



Trafikverket  
[investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

## Yttrande över val av lokalisering för projektet ny järnväg mellan Byarum och Tenhult, i Vaggeryds och Jönköpings kommuner

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2021/61190

### Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen förordar alternativet Hult väst. För de alternativa korridorerna vid Eckersholm så anser Länsstyrelsen att det skulle behövas fördjupade underlag för att kunna ta ställning. Framför allt är det frågor som berör möjligheten att lokalisera järnvägen längs befintlig infrastruktur, påverkan på jordbruksmark, kulturmiljöer och våtmarker samt bedömning av risker där ett fördjupat underlag behövs för att kunna ta ställning.

### Beskrivning av ärendet

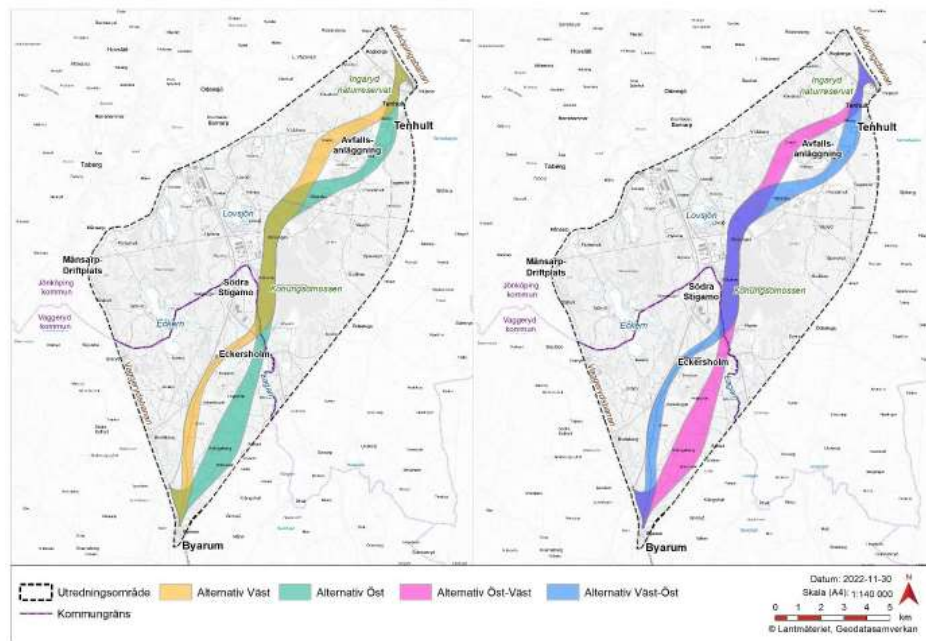
Trafikverket har skickat ut en samrådshandling daterad 2023-05-23 för val av lokaliseringsalternativ för ny järnväg mellan Byarum och Tenhult.

Länsstyrelsen beslutade den 16 juni 2022 att projektet kan antas innebära en betydande miljöpåverkan.

Projektet omfattar nybyggnation av en cirka 24 km lång järnväg mellan Byarum och Tenhult. Järnvägen anpassas för hastighet på 200 km/h, med mötesspår någonstans på mitten och triangelspår i båda ändarna. Möjlighet att ansluta stickspår till närliggande industri-/verksamhetsområden kommer att finnas. Passager för bilvägar kommer att vara planskilda.

Ändamålet med järnvägsplanen är förbättra förutsättningarna för attraktiv, effektiv och hållbar arbets- och studiependling som bidrar till region Jönköpings läns utveckling, förstärkning och förstoring. Syftet är även att skapa långsiktig hållbarhet och utvecklingsmöjligheter för godstrafiken och att stärka kapaciteten i Jönköpingsregionens järnvägsnät.

Underlaget har granskats i beredning med berörda enheter inom Länsstyrelsen.



Figur 1 De fem delsträckorna kan sättas samman till fyra korridorer: Korridor Väst, Öst, Väst-Öst och Öst-Väst.

I figur 1 (ovan, från Trafikverkets samrådshandling, daterad 2023-05-23) visas de olika alternativen. I söder benämns de alternativa korridorerna *Eckersholm väst* respektive *Eckersholm öst*. I norr benämns korridoralternativen *Hult väst* respektive *Hult öst*.

## Motivering

Grund för Länsstyrelsens bedömning utgörs bland annat av de nationella miljömålen samt miljöbalkens grundläggande syfte att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö (1 kap 1 § miljöbalken).

Länsstyrelsen anser generellt att en viktig fråga för att begränsa ingreppet i natur-, kulturmiljö och landskapsbild är att förlägga järnvägen i samma stråk som befintlig infrastruktur. Delsträckan Eckersholm väst går i samma riktning som befintliga vägar såsom E4 och väg 846, därmed finns möjlighet att få infrastrukturen tämligen samlad i området. Även delsträckan Hult väst innebär möjlighet att följa befintlig väg 842. Inom korridoren Hult öst finns väg 844.

En annan betydelsefull fråga för att främja hållbara transporter är möjligheten att ansluta stickspår till närliggande industri- och verksamhetsområden. Länsstyrelsen kan inte bedöma i vilken mån de olika korridoralternativen skiljer sig i detta avseende, men vill ändå lyfta det som en viktig aspekt.

Utifrån Trafikverkets konsekvensanalys för miljöintressen (sammansälld i tabell 41 i samrådshandlingen) konstaterar Länsstyrelsen att al-

ternativen Eckersholm öst samt Hult väst är att föredra om man endast utgår från denna del av underlaget. Dessa alternativ stöds även av analysen av byggbarhet. Trafikverkets analys anger visserligen att påverkan på landskapsbilden är större i Eckersholm öst jämfört med den västra korridoren, men konsekvenserna vad gäller buller, kulturmiljö, förorenad mark och naturresurser bedöms vara mindre i den Eckersholm öst.

Länsstyrelsen anser att det är svårt att ta ställning mellan korridorerna vid Eckersholm, eftersom påverkan på kulturmiljö, landskapsbild, hur mycket jordbruksmark och våtmarker som påverkas direkt och indirekt till stor del beror på var järnvägen placeras inom korridorerna. Riskfrågan påverkas av kommande resultat av fördjupade analyser och vilka åtgärder som kan vidtas.

För att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till val av korridor vid Eckersholm behövs ett fördjupat underlag framför allt gällande jordbruksmark, kulturmiljöer, våtmarker och risker, vilket utvecklas ytterligare nedan. Tänkbara sträckningar eller korridorer inom korridoralternativen kan behöva tas fram.

Vad gäller korridoralternativen vid Hult så anger Trafikverkets konsekvensutredning för miljöpåverkan att det västra alternativet är bättre vad gäller flera aspekter (landskapsbild, buller och vibrationer, naturmiljö, kulturmiljö, naturresurser). Trafikverkets analys visar även på fördelar vad gäller byggbarhet för Hult väst. Känslighetsanalysen visar på en högre känslighet för Hult öst. Dessa slutsatser stämmer i stort sett överens med Länsstyrelsens bedömning. Vad gäller påverkan på de höga natur- och kulturmiljövärdena vid Ingaryd så uppfattar Länsstyrelsen att ett ingrepp kan komma att krävas oavsett vilken korridor som väljs. Länsstyrelsen anser sig därför ha ett tillräckligt underlag för att förorda alternativet Hult väst.

## Risker

Generellt gäller att järnvägen bedöms påverka omgivningen till den grad att ytterligare analys krävs oavsett vilken korridor som väljs.

För Eckersholm väst kommer järnvägen att löpa i närheten av E4:an som redan är en transportled för farligt gods. Den tilltänkta järnvägen kommer också att bli det. Detta medför att två riskkällor placeras i närheten av varandra vilket höjer den totala riskbilden. Åtgärder för att hantera risker behövs även för Eckersholm öst, men inte i lika stor omfattning som för Eckersholm väst.

En fördjupad riskanalys med väl utförda beräkningar kan möjligen ta hand om nämnda risk förutsatt att analysen kommer fram till att genomförbara skyddsåtgärder som medför att den totala riskbilden inte höjs för

Eckersholm väst jämfört med Eckersholm öst. Eckersholm öst är dock ett mer rimligt val ur riskperspektiv med detta kunskapsunderlag.

För Hult har alternativen ungefär samma utmaningar. Möjligen berörs något mer bebyggelse på den östra sträckningen.

### Naturmiljö och naturresurser

Länsstyrelsen bedömer att påverkan är något mindre i alternativen Eckersholm öst och Hult väst. Detta stämmer i stort med Trafikverkets bedömning. För de värdefulla områdena Konungsö mosse och Ingaryds naturreservat ser påverkan ut att vara lika i de olika alternativen.

Länsstyrelsen förutsätter att ett eventuellt intrång i Ingaryds naturreservat kan beskrivas tydligt i kommande miljökonsekvensbeskrivning. Det kommer att behövas ett resonemang kring vad som påverkas och hur förlusten av berörd del av reservatet ska kompenseras.

Påverkan på våtmarkers och sumpskogars hydrologi är en betydelsefull fråga. Eftersom lokaliseringsutredningens underlag är på en övergripande nivå är det svårt att göra en kvalificerad bedömning. Miljökonsekvensbeskrivningen behöver beskriva hydrologisk påverkan som även beaktar indirekta effekter för våtmarker och sumpskogar.

Vad gäller sträckan Konungsö mosse behöver Miljökonsekvensbeskrivningen även omfatta en beskrivning av bullerpåverkan på fågellivet.

Länsstyrelsen anser även att frågan om invasiva arter hade kunnat få större utrymme i lokaliseringsutredningen. Projektet kan medföra en stor risk för spridning när det gäller exempelvis parkslide och jätteloka. Ett underlag behövs för bedömning av projektets påverkan på invasiva arter och hur invasiva arter ska hanteras

### Kulturmiljö

Länsstyrelsens bedömning av påverkan stämmer i stort med Trafikverkets bedömning. Länsstyrelsen vill dock understryka osäkerheten i bedömningarna då flertalet okända fornlämningar samt ej inventerad, värdefull bebyggelse sannolikt förekommer i lokaliseringsalternativen. Detta poängteras också av Trafikverket. Fördjupade utredningar krävs såldes för att bedömning av konsekvenser och jämförelser av olika alternativ.

I underlaget hänvisas till en inledande arkeologisk utredning (Jönköpings läns museum, 2021). I underlaget är det dock svårt att se att utredningen har spelat in i avgränsningar av värdefulla områden och i bedömningen av dessa. I det fortsatta arbetet behöver det framgå i texten huru-

vida den inledande arkeologiska utredningen från år 2021 varit underlag för utpekandet av områden med kulturmiljövärde, eller ej. Länsstyrelsen vill understryka att fornlämningsbilden kan komma att ändras med ökat kunskapsunderlag och att bilden av områden med hög respektive måttlig känslighet därmed kan ändras.

Förutom bedömningar av konsekvenser på kulturmiljöer bör också områden pekats ut där omfattande arkeologiska undersökningar kan bli aktuella. Detta bör utgå från idag kända fornlämningar liksom den inledande arkeologiska utredningen från år 2021 där områden med potential för fornlämningar, pekades ut.

### Jordbruksmarkens värde

Länsstyrelsens vill betona jordbruksmarkens värde som en riksangelägenhet. Av 3 kap. 4 § miljöbalken framgår jordbruket och jordbruksmarkens betydelse som nationellt intresse. En förlust av jordbruksmark bör därför ses både i ett regionalt och nationellt perspektiv. Livsmedelsförsörjning som samhällsfunktion behöver alltid vara säkerställd i hela landet. Det är av största vikt att bevara jordbruksmark för att i framtiden kunna trygga livsmedelsförsörjningen i landet.

De beskrivningar av andelen jordbruksmark i de olika korridoralternativen ger viss vägledning om hur mycket jordbruksmark som kan komma att beröras. Av stor betydelse är även att bibehålla brukarnas tillgänglighet till jordbruksmarken och att undvika att delar av jordbruksarealen blir svåra att bruka. Det är därför svårt att bedöma de olika korridoralternativen.

### Övriga synpunkter på samrådshandlingen

Länsstyrelsen anser att det kan förtydligas att beskrivningarna och bedömningarna i dokumentet sker söder till norr längs den planerade järnvägssträckningen, om det är så att detta görs konsekvent.

I figur 21, (sid 55) verkar bild och bildtext inte hänga ihop. Begreppet *förhistoriskt landskap* är dessutom otydligt då man kan betrakta alla delar av dagens land som påverkat av människan.

### De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschef Emma Willaredt med miljöskyddshandläggare Nils Lagerkvist som föredragande.

Kopia:

Jönköpings kommun, [kommunstyrelse@jonkoping.se](mailto:kommunstyrelse@jonkoping.se)

Vaggeryds kommun, [info@vaggeryd.se](mailto:info@vaggeryd.se)

Internt:

Landsbygdsavdelningen (Sandra Glavas, Örjan Hansson); Samhällsavdelningen (Anders Kraft, Moa Lorentzon, Clara Gyllström, Ylva Wallin, Håkan Wirén); Naturavdelningen (Karin Bovin); Beredskapsenheten (Johannes Jovlunden)