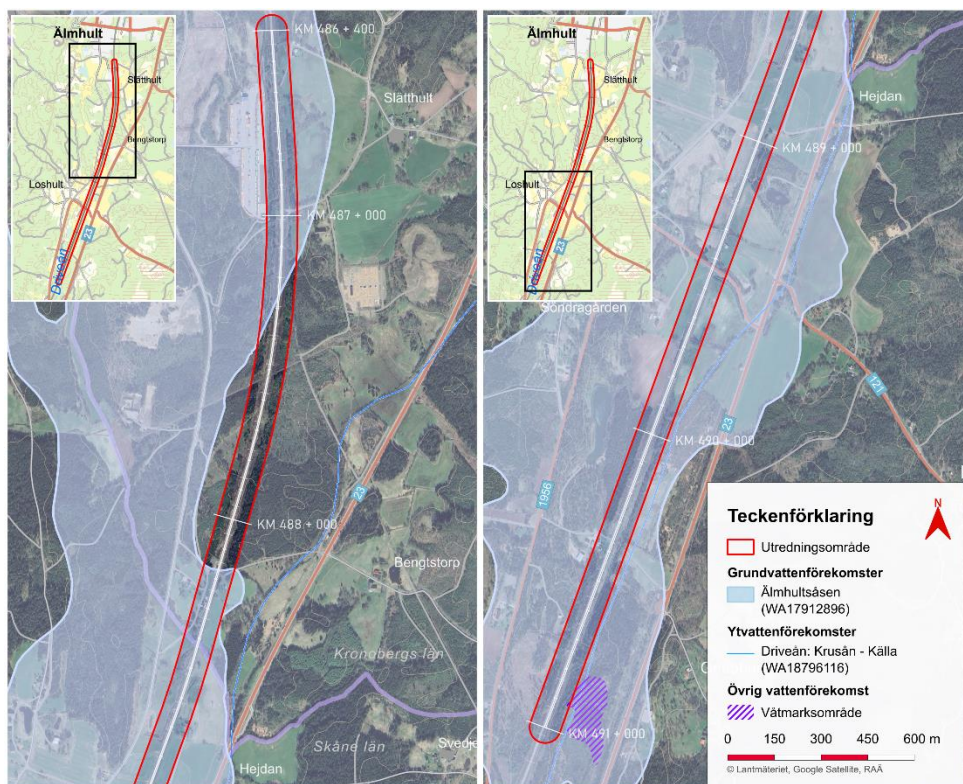
## 4.7 Vatten

Inom utredningsområdet finns tre vattendrag: Driveån, Getabäcken och Snuggebäcken. Av dessa är det endast Driveån som utgör en vattenförekomst enligt VISS (Länsstyrelsen, u.å), se tabell 4.7-1.

Driveån är i huvudsak ett lugnflytande vattendrag med naturlig härkomst och har sin källa i ett myrområde öster om Älmhult och mynnar ut i Osbysjön. Ån är bedömd med måttlig ekologisk status då den är påverkad av försurning och har delvis rätats och rensats (Länsstyrelsen VISS, 2017a). Vattendraget uppnår ej god kemisk ytvattenstatus på grund av de överallt överskridande ämnena bromerade difenyletrar (PBDE) samt kvicksilver (Hg) och kvicksilverföreningar (Länsstyrelsen VISS, 2017a).

Getabäcken, vilken utgör ett övrigt vatten (WA38257989) enligt VISS (Länsstyrelsen, u.å), är cirka 2 kilometer lång och sträcker sig mellan en större damm nordost om Kongstorp och Driveån vid länsgränsen. Snuggebäcken är ett mindre vattendrag som bland annat avvattnar våtmarken Lademyr och mynnar ut i Driveån strax söder om Åsabacken (Länsstyrelsen, u.å).

Utöver ytvattenförekomster berörs grundvattenförekomsten Älmhultsåsen av utredningsområdet inom större delen av järnvägssträckan, se tabell 4.7-1. Grundvattenförekomsten har en otillfredsställande kemisk status på grund av förhöjda halter klorid (Länsstyrelsen VISS, 2017b).



Figur 4.7–1. Vattenförekomster inom utredningsområdet.

**Tabell 4.7–1. Sammanställning av grund- och ytvattenförekomster inom utredningsområdet registrerade i VISS (2026).**

Grundvattenförekomst	Senaste statusklassning	Miljö kvalitetsnorm
Älmhultsåsen (WA17912896)	Otillfredsställande kemisk status God kvantitativ status	God kemisk status God kvantitativ status
Ytvattenförekomst	Senaste statusklassning	Miljö kvalitetsnorm
Driveån: Krusån - Källa (WA18796116)	Måttlig ekologisk status Uppnår ej god kemisk status	God ekologisk status God kemisk ytvattenstatus

Utöver yt- och grundvattenförekomster finns flertalet våtmarksområden i området kring Slätthult och Loshult. Vid km 491+000 finns en mindre våtmark inom utredningsområdet på öster sida om järnvägsspåret vilken är utpekad i den nationella våtmarksinventeringen (VMI) (Naturvårdsverket, u.å).

En mindre damm ligger inom utredningsområdet, men är ej klassad som vattenförekomst enligt VISS, se Figur 4.7–2. Dammen registrerades vid genomförd naturvärdesinventering som NB11 (se kapitel 4.5.2 *Naturvärdesbiotoper*).



Figur 4.7–2. En mindre damm som noterats under utförd naturvärdesinventering. Bild från Salmonic AB 2025.

#### 4.7.1 Markavvattningsföretag

Utredningsområdet berör total tre markavvattningsföretag; *Slätthult o Bockatorp samt Kungstorp o Loushult, Drivåns vattenavledning* och *Loshults Prästgårdsdikning* (Loshult 2:6,14,15,16,19,26, 3:1, 6:1 och 7:13) (Länsstyrelsen Kronoberg, u.å; Länsstyrelsen Skåne, u.å-c).

#### 4.8 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer utfärdas med stöd av 5 kap. miljöbalken och avser kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt som behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. En miljökvalitetsnorm fastställs utifrån vad människan kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse, och/eller vad miljön kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. En norm kan exempelvis avse högsta eller lägsta tillåtna halt av ett visst ämne i luft, vatten, mark eller av en indikatororganism i vatten. Om miljökvalitetsnormerna riskerar att överskridas ska ett åtgärdsprogram tas fram för att klara normen.

Ytvattenförekomsten Driveån (WA18796116) och grundvattenförekomsten Älmhultsåsen (WA17912896) omfattas av miljökvalitetsnormer. Deras kemiska-, ekologiska- och kvantitativa status respektive miljökvalitetsnormer presenteras i kapitel 4.7 *Vatten*.

Luftkvalitetsförordningen (2001:477) reglerar kvaliteten för utomhusluft för ett antal luftföroreningar. Det är kommunerna som ansvarar för att kontrollera att miljökvalitetsnormerna följs, samt att upprätta åtgärdsprogram då de överskrids. Problem med luftkvaliteten härrör främst till tätbebyggda delar av samhället.

Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller ska kommuner med en befolkning på över 100 000 invånare samt Trafikverket vart femte år genomföra en bullerkartläggning. För att en bullerkartläggning för järnväg ska behöva göras, krävs en trafikmängd på mer än 30 000 tåg per år.

## **4.9 Befolkning och hälsa**

### **4.9.1 Förorenade områden**

Det finns inga potentiellt förorenade områden dokumenterade i Länsstyrelsens EBH-stöd inom utredningsområdet.

Järnvägen och mycket av den befintliga infrastrukturen fanns etablerad 1960, vilket kan innebära föroreningar i omgivande mark från den befintliga järnvägsanläggningen.

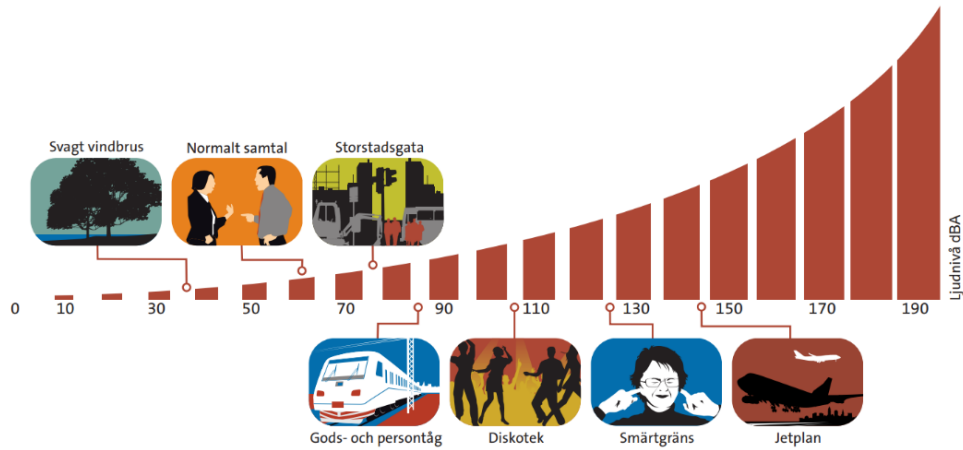
Branschtypiska föroreningar som kan påträffas i järnvägsmiljö är framför allt arsenik (As) och PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren). Det kan även förekomma pesticider som använts för växtbekämpning inom spårområdet, och andra tungmetaller, PCB (polyklorerade bifenyler) och petroleumprodukter.

En tidigare utförd miljöteknisk markundersökning längs berörd bandel har påvisat låga föroreningshalter i undersökta provpunkter (Trafikverket, 2020). Inga prover har dock tagits direkt inom utredningsområdet för järnvägsplanen.

En miljöteknisk markundersökning kommer att utföras inom utredningsområdet inför planerade åtgärder inom järnvägsplanen.

### **4.9.2 Buller**

Järnvägstrafik ger upphov till buller och vibrationer. Buller har en påverkan på människors hälsa och livskvalitet, både direkt och på lång sikt. Det kan till exempel leda till ökad trötthet och att förmåga till inlärning, koncentration och prestation försämras. Människor som utsätts för höga bullernivåer under lång tid kan drabbas av ökad stress, vilket bland annat leder till att risken för hjärt- och kärlsjukdomar ökar.



Figur 4.9.2–1. Exempel på ljudnivåer.

Trafik på järnväg, främst godståg, kan orsaka vibrationer för de som bor nära järnvägsspåret. Kännbara vibrationer kan spridas långt i lösa jordarter, exempelvis lera, och kan i värsta fall uppfattas ett par hundra meter från järnväg. Trafikverket tillämpar riktlinjen ”Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg” (TDOK 2014:1021) och följer riksdagens beslutade riktvärden för trafikbuller (proposition 1996/97:53).

Det finns ett antal fastigheter i direkt anslutning till utredningsområdet samt inom influensområdet som järnvägsplanen berör. Det finns fler bostäder i närheten av utredningsområdets södra del än den norra. Bullerpåverkans utsträckning och omfattning kommer utredas vidare med en bullerutredning genomförs i kommande skede.

**Tabell 4.9.2-1. Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik (Trafikverket, 2024).**

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå utomhus	Ekvivalent ljudnivå utomhus på uteplats/skolgård	Maximal ljudnivå utomhus på uteplats/skolgård	Ekvivalent ljudnivå inomhus	Maximal ljudnivå inomhus	Maximal stomljudnivå inomhus	Maximal vibrationsnivå mm/s vägd RMS inomhus
Bostäder	55 dBA 60 dBA	55 dBA	70 dBA	30 dBA	45 dBA	32 dBA	0,4 mm/s
Vårdlokaler				30 dBA	45 dBA		0,4 mm/s
Skolor och undervisningslokaler	55 dBA 60 dBA	55 dBA	70 dBA	30 dBA	45 dBA		
Bostäder i områden med låg bakgrundsnivå	45 dBA						
Parker och andra rekreationsytor i tätorter.	45-55 dBA						
Friluftsområden	40 dBA						
Betydelsefulla fågelområden	50 dBA						
Hotell och annat tillfälligt boende				30 dBA	45 dBA		
Kontor				35 dBA	50 dBA		

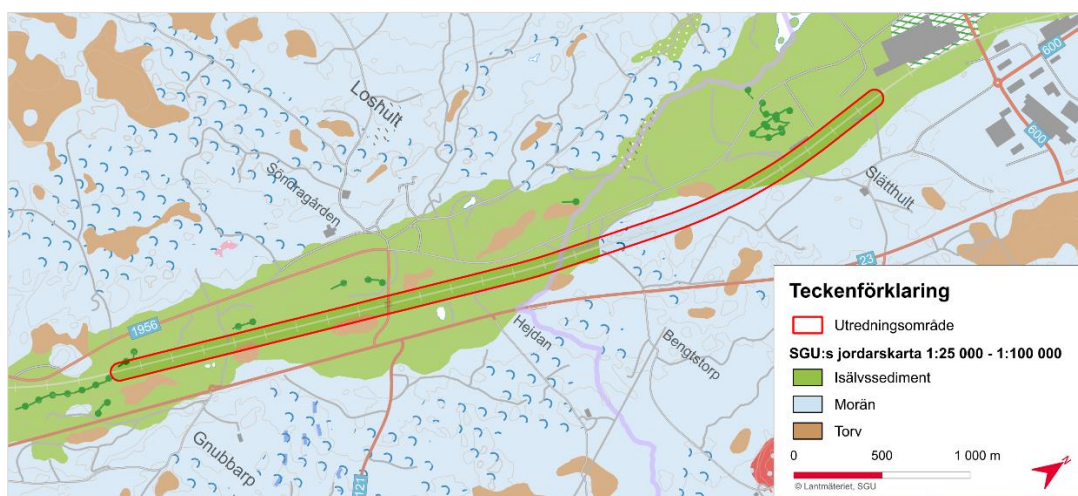
### 4.9.3 Klimat

Pågående klimatförändringar förväntas medföra ökad nederbörd, stigande havsnivåer och högre temperaturer. Klimatpåverkan inom projektets gränser sker vid tillverkning av anläggningsdelar, förändrad markanvändning och transport av material och överskottsmassor. En initial kalkyl av projektets klimatpåverkan har gjorts baserat på översiktliga mängduppskattningar, se även kapitel 5.2.8 *Klimat*. Klimatkalkylen uppdateras under projektets gång i samband med utformning och framtagande av tekniska lösningar, där mer detaljerade uppgifter om exempelvis materialval och mängder påverkar kalkylresultatet.

## 4.10 Byggnadstekniska förutsättningar

### 4.10.1 Geotekniska förutsättningar

Marken längs järnvägen utgörs huvudsakligen av isälvsediment med några enstaka moränområden. Isälvsåsen omges av ett svagt kuperat moränlandskap med inslag av torvområden i varierande storlek, se figur 4.10.1–1. Terrängen i direkt anslutning till järnvägen bedöms övervägande vara plan, med undantag för ett fåtal mindre höjdparter där järnvägen passerar över krön eller mindre kullar. Jorddjupet bedöms generellt uppgå till cirka 5 meter, med lokala variationer från omkring 2 meter till som mest 25 meter.



Figur 4.10.1-1. SGU:s jordarskarta med utredningsområdet markerat i rött. Observera kartrotation 50° åt höger.

### 4.10.2 Avvattningstekniska förutsättningar

Det befintliga avvattningssystemet i utredningsområdet består av diken, trummor och dräneringsledningar. Järnvägen ligger inom Helgeåns avrinningsområde och följer den södra delen av Älmhultsåsen, som är registrerad i VISS men saknar fastställt vattenskyddsområde. Osbysjön fungerar som recipient för dagvatten från spårområdet. Det finns två naturliga grundvattenutströmningar inom utredningsområdet, en i norra och en i södra delen. I övrigt finns inga kända grundvattenregistreringar. Grundvattennivåer kommer att undersökas i kommande skede.

Genomsläpligheten längs sträckan bedöms som medelhög till hög, med undantag för några mindre områden med låg genomsläplighet i den södra delen. Totalt har 20 trummor identifierats inom utredningsområdet. Under våren 2026 planeras en inventering för att fastställa trummornas skick.

# 5 Projektets placering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

## 5.1 Placering och utformning

Två nya förbigångsspår planeras vid upp- och nedspår strax söder om Älmhult. För en jämn spridning av förbigångsmöjligheter på Södra stambanan samt med hänsyn till bland annat lutningar, och därmed ökad användbarhet av åtgärden, ska dessa placeras någonstans mellan cirka km 486+400 (nordligaste växeln) till cirka 488+200 (sydligaste växeln). En sydligare placering innebär att förbigångsspåren hamnar för nära Osby och för långt från Vislanda som är de närmsta förbigångsspår på respektive sida.

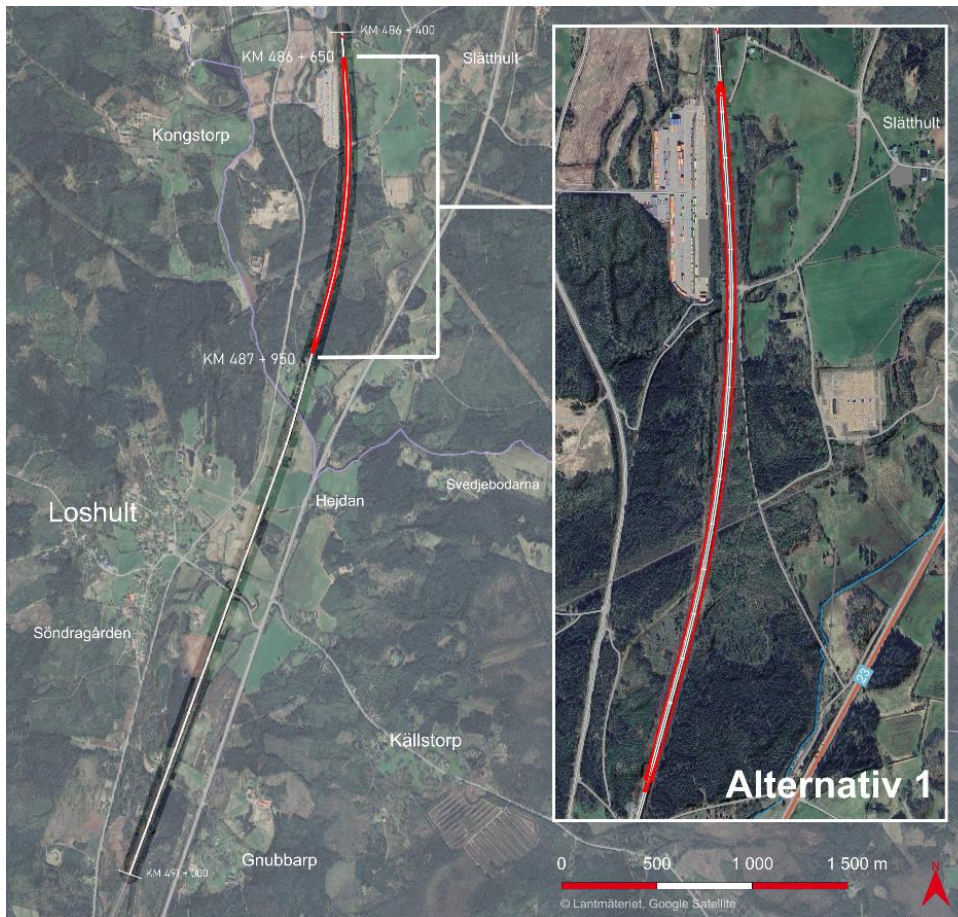
För att uppfylla projektets ändamål om ökad kapacitet och robusthet så har tre olika alternativ utretts: alternativ 1 placerat i norra delen av utredningsområdet, alternativ 2 placerat i mitten samt alternativ 3 placerat i södra delen av utredningsområdet. Alternativ 2 och 3 har valts bort. Motiv till bortval presenteras under kapitel 5.1.2 *Bortvalda alternativ*. Det valda alternativet (alternativ 1) är det som redovisas vidare under kapitel 5-8 och är det alternativ som kommer utredas vidare i kommande skede i järnvägsplanen.

### 5.1.1 Vald placering

Alternativ 1, placerat i norra delen av utredningsområdet, cirka km 486+650 – 487+950. Förbigångsspårens längd, inklusive huvudväxel, är 1,3 kilometer. Alternativ 1 ligger i en lång kurva och på grund av att växlar ska placeras i rakspår medför det att detta alternativ blir cirka 200 meter längre än alternativ 2 och 3.

Klimatpåverkan för alternativ 1 blir något högre jämfört med alternativ 2 och 3 med anledning av att det är längre spårsträcka. Det medför mer schakt, fyll och material vilket påverkar klimatkalkylen. I övrigt är alternativen relativt lika med avseende på klimatpåverkan.

Placeringen representerar endast linjedragningen av spåret och inte det markanspråk som åtgärderna kommer kräva i sin helhet. Förslag på markanspråk kommer att redovisas i kommande skede i järnvägsplanen.

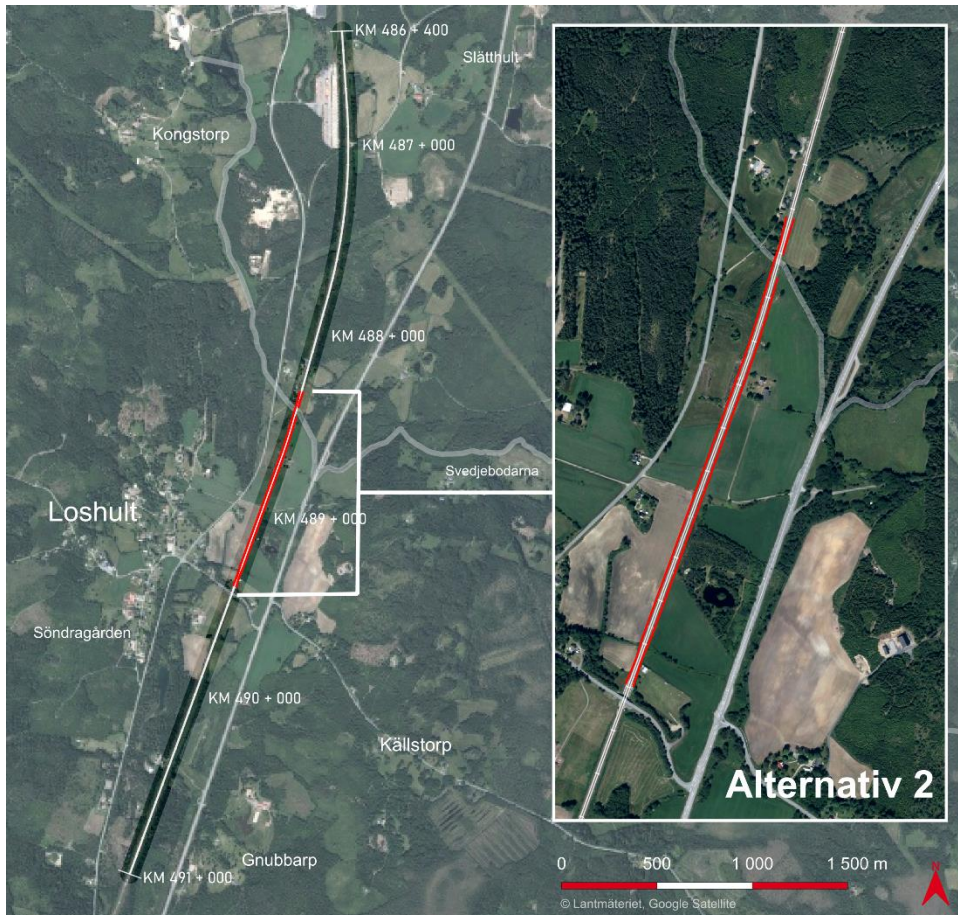


Figur 5.1.1.1–1. Översiktsskarta för alternativ 1.

## 5.1.2 Bortvalda alternativ

### 5.1.2.1 Alternativ 2

Alternativ 2, placerat i mitten av utredningsområdet, cirka km 488+303 – 489+413. Förbigångsspårens längd, inklusive huvudväxel, är 1,1 kilometer.



Figur 5.1.2.1-1. Översiktskarta för alternativ 2.

Alternativ 2 valdes bort för att det berör flera fastighetsägare med tillkommande inlösen av åkermark och tomter jämfört med alternativ 1. Alternativet korsar vattendrag och påverkar åkerdränering. Alternativ 2 medför även ett större intrång på fornlämningar och påverkar flera naturvärdesbiotoper klass 3 (påtagligt naturvärde) jämfört med alternativ 1.

### 5.1.2.2 Alternativ 3

Alternativ 3, placerat i den södra delen av utredningsområdet, cirka km 489+640 – 490 + 743. Förbigångsspårens längd, inklusive huvudväxel, är 1,1 kilometer.



Figur 5.1.2.2-1. Översiktskarta för alternativ 3.

Alternativ 3 valdes delvis bort på grund av att alternativet innebar omfattande arkeologiska utredningar samt negativ påverkan på fornlämningen Losborg (L1991:2713). Även den äldre banvaksstugan hade påverkats. Alternativet berör en naturvärdesbiotop klass 2 (högt naturvärde) vilket alternativ 1 inte gör. Biotopen är mycket ovanlig i regionen och alternativ 3 hade riskerat att permanent påverka den biologiska mångfalden i regionen.

Alternativ 3 har även sämre geotekniska förutsättningar då flera torvområden ligger intill järnvägen samt större antal fornlämningar i nära anslutning till järnvägen vilket begränsar undersökningsområdet. Alternativet gör intrång på fornlämningar samt direkt påverkan på intilliggande fastighet och kräver att mer mark tas i anspråk i jämförelse med alternativ 1.

En våtmark som är utpekad i den nationella våtmarksinventeringen (VMI) hade påverkats negativt då denna berörs av utredningsområdet. Alternativ 3 medför även påverkan på Driveåns strandskydd med potentiell risk för påverkan på vattendraget som angränsar till utredningsområdet.

### **5.1.3 Utformning**

Förbigångsspåren föreslås dimensioneras så att samtidig infart med 750 meter långa tåg möjliggörs och hastigheten till och från spåren bör vara 80 km/tim. Spåren föreslås i möjligaste mån placeras parallellt med varandra.

Till förbigångsspåren anläggs även övriga järnvägstekniska delar, så som kabelrännor, teknikhus med mera. Ett antal befintliga kontaktledningsstolpar föreslås rivas och ersättas med nya för anpassning till nya spår. De nya spåren innefattar även anläggande av fyra nya huvudväxlar samt fyra skyddsväxlar med tillhörande skyddsspår.

Järnvägen kräver även en trädsäkringszon, det vill säga att inga höga träd får förekomma 20 meter från spårmitt från vardera sida av järnvägen då de kan riskera att falla på järnvägsspåret.

Samtliga åtgärder kommer utredas vidare i kommande skede.

### **5.1.4 Ledningar**

Järnvägsplanen kan medföra påverkan på befintliga ledningar. Dessa ledningar kan behöva skyddas, anpassas eller läggas om.

Samordningsmöten med berörda ledningsägare kommer att genomföras under projektet där förslag på omläggning och eventuella skyddsåtgärder utarbetas. Förslagen kommer utredas vidare i samband med framtagande av den tekniska handlingen, bygghandling, efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft.

### **5.1.5 Väg**

Servicevägar anordnas från allmän väg fram till bland annat växlar och teknikhus. Servicevägarna utformas enligt standard med en bredd på 3,5 meter. De dimensioneras för drift- och underhållstrafik samt möjlighet till vändning och uppställning vid respektive målpunkt. Även diken och snöupplag beaktas.

Servicevägar föreslås ansluta från västra eller östra sidan om järnvägen. Vilken sida som är bäst lämpad kommer utredas vidare i kommande skede.

Befintliga enskilda vägar föreslås nyttjas där det är möjligt och eventuellt förlängas med ny serviceväg. Vid behov rustas de enskilda vägarna upp. Vilka enskilda vägar som kan komma att vara aktuella att nyttja som serviceväg utreds vidare i nästa skede.

### **5.1.6 Geotekniska och avvattningstekniska åtgärder**

Med hänsyn till de begränsade nivåskillnaderna i området bedöms inga övergripande stabilitetsproblem föreligga. Lokala stabilitetsförhållanden kommer dock beaktas i områden där järnvägen passerar intill torvmarker och/eller där större jorddjup förekommer.

Avvattningstekniska lösningar för planerad utbyggnad innefattar att dagvattnet fortsättningsvis avleds via självfall till långsgående diken och vidare till Getbäcken eller Driveån. Befintligt avvattningssystem anpassas för att bibehålla den funktion den har idag.

## **5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper**

### **5.2.1 Effekter på lokalsamhälle och regional utveckling**

Järnvägsplanen bedöms vara i linje med den kommunala översiktsplaneringen i både Älmhult och Osby kommun. Södra stambanan pekas ut som ett mycket viktigt pendlingsstråk med både nationell och regional betydelse. Åtgärder för att förbättra och utöka kapaciteten ska prioriteras som en del i kommunernas fortsatta utveckling.

Alternativet kan eventuellt påverka befintlig detaljplan 0765-P04/7 (Del av Älmhults-Slätthult 5:1 m.fl. Utredning om eventuell påverkan och samstämmighet kommer göras i kommande skede och samordnas med Älmhult kommun. Alternativet medför inte någon påverkan på bostadsfastighet.

### **5.2.2 Effekter på miljö och hälsa**

Människors hälsa och omgivning kan komma att påverkas i begränsad omfattning med avseende på buller, förorenade massor och klimatutsläpp. Påverkan på intilliggande fastigheter och bostäder ska beaktas och en bullerutredning kommer utföras. Risken för påverkan på människors hälsa bedöms vara liten, förutsatt att skyddsåtgärder vid tillfällig lagring och hantering av massorna utförs enligt förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet 28 §.

## 5.2.3 Lagskyddade områden och objekt

### 5.2.3.1 Riksintressen och skyddade områden

Järnvägsplanen bedöms inte innebära någon påverkan på något naturreservat, Natura 2000-område eller riksintresse enligt miljöbalken kap. 3 eller kap. 4 (med undantag från Trafikverkets riksintresse för kommunikationer som Södra stambanan omfattas av).

### 5.2.3.2 Fornlämningar

Inom järnvägsplanens utredningsområde finns idag inga kända fornlämningar som bedöms påverkas av de planerade åtgärderna. Området kring Slätthult har dock brukats av människor under en mycket lång tid. En arkeologisk utredning kommer därför att utföras i ett senare skede för att klarlägga eventuell förekomst av fornlämningar i området.

### 5.2.3.3 Strandskydd

Järnvägsplanen bedöms inte innebära någon påverkan på något strandskyddsområde då det inte förekommer några vattendrag eller sjöar inom arbetsområdet för de nya förbigångsspåren.

### 5.2.3.4 Generellt biotopskydd

Generella biotopskydd fungerar som viktiga strukturer för den biologiska mångfalden.

Järnvägsplanen kan påverka en *stenmur i jordbruksmark* tillfälligt genom arbetsområdet som skulle krävas, men bedöms inte innebära en permanent förändring av biotopskyddet i sin helhet.

## 5.2.4 Landskapet

Jordbrukslandskapet som omgärdar Södra stambanans direkta närhet kan komma att påverkas av de åtgärder som föreslås i järnvägsplanen då småskaliga jordbruksmarker styckas av och får en förändrad markanvändning. Möjligheten till att bedriva jordbruk intill de planerade förbigångsspåren försämras utifrån dagens läge, något som kan innebära konsekvenser för lokala näringsidkare. På sikt kan en förändrad markanvändning innebära förändrad hävd, igenväxning och en påverkan på befintliga kulturmiljövärden i ett småskaligt jordbrukslandskap.

### 5.2.5 Naturmiljö

Planerade åtgärder innebär att mark kommer att tas i anspråk inom utredningsområdet, vilket kan medföra negativa effekter både temporärt under arbetsperioden och permanent.

Förbigångsspåren riskerar att innebära viss negativ effekt på några av de utpekade naturvärdesbiotoperna. Förbigångsspåren berör en äldre vägmiljö med örtrik flora (NBO2, naturvärdesklass 3) tillfälligt, då ett arbetsområde intill järnvägen kan förändra markstrukturer genom bland annat markpackning från arbetsfordon och avlastning av arbetsmaterial. Även området som omgärdar en mindre damm (NB11, naturvärdesklass 3) riskerar att påverkas tillfälligt negativt av arbetsområden. Dammen har enligt den utförda naturvärdesinventering pekats ut som lämplig miljö för groddjur även om inga fynd av groddjursarter gjorts. Vidare utredning av groddjursförekomster genomförs i kommande skede.

### 5.2.6 Kulturmiljö

De planerade åtgärderna kommer innebära viss påverkan på befintliga kulturmiljövärden kopplade till Södra stambanan som får en viss förändrad utformning. Platsen där en tidigare banvaktstuga stått bedöms påverkas av de nya förbigångsspåren. Platsen för banvaktstugan anses ha reducerade kulturmiljövärden vilket innebär att konsekvenserna bedöms som små.

Borgmiljön och det intilliggande hembygds museet i områdets södra del bedöms inte påverkas direkt av de planerade åtgärderna.

### 5.2.7 Vatten

De nya förbigångsspåren bedöms i nuläget inte innebära några effekter på ytvattenförekomster då det inte förekommer några närliggande sådana. Grundvattenförekomsten Älmhultsåsens kvantitativa eller kemiska status bedöms inte heller påverkas negativt av de åtgärder som kommer utföras. Med hänsyn till detta bedöms de nya förbigångsspåren inte försvåra möjligheten att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer. Effekten på dammen i södra änden av förbigångsspåren bedöms även bli begränsad då den avses att bibehållas.

Förbigångsspåren kommer beröra markavvattningsföretaget *Drivåns vattenavledning* på dess södra del. Eftersom det är ett förhållandevis begränsat markanspråk och att avvattningen av området inte kommer att påverkas bedöms inga nämnvärda negativa effekter uppstå.

## 5.2.8 Klimat

Vid byggnation av järnväg uppstår klimatpåverkan under byggskedet genom utsläpp från transportfordon och entreprenadmaskiner, men framför allt från tillverkningen av byggnadsmaterial. Utsläppen sker under en begränsad tid. Generellt är framställningen av stål, asfalt och betong tillsammans med transporterna under byggtiden de enskilda faktorer som har störst klimatpåverkan.

En initial klimatkalkyl har tagits fram för att beräkna den energianvändning och klimatbelastning som järnvägsplanen bedöms ge upphov till. Vid beräkning används koldioxidekvivalenter (CO<sub>2</sub>e), vilket är ett mått för att jämföra klimatpåverkan från olika växthusgaser genom att omräkna dess effekt till motsvarande mängd koldioxid. Beräkningen visar att projektets totala klimatpåverkan i byggskedet uppgår till cirka 3 100 ton CO<sub>2</sub>e. Klimatkalkylen baseras i detta skede på övergripande mängduppskattningar och kommer uppdateras under projektets fortskridande. Resultatet kan därför komma att justeras i samband med att mer detaljerade uppgifter om exempelvis mängder och materialval identifieras.

Mest CO<sub>2</sub>e genereras under byggskedet, där åtgärder kopplat till banöverbyggnaden bidrar till majoriteten av utsläpp. Inom byggdelar genererar frostskyddslager och spårväxlar den största mängden CO<sub>2</sub>. Klimatpåverkan från drift och underhåll bedöms vara relativt begränsad i jämförelse med byggskedet.

De nya förbigångsspåren bedöms inte orsaka några ökade risker för översvämningar. Däremot kommer klimatförändringarna att medföra större risker för skyfall och översvämningar i framtiden. Avvattningen från järnvägsanläggningen kommer att beaktas i samband med projekteringen.

## 5.2.9 Miljökvalitetsmål och miljökvalitetsnormer

### 5.2.9.1 Nationella miljökvalitetsmål

Järnvägsplanen bedöms kunna beröra miljömålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Levande sjöar och vattendrag*, *Myllrande våtmarker*, *Levande skogar*, *Ett rikt odlingslandskap*, *God bebyggd miljö*, och *Ett rikt växt- och djurliv*.

Klimatpåverkan uppstår främst i samband med tillverkningen av material till förbigångsspåren, men också vid anläggningsarbeten, masshantering och transporter. Den klimatkalkyl som initialt har tagits fram kommer uppdateras under projektets fortskridande.

Klimatkalkylen är ett verktyg för att bedöma projektets klimatpåverkan samt identifiera var de största utsläppskällorna finns och hur de kan hanteras för att minimera utsläppen.

Skogsmark kan komma att ianspråkta vid etableringen av de nya förbigångsspåren. Skogsmarker, speciellt med förekomst av äldre träd, är ofta sammankopplade med ett rikt växt- och djurliv, som riskerar att påverkas negativt om skogen ersätts med ett förbigångsspår då viktiga habitat kan försvinna.

Jordbruksmark kommer att ianspråkta i och med etablering av de nya förbigångsspåren. Det kan lokalt innebära vissa negativa effekter om mindre odlingsmarker reduceras. Jordbruksmarkerna är sammankopplade till de äldre gårdsmiljöerna som förekommer i området, vilket också skulle kunna bidra till att det småskaliga jordbrukslandskapet påverkas i viss mån.

#### **5.2.9.2 Miljökvalitetsnormer**

Projektet bedöms inte motverka eller förhindra vattenförekomsternas möjlighet att uppnå miljökvalitetsnormerna. Projektet bedöms inte heller påverka miljökvalitetsnormerna för utomhusluft enligt Luftkvalitetsförordningen (2001:477). Vidare kommer en bullerutredning att genomföras för att fastställa eventuell påverkan på miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller enligt förordning (2004:675).

## 6 Åtgärder

Nedan beskrivs de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter, i den utsträckning som sådana kan förutses i detta skede.

Skyddsåtgärder för kulturmiljöobjekt kan komma att bli aktuellt. Skyddsåtgärder utreds i kommande skede men för kända objekt kan detta exempelvis innefatta utmärkning och markavspärning under byggtid. Om en tidigare icke känd fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet till länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen (KML), 1988:950, 2 kap. 10 §.

Installation av grundvattenrör och mätning av grundvattennivåer kommer att utföras för att bedöma om projektet kan komma att medföra behov av vattenverksamhet. Anmälan om vattenverksamhet kan exempelvis komma att aktualiseras om behov av förlängning av trummor eller omledning av dike uppstår. Målsättningen i projekteringen är att undvika påverkan på vattendrag men om detta inte kommer att vara möjligt så ska arbetena anmälas som vattenverksamhet. Om behov uppstår av tillfällig avledning av länshållningsvatten till VA-system eller recipient ska erforderliga tillstånd/anmälningar sökas.

En miljöteknisk markundersökning kommer att genomföras under kommande skede i planprocessen för att undersöka potentiella markföroreningar intill järnvägsområdet. En plan för hur massorna ska hanteras avses att ta fram i kommande skede.

En bullerutredning kommer utföras i kommande skede och aktuella skyddsåtgärder kommer vidtas efter behov.

I byggskedet kommer krav att ställas på entreprenören avseende skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minimera riskerna för påverkan på människors hälsa och på miljön. Till exempel ska entreprenören upprätta en miljöplan som redovisar den miljöanpassning som genomförs och de skydds- och kontrollåtgärder som vidtas.

# 7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Enligt 10 § i miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska, vid undersökning eller beslut om huruvida en verksamhet eller åtgärd kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, hänsyn tas till:

- Verksamhetens eller åtgärdernas utmärkande egenskaper
- Verksamhetens eller åtgärdernas lokalisering
- De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

Bedömningen av åtgärdens miljöpåverkan grundas på den valda placeringen, alternativ 1. Alternativ 2 och 3 har inte vägts in i bedömningen då dessa alternativ är bortvalda. De miljöaspekter som främst bedöms beröras av den valda placeringen är naturvärdesobjekt, generellt biotopskyddade objekt och kulturmiljöer kopplade till Södra stambanan.

Järnvägsplanen innebär viss tillfällig påverkan på naturmiljön under byggskedet, där inga höga naturvärden (klass 2) kommer att beröras. Eftersom inga kända fornlämningsmiljöer berörs bedöms i dagsläget ingen nämnvärd påverkan ske på fornlämningar. Det bedöms endast bli en liten konsekvens på områdets kulturmiljö med hänsyn till kulturmiljövärden kopplade till Södra stambanan. En arkeologisk utredning kommer utföras för att klargöra förekomsten av eventuella fornlämningar som idag inte är kända.

Mot bakgrund av ovanstående resonemang anser Trafikverket att ett genomförande av järnvägsplanen är av sådan omfattning, och förväntas innebära sådana effekter och konsekvenser för miljö och hälsa, att den kan antas ej medföra betydande miljöpåverkan.

# 8 Fortsatt arbete

## 8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket. Då järnvägsplanens utredningsområde sträcker sig över länsgränsen mellan Kronoberg och Skåne påverkas båda länsstyrelserna av beslutet om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller ej. Därmed kommer samråd genomföras med båda länsstyrelserna.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

För åtgärder där länsstyrelsen beslutat att det kan antas ej medföra en betydande miljöpåverkan, ska en miljöbeskrivning upprättas. Miljöbeskrivningen är en del av planbeskrivningen och innehåller uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön. Redovisningen av miljöbeskrivningen har en mindre omfattning än miljökonsekvensbeskrivning, eftersom miljöpåverkan i dessa fall har antagits inte bli betydande.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

## 8.2 Viktiga frågeställningar

Nedan anges exempel på viktiga frågeställningar för projektet:

- Utredning av hur stort markanspråk som krävs för järnvägsanläggningen.
- Utredning av buller till följd av järnvägsplanen samt eventuella bullerskyddsåtgärder.
- Utredning om påverkan och samstämmighet med berörd detaljplan.
- Utredning om påverkan på naturmiljö, kulturmiljö och vatten.

## 9 Källor

- Lantmäteriet. (u.å). *Min karta*. [Webbapplikation]. [Min Karta](#)
- Länsstyrelsen. (u.å). *Vattenkartan*. [Webbapplikation]. [VM Vattenkartan - WebbGIS](#)
- Länsstyrelsen Kronoberg. (u.å). *Kronobergs externa WebbGIS*. [Webbapplikation]. [LstG Externt WebbGIS – WebbGIS](#)
- Länsstyrelsen Skåne. (u.å-a). *LstM Strandskydd och Landskapsbildsskydd*. [Webbapplikation]. [LstM Strandskydd och Landskapsbildsskydd - WebbGIS](#)
- Länsstyrelsen Skåne. (u.å-b). *Kulturmiljöprogram: Södra stambanan*. [Kulturmiljöprogram: Södra stambanan | Länsstyrelsen Skåne](#)
- Länsstyrelsen Skåne. (u.å-c). *LstM Vatten och klimat*. [Webbapplikation]. [LstM Vatten och klimat - WebbGIS](#)
- Länsstyrelsen VISS. (20 juni 2017a). *Drivån: Krusån- Källa*. [Drivån: Krusån- Källa - Vattendrag - VISS - VattenInformationssystem för Sverige](#)
- Länsstyrelsen VISS. (20 juni 2017b). *Älmhultsåsen, Älmhult söder*. [Älmhultsåsen, Älmhult söder - Grundvatten - VISS - VattenInformationssystem för Sverige](#)
- Naturvårdsverket (u.å) *Skyddad natur*. [Skyddad natur - Kartverktyg](#)
- Naturvårdsverket. (30 juni 2025a). *Strandskydd – så fungerar det*. [Strandskydd - så fungerar det](#)
- Naturvårdsverket. (19 november 2025b). *Vägledning Biotopskyddsområden*. [Vägledning om biotopskydd](#)
- Osby kommun. (u.å.) *Om Osby kommun*. [Om Osby kommun - Osby kommun](#)
- Osby kommun. (2024). *Översiktsplan 2040 för Osby kommun*. [Översiktsplan 2040 för Osby kommun](#)
- Riksantikvarieämbetet. (u.å). *Fornsök*. [Webbapplikation]. [Fornsök](#)
- Salomon, L., Henriksson, J. (2025). NVI mellan Slätthult & Killeberg, Älmhults kommun, 486+400 till 491+000. Salmonic AB.
- Skogsstyrelsen (u.å). *Skogens pärlor*. [Skogens pärlor - Kartverktyg](#)

Statistiska Centralbyrån. (24 november 2025). *Statistiska tätorter 2023, befolkning, landareal, befolkningstäthet*. [www.scb.se/MIO810](http://www.scb.se/MIO810)

Trafikverket. (u.å). *NVDB på karta*. [Webbapplikation].  
[NVDB på Karta](#)

Trafikverket. (2020). *PM Markmiljöundersökning, Älmhult-Hässleholm. 161903-01-027-0007 (2020-08-30)*.

Trafikverket. (2021). *Åtgärdsvalsstudie Älmhults bangård*.

Trafikverket. (2023). *Rapport. Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Redovisning av regeringsuppdrag*.  
[Huvudrapport Kapacitet i Skåne](#)

Trafikverket. (2024). *Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg (TDOK 2014:1021)*.

Älmhult kommun. (2025). *Översiktsplan för Älmhults kommun*.  
[Översiktsplan för Älmhults kommun](#)

Älmhult kommun. (16 september 2025a). *Det här är Älmhult*. [Det här är Älmhult | Älmhults kommun](#)

Älmhult kommun. (16 september 2025b). *Orterna i Älmhult*. [Orterna i Älmhult | Älmhults kommun](#)

Trafikverket, 291 54 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17

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

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