

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Varbergstunneln, Väst kustbanan, Varberg-Hamra

Varbergs kommun, Hallands län

Järnvägsplan, tillståndsansökan enl. kap 11 MB samt Natura 2000,
projektnummer 101107

2015-08-20, revidering 2016-03-30



Trafikverket
Postadress: Kruthusgatan 17, 405 33 Göteborg
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse
Författare: Tyréns AB
Dokumentdatum: 2015-08-20, revidering 2016-03-30
Projektnummer: 101107
Ärendenummer: TRV2016/23264
Dokumentnummer: 101107-04-072-001
Version: 1
Kontaktperson: Andreas Gustafsson

Medverkande

Trafikverkets organisation

Projektledare	Andreas Gustafsson
Biträdande projektledare	Fredrik Karlander
Projektingenjör	Thomas Hansson/Jens Pålsson
Projekteringsledning	Fredrik Karlander
Planläggning	Johanna Gerremo
Markförhandling	Pia Larsson
Mark och bygg	Björn Bjurklint
Järnväg	Stephan Larsson
Tunnel	Kenneth Rosell/Jens Pålsson
Miljö- och tillstånd	Jesper Mårtensson
Miljö	Katinka Klingberg Annertz
System	Stefan Nilsson

Konsultens organisation

Uppdragsansvarig	Britta Hedman
Biträdande uppdragsansvarig	Sven Linde
Ansvarig systemhandling	Marie Janson
Ansvarig järnvägsplan	Peter Andersson
Ansvarig detaljplaner	Pernilla Olofsson
Ansvarig miljö tillstånd	Ingela Svensson
Ansvarig MKB	Johan Meurling
Miljösäkring	Erik Hansson
Trafikering	Peter Andersson
Produktionsplanering	Henrik Möller
Mätningsteknik	Magnus Olsson, Metria
Risk och säkerhet	Karin Magnusson, Faveo Projektledning AB
Ansvarig samrådsredogörelse	Peter Andersson
Rapportredaktör	Ida Marttila och Rebecca Martinsson
Kartor/illustrationer	Kajsa Nordkvist/Martin Jiwestam/Emelie Gustavsson

Bilder och kartor

Fotografier	Tyréns AB om inget annat anges
Kartmaterial	©Lantmäteriet ur GSD-Fastighets-/Terrängkartan/Ortofoto ©Länsstyrelsen, Skogsstyrelsen, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Jordbruksverket

Innehåll tillståndsansökan

Denna samrådsredogörelse ingår i järnvägsplan, tillståndsprövning 11 kap miljöbalken samt Natura 2000 för Varbergstunneln, Väst kustbanan, Varberg-Hamra. För järnvägsplanen har en separat samrådsredogörelse utformats. Dock ligger samma samråd och svar på inkomna synpunkter till grund för båda samrådsredogörelserna, innehållsmässigt är därmed dokumenten identiska.

Tillståndsprövningen för vattenverksamhet och Natura 2000-området Getteröns fågelreservat samordnas i en tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen. Nedan beskrivs kort de handlingar som ingår i en tillståndsansökan.

Textdokument

- **Ansökan.** Ansökan ska följa krav på innehåll enligt 22 kap 1 och 2 §§ MB. I handlingen redovisas bl.a. uppgifter om sökanden, förhållanden och en redogörelse för vad som står i bilagorna, enligt nedan samt yrkande och förslag till villkor.
- **Miljökonsekvensbeskrivning.** Innehåller beskrivningar och bedömningar av miljökonsekvenser av projektet för vattenverksamhet och Natura 2000.
- **Teknisk beskrivning.** Beskriver arbetsmoment och åtgärder som innebär vattenverksamhet, redovisas med erforderliga plan-, profil- och sektionsritningar
- **Förslag till kontrollprogram.** Beskrivning av hur anläggningen ska kontrolleras under bygg- och driftskede.
- **Samrådsredogörelse.** Innehåller inkomna synpunkter från samråd med myndigheter, organisationer och allmänhet som genomförts under arbetet med järnvägsplan och tillståndsprövning, samt Trafikverkets kommentarer. Även en redovisning av tidigare genomförda samråd.

Sakägarförteckning

- **Sakägarförteckning med karta.** Förteckning över fastigheter där verksamheten ska bedrivas samt förteckning på såväl ägare och som innehavare av särskild rätt (främst servitut och nyttjanderätt). Fastighetskarta bifogas där aktuella fastighetsgränser med fastighetsbeteckning redovisas.
- **Kartor**
- **Översiktskarta.** Översiktskartan visar var projektet är beläget.
- **Ritningar, profiler.** Beskrivning av anläggningarna med ritningar i lämplig skala.
- **Fysiska planer.** Redovisning av översikts- och detaljplaner samt eventuella områdesbestämmelser eller särskilda bestämmelser rörande mark- och vattenområden som berörs av verksamheten (2 kap 6 § MB).

Läsanvisning samrådsredogörelse

Samrådsredogörelsen består av fem kapitel, som är strukturerade enligt följande:

- | | |
|-----------|--|
| Kapitel 1 | Beskriver bakgrund, motiv till byggande, projektspecifika mål och tidigare utredningar. |
| Kapitel 2 | Redovisar samråden som genomförts i tidigare skeden. |
| Kapitel 3 | Redovisar samrådskretsen och hur samråden har annonserats i järnvägsplaneskedet. |
| Kapitel 4 | Sammanställning av inkomna synpunkter och Trafikverkets kommentarer om hur dessa har beaktats. |
| Kapitel 5 | Bilaga till detta dokument redovisas i innehållsförteckningen. |

Innehåll

1	Beskrivning av projektet och dess process	8
1.1	Västkustbanans funktion i transportsystemet.....	8
1.2	Projektspecifika mål	9
1.3	Planeringsprocessen.....	9
1.3.1	Ny lagstiftning	9
1.3.2	En sammanhållen process.....	10
1.3.3	Samråd	10
1.4	Tidigare utredningar	10
2	Samråd i tidigare skeden	13
2.1	VKB 86 och banutredningen 1992.....	13
2.2	Förstudie år 2000-2001.....	13
2.3	Järnvägsutredning år 2002-2003.....	13
3	Samråds-krets i järnvägsplaneskedet	17
3.1	Länsstyrelsen	17
3.2	Berörda kommuner	17
3.3	Övriga kommunala bolag.....	17
3.4	Kollektivtrafikmyndighet	17
3.5	Regionförbund.....	17
3.6	Övriga myndigheter.....	17
3.7	Näringsliv och näringslivsorganisationer.....	18
3.8	Ledningsägare.....	18
3.9	Organisationer och föreningar	18
3.10	Fastighetsägare och rättighetsinnehavare	18
3.11	Allmänheten	18
3.12	Utskick och annonsering	18
4	Samråd i järnvägsplaneskedet.....	20
4.1	Samverkansgrupp	20
4.2	Övergripande samordningsmöten	20
4.3	Varbergs nya stationsområde	20
4.3.1	Referensgrupp	20
4.3.2	Stationsgrupp.....	20
4.4	Gestaltningråd	20

4.5 Berörd länsstyrelse.....	20
4.6 Berörda kommuner.....	22
4.6.1 Genomförda samrådsmöten med Varbergs kommun	22
4.6.2 Yttrande Varbergs kommun	22
4.6.3 Yttrande från övriga kommuner	24
4.7 Räddningstjänsten.....	24
4.7.1 Yttrande Räddningstjänsten.....	25
4.8 Övriga myndigheter	25
4.8.1 Genomförda samrådsmöten med övriga myndigheter	25
4.8.2 Yttranden från övriga myndigheter	25
4.9 Näringsliv och näringslivsorganisationer	27
4.9.1 Genomförda samrådsmöten med näringsliv och näringslivs- organisationer	27
4.9.2 Yttranden från näringsliv och näringslivsorganisationer	27
4.10 Ledningsägare	27
4.10.1 Genomförda samrådsmöten med ledningsägare.....	27
4.10.2 Yttranden från ledningsägare	28
4.11 Organisationer och föreningar	28
4.11.1 Genomförda samrådsmöten	28
4.11.2 Inkomna synpunkter	28
4.12 Fastighetsägare och allmänhet.....	31
4.12.1 Genomförda samrådsmöten.....	31
4.12.2 Inkomna synpunkter	32
4.13 Synpunkter kopplade till tillstånd enligt miljöbalken	40
4.14 Synpunkter från samrådet som beaktats i framtagande av järnvägspla- nen.....	42
5 Bilaga Planläggningsbeskrivning	43

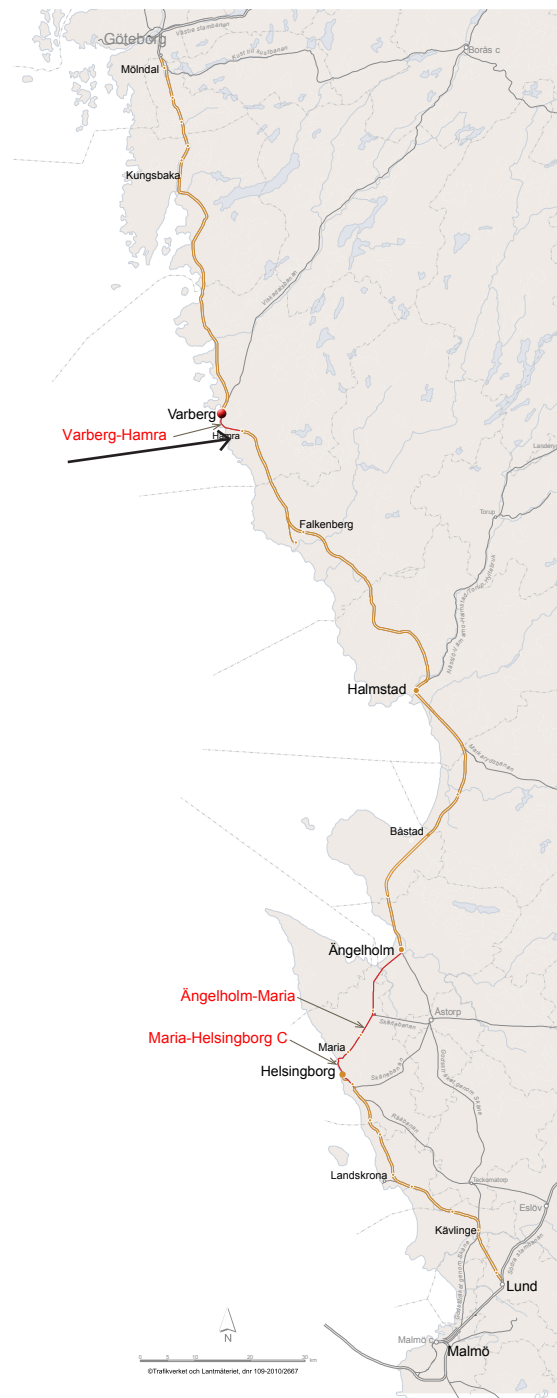
1 Beskrivning av projektet och dess process

1.1 Väst kustbanans funktion i transportsystemet

Väst kustbanan mellan Göteborg och Lund är en av Sveriges viktigaste järnvägar för både persontrafik och godstrafik på regional och nationell nivå. Banan knyter ihop Göteborgsregionen med sydvästra Skåne. Den är även en naturlig förbindelse till Köpenhamn och vidare ut i Europa via Öresundsbron. Den cirka 30 mil långa banan är utpekad som riksintresse för kommunikation. Den ingår i EU:s utpekade transportnätverk Trans European Network (TEN-T) och i det av Trafikverket utpekade strategiska godsnetet. Andra järnvägar som Väst kustbanan ansluter till är bland andra Viskadalsbanan, Västra stambanan, Södra stambanan, Norge/Vänerbanan, Kust till kust-banan och Godsstråket genom Skåne.

Mellan Göteborg och Lund passerar Väst kustbanan ett flertal medelstora städer längs kusten. Städerna har ett inbördes avstånd av 30 till 50 kilometer. Därmed är förutsättningarna för regionförstoring genom ökad arbetspendling och ökade fritidsresor goda. Halland är en region som fortsätter att växa. Goda kommunikationer är en förutsättning för att regionen på bästa sätt ska kunna utnyttja sitt läge mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn, och med närhet till Småland.

Väst kustbanan byggdes ursprungligen under 1880-talet som en enkelspårig järnväg. Sedan 1980-talet har banan successivt byggts ut från enkelspår till dubbelspår med avsikten att skapa ett snabbt, effektivt och miljövänligt transportmedel för både människor och gods. Målet är dubbelspår på hela Väst kustbanan, eftersom det behövs för att möta transportsystemets behov av ökad kapacitet. Ett fullt utbyggt dubbelspår ger möjlighet till ökad turtäthet, attraktiva tåglägen för godstrafiken, kortare restider och ökad tillförlitlighet i hela transportsystemet.



Figur 1.1 Väst kustbanans sträckning mellan Göteborg och Lund. Idag är cirka 88 % av banan utbyggd till dubbelspår. Kvarstående etapper framgår med en enkel röd linje på kartan.

Idag är cirka 88 % av Västkustbanan utbyggd till dubbelspår. Kvarstående etapper är:

- *Varberg-Hamra, planerad byggstart 2019.*
- Ängelholm-Helsingborg, Romares väg, planerad byggstart preliminärt 2019.
- Romares väg-Helsingborg C, Knutpunkten. Finansiering är inte klar.

Tunneln genom Hallandsås hade trafikstart i december 2015.

1.2 Projektspecifika mål

Nedan beskrivs ändamål och projektmål för utbyggnaden av Västkustbanan mellan Varberg och Hamra.

Ändamål

Utifrån motiven till utbyggnad av Västkustbanan som har identifierats i tidigare planerings-skeden samt de transportpolitiska målen har följande ändamål för projektet formulerats:

- Möta transportsystemets behov av ökad kapacitet:
 - ett effektivt järnvägssystem med hög tillgänglighet för både internationella, nationella och regionala transporter och resor.
 - skapa större arbetsmarknadsregioner genom bättre möjligheter till arbetspendling och skapa bättre kvalitet för näringslivets transporter.
 - tillförlitligheten och robustheten på hela Västkustbanan ska öka genom att kapaciteten på banan höjs och den tekniska standarden ökar. Detta ger kortare restider och möjlighet till fler tågstopp på Västkustbanan.
- Ökad trafiksäkerhet:
 - korsningar i plan mellan väg och järnväg försvinner och ersätts av planskilda korsningar.
- Förbättrad miljö:
 - bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem såväl ekonomiskt, miljömässigt och socialt genom att öka tågtrafikens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag och möjliggöra att mer trafik kan flyttas över från väg till järnväg.

- Station i centrum behåller och utvecklar en levande och attraktiv stadskärna:
 - byten mellan olika trafikslag ska förbättras och ett nytt resecentrum ökar tillgängligheten och stärker kollektivtrafiken i regionen.
 - förutsättningarna för alla resenärer att använda kollektivtrafik ska öka genom att anläggningen utformas så att den är tillgänglig och trygg för alla.

Projektmål miljö

Projektet utgår ifrån följande projektmål för miljö:

- Naturvärdena kring Natura 2000 området Getterön ska inte försämrats påtagligt negativt av projektet. Skyddsåtgärder ska genomföras för att minska bullerpåverkan. Under byggskedet ska skyddsåtgärder genomföras för att minska risken för påverkan från lakvatten och påverkan på grundvatten.
- Förekomsten av förorenad mark och risker kring spridning av miljöfarliga ämnen från förorenad mark ska efter projektets genomförande vara mindre än i nuläget.
- Påverkan på grundvattnet i drift- och byggskedet ska minimeras.
- Under byggskedet ska påverkan från mass-transporter minimeras genom att undvika transporter genom Varberg och genom att utnyttja lämpliga tillfälliga upplagsytor. Överskottsmassorna ses som en resurs och kommer att i möjligaste mån utnyttjas i projektet och andra närliggande projekt.

1.3 Planeringsprocessen

Från det att utbyggnaden genom Varberg började utredas 1986 har Lagen om byggande av järnväg ändrats vid två tillfällen; dels när miljöbalken trädde i kraft 1999 och dels den 1 januari 2013. Nedan beskrivs planeringsprocessen efter de senaste ändringarna, och hur projektet har implementerat dessa ändringar.

1.3.1 Ny lagstiftning

Lagändringar om ett nytt sätt att planera infrastruktur trädde i kraft den 1 januari 2013. Bestämmelser om den fysiska planeringen av vägar och järnvägar i väglagen, lagen om byggande av järnväg, miljöbalken och plan-

och bygglagen fick då ändrad lydelse. En av förändringarna är att planeringsprocessen inte längre ska innehålla de tre skedena - förstudie, utredning och plan - utan utgör istället en sammanhållen process.

För utbyggnaden av Västkustbanan genom Varberg har en förstudie och en järnvägsutredning tagits fram i enlighet med den lagstiftning som var gällande fram till och med den 31 december 2012. I enlighet med övergångsbestämmelserna tillämpas den nya lagstiftningen för järnvägsplanen.

1.3.2 En sammanhållen process

Järnvägsplanen har olika status beroende på vilket skede i planeringsprocessen som den befinner sig i. Nedan beskrivs de olika typerna av status kortfattat. Det första skedet, samrådsunderlag, är inte aktuellt i projektet eftersom länsstyrelsen redan har beslutat att det kan innebära betydande miljöpåverkan.

Samrådshandling. Samrådshandling är ett brett skede där planen utformas. Järnvägsplanen behåller status samrådshandling från det att begäran om beslut av betydande miljöpåverkan skickas till länsstyrelsen och fram till att planen ska kungöras och granskas.

Granskningshandling. När planförslaget kungörs och möjliggörs för granskning ändras statusen till granskningshandling. I granskningshandlingen ingår även en miljökonsekvensbeskrivning, som ska vara godkänd av länsstyrelsen.

Fastställelsehandling. Den slutgiltiga statusen fastställelsehandling uppnås när planen skickas för fastställelse.

Om länsstyrelsen och Trafikverket är överens kan Trafikverket fastställa projektet, i annat fall är det regeringen som kan göra detta.

1.3.3 Samråd

Samråd ska hållas genom hela planeringsprocessen från tidigt skede till arbetet med att ta fram en järnvägsplan. En redovisning av genomförda samråd och inkomna synpunkter görs i denna samrådsredogörelse tillhörande järnvägsplanen.

1.4 Tidigare utredningar

Den föreslagna utbyggnaden har föregåtts av ett antal utredningar som beskrivs kortfattat nedan. Dåvarande Banverket har utfört utredningarna om inget annat anges.

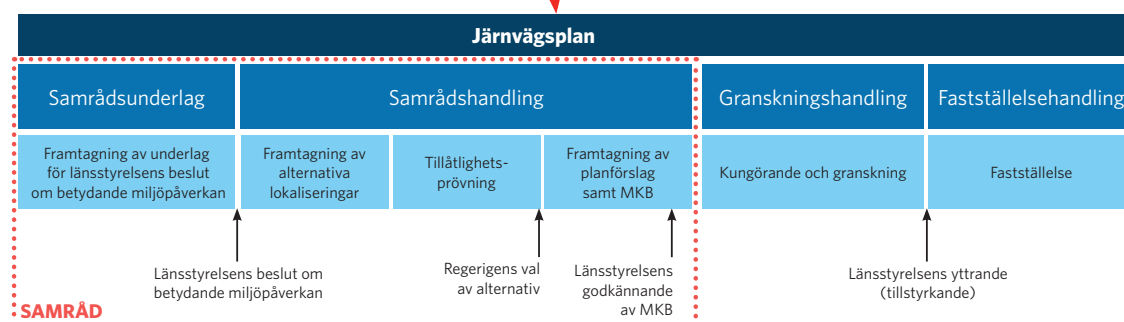
Tidigare process



Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Projektet går över till den nya planläggningsprocessen från och med att arbetet med järnvägsplanen påbörjas (2014).

Ny process



Figur 1.2 Den nya planprocessens förhållande till den gamla processen.

VKB 86

1988 slutfördes en översiktlig utredning för norra delen av Väst kustbanan mellan Göteborg och Veinge i Halland, kallad VKB 86. Utredningens syfte var att redovisa ungefärliga kostnader för dubbelspårsutbyggnaden samt att skissera alternativa lägen för utbyggnaden. Varbergs kommun har i skrivelse daterad den 30 november 1988 tillstyrkt en sträckning genom tätorten under förutsättning att detta kunde ske på ett miljömässigt acceptabelt sätt. På grundval av utredningen och inkomna remissynpunkter förordade dåvarande Banverket en utbyggnad längs nuvarande sträckning.

Banutredning

1992 påbörjade dåvarande Banverket arbetet med en så kallad banutredning. Den studerade utbyggnadsetappen omfattade sträckan mellan Getterövägen i norr och Hamra i söder. De alternativ som studerades var ombyggnad i befintlig sträckning, järnvägstunnel under staden och ny sträckning öster om staden samt ett kombinationsalternativ med ny sträckning öster om staden för passerande trafik och bi-behållet enkelspår genom staden och befintligt stationsläge.

Banutredningen omfattade utöver tekniska beskrivningar även en miljökonsekvensbeskrivning, en samhällsekonomisk jämförelsekalkyl samt en riskanalys. Syftet med banutredningen var att ta fram ett beslutsunderlag för beslut om vilket alternativ som skulle ligga till grund för fortsatt planering och projektering. Varbergs kommun och Länsstyrelsen i Hallands län förordade en tunnelloösning eftersom man ansåg att de positiva miljökonsekvenserna väl uppvägde merkostnaderna för tunneln. SJ och Hallandstrafiken underströk betydelsen av ett centralt stationsläge.

Kompletterande studier efter banutredningen

Efter det att remissvaren avseende banutredningen inkommit genomfördes under åren 1993–1996 ett antal kompletterande studier, utredningar och samrådsdiskussioner. Varbergs kommun genomförde i samverkan med dåvarande Banverket kompletterande studier av alternativa tunnelsträckningar i syfte att hitta en tunnelloösning som var mindre kostsam och därmed mer kostnadseffektiv än den lösning som studerades i banutredningen. Ett antal ytterligare tunnelloalternativ kom också fram under samrådet. Även dessa alternativ

studerades översiktligt av Banverket och kommunen. Under denna period skisserades också fler varianter på den östliga sträckningen. En mer utförlig beskrivning av alternativen finns i järnvägsutredningen.

Påbörjad järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning

Efter ett omfattande samråd mellan dåvarande Banverket, Länsstyrelsen i Hallands län och Varbergs kommun fattade Banverket 1998 beslut om att söka genomföra utbyggnaden av järnvägen genom Varberg i tunnel under staden och påbörjade en järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning för detta. Banverket valde dock att avbryta järnvägsplanarbetet och återstarta utredningsarbetet med en ny förstudie efter miljöbalkens tillkomst 1999.

Förstudie

År 2000 redovisades en förstudie för delen mellan Varberg och Hamra. Den utarbetades för att uppfylla kraven i den ändring av Lagen om byggande av järnväg som var en följd av miljöbalkens införande. Förstudien syftade till att klarlägga förutsättningarna för den fortsatta planeringen. I förstudien beskrevs effekter och konsekvenser av de tre utbyggnadsalternativen befintlig sträckning, tunnel under staden och öster om staden längs med motorvägen (väg E6/E20). Alternativet överensstämmer i stort med tidigare studerade alternativ. I sina remissvar tar Varbergs kommun och Länsstyrelsen i Hallands län tydlig ställning för tunnelloalternativet och anser att övriga alternativ inte behöver studeras vidare. Hallandstrafiken, SJ och Hallands tågpendlarförening tar också tydlig ställning för alternativ med centralt stationsläge. Även Naturskyddsföreningen förordar tunnelloalternativet. Föreningen Östra Spåret förordar en utbyggnad i östlig sträckning.

Järnvägsutredning

Järnvägsutredningen för utbyggnad av Väst kustbanan på sträckan Varberg-Hamra, inklusive miljökonsekvensbeskrivning, är daterad den 28 februari 2002. I järnvägsutredningen beskrivs effekter och konsekvenser av två olika tunnelloalternativ: stadsmiljö tunnel (SMTÖ) och centrumtunnel (CT). Dessa båda alternativ jämförs också mot ett nollalternativ som innebär att ingen ny- eller ombyggnad genomförs och att järnvägen får ligga kvar som idag.

De båda tunnelalternativen är relativt likvärdiga. Tunneldelen går huvudsakligen i relativt tätt och bra berg under centrala Varberg och bergtäckningen är tillfyllest. Norr om Getteröbron byggs en ny godsbangård som utformas lika i de båda alternativen.

I alternativ SMTÖ byggs en cirka 3,1 kilometer lång tunnel under staden. En ny station, nedsänkt cirka 9,5 meter under omgivande marknivå, byggs cirka 200 meter norr om befintlig stationsbyggnad. Efter stationen går järnvägen in i tunnel som efter cirka 3 kilometer kommer ut vid Brearedsområdet varefter spåret ansluter till befintligt dubbelspår.

Alternativ CT har en något östligare sträckning med en ny station cirka 350 meter nordost om befintlig station nedsänkt på samma sätt som alternativ SMTÖ. Sträckningen är något kortare än SMTÖ och tunnellängden cirka 2,9 kilometer. I övrigt är alternativen likvärdiga.

2 Samråd i tidigare skeden

I lagstiftningen som gäller från och med den 1 januari 2013 är samråd en process som ska genomsyra arbetet med att ta fram en järnvägsplan och löpa under hela den tid som arbetet pågår. Varbergstunneln är ett projekt som pågått under många år och lagstiftningen har förändrats under arbetets gång, vilket gör att planeringsprocessen inte ser likadan ut under framtagandet av järnvägsplanen som den gjorde i början av projektet. Omfattande samråd har dock genomförts under hela projektets gång.

Nedan beskrivs kort vilka samråd som hållits under arbetet med de tidigare utredningarna VKB 86 och banutredningen 1992 samt förstudien och järnvägsutredningen som föregår järnvägsplanen. I järnvägsutredningens slutrapport finns i bilaga 5 ett PM över vid utställelse och samråd inkomna yttranden och synpunkter. Bilaga 5 finns inte att ladda ner från Trafikverkets hemsida eftersom den innehåller personuppgifter till privatpersoner, men den är en allmän handling och kan beställas hos Trafikverkets diarium, ärendenummer TRV 2010/24220. På Trafikverkets hemsida finns handlingarna från tillåtighetsprocessens beredningsremiss. Även denna sammanfattas nedan.

2.1 VKB 86 och banutredningen 1992

Länsstyrelsen i Hallands län och Varbergs kommun förordade ett tunnelalternativ i de tidiga utredningarna. Detta medförde ett omfattande kompletterande utredningsarbete framför allt av dåvarande Banverket och Varbergs kommun i syfte att hitta en mer kostnadseffektiv tunnelloösning. Förhandlingar och diskussioner ägde under flera år rum mellan dåvarande Banverket och kommunen i syfte att hitta lämplig finansiering av olika tunnelalternativ.

Under arbetet med framtagande av banutredningen 1992 genomfördes ett antal offentliga informationsmöten där både Banverket, kommunen och länsstyrelsen deltog.

Banverket och kommunen tog också del av andra förslag vid överläggningar med enskilda och olika intressegrupper. Även dessa förslag

utvärderades. I vissa fall genomfördes också enskilda överläggningar med berörda.

Under förprojekteringskedet (banutredningen) genomfördes ett offentligt informations- och samrådsmöte liksom ett omfattande och kontinuerligt samråd med kommunen och länsstyrelsen. Under framtagandet av miljökonsekvensbeskrivning tillhörande banutredningen för tunnelalternativet genomfördes 10 möten med kommunen varav fyra med länsstyrelsen närvarande. Ett externt samrådsmöte genomfördes.

Synpunkter och påpekanden från länsstyrelsen beaktades och inarbetades i tidigare upprättad miljökonsekvensbeskrivning. I huvudsak kunde också alla synpunkter från kommunen inarbetas, förutom krav utöver Banverkets buller- och vibrationspolicy.

2.2 Förstudie år 2000-2001

Under framtagandet av förstudien skedde samråd med Varbergs kommun, länsstyrelsen och berörd allmänhet i enlighet med miljöbalken.

Arbetet följdes och styrdes kontinuerligt av en arbetsgrupp med representanter från dåvarande Banverket, Varbergs kommun, länsstyrelsen, SJ Fastigheter, Hallandstrafiken och dåvarande Vägverket. Den övergripande styrningen av projektet skedde i samråd med en referensgrupp med representanter från samma parter. Det hölls även separata överläggningar med föreningar och privatpersoner som inkom med egna förslag på utbyggnadsalternativ.

2.3 Järnvägsutredning år 2002-2003

Eftersom utbyggnaden enligt länsstyrelsens beslut kan antas medföra betydande miljöpåverkan genomfördes utökad samråd med myndigheter, kommunen samt den allmänhet och organisationer som kan antas bli berörda under järnvägsutredningsskedet. Även arbetet med järnvägsutredningen följdes och styrdes av en arbetsgrupp och en referensgrupp som bestod av samma parter som under arbetet med förstudien.

Med hänsyn till de hydrogeologiska riskerna upprättades en speciell referensgrupp inom hydrogeologi med representanter från Chalmers, där utökat samråd skedde. Inom ramen för järnvägsutredningen och den miljökonsekvensbeskrivning som togs fram då upprättades också en separat riskanalys. Samråd skedde då med Räddningstjänsten i Varbergs kommun. Även miljöskyddskontoret i Varberg deltog i samrådet om MKB. Beträffande samhällseffekterna och deras behandling hölls separata samråd med Internationella Högskolan i Jönköping.

Samråd med allmänheten hölls genom en skärmutställning som var bemannad vid vissa tillfällen. Det fanns även information om projektet på Banverkets hemsida och genom en broschyr som fanns tillgänglig.

Nedan sammanfattas synpunkter framförda vid utställningen av järnvägsutredningen.

Räddningsverket konstaterar att både alternativ CT och SMTÖ kommer att erbjuda en god säkerhet. Järnvägsutredningen med tillhörande MKB är förträffliga när det gäller redovisning av säkerhetsfrågorna och slutsatserna uppfattas som korrekta.

Länsstyrelsen i Hallands län anser att järnvägsutredningen och tillhörande underlag är ett väl genomarbetat och i huvudsak tillräckligt underlag för Länsstyrelsens bedömning och ställningstagande. Länsstyrelsen förordar alternativ SMTÖ med hänvisning till det centrala stationsläget förutsatt att riktvärdet 30 dB(A) avseende stömljud vid närbelägna fastigheter kan uppnås.

Brev från **Varbergs Naturskyddsförening** till Naturvårdsverket med kopia till Banverket. Naturskyddsföreningen anser att det blir ett stort problem kring Banverkets planer på att tippa förorenade schaktmassor på Lassabackatippen vilket leder till att förorenat lakvatten pressas ut till omgivande vattendrag.

SPI Sveriges Pensionärers Intresseparti anser att järnvägsutredningen är enkelspårig och har slarvigt analyserade säkerhetsrisker.

Brf. Varbergshus nr 1 anser att de utredningar som gjorts angående stömljud, vibrationer och elektromagnetiska fält inte är tillräckliga och föreningen förespråkar alternativ

CT. Även **Varbergs Bostad AB** framhåller vikten av att tunneln byggs så att inga fastigheter skadas och att inga hyresgäster störs av ljud, vibrationer etc.

Ägarna till **Tattarkullen 6** anser att järnvägsutredningen inte uppfyller kravet på redovisning av alternativ och att ett alternativ öster om staden utreds. Vidare önskas att ett djupare läge på tunneln för att minska stömljud och ingrepp i stadsbilden.

Föreningen Östra spåret anser att det är en brist att järnvägsutredningen endast upptar tunnelalternativ. De menar att tunneln är undermålig ur säkerhetssynpunkt eftersom den förutsätter självräddning vid olycka. Personer med rörelsehinder kan då inte tas sig ut menar föreningen. Vidare menar man att en tunnelloösning inte uppfyller kraven i Lagen om byggande av järnväg att "ändamålet med järnvägen ska vinnas med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad".

Flera **boende** vill inte ha en dyr tunnelloösning när det finns billigare lösningar längs med motorvägen som dessutom har bättre säkerhet. Man pekar på riskerna med att bygga tunnel. Någon relaterar till alla problem vid byggandet av Hallandsåstunneln. Flera yttranden tar upp en trafiklösning där persontåg norrifrån kör in till Varberg och slutar i en säckstation.

Flera yttranden tar upp behovet av tak på perronger och behovet av bra cykelvägar till stationen.

Flera boende vid Kattgattsvägen är kritiska mot mellanpåslaget placering och medföljande problem med transporter av schaktmassor.

Flera privatpersoner är emot tunnelloösning på grund av befarade olyckor i tunnlar och menar att det har hänt många olyckor i tunnlar i Europa. Några privatpersoner förespråkar alternativ CT framför SMTÖ.

Boende ovanpå tunneldelen är oroliga för grundvattensänkningar och förespråkar en sträckning längs med motorvägen.

Beredningsremisser under tillåtlighetsprövningen år 2003-2013

Dåvarande Banverket ansökte om regeringens tillåtlighet för det alternativ som valdes efter järnvägsutredningen, SMTÖ, enligt 17 kap. miljöbalken i maj 2006. Dessförinnan genomfördes en beredningsremiss som ett led i Banverkets beredning av ärendet. Remissen skickades till ett antal olika myndigheter och andra instanser. Varbergs kommun, Länsstyrelsen i Hallands län och Region Halland tog del av yttrandena från övriga remissinstanser innan de lämnade sina yttranden. Syftet med remissen var att ge regeringen en allsidig be-lysning av ärendet.

Under remisstiden inbjöds samtliga remissinstanser till ett informationsmöte. Naturvårdsverket och Varbergs kommun deltog i mötet. Naturvårdsverket efterfrågade förtydliganden avseende miljö kvalitetsnormer och avseende eventuell påverkan på Natura 2000-området Getterön. Med anledning av detta upprättades två PM: "PM Miljö kvalitetsnormer" och "PM – Natura 2000", daterade 2004-02-16. Båda PM:en skickades till Naturvårdsverket, länsstyrelsen, Region Halland, Varbergs kommun och Svenska Naturskyddsföreningen. "PM Miljö kvalitetsnormer" skickades dessutom till Hallands läns landsting, Arbetsmiljöverket, Boverket och Socialstyrelsen.

Frågor som aktualiserades under beredningsremissen är Natura 2000-området Getterön, tunnelsäkerhet, buller, grundvatten och masshantering.

Många av remissinstanserna tillstyrkte uttryckligen det valda alternativet, SMTÖ. Flera gjorde också bedömningen att miljöbalkens bestämmelser och intentioner uppfylls. Ingen remissinstans motsatte sig det valda alternativet. Naturvårdsverket och Räddningsverket (nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) föreslog att tillåtlighetsbeslutet förenas med villkor.

Efter remissen utarbetades en annan utformning av godsbangården som innebar att korridoren ändrades. Ett antal frågor uppmärksammades också, vilket resulterade i att ytterligare ett PM togs fram: "Påverkan från spår- och bangårdsområde på riksintresse för naturvården och Natura 2000-område". PM:et sändes till länsstyrelsen för yttrande.

Regeringen begärde att Banverket genomförde en kompletterande remiss med anledning av

ändringen av korridorrens omfattning och med anledning av synpunkter som inkommit till regeringen från en privatperson kring risken för översvämning i den planerade tunneln. Denna kompletterande remiss skickades till Naturvårdsverket, länsstyrelsen och Varbergs kommun i juni 2007 och resulterade i en komplettering till begäran om tillåtlighet i oktober 2010. I kompletteringen fanns även en uppdatering av järnvägsutredningen, eftersom den avslutades 2003 och det hunnit gå ett antal år sedan dess.

Gällande den utvidgade korridoren tillstyrkte Varbergs kommun och länsstyrelsen att regeringen ger tillåtlighet i den utvidgade korridoren. Naturvårdsverket hade inget att erinra, men hänvisade till länsstyrelsen.

Gällande risker med översvämning i tunneln hänvisar en privatperson till forskningsresultat som kommit fram efter att järnvägsutredningen avslutades och som visar på att havsvattennivån kommer att höjas en till två meter. Privatpersonen anser att järnvägen mest lämpligt förläggas i det östra alternativ som dåvarande Banverket har avfärdat. Banverket lät havsnivåfrågan utredas vidare i en rapport 2009, och med stöd av den bedömer Trafikverket att effekten av den förväntade havsnivåhöjningen kan klaras med relativt begränsade skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Tunnelalternativet bedömdes därmed inte behöva överges på grund av havsnivåfrågan.

I uppdateringen av järnvägsutredningen fann Trafikverket att det förekommer en del avvikelser mot de sifferuppgifter som troligen skulle framkomma om utredningen gjordes om 2010. Avvikelsena bedömdes dock inte vara av sådan storlek eller betydelse att de föranleder en långtgående översyn av utredningen.

Eftersom berörda myndigheter, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, länsstyrelsen samt Varbergs kommun, inte beretts tillfälle att yttra sig över den framtagna översvänningsrapporten eller över uppdaterat material kring miljö kvalitetsnormer för vatten, översiktsplaner och nya riktlinjer för tunnelsäkerhet genomfördes ytterligare en kompletterande remiss i december 2012. Remissen följdes av en andra komplettering till begäran om tillåtlighet, som inkom till regeringen i februari 2013.

Kompletteringen till begäran innefattade även Trafikverkets kommentarer på synpunkter som inkommit till regeringen, samt på yttranden som inkommit under den kompletterande remisstiden från en privatperson. Varken de inkomna synpunkterna eller det kompletterande underlaget bedömdes ge anledning till något ändrat ställningstagande avseende tillåtligheten.

3 Samrådsrets i järnvägsplaneskedet

Lagen om byggande av järnväg 2 kap 2 §

Den som avser att bygga en järnväg ska under arbetet med att upprätta en järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken, ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Samrådet ska avse järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Om järnvägen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska;

1. samråd också ske med de övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda, och

2. samrådet även avse innehåll i och utformning av sådan miljökonsekvensbeskrivning som ska finnas tillsammans med järnvägsplanen.

Då projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan har samrådsretsen utökats med berörda statliga myndigheter, den allmänhet som kan antas bli berörd och organisationer som kan antas bli berörda.

Nedan förtecknas vilka som projektet har haft samråd med.

3.1 Länsstyrelsen

- Länsstyrelsen i Hallands län

3.2 Berörda kommuner

- Varbergs kommun
- Kungsbacka kommun
- Marks kommun
- Falkenbergs kommun

3.3 Övriga kommunala bolag

- Vatten & Miljö i Väst AB (VIVAB)

3.4 Kollektivtrafikmyndighet

- Hallandstrafiken

3.5 Regionförbund

- Region Halland

3.6 Övriga myndigheter

- Försvarsmakten
- Räddningstjänsten Väst
- Arbetsmiljöverket
- Barnombudsmannen
- Bergstaten
- Boverket
- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Folkhälsomyndigheten
- Fortifikationsverket
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Kemikalieinspektionen
- MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Naturvårdsverket
- Polismyndigheten, Region Väst
- Post- och telestyrelsen
- Riksantikvarieämbetet
- SGI Statens Geotekniska Institut
- SGU Sveriges Geologiska Undersökning
- Sjöfartsverket
- Skogsstyrelsen
- SMHI
- Socialstyrelsen
- Statens fastighetsverk
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Tillväxtverket
- Transportstyrelsen

3.7 Näringsliv och näringslivs-organisationer

- Svenskt näringsliv
- Branschföreningen Tågoperatörerna
- SJ
- Green Cargo
- Lantbrukarnas riksförbund
- Sveriges Åkeriföretag
- Varbergs Bostad AB
- Jernhusen

3.8 Ledningsägare

- Svenska Kraftnät

3.9 Organisationer och föreningar

- Varbergs flygklubb
- Varbergs ornitologiska förening
- Föreningen Östra spåret
- Kommunala Handikapprådets referensgrupp (KHRR)
- Naturskyddsföreningen, Hallands länsförbund
- Naturskyddsföreningen Varberg, c/o Studieförbundet
- NTF Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande
- Svenska Cykelförbundet
- Svenska Jägarförbundet
- Varbergs Brukshundsklubb
- Varbergs MTB.
- Prästakullens koloniförening och Föreningen Påskbergskolonin.
- Marknad Varberg
- FK Friskus Varberg
- Företagarna i Varberg.

3.10 Fastighetsägare och rättighetsinnehavare

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare som berörs direkt av markintring eller indirekt genom till exempel påverkan av buller eller grundvattensänkning, tillfälligt under byggskedet eller permanent under driftskedet tillhör samrådsgruppen.

3.11 Allmänheten

Allmänheten har genom annonsering bjudits in att delta i samrådet dels i samband med möten i oktober 2014 och dels till möten i april 2015.

Trafikverkets informationslokal i Varberg har varit öppen vid sammanlagt sex tillfällen under 2015. Allmänheten har vid dessa tillfällen beretts möjlighet att ställa frågor till projektledningen.

3.12 Utskick och annonsering

Kungörelse har gjorts i Hallands Nyheter och Varbergs Posten den 1 april 2015. Hallands Nyheter är en svensk dagstidning som kommer ut sex dagar i veckan och har en upplaga på 29 600 exemplar. Varbergs Posten är en lokal så kallad gratistidning, som varje onsdag distribueras till 28 787 hushåll och företag i Varbergs kommun och Frillesås.

I slutet av mars har Trafikverket med brev skickat ”Inbjudan till samråd och informationsutställning om Varbergstunneln, Väst-kustbanan, Varberg-Hamra” samt kort information om projektet till berörd länsstyrelse, berörda kommuner, kommunala bolag, kollektivtrafikmyndighet, regionförbund, myndigheter, näringsliv och näringslivsorganisationer, ledningsägare, organisationer och föreningar, fastighetsägare, rättighetsinnehavare, fastighetsförteckning. I brevet informeras bland annat om tid och plats för utställning, var och när synpunkter ska skickas, att det finns möjlighet att boka in enskilda samtal och att mer information finns på projektets hemsida.

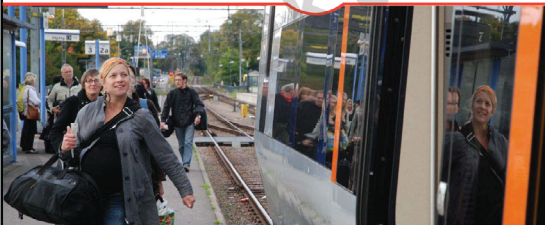
En särskild inbjudan har skickats till de fastighetsägare som har andel i Vare ga:1.

Annonsering för öppet hus i informationslokalen har gjorts i Hallands nyheter och Varbergs-posten.

Information om projektet har även funnits på Trafikverkets webbsidor.



TRAFIKVERKET



Inbjudan till samråd och informationsutställning om Varbergstunneln, Väst kustbanan, Varberg-Hamra

Trafikverket arbetar nu med att ta fram en järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för utbyggnaden av järnvägen genom Varberg. Vi tar också fram tillståndsansökan för vattenverksamhet enligt Miljöbalken 11 kap. och miljöfarlig verksamhet 9 kap. samt för Natura 2000. Som en del i arbetet bjuder vi in till en informationsutställning. Välkommen!

Tid: Utställningen är öppen och bemannad under följande dagar:

- lördagen den 11 april kl. 10-13
- tisdagen den 14 april kl. 18-20
- onsdagen den 15 april kl. 11-13 och kl. 18-20

Plats: Folkets Hus, Magasinsgatan 17, Varberg.

Innehåll: På informationsutställningen kan du ta del av kartor, bilder och få information om projektet. Materialet finns även tillgängligt i projektets informationslokal, Gamlebyskolan, Östra Långgatan 14, Varberg. Informationslokalen hålls öppen och är bemannad tisdagen den 21 april kl. 11-13 och onsdagen den 22 april kl. 15-18.

Delar av materialet finns även på projektets hemsida www.trafikverket.se/varbergstunneln

Synpunkter: Vi vill ha dina synpunkter skriftligt till Trafikverket, Ärendemottagningen Region Väst, Box 810, 781 28 Borlänge eller via e-post till goteborg@trafikverket.se senast den 30 april 2015. Märk synpunkterna med TRV 2014/78074.

Mer information: Fredrik Karlander, biträdande projektledare, fredrik.karlander@trafikverket.se

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

www.trafikverket.se

4 Samråd i järnvägsplaneskedet

Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela arbetet med att planera för vägar och järnvägar. Under arbetet med järnvägsplanen har Trafikverket samrått med såväl enskilda fastighetsägare som med olika parter. Under nedanstående avsnitt sammanfattas vilka frågor som behandlats vid dessa tillfällen.

Synpunkter och yttranden som inkommit samt minnesanteckningar och protokoll från möten finns diariefört på ärendenummer TRV 2014/78074.

Minnesanteckningar från Samverkansgruppen finns diariefört på ärendenummer TRV 2014/14266. Projektet har också tagit emot och svarat på frågor och synpunkter från allmänheten via kontaktformuläret som finns på projektets hemsida. Dessa frågor och svar loggas och diarieförs årsvis. För år 2014 finns dessa på TRV 2014/44965 och för år 2015 på TRV 2015/17434.

4.1 Samverkansgrupp

Medverkande i mötesgruppen har varit Trafikverket, Varbergs kommun, Jernhusen och Region Halland. Syftet med mötesserien har varit att säkerställa att projektet genomförs i linje med parternas gemensamma avtal och att utbyta information och hantera frågor som berör projektet. Samverkansgruppen är inte beslutsfattande som grupp utan respektive deltagare fattar beslut utifrån sina mandat i respektive organisation. Mötesserien inleddes februari månad 2014.

4.2 Övergripande samordningsmöten

Medverkande i mötesgruppen har varit Trafikverket, Varbergs kommun och Jernhusen. Syftet har varit att samordna de olika processerna och stämma av parternas respektive tidplaner. Mötesserien inleddes december månad 2013.

4.3 Varbergs nya stationsområde

4.3.1 Referensgrupp

Medverkande i mötesgruppen har varit Varbergs kommun, Jernhusen, Region Halland,

Hallandstrafiken och Trafikverket. Syftet har varit att respektive part informerar om sina pågående arbeten och att skapa samordning mellan parterna med avseende på Varbergs nya stationsområde. Mötesserien inleddes april månad 2014.

4.3.2 Stationsgrupp

Medverkande i mötesgruppen har varit Varbergs kommun, Jernhusen, Hallandstrafiken och Trafikverket. Syftet har varit att samordna parternas förutsättningar, krav och önskemål gällande arbetet med Varbergs nya stationsområden. I gruppen har det påbörjats arbete med gränsdragningslista avseende ägande och förvaltning av stationsanläggningarna. Gruppen leddes inledningsvis av Jernhusen men senare har Varbergs kommun varit sammankallande. Mötesserien inleddes april månad 2014.

4.4 Gestaltningråd

Medverkande i mötesgruppen har varit Trafikverket, Varbergs kommun, Jernhusen och Region Halland. Syftet har varit att få parterna att verka för en sömlös anläggning som fungerar väl i staden. Mötesserien inleddes september månad 2014.

4.5 Berörd länsstyrelse

Samråd har skett löpande med länsstyrelsen i Hallands län angående miljökonsekvensbeskrivningen och de olika miljötillstånd som krävs för projektets genomförande. Sammantaget har möten genomförts vid elva tillfällen under 2014 och 2015. Vid samtliga tillfällen har även representanter från Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen på Varbergs kommun närvarat. Nedan redovisas vilka huvudsakliga ämnesområden som samråden med länsstyrelsen har omfattat.

Länsstyrelsen har kontinuerligt informerats hur projektet framskrider och hur tidplanen ser ut. Utformning av järnvägsanläggningen har redovisats och diskussioner kring gestaltning har förts. Länsstyrelsen har poängterat vikten av samordning mellan Trafikverket och Varbergs kommun i flertalet frågor.

Dialog har förts kring upplägg och avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplanen och uppdateringar har gjorts efter behov. Frågeställningar och synpunkter tas istället upp under arbetets gång. Därför har länsstyrelsen haft möjlighet att komma med synpunkter på ett koncept på miljökonsekvensbeskrivningen för att kunna fånga upp viktiga frågeställningar och synpunkter i ett tidigt skede. Miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning har bestämts till följande:

- Stads- och landskapsbild
- Kulturmiljö
- Naturmiljö (inkl. vattenmiljö)
- Friluftsliv och rekreation
- Buller, stomljud, vibrationer
- Elektromagnetiska fält
- Luftkvalitet
- Förorenad mark (naturresurs)
- Yt- och grundvatten (naturresurs)
- Berg och jord (naturresurs)
- Jordbruk och näringsverksamhet (naturresurs)
- Risk och säkerhet

Följande aspekter tas upp, dock ej i eget kapitel:

- Barriäreffekter
- Klimat
- LCC Life Cycle Cost
- Masshantering och byggtransporter

Följande aspekter har avgränsats bort, och behandlas inte i MKB:

- Markradon
- Miljömedicinsk bedömning
- Skogsbruk

En viktig del i mötesserien med länsstyrelsen har varit diskussioner kring tillståndsfrågor gällande Natura 2000, vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet. Trafikverket tillsammans med länsstyrelsen har kommit fram till att prövning av Natura 2000 med särskild miljökonsekvensbeskrivning avseende påverkan på Natura 2000-området Getteröns fågelreservat kommer att behövas. Tillståndsansökan

för vattenverksamhet krävs bland annat till följd av bortledning av grundvatten. Dessutom är delar av området detaljplanelagt och hantering av dagvatten inom detaljplan faller då inom miljöfarlig verksamhet. Tidigt samråd i miljötillståndsärendena har genomförts som separat möte med länsstyrelsen. I länsstyrelsens yttrande gällande tillstånd skriver de bland annat att prövningarna för Natura 2000, vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet inte bör separeras. Länsstyrelsen har påpekat att det är viktigt att samråda som om det vore betydande miljöpåverkan för att undvika tidpåslag senare.

Hur Trafikverket ska hantera övriga naturvårdsrelaterade tillstånd, dispenser och samråd har också avhandlats med länsstyrelsen. Länsstyrelsen anser bland annat att det inte behövs separat samråd för strandskyddsfrågor utan att det är fullt tillräckligt att de särskilda skälen framgår i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Gällande dispens från generellt biotopskydd utanför det område som omfattas av järnvägsplanen anser länsstyrelsen att det kan vara bra om det söks separat från tillstånd för Natura 2000, vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet. Då kan länsstyrelsen pröva ärendet vilket kan medföra snabbare hantering. Länsstyrelsen har också påpekat att kompensationsåtgärder, exempelvis avseende den hotade arten kalvnos, måste utredas.

Fördjupningar av vissa miljöaspekter har gjorts under samrådsmötena. Dessa har handlat bland annat om förorenad mark, kulturmiljö, elektromagnetiska fält, buller och principförslag på skyddsåtgärder samt framtida havsvattennivåer. Avseende miljöaspekten risk och säkerhet har en specifik mötesserie om personsäkerhet i tunnlar hållits, se vidare kapitel 4.7.

Dialog kring byggtiden med etappindelning, trafiklösningar i stationsområdet, tänkbara transportvägar för massor samt material-, etablerings- och upplagsytor har också förts.

Länsstyrelsen har informerats om tidplan och upplägg för samrådsmötena med allmänheten. Både länsstyrelsen och Varbergs kommun har framhållit att det måste vara tydligt vad det är Trafikverket samråder kring. Är det miljötillstånd, järnvägsplan eller detaljplan. Det måste också informeras mycket tydligt om vem som kan överklaga vad.

4.6 Berörda kommuner

4.6.1 Genomförda samrådsmöten med Varbergs kommun

Möten med Varbergs kommun har hållits kontinuerligt under projekts gång 2013-2015. Kommunen har också deltagit i samrådsmötena med bland annat länsstyrelsen och Räddningstjänsten, se kapitel 4.1 - 4.5 och 4.7. Några av nedanstående ämnen har diskuterats löpande. Flertalet av mötena med kommunen har haft syftet att samordna arbetet mellan järnvägsplanen, som Trafikverket ansvarar för, och detaljplanerna, som kommunen ansvarar för.

Getteröbron

Olika alternativ har studerats och diskuterats. Kommunen förordar en ny bro söder om den gamla. Kommunen anser att infarten till reningsverket kan slopas men att alternativ väg måste undersökas. Lassabackavägen anses vara en olämplig infart när bron är i drift och det är lämpligt att samla infarterna till den västra infarten till Naturum. Kommunen förordar en modern broutformning med pelare och inte bankar. Bron ska klara 200 ton tunga fordon.

Infart reningsverket

Två separata möten mellan Varbergs kommun, Vivab och Trafikverket har hållits under 2016 för att diskutera utformning av ny infart till reningsverket. Vid dessa möten har olika sträckningar under bygg- och permanentskedet diskuterats. Vid ett av mötena deltog även representant från Varbergs Energi.

Masshantering

Förslag på masshantering har presenteras. Kommunen har tagit fram tänkbara byggtransportvägar och möjliga platser för tillfälliga upplag. Varbergs kommun har erbjudit sig att överta en del av det massöverskott som kommer att uppstå vid utbyggnaden av järnvägen. Under vissa förutsättningar kan kommunen också överta massor med lättare föroreningsgrad.

Trafik under byggtiden

Förslag på fungerade helhetslösning för gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafik under byggskedet har redogjorts för Varbergs kommun. Förslaget mottogs positivt av Varbergs kommun. Biltrafiken bör ledas om från Västra Vallgatan till Östra Hamnvägen. Kommunen anser att

det är viktigt att gång- och cykelstråken inte sprids ut. Kommunen anser att parkeringsreserv på den västra sidan om järnvägsområdet behöver tas fram.

Kvarteret Renen med omnejd, trikloretylen

Kontinuerlig dialog kring trikloretylenföreningen vid kvarteret Renen 13 med omnejd har hållits under projektets gång. Hur föreningen ska hanteras i projektet har bland annat diskuterats. Sanering av kvarteret Renen hanteras av Varbergs kommun.

Varbergs Nya Stationsområde, stationsgruppen

Förutom kommunen och Trafikverket har Jernhusen och Hallandstrafiken deltagit på mötena. Representanter från gruppen har gjort studiebesök till Malmö och Köpenhamn. I diskussionerna är det två trågalternativ som har förordats. Det alternativ som lyfts fram som det bästa alternativet ur ett resenärs-perspektiv innefattar en sidoplattform och en mittplattform, kortare plattformar och bredare tråg. Det andra alternativet innebär två sidoplattformar, längre plattformar och smalare tråg. Att förlägga hissen i anslutning till rulltrapporna inom stationsbyggnaden och en vanlig trappa utomhus anser kommunen är att föredra. Kommunen anser att det är viktigt att främja för cykeltrafik till stationsområdet. Kommunen vill att stationskvarteret ska utgöra "stadssporten" till den nya stadsdelen.

4.6.2 Yttrande Varbergs kommun

Norra planområdet

Kommunen anser att det är viktigt att en samordning mellan Trafikverket och VIVAB sker vad gäller utförande och masshantering inom Lassebackaområdet så att en optimal landskapsgestaltning kan åstadkommas enligt järnvägsutredningens intentioner. Hänsyn bör även tas vid utförande av bullerskydd och att avvägningar görs mellan behov av bullerskydd och önskvärda siktlinjer mot strandängarna och havet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket bedömer att massor kommer att kunna tillhandahållas och VIVAB ansvarar för hur massorna ska modularas. En masshanteringsplan kommer att tas fram i ett senare skede. Trafikverket och kommunen har för avsikt att i ett avtal reglera vilka massor som kommunen tar emot och

vilka ytor som kan komma att bli aktuella. Bullerskyddsutformning har gjorts utifrån en sammanvägning av bland annat aspekterna bullerstörning, intrång i landskapsbilden, tillgänglig mark inom tillåtlighetskorridoren och kostnader.

Getterövägen

Utformning av ny bro för Getterövägen bör ske i samarbete mellan Trafikverket, kommunen, Varberg Energi och VIVAB. Kommunen utreder alternativa lösningar för passage till angränsande verksamhetsområde. Detta kan komma att påverka brons utförande. Kommunen anser att samordning bör ske snarast med respektive ledningsdragande verk för att säkerställa en fungerande helhetslösning med bro och ledningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att samordna arbetet med ny Getteröbro med berörda parter.

Stationsområdet

Kommunen tycker att det nya läget för plattformar i norr och utformningen av spår och plattformar förbättrar den fysiska och visuella kontakten mellan stationen och staden. Det påpekas att Räddningstjänsten behöver kunna komma ner i trågets norra del och att utformning av detta bör ske i samråd med Räddningstjänsten.

Trafikverkets svar:

Ytterligare en angreppspunkt för Räddningstjänsten kommer att anordnas på trågets västra sida.

Betong- och bergtunnel

Kommunen anser att service- och räddningstunnelpåslaget i norr är en förbättring jämfört med mellanpåslaget vid Mariedal men ser att den föreslagna permanenta rampen kan komma att bli svår att inordna i stadsmiljön. Därför bör alternativa lägen utredas i samråd med kommunen.

Kommunen informerar att Räddningstjänsten har ställt sig starkt ifrågasättande till avståndet mellan tvärtunnlar.

Det är väsentligt att järnvägstunneln utformas så att boende inte blir störda av tågtrafiken i driftsskedet.

Trafikverkets svar:

Arbetet med den slutliga utformningen av servicetunnelpåslaget fortsätter i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Någon alternativ lokalisering av service-tunnelpåslaget i norr är inte aktuell.

Arbetet med riskvärderingen av tunnelsäkerheten har slutförts under hösten år 2015. Resultatet från denna säkerhetsvärdering visar att avstånden mellan tvärtunnlarna i bergtunneldelen ska vara cirka 300 meter. Därmed uppfylls Trafikverkets höga ambitionsnivå för personsäkerheten.

Utformningen av järnvägsanläggning i tunnel utgår från att innehålla gällande krav för störningar från tågtrafik.

Tunnelmynning och Österleden

Hänsyn bör tas till kommunens planerade utbyggnad av Breared. Alternativa bullerskydd för detta område bör utredas. På grund av detta bör även en sänkning av järnvägen eftersträvas. Kommunen anser att gång- och cykelvägar utmed Österleden och under järnvägen ska utföras med omsorg.

Räddningstjänsten ser det som en brist att det inte finns en smidig förbindelse mellan servicetunnelmynningen och spårtunnelmynningen i söder. Räddningstjänsten har behov av ledningsrum både i norr och söder.

Trafikverkets svar:

Vid utformning av skyddsåtgärder längs järnvägen är Trafikverkets generella ståndpunkt att endast vidta åtgärder för befintlig bebyggelse. En sänkning av järnvägen i Brearedsområdet medför kraftiga merkostnader på grund av att det täta tråget måste förlängas på en lång sträcka. Val av profilläge och bullerskyddsutformning har gjorts utifrån en sammanvägning av bland annat aspekterna bullerstörning, landskapsbild, markintrång och kostnader.

Efter samrådsskedet har service- och räddningstunnelpåslaget i söder flyttats och är nu samlokaliserat med tåg-tunnelpåslaget. Ledningsrum för Räddningstjänsten kan i norr samlokaliseras med det nya stationshuset. I söder har ytor gjorts tillgängliga för Räddningstjänsten i anslutning till tunnelpåslaget.

Söder om Österleden

Det är önskvärt att den planskilda korsningen i Vareborg bör utformas i form av en port under järnvägen med hänsyn till landskapsbilden.

Trafikverkets svar:

Placering och utformning av den planskilda korsningen görs utifrån en sammanvägning av bland annat byggbarhet, landskapsbild, markintrång och kostnader. Vidare samråd har genomförts med berörda efter samrådsskedet. Trafikverket har i samråd med berörda beslutat att den nya planskilda korsningen ska utformas som en vägport under järnvägen.

Gestaltning

Kommunen anser överlag att den gestaltungsutredning som utförts utgör en bra grund för fortsatt arbete. Även bullerskydd i norr och söder, översvämningsskydd och servicetunnelmynningar behöver hanteras i järnvägsplanens gestaltungsprogram.

Trafikverkets svar:

Gestaltungsprogrammet kommer att omfatta hela järnvägsanläggningen.

Byggskedet

Kommunen påpekar att det är viktigt att projektets aktörer är samordnade i processen och att detaljprojektering och viss byggnation måste påbörjas innan detaljplan och järnvägsplan är färdiga.

Det är angeläget för kommunen att samtliga trafikantgrupper får acceptabel tillgänglighet till den tillfälliga stationen och att handel och andra verksamheter kan fortgå utan betydande störningar under byggtiden. De anser även att störningar för boende i anslutning till tunnlar bör minimeras.

Kommunen informerar att Räddningstjänsten påtalar att framkomlighet och åtkomst till samtliga berörda fastigheter måste utredas samt att planer arbetas fram vad gäller framkomlighet, brandvatten och utrymning av tunnlar under byggtiden.

Kommunen anser att förslag som behandlar tillvaratagande av överskottsmassor är bra. De anser att fördjupade studier av massdeponeringar bör göras i samråd med kommunen.

Trafikverkets svar:

Utformningen av tillfälliga anläggningar i anslutning till järnvägsutbyggnaden kommer att ske i samråd med berörda aktörer. Myndighetskrav angående tillåtna störningar under byggtid kommer att gälla för järnvägsutbyggnaden. Tillgänglighet för Räddningstjänsten till både bebyggelse och byggarbetsplats är viktiga förutsättningar vid planeringen av byggnationen.

Naturvårdshänsyn

För områden med höga naturvärden som berörs bör åtgärder för att minska negativ påverkan vidtas.

Trafikverkets svar:

Förslag på åtgärder för att minimera påverkan på områden med höga naturvärden har inarbetats i miljökonsekvensbeskrivningen.

Övrigt

Planritningar som behandlar byggtiden behöver bearbetas och stämmas av med kommunen angående bland annat etableringsområden, byggvägar, upplagsområden och ledningar för att säkra ett genomförande.

Trafikverkets svar:

Arbete med produktionsplanering pågår. På plankartor redovisas de områden som kommer att krävas både i bygg- och driftskede. Trafikverket för kontinuerlig dialog med kommunen.

4.6.3 Yttrande från övriga kommuner

Ingen av de övriga kommunerna i samråds-kretsen har inkommit med något yttrande.

4.7 Räddningstjänsten

Samråd har skett löpande med Räddningstjänsten. Även länsstyrelsen, Varbergs kommun och Trafikverket har närvarat på dessa möten. Totalt har sex möten hållits angående säkerheten kring järnvägsanläggningen. Processen innefattade studiebesök i Tröingbergstunneln och ett scenariespel för att belysa förutsättningar för insats- och säkerhetskoncept.

Insatsvägar

Ytterligare möte med Räddningstjänsten har hållits där bland annat möjliga insatsvägar för Räddningstjänsten till järnvägsanläggningen har redovisats.

Stationsutformning

Förslag på stationsutformningen har presenterats och diskuterats. Räddningstjänsten har funderingar på om det finns möjlighet att komma ner i tråget vid räddningsinsatser, placering av brandposter vid tråg samt översyn av stängsling.

Tunnelutformning

Räddningstjänsten uttrycker behov av genomgående körbar servicetunnel som medger insats från två håll. Räddningstjänsten anser att deras typfordon ska vara styrande för servicetunnelns utformning. Räddningstjänsten kvarstår med sin synpunkt att 500 meter mellan tvärtunnlar är för långt för att möjliggöra insats och för att säkerställa räddningstjänstens säkerhet.

Brand

Räddningstjänsten förordar brandposter i mark som inte behöver eluppvärmning och därför är säkrare. Räddningstjänsten är nöjda med lösningen för pumpstation där koppling sker från kommunalt vatten via räddningstjänstens brandpump till brandvattenledning till tunnelns brandposter. Räddningstjänsten önskar uttag även inne i tunneln, tillgång till vatten i tråget utanför stationen och en helhetsbild av hantering av farligt godsolycka. Räddningstjänsten har uttryckt behov av brandvattenkapacitet på 1800 l/min som kan tas ut vid anslutningspunkt inne i tunneln.

Obehörigt spårbehandling

För att minska risken för obehöriga att ta sig in i tunnel diskuterades vanligt förekommande tekniska lösningar som larm, kameraövervakning och detektorer. Då området i Breared idag utnyttjas av barn och ungdomar kan det finnas behov av stängsel, särskilt vid tunnelmynningen.

4.7.1 Yttrande Räddningstjänsten

Räddningstjänstens synpunkter ingår i Varbergs kommuns yttrande. Synpunkterna beskrivs och bemöts under 4.6.2.

4.8 Övriga myndigheter

4.8.1 Genomförda samrådsmöten med övriga myndigheter

Hallandstrafiken och Region Halland

Hallandstrafiken har deltagit på mötena kring Varbergs nya stationsområde.

Region Halland har deltagit på vissa möten kring Varbergs nya stationsområde och i gestaltningsrådet.

Separat möte mellan Region Halland, Hallandstrafiken och Trafikverket har hållits där Trafikverket redogjort för hur tågtrafiken, inklusive pendeltågslinje, har inarbetats. Region Halland och Hallandstrafiken är nöjda med utformningen som uppfyller deras behov.

4.8.2 Yttranden från övriga myndigheter

Post- och telestyrelsen

Post- och telestyrelsen anser att it-infrastrukturen bör behandlas i samhällsplaneringsprocessen då den är viktig för att trygga välfärden. De anser sig inte ha tillgång till detaljinformation angående nätutformning inom området utan hänvisar istället till de operatörer och ledningsägare som berörs att besvara remissen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket upplåter plats för ledningsägare att förlägga ledningar inom Trafikverkets fastighet. Trafikverket upplåter också utrymme i den egna it-infrastrukturen för andra ledningsägare. Vid byggande av Varbergstunneln kommer telekommunikationsutrustning att monteras i tunneldelarna. Dessa frågor hanteras dock inte i järnvägsplanen.

SGI Statens Geotekniska Institut

SGI anser att geotekniska och hydrologiska aspekter bör presenteras tydligare i senare skede så att det är möjligt att bedöma rimligheten i Trafikverkets slutsatser. SGI efterfrågar ett tydliggörande av Lassabackadeponins utbredning och typ av avfall. Det påpekas också att det måste finnas beredskap för rening av länshållningsvatten från förorenad jord och grundvatten. Grundvattentrycksänkningen vid Kvarteret Renen är inte beskrivet vilket oroar SGI och de vill poängtera att det är viktigt att eventuell grundvattenavledning inte leder till förändrad föroreningsspridning.

Trafikverkets svar:

Den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen redovisar ett utförligare material kring geotekniska och hydrologiska aspekter än det som fanns tillgängligt i samrådsmaterialet. Hantering av länshåll-

ningsvatten redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Utredningsarbetet angående föroreningar från kvarteret Renen pågår fortfarande. Sanering av kvarteret Renen hanteras av Varbergs kommun.

SGU Sveriges Geologiska Undersökning

SGU är positiva till att projektet ger grundvattenfrågan stort fokus. De anser dock att redovisning över hur grundvattenrelaterad kunskap ska byggas upp är bristfällig men ser ingen anledning att ifrågasätta att relevanta utredningar kommer att genomföras för att få relevant kunskap som krävs för projektets genomförande.

Trafikverkets svar:

Den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen redovisar ett utförligare material kring grundvattenfrågor än det som fanns tillgängligt i samrådsmaterialet.

SMHI

SMHI ställer sig positiv till utbyggnad av järnväg då utsläpp av koldioxid och bilavgaser minskar. De anser dock att en emissionsinventering bör utföras för att se hur stor miljövinst den nya järnvägen kommer att innebära. Vidare anser de att hänsyn bör tas till det framtida klimatet som kan innebära större risk för översvämningar. Det bör utredas vilka konsekvenser höga havsnivåer och översvämningar av dagvattensystem får för tågtunneln. Dessutom bör tunneln konstrueras så att vatten inte tränger in i den. SMHI anser även att det ska säkerställas att gällande bullernormer inte bryts under byggnation.

Trafikverkets svar:

Utbyggnaden av Väst kustbanan till dubbelspår genom Varberg ingår som en del i det övergripande projektet att bygga ut hela Väst kustbanan till dubbelspår. Att utföra en emissionsinventering för enbart dubbelspåret genom Varberg är inte relevant då nyttorna sprids ut över hela sydvästra Sverige. En eventuell emissionsinventering för hela Väst kustbanan bör i så fall utföras inom ramen för det nationella arbetet med transportplanerna.

I den planerade järnvägsanläggningen ingår åtgärder som skydd mot framtida havsnivåhöjning och ett förändrat klimat med större nederbörd.

Riktvärden för bullerstörning under bygg-tid kommer att gälla för utbyggnaden av Väst kustbanan.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Myndigheten anser att det är viktigt att beakta att den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring järnvägen och att Arbetsmiljöverkets broschyr ADI 477 tillämpas.

Trafikverkets svar:

Den elektromagnetiska strålmiljön och Arbetsmiljöverkets krav beaktas i arbetet med utbyggnaden av Väst kustbanan genom Varberg.

Har inget att erinra

Följande myndigheter och organisationer har inget att erinra i ärendet:

- Bergstaten
- Folkhälsomyndigheten
- Försvarsmakten
- Svenska kraftnät
- Sjöfartsverket
- Transportstyrelsen

Avstår yttrande

Följande myndigheter och organisationer avstår från att yttra sig i ärendet:

- Havs- och vattenmyndigheten
- Kemikalieinspektionen
- Naturvårdsverket
- Riksantikvarieämbetet

Har ej inkommit med yttrande

Från följande myndigheter och organisationer har några yttranden ej inkommit:

- Arbetsmiljöverket
- Barnombudsmannen
- Boverket
- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Fortifikationsverket
- Jordbruksverket
- MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

- Polismyndigheten, Region Väst
- Räddningstjänsten Väst
- Skogsstyrelsen
- Socialstyrelsen
- Statens fastighetsverk
- Tillväxtverket

4.9 Näringsliv och näringslivsorganisationer

4.9.1 Genomförda samrådsmöten med näringsliv och näringslivsorganisationer

Jernhusen

Jernhusen har deltagit på mötena kring Varbergs nya stationsområde och i gestaltningsrådet.

4.9.2 Yttranden från näringsliv och näringslivsorganisationer

Jernhusen

Jernhusen skriver i sitt yttrande att deras uppfattning är att genomförande- och finansieringsavtalet avseende projektet är tillfyllest och inte behöver ersättas eller kompletteras med nytt avtal innan detaljplanens antagande.

De påpekar dock att genomförandet av Varbergstunneln kommer att innebära att befintliga stationen kommer kraftigt att påverkas och det krävs en ny provisorisk station. Jernhusen och Jernhusens kunder kommer att lida ekonomisk skada till följd av projektets genomförande. Jernhusen ser framemot att konstruktivt tillsammans med övriga parter se över utbyggnadsåren och för att säkra en välfungerande stationslösning under denna period liksom en fungerande realisering av Varbergs nya station.

Trafikverkets svar:

I takt med att mer detaljerat underlag kommer fram kan också konkreta utformningsförslag arbetas fram, både för bygg- och driftskede, i samråd med berörda.

4.10 Ledningsägare

4.10.1 Genomförda samrådsmöten med ledningsägare

Ett flertal möten har skett med ledningsägare som VIVAB, Varberg Energi, Fortum, Skanova,

Jernhusen, IP-Only, Telenor och TDC under år 2014-2015.

Avledning av dagvatten

Förslag på avvattning har presenterats och diskuterats. Åtgärder vid befintlig korsning mellan järnväg och Monarkdiket, för att förhindra översvämning, kommer behöva ersättas med annan lösning. Stationsområdet utpekades som ett känt problemområde där översvämningar ofta uppstår. VIVAB planerar att begränsa det vatten som idag avleds till denna punkt.

Brandvatten och släckvatten i tunnel och tråg

Förslag på brandvattensystem har presenterats och diskuterats. VIVAB ska köra simuleringar för vad brandvattenuttag på 1800 liter per minut kommer att innebära för det kommunala vattnet. De ska även göra provspolningar intill framtida brandvattenanslutningar och mäta tryck och flöde samtidigt.

Befintliga ledningar

Genomgång av ritningar har gjorts och dessa stämmer överlag väl överens med ledningsgarnas uppgifter. Det påpekas att flera befintliga ledningar som kommer i konflikt med tunnel och tråg är mycket gamla.

Jernhusen informerar att stationsbyggnadens dränering kräver åtgärd och önskar därför få uppgift om framtida förbindelsepunkts placering.

Omläggning av ledningar

Den mest komplicerade delen är området runt Västra Vallgatan och befintligt stationshus där bergtunnel övergår till betongtunnel.

VIVAB informerar om att omläggningen av VA invid Österleden önskas samordnas med ytterligare omläggningar på en längre sträcka.

I norr finns flera stora ledningar vid Getteröbron. Nytt läge för Getteröbron innebär ett flertal omläggningar för bland annat VA och fjärrvärme.

Fortums högspänningskabel i luft är framförallt viktig att hantera i byggskedet. Detta kan lösas i ett tidigt skede oberoende av andra åtgärder. Arbetet utförs av Fortums egen entreprenör. Högspänningskablarna i söder

behöver höjas. En viktig punkt för Fortum är nätstationen i Otto Torells gata som bör undvikas.

Befintlig gasledning till nuvarande stationsbyggnad på Jernhusens fastighet är ej i drift och kan slopas. Ytterligare gasledningar i området kan komma att slopas.

VIVAB ansvarar för projekteringen av bygghandlingar på sina omläggningar och tar ledningssamordningsansvaret gentemot andra ledningsägare.

Översvämningar

Enligt VIVAB finns två problemområden avseende på översvämningar med behov av åtgärd:

- Lägsta punkten öster om järnvägen vid Magasingatan/Västra Vallgatan
- Monarkbäcken och området runt reningsverket.

Åtgärder för dessa områden innefattar pumpstation, dagvattendammar och nya dagvattenledningar.

Stationsutformning

Information om stationsområdets kommande utformning sker löpande till ledningsägare.

Bullervallar

VIVAB ställer sig tveksamma till att bullerskyddsvallar förläggs över ledningar på grund av ökad last på dessa ledningar.

4.10.2 Yttranden från ledningsägare

Har inget att erinra

- Svenska kraftnät

4.11 Organisationer och föreningar

4.11.1 Genomförda samrådsmöten

Ett flertal organisationer och föreningar har beretts möjlighet till samråd. Återkommande möten har hållits med Varbergs ornitologiska förening och Naturskyddsföreningen 2014 och 2015. Även representanter från Naturum och länsstyrelsen har deltagit i möten. Dessutom har samrådsmöten med föreningar i Brearedsområdet, Marknad Varberg och Företagarna i Varberg hållits i oktober 2014 och maj 2015 och med Kommunala handikapprådets referensgrupp i februari och juni 2015. Samrådsmöte med föreningen Östra spåret hölls i oktober 2014.

4.11.2 Inkomna synpunkter

Nedan sammanfattas de inkomna synpunkterna från organisationer och föreningar. Under frågorna och synpunkterna finns Trafikverkets kommentarer om hur dessa har beaktats och i förekommande fall motiv till detta redovisas.

Synpunkter kopplade till både järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning och tillstånd enligt miljöbalken redovisas i kapitel 4.13.

Trafikering på järnvägen

Flera frågor har ställts kring antalet tåg, hastighet på tågen förbi stationen och vad som händer när det byggs en höghastighetsbana.

En frågeställare menade att det är viktigt att tänka långsiktigt, vi har en stad och en järnväg som ska fungera långt in i nästa århundrade. Varberg kommer att växa. Var ska de tillkommande spåren som kommer behövas då ligga när man gör tunneln så liten? Det behövs större kapacitet.

Trafikverkets svar:

Järnvägsanläggningen i Varberg dimensioneras för att tillåta högst 160 km/h för tåg som passerar förbi plattform. Utbyggnaden av Västkustbanan genom Varberg till dubbelspår ingår som en del i det övergripande projektet att hela Västkustbanan ska bli dubbelspårig. Den aktuella sträckan genom Varberg byggs för samma prognostiserad trafikökning som övriga delar av Västkustbanan. Med denna utbyggnad kommer kapaciteten på Västkustbanan att kraftigt förbättras och därmed möjliggöra för framtida trafikökningar.

Västkustbanan är inte avsedd för höghastighetståg. En eventuell framtida höghastighetsjärnväg antas därför att komma gå på en egen bana med en helt annan lokalisering.

Utformning av den nya järnvägsanläggningen och bullerskydd

Föreningen Östra spåret menar att det planerade stationsläget inte är centralt i förhållande till var människor bor. Vidare har det påpekats att det är ett omodernt projekt eftersom man får vänta utomhus. Kommer godståg att gå förbi plattform och kan godståg mötas i tunneln?

Trafikverkets svar:

Dubbelspårsutbyggnadens och den nya stationens lokalisering har utretts i tidigare utredningsskede. Regeringen har beslutat om tillåtlighet för det centrala stationsläge som nu redovisas i järnvägsplanen.

Den södra plattformsdelen ligger under tak, och på övriga plattformsdelar kommer det att anordnas väderskydd. Tack vare den utformning som nu föreslås kommer endast norrgående godståg att passera förbi plattform med resenärer. Södergående tåg kan nyttja ett passagespår som inte går längs plattform.

Järnvägsanläggningen utformas utan restriktioner för tågtrafiken vilket innebär att tågmöten kan komma att ske i tunneln mellan såväl person- och godståg som mellan två godståg. Detta är det vanliga på de flesta järnvägar i Sverige.

En synpunkt har gällt att trågväggar och bullerplank kommer att ge mycket stora klotterplank. Det är önskvärt att man kan skapa växtväggar och låta planken hysa biologisk mångfald istället. Gällande bullerskyddsplanens utformning har det påpekats att det är mycket fåglar som flyger in i genomsiktliga plank. Detta är något som Trafikverket behöver ha i åtanke.

Slutligen har det undrats om det anläggs tunnlar för grodor längs sträckan.

Trafikverkets svar:

Östra trågväggen blir delvis terrasserad vilket ger en förutsättning för att skapa en grön yta och även bättre koppling mellan plattform och centrala Varberg.

Utformningen av bullerskyddsskärmarna från godsbangården och norrut, och som ligger i anslutning till Getteröns naturområde, kommer i möjligaste mån att anpassas till bland annat fågellivet. Längre söderut, utmed delar av trådkanten, kan det bli aktuellt med genomsiktliga bullerskydd.

Åtgärder avseende groddjur planeras genomföras i projektet. Bland annat utformas kabeltrummor och kabelbrunnar med möjlighet för grod- och kräldjursevakueringar.

Byggskedet

Representanter från Marknad Varberg och Företagarna i Varberg har undrat hur mycket de kommer att märka av tunnelbygget. Var kommer den tillfälliga stationen vara?

Företagarna påpekar att besöksnäringen är en av deras främsta näringar. Det är viktigt att Varberg inte upplevs som ett provisorium under byggtiden då detta kan skapa felaktiga bilder av staden. Det är viktigt att förmedla en positiv bild till allmänheten för att de inte ska åka till Kungsbacka istället för Varberg när de exempelvis ska handla. Det ska inte upplevas som krångligare att parkera i Varberg. Förmodligen vore det en god idé att göra arbetet till en happening och berätta vad som sker i projektet.

Trafikverkets svar:

Byggandet av Varbergstunneln planeras pågå mellan år 2019 och 2024. För centrala Varberg är det framförallt byggandet av betongtunneldelen, från Engelbrektsgatan och norrut, som kommer att påverka mest. Under i princip hela byggtiden kommer Västra Vallgatan på denna sträcka att vara avstängd för bil- och busstrafik. Tillfarter till fastigheter längs Västra Vallgatan kommer att vara möjlig.

Bergtunneln kommer att byggas troligen från både norr och söder. Detta arbete kommer att utföras med borrhning och sprängning. För boende och verksamheter, i direkt anslutning till tunneln, kommer arbetet att märkas av under 1 - 2 månader i form av vibrationer, stomljud, borrhjud och sprängstötar. Det finns riktvärden för hur störande dessa arbeten får vara och dessa måste entreprenören följa.

Trafikverket kommer att verka för att skapa en så positiv upplevelse av utbyggnaden av dubbelspåret genom Varberg som möjligt, under såväl byggskedet som för den färdiga anläggningen. Detta kan ske genom ett bra samarbete med alla inblandande parter och genom att ge tydlig information till allmänheten.

En tillfällig station för persontrafik kommer att anordnas mot Östra Hamnvägen, på västra delen av dagens godsbangård. Gångstråket från centrum kommer att förlängas till det tillfälliga stationsområdet.

Utredning pågår angående lokalisering av taxi, busstrafik och annan resandeservice under byggtiden. Norr om den tillfälliga stationen reserveras en yta där 180 nya parkeringsplatser kan anordnas vid behov.

Trafikverket har en utställningslokal vid Gamlebyskolan för att informera om projektet där allmänheten är välkomna.

Vägar

Getteröbron är en viktig fråga för Företagarna. Hur kommer den utformas, är det Trafikverkets som styr? Vem ansvarar för trafikplaneringen i övrigt?

Trafikverkets svar:

Getteröbron kommer att ha motsvarande funktion i framtiden som idag. Utformning av bron pågår och det är Trafikverket som ansvarar för ombyggnaden av bron. Kommunen kommer på motsvarande sätt som idag att ha driftsansvaret för bron och övriga sträckor på Getterövägen som påverkas av projektet. Kommunen har huvudansvaret för trafikplaneringen.

Påverkan i Brearedsområdet

Synpunkter och frågor kring påverkan i Brearedsområdet har inkommit, exempelvis på vilket sätt berörs naturvärdena? Området används av exempelvis brukshundklubben, orienteringsklubb, cykelklubbar och av den närbelägna skolan. Det är viktigt att möjligheterna att nyttja området finns kvar. Det har också uttryckts att det är viktigt att tunnelmynningen anpassas till landskapet. Vidare finns värdefulla hagmarker ovanför tunnelmynningen. Det har också framförts önskemål om att servicetunneln mynnar på samma ställe som järnvägstunneln så att påverkan på hagmarkerna undviks. Företrädare för orienteringsklubben har påpekat att det finns en gång- och cykelväg som är viktig och används av många. Dessutom finns det många stigar i området. Enligt önskemål från orienteringsklubben och cykelklubbarna bör en eventuell ny gångväg i öst-västlig riktning inte dras mitt i skogsområdet, utan så nära tunnelmynningen som möjligt.

Trafikverkets svar:

Lokaliseringen av de båda tunnelmynningarna påverkas av ett antal faktorer som till exempel intrång i rekreativområdet, intrång i landskapsbilden och anläggningskostnader. Riskvärderingen av tunnelsä-

kerheten har genomförts och tillsammans med resultatet av denna samt önskemål från såväl boende som räddningstjänsten har Trafikverket beslutat att servicetunnelmynningen ska samlokaliseras med järnvägstunnelmynningen.

En ny gångförbindelse planeras norr om tunnelmynningen. Gångvägen kopplas till den befintliga gång- och cykelvägen väster och öster om järnvägen. Detta arbete hanteras inte i järnvägsplanen.

I och med att mynningen för service- och räddningstunneln samlokaliseras med huvudtunnelmynningen finns inte längre något behov av att nyttja vägen till brukshundklubben och mountainbikeklubben under byggskedet.

Övriga naturfrågor

Några frågor som ställts under samrådsmötena har gällt Lassabackabäcken. Hur ska Trafikverket hantera den? Hur kan man bidra till att undvika fiskdöd i vattendraget?

Vidare har frågor om hur faunarelserna ser ut i förhållande till järnvägen och om det går att kompensera för de naturvärden som försvinner när befintlig bangård tas bort framkommit. Någon undrar också vem som betalar för kompensationsåtgärder och andra skyddsåtgärder?

Trafikverkets svar:

Korsningspunkten mellan Lassabackabäcken och järnvägen byggs om för att förbättra kapaciteten i bäcken. Trafikverket kommer att gräva ut deponimaterial från Lassabackadeponin, därmed minskar påverkan av deponins lakvatten i vattendraget. Järnvägens dagvatten leds till utjämningsmagasin och sedan till recipienter enligt krav i kommande tillstånd.

Större djur rör sig i skogsbyn parallellt med järnvägen. För mindre djur är rörelser oklara.

Utredningsarbete pågår med att hitta lösningar för att om möjligt kunna åter skapa de naturvärden som finns på dagens bangård.

Det är Trafikverket som bekostar kompensations- och skyddsåtgärder.

Tillgänglighet vid stationen

Kommunala handikapprådets referensgrupp har poängterat att det är viktigt med tydlighet vad gäller biljettautomaternas placering och muntlig information vid plattformbyten. Vem äger biljettautomaterna? Vem styr över dynamisk information? De har påpekat även att trågväggarnas utformning och färgsättning har betydelse för vissa grupper av funktionshindrade.

Trafikverkets svar:

Biljettautomaterna ägs av respektive trafikoperatör. Trafikverket har huvudansvaret för tillgängligheten till och på plattformarna och ansvarar också för att det finns utrymme för resenärsservice i form av till exempel biljettautomater. Trafikverket ansvarar för den dynamiska informationen. Fastighetsägaren ansvarar för den fasta skyltningen. Vid gestaltningen av stationsmiljön tas även hänsyn till funktionshindrade.

Befintlig järnväg

Är det något planerat för den gamla järnvägen? Kommer kommunen samråda om markanvändningen längs gamla järnvägen?

Trafikverkets svar:

Trafikverket avser överlåta marken till kommunen efter att järnvägsanläggningen är borttagen. Kommunen beslutar om kommande markanvändning för den gamla järnvägssträckningen.

Övriga frågor och synpunkter

En fråga har handlat om det blir kemisk ogräsbekämpning på den nya bangården. En annan fråga har gällt när hamnflytten blir av.

Utöver det har Naturskyddsföreningen funderat på vem som ansvarar för de nya spåren ut till hamnen.

Någon har också undrat om hur de inlämnade synpunkterna tas om hand.

Trafikverkets svar:

Vilka restriktioner som kommer att gälla för den nya godsbangården kommer att bli en fråga som Trafikverket får hantera i samråd med tillsynsmyndigheten.

Hamnflytten är kommunens separata projekt. För mer information kring hamnflytten, tidplanen med mera kontakta kommunen.

Varbergs kommun äger spåren ut till både industrihamnen och Farehamnen. Några nya spår planeras inte byggas ut till någon av hamnarna inom ramen för detta projekt. Befintliga spåranslutningar anpassas till den nya spåranslutningen.

Synpunkterna från samråden utgör underlag för Trafikverkets fortsatta arbete. Synpunkterna sammanställs i denna samrådsredogörelse. Trafikverket måste kunna motivera vilka lösningar som väljs. Det är många aspekter som måste vägas mot varandra.

4.12 Fastighetsägare och allmänhet

4.12.1 Genomförda samrådsmöten

Ett flertal samrådsmöten med fastighetsägare och allmänheten har hållits mellan 2014 och 2016. Samrådsmöten med fastighetsägare vid södra tunnelmynningen har hållits 2014-10-21 och 2015-11-20. Vid det senast mötet redovisades den nya service- och räddningstunnelmynningens placering. I oktober 2014 hölls även ett samrådsmöte med fastighetsägare kring Västra Vallgatan. Ett uppföljande möte hölls 2015-11-19 där bland annat frågor kring tillgänglighet under byggskedet diskuterades. Samrådsmöte med ägare till kontors-, handels- och industrifastigheter mellan Birger Svenssons väg och järnvägen hölls 2016-01-12. Även vid detta möte diskuterades främst frågor kring tillgänglighet under byggskedet. Möte om kompletterande planerade markundersökningar för kvarteren Prosten, Brunnsparken, Läkaren, Gästgivaren och Magistern hölls 2016-03-02. Utöver dessa möten har samråd med enskilda fastighetsägare hållits och har då främst berört frågor kring byggskedet.

Informationsmöten med allmänheten hölls vid tre olika tidpunkter 25 oktober 2014. Mötena annonserades i dagspress och på Trafikverkets hemsida. Samtliga Varbergsbor fick dessutom ett informationsblad som berättade om projektet och informationsmötet. Vid tre olika tidpunkter under lördagen hölls presentationer av projektet, som följdes av frågestund och mingel med Trafikverkets representanter. Totalt besöktes mötena av cirka 450 personer.

Dessutom har samråd genom utställning av informationsmaterial hållits vid fem olika tidpunkter i april 2015. Totalt besöktes mötena

av cirka 520 personer. Samrådsmötena har omfattat både järnvägsplanen och miljötillstånd (Natura 2000, vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet). Vid samråden i april 2015 ställdes även kommunens detaljplaner för Varbergstunneln ut. Vidare redovisades resultat från barnsamtal vid samråden i april 2015. Barnsamtalen syftar till att fånga deras rörelsemönster till och från skolan och på deras fritid, de olika målpunkterna samt otrygga platser. Avsikten är också att få deras syn på stationsområdet idag och hur den planeras att se ut i framtiden.

Trafikverket har också erbjudit enskilda samtal till de som i första hand är direkt berörda och som fått en kallelse per brev rörande samråd om projektet. Alla som efterfrågat samtal har kunnat erbjudas det.

4.12.2 Inkomna synpunkter

Vid de olika samrådsmötena har möjlighet att inkomma med synpunkter funnits. Dessutom har allmänheten haft möjlighet att inlämna synpunkter under april 2015 bland annat genom synpunktsvykort

Frågor och synpunkter som framkommit i samband med de olika mötena eller som inkommit till Trafikverket senast 30 april 2015 är sammanställda ämnesvis nedan. Under frågorna och synpunkterna finns Trafikverkets kommentarer om hur dessa har beaktats och i förekommande fall motiv till detta redovisas efter. För utförligare beskrivningar av exempelvis tekniska lösningar se järnvägsplanens planbeskrivning respektive miljökonsekvensbeskrivning.

Synpunkter kopplade till både järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning och tillstånd enligt miljöbalken redovisas i kapitel 4.13.

Trafikering på järnvägen

Frågor har ställts kring hur det kan vara så många fler tåg som går norrut från Varberg i trafikeringssprognosen för år 2030 samt varför behovet av järnvägstrafik skulle öka så mycket bara för att kapaciteten ökar. Hur länge håller dubbelspårslösningen kapacitetsmässigt? En fråga har handlat om hur trafikeringssiffror ska förstås. Är det per timme, dygn eller månad? En person har påpekat också att det är mycket viktigt med möjlighet för en framtida förlängd Göteborg-Kungsbackapendel att kunna vända vid stationen.

Trafikverkets svar:

Utbyggnaden av Väst kustbanan genom Varberg medför förbättrade pendlingsmöjligheter och möjliggör för nya pendlarströmmar. I prognoserna som redovisats för den framtida tågtrafiken ingår även Viskadalsbanan, det är en del av förklaringen till att det går fler tåg norrut. Det finns också möjlighet för regionaltåg norrifrån att vända i Varberg. Dubbelspårslösningen har kapacitet för ökad trafik långt efter 2030.

Trafikeringsciffrorna gäller vardagsmedeldygn.

Utformning av den nya järnvägsanläggningen

Frågor har ställts kring järnvägens profil söder om tunneln. Varför kan järnvägen inte gå i tråg hela vägen ner till Hamra? Hade inte det varit bättre ur bullersynpunkt? Boende i Breared har också påpekat att järnvägen kommer att dela området. Dessutom framfördes synpunkter om att det vore bättre att låta järnvägen gå under Österleden.

Trafikverkets svar:

Det är många komplexa frågor som avgör järnvägens höjdläge söder om tunneln. En viktig aspekt handlar om att grundvattnet är högt i området och att undersökningar visar att grundvattnet är artesiskt, vilket bland annat innebär att djupa schakter är svåra att utföra utan trycksänkande åtgärder för grundvattnet. En nedsänkt järnväg skulle medföra permanenta grundvattensänkningar eller att det behöver byggas ett tätt tråg på hela sträckan. Båda alternativen innebär att grundvatten alternativt dagvatten måste pumpas upp till recipient. Ur bullersynpunkt skulle det emellertid vara bättre med en lägre profil. Ja det stämmer, järnvägen kommer att bli en ny barriär i söder.

En vägbro för Österleden över järnvägen skulle medföra ett intrång i landskapsbilden och kan också medföra problem med bullerstörningar från vägtrafiken.

Det har undrats varför den nya godsbangården läggs vid Natura 2000-området i norr istället för vid Farehamnen. Vidare har en synpunkt handlat om att industrispåret till fastigheten Valen 6 behöver finnas kvar även i framtiden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket är infrastrukturförvaltare för dagens godsbangård och ska ersätta dess funktioner i statens anläggningar. Varbergs kommun är infrastrukturförvaltare för godstågsspår där terminalhantering (lastning-lossning) sker. Kommunen ansvarar för om- och utbyggnad av egen järnvägsanläggning i hamnområdena.

Det är inte möjligt att hänvisa godstransportörer på Trafikverkets spår anläggning till en järnvägsanläggning i Farehammen. Att förlägga en elektrifierad bangård inom ett hamnområde är inte heller en bra lösning då det riskerar att bli konflikter med övrig hamnverksamhet. Lokaliseringen av godsbangården norr om Getterövägen har bedömts vara den bästa lösningen när alla aspekter vägts samman. Det är också den lokalisering som anges i Regeringens tillåtlighetsbeslut.

Varbergs kommunen har beslutat om att ta bort industrispåret som kallas Susvindsspåret.

Flera har haft funderingar kring tråget och miljön vid plattformarna. Frågor har inkommit exempelvis om det ska gå godstrafik i tråget samt om det finns plats för vändande trafik i tråget. Hur många spår blir det i stationen? Hur planerar Trafikverket att minska personskador till följd av ejektorverkan (som effekten när man står under ett flygplan, men när tåget passerar) som sker i tråget på grund av vind? Vidare har någon funderat om hela tråget ska ha tak över sig och om man kan glasa in stationen. Det har även kommenterats att tråget blir sju meter djupt istället för tidigare planerade tio.

Vidare har en person ställt frågan om godstågen kan mötas i tunneln.

Kommer Viskadalsbanan angöra stationen? Blir det dubbelspår på Viskadalsbanan? När åtgärdas plankorsningen mellan Viskadalsbanan och väg 41? Vid mycket trafik i Lassa-backarondellen sträcker sig köerna fram till plankorsningen.

Trafikverkets svar:

Både person- och godstrafik kommer att gå i tråget. Det är fem spår som kommer in till stationen norrifrån, det finns därmed plats

för vändande tåg. Den lösning som används för att skydda resenärer är att det på plattformarna är markerat en skyddszon där resenärer inte ska vistas. Det kommer bara vara tak över en del av tråget vid stationen, resterande del av plattformarna får plattformstak och ett antal väderskydd längs plattformarna. Det är inte aktuellt med inglasning. Det är rätt att tråget har höjts för att få bra resandekvalitet, bättre tillgänglighet och bättre anpassning i miljön.

Godståg kommer att kunna mötas i tunneln.

Viskadalsbanans spår kommer även fortsättningsvis gå till stationen. Viss justering av Viskadalsbanans profil närmast Väst-kustbanan görs, i övrigt ingår inte banan i detta projekt. Inom projekts ram ingår inte någon översyn av åtgärder på plankorsningen mellan Viskadalsbanan och väg 41.

Buller och stomljud

De frågor och synpunkter om buller som har framkommit är många och skiftande. Frågor kring hur olika miljöaspekter värderas har ställts. Den viktigaste aspekten för många boende är buller. Hur hanteras hastigheter och buller i tunneln när tåg möts precis i mynningen? Är buller i drift- och byggskede olika frågor och blir det bullerskydd hela vägen?

Trafikverkets svar:

Trafikverket väger olika miljöaspekter mot varandra enligt de riktlinjer som Trafikverket utgår ifrån. Bullerberäkningar görs efter de förutsättningar som finns för bland annat trafikering och hur landskapet ser ut. En sådan förutsättning är att tåg ska kunna mötas var som helst i tunneln i den tillåtna maxhastigheten. Det är skillnad på buller i driftskedet och i byggskedet, men båda hanteras av Trafikverket.

Trafikverket arbetar efter att uppnå de bullerriktvärden som finns. Val av åtgärder görs genom en bedömning av vad som är miljömässigt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Det har uttryckts oro för att planerade bullerskydd längs godsbangården i norr skymmer utsikten för de boende öster om järnvägen. Samtidigt har det ställts krav på kraftiga bullerdämpande åtgärder från norr till stationen.

Några har uttryckt att de vill ha fastighetsnära åtgärder intill sina bostadsfastigheter. Detta gäller både i Breared och öster om väg 41. Kombination av tåg och väg 41 ger upphov till adderande bullereffekt har påpekats.

Hur kommer bullerskydden precis norr Getteröbron, på järnvägens östra sida, utformas?

Utöver det finns det önskemål om att planerade bullerskydd i Vareborg både höjs och förlängs norrut. Någon önskar också att befintliga bullerskydd vid Österleden bibehålls och eventuellt förbättras. Kommer bullerskydden i Breared utformas på likvärdigt sätt både mot öster och väster frågar en person. Önskemål om förskönande utsmyckningar på båda sidorna har framförts. Det har även uttryckts att boende nära södra tunnelmynningen får utsikten förstörd.

Trafikverkets svar:

Den föreslagna utformningen av bullerskydden längs godsbangården i norr är gjord utifrån en sammanvägning av landskapsbild och behovet av spårnära respektive fastighetsnära åtgärder. Lägre bullerskydd längs godsbangården i norr skulle innebära större bullerstörningar vid bostadsfastigheter öster om järnvägen inom områdena Göingegården, Lugnet, Lassabacka och Barnabro. Utifrån detta bedöms det inte rimligt att sänka bullerskyddens höjd. På motsvarande sätt har en avvägning mellan bullersituationen och landskapsbildens gjorts vid utformningen av bullerskydden vid den södra tunnelmynningen.

Höjden på bullerskyddsplanken relaterar till höjden på den planerade järnvägen. Relativt omgivande mark bedöms bullerskyddens höjd, norr om Getteröbron, bli cirka 3,5 – 4 meter. I järnvägsplanens gestaltungsprogram illustreras bullerskydden som träplank med en diskret färgsättning. Det slutliga utseendet kommer att hanteras i bygglovsprocessen.

En bit söder om Getteröbron och fram till stationen kommer järnvägen att gå i ett tråg. Trågakanten i sig kommer att fungera som bullerskydd men som ytterligare bullerskyddsåtgärd placeras skärm på trågakanten på vissa avsnitt.

Vad gäller fastighetsnära åtgärder kommer en utredning vid fastigheter, som får bullernivåer över riktvärdena trots spårnära skyddsåtgärder, genomföras. Fastigheter som efter utredningen bedöms få tågbullernivåer över riktvärden utomhus på uteplats och/eller inomhus erbjuds skyddsåtgärder vid fastigheten.

I genomförda bullerberäkningar ingår även vägtrafik från väg 41, Getterövägen och Österleden.

Eventuella bullerskyddsåtgärder längs Österleden hanteras i den kommunala detaljplaneprocessen.

De önskemål om utökning av bullerskydden, söder om Österleden, som framfördes under järnvägsplanens samråd har tillgodosetts. På västra sidan av den nya Västkustbanan har bullerskyddsvallen förlängts cirka 300 meter söderut jämfört med vad som redovisades under samrådsskedet.

Trafikverket har även fått frågan om hur djupt bergtunneln ligger och om stomljudet ökar.

Trafikverkets svar:

Tunnelns djup varierar mellan 5 och 30 meter från markytan till tunneltak. Någon form av stomljudsdämpning, exempelvis gummimatta under slipers, kommer att behövas vidtas i järnvägstunneln. Omfattning av stomljudsdämpning anges i järnvägsplanen men den exakta utformningen bestäms först under byggskedet. Trafikverket har goda erfarenheter från tidigare projekt där stomljudsdämpning har använts.

Byggskedet

Gällande byggtiden har det undrats varför ska det ta så lång tid. Går det inte bygga snabbare? Hur påverkas dagens tågtrafik i byggskedet? Kommer det att schaktas i berg? Var tas massorna ut? Kommer arbetet att bedrivas dygnet runt?

Någon funderade också på om hur det kommer att fungera med masstransporter och upplagsytor i söder. Där kommer väl de mesta massorna?

Trafikverkets svar:

Själva byggtiden påverkas av att det krävs byggande i flera etapper eftersom nuva-

rande järnvägstrafik ska fungera under hela byggtiden. En provisorisk bangård i godsbangårdens läge, innefattande en tillfällig station för persontågsresenärer, kommer att byggas innan arbetet med tråget påbörjas. Plattformarna byggs mot Östra Hamnvägen på västra delen av dagens godsbangård. Tågtrafiken kommer gå trots byggnationen, påverkan kan handla om avstängd tågtrafik under kortare perioder. Viskadalsbanan kan behöva stängas av under en längre tidsperiod.

Byggande av betongtunnel och bergtunnel kommer att vara kritiska tider för att klara byggtiden. Det finns praktiska begränsningar i hur snabbt det går att bygga dessa delar vilket medför den långa byggtiden. För tråg och betongtunnel är det schaktningsarbeten och mycket omfattande betongarbeten som tar tid. För bergtunneln är det begränsade antal meter bergtunnel per dag som kan sprängas ut från de båda ändarna som medför den långa byggtiden.

Den norra delen av tråget kommer i huvudsak att schaktas i lös jord. För södra delen av tråget och betongtunneln blir det även en stor andel bergschakt. Det går idag inte att säga en definitiv fördelning mellan norr och söder för masstransporter från tunneln. En uppskattning är dock att cirka två tredjedelar kommer att tas ut söderut. Därifrån föreslås massorna transporteras via Österleden norrut till Farehamnen eller direkt till externa mottagare.

Under byggtiden krävs ytor för upplag, bland annat söder om tunneln. Utformning av produktionsytor och etableringsområden i Breared har justerats efter samrådet för att minska påverkan för omkringboende. Krossanläggningar kommer att finnas inom produktionsytorna vilket kan innebära störningar för boende i form av buller, damning, trafik med mera. Ytan för krossanläggningen och upplagen i Breared bedöms behövas under cirka 5 år från byggstart. I dagsläget bedöms att själva krossverksamheten endast kommer att pågå under totalt cirka 1 års tid.

Kommer verksamheter längs Västra Vallgatan kunna finnas kvar under byggtiden? Det funderas också över hur in- och utfarter till fastigheter löses under byggtiden. En verk-

samhetsägare utgår ifrån att befintligt garage och pannrum under fastigheten kan vara kvar.

Det har även uttryckts oro för att verksamheter inom industriområdet längre norrut inte ska fungera eller att inte parkeringarna räcker till under byggskedet.

Fastighetsägare har uttryckt oro över att det kommer ske en värdesänkning av bostäder samt minskade intäkter för lokaluthyrning för affärsverksamhet både under bygg- och driftskedet.

Ytterligare fråga gällande byggskedet handlar om hur avloppsledningar i stationsområdet hanteras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket strävar efter att begränsa störningar i tillgänglighet och logistik och ambitionen är alltid att så långt det är möjligt minimera påverkan på omgivningen.

Trafikverket kommer att samråda med berörda och i möjligaste mån tillgodose verksamhetsägarnas önskemål.

Eventuella ersättningskrav för intrång och företagsskada regleras enligt gällande lagstiftning i kommande förhandlingar med berörda.

Samråd sker kontinuerligt med berörda ledningägare. Befintliga ledningar kommer att anpassas till den nya järnvägsanläggningen.

Påverkan under byggskedet

Många har uttryckt oro över de störningar (buller, vibrationer och damning) som kan uppkomma under byggskedet. Det har undrats hur tunnlar byggs idag. Går det att minimera vibrationer, stomljud och buller under bygg- och driftskedet? Det finns även önskemål om att kunna påverka de normer och gränsvärden som finns för bland annat buller innan entreprenör upphandlas. Kommer arbetena pågå dygnet runt och går det att bo kvar under byggtiden? Det har påpekats att det finns boende som på grund av skiftarbete sover under dagtid.

Vidare uttrycker en bostadsrättsförening önskemål om att få ta del av de mätningar, konsekvensanalyser och riskanalyser som berör deras fastighet.

Trafikverkets svar:

Under byggskedet kommer det att bli störningar för omgivningen, men åtgärder kommer att vidtas för att minimera dessa. Trafikverket har erfarenhet av att bygga långa sträckor järnväg i känslig miljö.

För byggande av Västkustbanan genom Varberg finns det lagar och regler för hur arbetet får bedrivas. Det gäller till exempel arbetstider, buller, vibrationer, stömljud, grundvattenuttag och luftmiljö. Det är hårdare krav för arbete på nätterna, men det kommer kunna vara aktiviteter under hela dygnet. Arbeten som kan bedrivas nattetid är sådana som medför mindre störningar för omgivningen, till exempel underhåll av utrustning och vissa transporter.

Under driftskedet ska inte tunneln innebära störningar för omgivningen. Någon form av stömljudsdämpning kommer att användas, liknande lösningar har använts i andra projekt och har fått ett gott utfall. Entreprenören kommer troligen välja sprängning och borrhning som metod eftersom tunnelns längd är för kort för att få lönsamhet med en tunnelborrmaskin. Under byggtiden uppkommer störningar från arbetet med tunneln. Störningarna pågår under den tid då tunneldrivningen passerar de berörda fastigheterna. I de flesta fall bedöms störningarna pågå under ett par månader. På vissa sträckor kommer arbetet att ta något längre tid på grund av särskilt komplicerade byggförhållanden och att vissa avsnitt kräver långsammare framdrift för att inte få för stor omgivningspåverkan. Trafikverket planerar att ha enskilda möten med särskilt berörda fastighetsägare för att komma fram till en lösning avseende eventuella störningar. Det kan handla om ersättningsboende under bullertäta perioder.

Under järnvägsplanens granskningsskede finns miljökonsekvensbeskrivningen tillgänglig.

Om sprängning resulterar i sättningar och sprickor, vad händer då? Hur hanteras gamla hus med dålig grundläggning? Även frågor kring besiktningar av fastigheter har kommit upp samt när kommer det mer detaljerad information inför byggskedet.

Slutligen kräver flera boende i Breared att den planerade stenkrossen ska flyttas längre ifrån bebyggelsen för att minimera störningarna.

Trafikverkets svar:

Innan byggnationerna startar kommer det att göras bedömningar av olika arbetsmoments influensområden. Det gäller till exempel grundvattensänkningar, buller, vibrationer och stömljud. För varje aspekt görs därefter en riskanalys med bedömning av vilka fastigheter som riskerar att påverkas av till exempel för stora vibrationer, för högt buller, risk för sättningar och risk för sprickbildningar. Utifrån dessa analyser tas därefter åtgärdsförslag fram för respektive fastighet som riskerar att påverkas. Åtgärdsförslagen handlar till stor del om olika begränsningar av arbetets framdrift, till exempel försiktig sprängning, minskat grundvattenuttag, mindre bullrande maskiner, återföring av grundvatten. För att klarlägga när olika åtgärder behöver vidtas kommer olika typer av mätutrustning att placeras ut längs utbyggnadssträckan. Det gäller till exempel grundvattenrör, inmätning av byggnader för att kunna kontrollera sättningar, vibrations-, buller- och luftkvalitetsmätare.

Utformningen av produktionsytor och etableringsområden i Breared, där krossanläggningar kommer att finnas, kommer att studeras. Krossanläggningar kan innebära störningar för boende i form av buller, damning, trafik med mera. Ytan för krossanläggningen och upplagen i Breared bedöms behövas under cirka 5 år från byggstart. I dagsläget bedöms att själva krossverksamheten endast kommer att pågå under totalt cirka 1 års tid.

Ytorna för upplag och masshantering har justerats något jämfört med samrådsskedet. Bland annat har ytorna minskat mot öster samt hela service- och räddningstunnelpåslaget flyttat till ett gemensamt läge med tågtunnelpåslaget.

Påverkan på energi- och dricksvattenbrunnar samt källare

Ett stort antal inkomna frågor och synpunkter har handlat om hur befintliga bergvärmebrunnar kommer att påverkas till följd av tunnelutbyggnaden. Fråga om risk för påverkan

i dricksvattenbrunnar har uppkommit också. Finns det risk för att hus med källare påverkas? Många undrar om fastighetsägare kommer att få ersättning vid en eventuell påverkan.

Trafikverkets svar:

Fastigheter med bergvärmebrunnar och enskilda vattenanläggningar, inom influensområdet för grundvattensänkning som bedöms kunna påverka brunnarna, kommer att få information från Trafikverket om hur brunnarna kan komma att påverkas. Vid konstaterade skador till följd av Trafikverkets arbeten regleras dessa.

Utifrån tunnelprofil bedöms inga källare påverkas av tunnelbyggnationen.

Utformning kring järnvägen och stationen

Flera frågor och synpunkter kring stationsområdet har handlat om var det kommer att finnas parkeringsmöjligheter i framtiden. Någon påpekade att det måste vara lätt att parkera vid stationen. Det är också viktigt att hissarna på stationen rymmer cyklar. Har man tittat på olika lösningar för hur gående, cyklande, bilar och bussar ska röra sig i öst-västlig riktning? En fråga om området med bussterminalen ska finnas kvar har också framförts. Någon anser att taxistationen bör flyttas nära campus och dessutom bör privattrafiken från Västra Vallgatan flyttas till Östra Hamnvägen.

En person är orolig för påverkan på järnvägs-parken och menar på att parkens träd ska bevaras i görligaste mån.

Vidare har det undrats över den nya utformningen av Västra centrum och hamnområdet, området som kallas Västerport.

Trafikverkets svar:

Inom stationsområdet ansvarar Trafikverket för spår, plattformar, plattformförbindelser och att tillgänglighetsaspekten bevakas inom stationsområdet. Jernhusen ansvarar för själva stationsbygganden medan kommunen ansvarar för ytor för buss, parkering samt gång- och cykelvägar inom stationsområdet. Trafikverket, Jernhusen, Varbergs kommun och Hallandstrafiken har tillsammans arbetat fram gemensamma lösningar för hela stationsområdet.

Parkering kommer att anordnas väster om

stationen. Verksamheter och trafiklösningarna i de nya kvarteren kring det framtida stationsområdet kommer att hanteras via nya detaljplaner för området

Servicetunnelns mynning hamnar vid Järnvägsparken, utformningen av tunnelmynningen ska samordnas med kommunens pågående planering för området. Trafikverket kommer att ta största möjliga hänsyn till träden i Järnvägsparken men det finns risk att flera träd måste tas bort. Järnvägsparken bedöms vara föremål för framtida stadsplanering varmed återställningen sker i samråd med kommunen.

Kommunen ansvarar för utformningen av Västerport och det ingår inte som en del i detta projekt.

Klimat och väder

Trafikverket har fått en fråga om hur mycket regn som de kan hantera, samtidigt som det påpekades att det är viktigt med klimatfrågor. Det har också frågats om vad som händer vintertid när tråget blir fyllt med snö. Hur dräneras tunneln så att den inte fylls?

Trafikverkets svar:

I utformningen av järnvägsanläggningen tas hänsyn till stora regnmängder och en framtida höjd havsnivå. SMHI är inkopplade för att ge synpunkter. Utifrån hänsyn till framtida havsnivåhöjning har Trafikverket beslutat att +3,5 meter (över dagens havsnivå) gäller som permanent skyddsnivå för att skydda järnvägsanläggningen i tråg och tunnel. Den beslutade driftsnivån på +2,5 meter innebär att tågtrafiken ska kunna trafikera banan upp till en havsnivåhöjning om +2,5 meter.

Dagvattenhantering för järnväg ovan mark dimensioneras för 10-års regn medan dagvattenhantering för tråg och tunnel för 200-års regn. Dimensionering för genomledning av naturflöden varierar mellan 50 och 200 års återkomsttid.

Vid behov kommer tråget att skottas och snön tas bort.

Vattnet ifrån tunneln leds till pumpstationer i anslutning till tunnelmynningarna och i tunnelns lågpunkt. Pumpstationerna förses med reservkraft.

Finansiering av projektet

Funderingar kring finansieringen av projektet har uttryckts. Hur ska Trafikverket hålla budget? Någon har uttryckt till och med att de inte har förtroende för projektets ekonomi.

Trafikverkets svar:

Det är ett samfinansieringsprojekt, där Trafikverket är ansvariga för budget. Trafikverket jobbar med tekniska lösningar och kalkylen för att följa budgeten. Enligt dagens beräkningar kommer kostnaden för Varbergstunneln att uppgå till 3,9 miljarder kronor räknat i 2009 års penningvärde. Ursprungsberäkningen låg på 2,9 miljarder kronor. Det är framförallt åtgärderna för klimatanpassning och säkerhet som står för kostnadsökningen.

Befintlig järnväg

Fråga om vad som händer med befintligt spårområde från dagens stationsområde och söderut har framkommit.

Trafikverkets svar:

Trafikverket avser överlåta marken till kommunen efter att järnvägsanläggningen är borttagen. Kommunen beslutar om kommande markanvändning för den gamla järnvägssträckningen. Nuvarande stationshus ägs och förvaltas av Jernhusen.

Vägar samt gång- och cykelvägar

Synpunkter avseende vägtrafik har berört bland annat den viktiga knutpunkten vid Lasbackarondellen. Oro finns för att transporter under byggtiden ytterligare påverkar den redan idag hårt belastade cirkulationsplatsen. Det ses också som en självklarhet att hänsyn till cirkulationsplatsen framtida utformning tas i samband med utformningen av den nya Getteröbron.

Är höjning av marknivån vid korsningen mellan Getterövägen och Birger Svenssons väg norrut erforderlig? Fastighetsägaren norr om Getterövägen är orolig bland annat för att rampen upp till Getterövägen ska bli för brant. Kan man skjuta Getterövägens läge cirka fem meter söderut för att ta upp höjdskillnaden? Det har också föreslagits att en ny utfart från norra änden av Birger Svenssons väg anordnas till väg 41.

Vidare har förslag på att flytta väg 41 till västra sidan om järnvägen framförts.

Flera boende längs Strandgatan har påpekat att gatan är hårt trafikerad redan idag och de är oroliga för att trafiksituationen försämras under byggtiden.

Frågor kring Österledens utformning har också ställts. Ska Österleden gå under järnvägen? Det har påpekats att det ligger många ledningar i vägen. Synpunkter avseende anslutande vägar till Österleden har också inkommit från närboende. En synpunktslämnare menar på att det blir svårt att svänga vänster vid infart till Björs.

Flera har också uttryckt oro över placeringen och utformningen av den planskilda korsningen i Vareborg. Önskemål finns för att flytta den så att trafiken vid befintliga fastigheter minskar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket och Varbergs kommun arbetar tillsammans för att ta fram lösningar så att trafiken under byggtiden ska kunna fungera på ett acceptabelt sätt.

Getterövägen och Getteröbrons nya placering hanteras i detaljplaneprocessen. Trafikverket och Varbergs kommun har tillsammans tagit fram en utformning för Getterövägen som minimerar påverkan på cirkulationsplatsen och anslutningar till fastigheter.

Eventuell omledning av väg 41 hanteras inte inom detta projekt, vilket gäller även för eventuella nya utfarter till vägen.

Västra Vallgatans avstängning från Engelbrektsgatan och norrut bedöms inte påverka trafiksituationen på Strandgatan.

Om Österleden utformas som en vägbro över järnvägen skulle det medföra ett mycket stort intrång i landskapsbilden och också medför stora problem med bullerstörningar från vägtrafiken. Av dessa anledningar föreslås att vägen ska gå under järnvägen.

Varbergs kommun har valt att ändra korsningspunkten med anslutande vägar till Österleden, öster om nya Västkustbanan, efter samrådsskedet. Korsningen kommer att bli i form av en cirkulationsplats.

Varbergs kommun har valt att inte förändra korsningspunkten med anslutande vägar till Österleden, väster om nya Västkustbanan.

Efter att många synpunkter inkommit angående den i samrådsskedet redovisade planskilda korsningen i Vareborg, har Trafikverket ändrat utformningen på korsningspunkten. En vägport under järnvägen lokaliseras norr om nuvarande väg. Vägports läge fastställs i järnvägsplanen. Den slutliga utformningen och lokaliseringen av den anslutande vägen kommer att regleras genom beslut i en lantmäteriförrättning.

Gällande gång- och cykelvägar finns funderingar på vad som händer med gång- och cykelvägen mellan järnvägen och naturområdet på Getterön. Kommer den dras om? Det har också påpekats att jordbruksmaskiner måste få nyttja cykelbanan även i framtiden.

Vidare menar en synpunktslämnare att det är problem med cykeltrafiken på Engelbrektsgatan eftersom cykelbanan inte går hela vägen ner till stationen.

Om den upptrampade gång- och cykelstigen förbi Bovieran mot södra tunnelmynningen i Breared stängs av bör det upprättas en annan transportled. Det har också påpekats att en av cykelvägarna/stigarna i Breared leder till sjukhuset.

Trafikverkets svar:

Vid ombyggnaden av Getterövägen och Getteröbron kommer en ny gång- och cykelväg att förläggas längs vägen. Den befintliga gång- och cykelvägen, Kattegattleden, norrut på västra sidan om järnvägen kommer att bibehållas. Endast en kortare sträcka kommer att byggas om för att ge plats för den nya järnvägen. Omläggningen av cykelvägen till följd av järnvägsutbyggnaden kan medföra att de rättigheter som finns på vägen idag behöver ändras.

Trafiklösningarna, till exempel avseende gång- och cykel, i de nya kvarteren kring det framtida stationsområdet kommer att hanteras via nya detaljplaner för området.

En ny gångförbindelse planeras dras norr om tunnelmynningen. Gångvägen kopplas till den befintliga gång- och cykelvägen väs-

ter och öster om järnvägen. Detta arbete hanteras inte i järnvägsplanen.

Övriga frågor och synpunkter

Bland övriga frågor och synpunkter som har framkommit finns höghastighetsbanan Oslo-Göteborg-Köpenhamn. Var går den sträckningen och vad händer med tunnelprojektet? Kommer höghastighetstågen också gå i tunneln?

Flera har ställt krav på att järnvägen ska få en östlig dragning istället. Det har till och med ställts krav på folkomröstning om projektet. Kan man låta godstrafiken gå öster om staden eller bygga både och? Även önskemål om att bygga dubbelspår i befintlig järnvägsdragning har framförts.

Bland övriga frågor finns fundering även på om boende cirka 100-200 meter från tunneln blir sakägare.

Trafikverkets svar:

Västkustbanan är inte avsedd för höghastighetståg. En eventuell framtida höghastighetsjärnväg antas därför att komma gå på en egen bana med en helt annan lokalisering.

Tillåtlighetsbeslutet styr projektets omfattning. Därmed är en annan lokalisering av järnvägen inte aktuell.

Alla har rätt att yttra sig över järnvägsplanen.

Det har påpekats att i Pilhagen finns en tre meter djup brandbassäng.

Någon undrar också om vem som ansvarar för befintlig lokstall och byggnader omkring som är förfallna och eländiga.

Önskemål finns att kunna nyttja servicevägen som går in från Varberg energi i norr.

En fastighetsägare norr om Getterövägen, har önskemål om att Lassabackabäckens dragning under järnvägen kompletteras med nya rör alternativt byts de befintliga till större rör för att minska risken för översvämningsproblem på deras tomt i framtiden.

Trafikverkets svar:

Samråd med Räddningstjänsten för behov av brandvatten sker kontinuerligt.

Lokstall med omgivande lokaler ägs delvis av Trafikverket och delvis av en privat fastighetsägare. De byggnader som direkt påverkas av järnvägsutbyggnaden kommer att rivras.

Möjligheten för angränsande markägare att nyttja servicevägen norr om Varberg energi kan säkerställas med servitut eller via särskilt avtal med Trafikverk.

Dagvattenledningarnas korsning med järnvägen kommer att förstärkas.

Gällande järnvägen och den planskilda korsningen i Vareborg menar en person att intrånget i åkermarken ska vara så litet som möjligt. Det påpekas också att det är dyrt med intrång i jordgubbsodling. Dessutom vill man ha mark i utbyte. Vattenledningar för bevattning måste fungera även fortsättningsvis påpekar någon, dessutom kan nya dammar leda till restriktioner för gödsling och besprutning.

Trafikverket upplyses också om att det finns vattendrag som inte ingår i dikningsföretagen.

Erfarenhet från andra projekt visar att det är en fördel att göra klart dräneringsbiten det första man gör innan byggnation.

Slutligen tycker en person att placeringen av Farehamnen är fel. Verksamheter som stör kommer intill planerade boende och det är problem med transporter till och från området.

Trafikverkets svar:

Järnvägsplanen anger ytor för tillfällig nyttjanderätt som bedöms tillräckliga för byggnationen. I byggskedet kan dock entreprenörer avtala med berörda markägare om tillgång till ytterligare ytor.

Berörda fastighetsägare kommer att kontaktas för att i möjligaste mån anpassa de nya anläggningarnas utformning så att berörda verksamheter, exempelvis jordgubbsodlingen, kan fortsätta bedrivas såväl under bygg- som driftskedet.

Markbytesfrågor kan inte hanteras i

järnvägsplanen. Detta hanteras istället i kommande lantmäteriförrättning. Trafikverket kan dock verka för att markbyten kan genomföras.

Samtliga vattendrag som berörs kommer att lokaliseras och dokumenteras.

Gällande Farehamnen är det kommunen som ansvarar för lokaliseringen.

4.13 Synpunkter kopplade till tillstånd enligt miljöbalken

Nedan sammanfattas de synpunkter och frågor gällande både järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning och tillstånd enligt miljöbalken som krävs för projektet. Synpunkterna avser de som har inkommit från organisationer, föreningar, fastighetsägare och allmänhet. Under frågorna och synpunkterna finns Trafikverkets kommentarer om hur dessa beaktats och i förekommande fall motiv till detta redovisas. För utförligare beskrivningar av exempelvis tekniska lösningar se järnvägsplanens planbeskrivning respektive miljökonsekvensbeskrivning.

Påverkan på naturvärden och förslag på kompensationsåtgärder vid Getterön, Lassabackadeponin

Enligt Naturum finns det ett förslag på en damm väster om järnvägskorridoren vid Getterön, men det har hitintills inte blivit något av förslaget på grund av järnvägsprojektet. Våtmarken behöver inte vara sammankopplat med järnvägens avvattning, men om det ändå görs arbeten inom järnvägskorridoren kan man göra något utanför korridoren vid samma tillfälle, som blir riktigt bra. Vidare anser Varbergs ornitologiska förening att dammen skulle kunna utgöra en kompensationsåtgärd. Föreningen anser även att det är av stor vikt att planerade dagvattendammar öster om reservatet klarar att rena eventuella föroreningar från banvallen.

Varbergs ornitologiska förening föreslår vidare att den planerade fjärrvärmeledningen norr om Getteröbron dras så långt västerut som möjligt över Lassaberget då det redan påverkas av placering av massor. De föreslår även att både utfyllnad och sluttäckning av Lassabackadeponin sker etappvis för att minimera störning för besökare och fågelliv. De ser det som viktigt att landskapet efter sluttäck-

ning formas för att främja de fågelarter som vistas i området genom att bevara trädrader samt att plantera buskar. Naturskyddsföreningen påpekar vidare att området är ett viktigt rekreationsområde och att hänsyn behöver tas till detta.

I ett tidigt skede har företrädare på Naturum bedömt att den nya järnvägen inte ger någon bullerpåverkan för fåglarna. Det är redan mycket buller där.

Trafikverkets svar:

Trafikverket är intresserade av sådana lösningar som dammen i väster. Det är dock en svår fråga, bland annat på grund av indirekt intrång i Natura 2000-området och vad som står i bevarandeplanen. Trafikverket, Varbergs kommun och länsstyrelsen för diskussioner kring tänkbara lösningar för kompensation. Frågan måste lösas i ett samarbete mellan alla parter och hanteras i samband med tillstånd enligt miljöbalken. Många är intresserade av hur det kommer att se ut vid deponin. Diskussioner pågår med Varbergs kommun och verksamhetsutövaren Vivab. I kommande tillstånd kommer krav på dagvattenhanteringens utformning att ställas.

VIVAB är verksamhetsutövare för Lasabackadeponin och Trafikverket styr inte hur och när deponin sluttäcks. Trafikverket bedömer att massor kan tillhandahållas för sluttäckning. Trafikverkets skyddsåtgärder så som bullerskydd ska inrymmas inom tillåtlighetskorridoren. Deponins sluttäckning i sig kan inte räknas som skyddsåtgärd för projektet.

Avseende bullerpåverkan kan det mycket väl vara så att projektet inte ger någon bullerpåverkan för fåglarna, men Trafikverket måste kunna visa att det är så. Vidare finns kumulativa effekter att tänka på. Denna fråga har utretts vidare och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Påverkan Natura 2000- området Getterön

Hanteras frågeställningar kring Natura 2000-området så att det inte blir stopp hos mark- och miljödomstolen? Vidare undrar en person om vad fågelskådarna tycker om att det blir en bangård vid Getterön?

Trafikverkets svar:

Frågeställningar kring Natura 2000 utreds och olika alternativ studeras. Noggranna förberedelser görs så att kompletta ansökningshandlingar ska kunna lämnas in till mark- och miljödomstolen.

Kontinuerliga samråd hålls med Varbergs ornitologiska förening för att säkerställa att järnvägsanläggningen inklusive skyddsåtgärder ges en utformning som kan accepteras av alla parter.

Påverkan under byggskedet

Om sprängning resulterar i sänkt grundvattennivå?

Trafikverkets svar:

Trafikverket kontrollerar grundvattensituationen under byggskedet, vilket ingår i vattenverksamheten och följs upp löpande.

Ändrade grundvattenförhållanden

Vad händer med grundvattnet när flödet ändras på grund av tunneln?

Trafikverkets svar:

Under byggtiden kommer det att göras en avsänkning av grundvattnet längs tråg och betongtunnel. Längs bergtunneln kommer tätningar att göras förebyggande för att minimera grundvattenpåverkan. När tunnel och tråg är färdigställda räknar Trafikverket med att det endast ska vara en mindre grundvattenavsänkning kvar i berget kring bergtunneln. Tråg och betongtunnel kommer att kringfyllas med krossmaterial vilket möjliggör för grundvattnet att strömma fritt under betongtunneln. Någon permanent påverkan på grundvattnet kring tråg och betongtunneln förväntas därför inte uppstå.

De som riskerar att påverkas av grundvattensänkning kommer att bli sakägare i ansökan om miljötillstånd för vattenverksamhet.

4.14 Synpunkter från samrådet som beaktats i framtagande av järnvägsplanen

- Genomgång av inkomna synpunkter från samråden pågår och har resulterat i justeringar av bullerskyddens omfattning. Inventering av vilka fastigheter som kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer att genomföras under bygghandlingsskedet.
- Utformning av anslutande vägar till Österleden och utformning av planskild korsning i Vareborg har ändrats sedan samrådsskedet.
- Justering av produktionsytor och etableringsområden i Breared har gjorts för att minska påverkan på boendemiljöer under byggskedet.
- Räddningstjänstens synpunkter har successivt hanterats vid utformning av tunnelsäkerheten. I det fortsatta projekteringsarbetet beaktas Räddningstjänstens synpunkter, kontinuerliga riskanalyser och säkerhetsvärderingar är en del i det fortsatta arbetet.
- Justering av produktionsytor vid reningsverket har ändrats för att minska påverkan på verksamhetsområdet under byggskedet.
- Justering av produktionsytor och etableringsytor norr om stationsområdet har gjorts för att minska påverkan på befintliga verksamhetsområden.

5 Bilaga Planläggningsbeskrivning

Planlägningsbeskrivning – 2016-03-30

Varbergstunneln, Västkustbanan, Varberg–Hamra

Med hjälp av denna planlägningsbeskrivning får du information om hur planlägningsprocessen ser ut för utbyggnaden, när du kan påverka samt vilka beslut som kommer att fattas.

NY LAGSTIFTNING

Den 1 januari 2013 infördes ändringar i Väglagen (1971:948) och Lag om byggande av järnväg (1995:1649). Det innebär bland annat att den fysiska planeringen av transportinfrastruktur sker i en sammanhållen planeringsprocess. Mer information om detta hittar du på www.regeringen.se

Bakgrund, ändamål och syfte med utbyggnaden

Västkustbanan mellan Göteborg och Lund är en av de viktigaste järnvägarna i Sverige. Sedan 1980-talet har banan successivt byggts ut från enkelspår till dubbelspår med avsikten att skapa ett snabbt, effektivt och miljövänligt transportmedel för både människor och gods. Idag är ca 88 procent av banan utbyggd. I Halland är det endast sträckan Varberg–Hamra som fortfarande är enkelspårig och Trafikverket planerar därför en utbyggnad till dubbelspår, med en tunnel under centrala Varberg. I utbyggnaden ingår även ett nytt nedsänkt stationsläge och en ny godsbangård.

Utbyggnadens ändamål är:

- **Möta transportsystemets behov av ökad kapacitet**
 - ett effektivt järnvägssystem med hög tillgänglighet för både internationella, nationella och regionala transporter och resor.
 - skapa större arbetsmarknadsregioner genom bättre möjligheter till arbetspendling och skapa bättre kvalitet för näringslivets transporter.
 - tillförlitligheten och robustheten på hela Västkustbanan ska öka genom att kapaciteten på banan höjs och den tekniska standarden ökar. Detta ger kortare restider och möjlighet till fler tågstopp på Västkustbanan.
- **Ökad trafiksäkerhet**
 - korsningar i plan mellan väg och järnväg försvinner och ersätts av planskilda korsningar.

- **Förbättrad miljö**

– bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem såväl ekonomiskt, miljömässigt och socialt genom att öka tågtrafikens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag och möjliggöra att mer trafik kan flyttas över från väg till järnväg.

- **Station i centrum behåller och utvecklar en levande och attraktiv stadskärna**

– byten mellan olika trafikslag ska förbättras och ett nytt resecentrum ökar tillgängligheten och stärker kollektivtrafiken i regionen.

– förutsättningarna för alla resenärer att använda kollektivtrafik ska öka genom att utforma anläggningen så att den är tillgänglig och trygg för alla.

Vad har hänt?

Utbyggnaden till dubbelspår genom Varberg har utretts under lång tid. Den första utredningen genomfördes av dåvarande Banverket redan 1986. 1999 trädde miljöbalken i kraft och projektet gjorde ett omtag enligt de nya reglerna med framtagande av förstudie och järnvägsutredning. Förstudien studerade en utbyggnad enligt alternativen befintlig sträckning, tunnel under staden och en sträckning öster om staden. Järnvägsutredningen studerade två olika korridorer för en sträckning i tunnel under staden.

Följande beslut och händelser har varit viktiga för projektets fortsatta arbete:

- Förstudie. Efter förstudien beslutade Länsstyrelsen i Hallands län i februari år 2000 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.
- Järnvägsutredning. När järnvägsutredningen var klar beslutade dåvarande Banverket år 2003 om att gå vidare med alternativ stadsmiljö tunnel öst (SMTÖ).
- Tillåtlighetsprövning. 2006 ansökte Banverket om tillåtlighet hos regeringen för SMTÖ. Tillåtlighet av regeringen krävs i stora och komplicerade projekt där olika intressen kan stå emot varandra.
- Järnvägsplan. I årsskiftet 2012/2013 infördes ändringar i bland annat Lag om byggande av järnväg (1995:1649), men den gången krävdes inget omtag och den 21 mars 2013 gav regeringen projektet sin tillåtlighet. Regeringens beslut om tillåtlighet gäller för den valda korridoren SMTÖ. Inom korridoren är inte järnvägens position bestämd när arbetet med järnvägsplanen börjar. Arbetet med järnvägsplanen startade i januari 2014.

I samband med framtagandet av de tidiga utredningarna 1986-1998 samt under arbetet med förstudien och järnvägsutredningen hölls omfattande samråd med Länsstyrelsen i Hallands län, Varbergs kommun, ett stort antal myndigheter och organisationer samt med allmänheten.

Under tillåtlighetsprocessen genomfördes samråd genom att dåvarande Banverket skickade ut material på beredningsremiss innan begäran av tillåtlighet skickades till regeringen. Under åren som gått efter den första beredningsremissen har nya utredningar gjorts och materialet från järnvägsutredningen har uppdaterats. Detta har lett till att dåvarande Banverket och sedan Trafikverket skickat ut kompletterande beredningsremisser vid två tillfällen, 2007 och igen 2012. Dessa har sedan efterföljts av kompletteringar till begäran om tillåtlighet 2010 och 2013. Samtliga remissinstanser har tillstyrkt att tillåtlighet ges, inte haft några invändningar eller avstått från att yttra sig.

Tidigare utredningar och beslutsdokument samt handlingar och beslut från tillåtlighetsprocessen finns på projektets hemsida www.trafikverket.se/varbergstunneln.

Så här planerar vi arbetet

Det pågående skedet är järnvägsplan. Syftet med järnvägsplanen är bland annat att säkra rätten till den mark som behövs för utbyggnaden. Det händer när järnvägsplanen är fastställd och har vunnit laga kraft. I järnvägsplanen ingår även att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I MKB-

dokumentet redogörs för utbyggnadens miljöpåverkan och förslag till åtgärder för att minska negativ påverkan. MKB ska godkännas av Länsstyrelsen i Hallands län.

Järnvägsplanen beräknas kunna skickas för fastställelse under sommaren 2016. Det finns dock osäkerheter i tidplanen, som främst beror på komplexiteten i utbyggnaden och att oförutsedda händelser kan ändra förutsättningarna att följa den ursprungliga tidplanen. Framtagandet av järnvägsplanen hänger också ihop med flera andra parallella processer. För att Trafikverket ska kunna genomföra en utbyggnad till dubbelspår enligt järnvägsplanens intentioner krävs att det parallellt med järnvägsplanen även arbetas med följande:

- Kommunala detaljplaner. En järnväg kan inte byggas om den strider mot gällande kommunala detaljplaner. Varbergs kommun arbetar därför med att ta fram nya detaljplaner som tillåter utbyggnaden enligt järnvägsplanen. Till en detaljplan ska det precis som för järnvägsplanen finnas en miljökonsekvensbeskrivning.
- Miljötillstånd. Ett antal miljötillstånd krävs, bland annat för vattenverksamhet. Arbetet med miljötillstånd pågår under hela arbetet med framtagande av järnvägsplanen. Ansökan bedöms kunna skickas in i slutet av sommaren 2016.
- Systemhandling. I systemhandlingen tas den tekniska lösningen fram som krävs för att järnvägsplanen ska kunna redovisa markbehov och konsekvenser av utbyggnaden. Systemhandlingen beräknas vara klar under våren 2016. Bedömningen av vilket markbehov som behövs i järnvägsplanen är klart. Vissa justeringar kan komma att ske under granskningsperioden som sker under april 2016.

Trafikverket ansvarar för framtagande av järnvägsplanen, systemhandlingen och de miljötillstånd som behövs. Varbergs kommun ansvarar för att ta fram detaljplaner som tillåter utbyggnaden. Trafikverket och Varbergs kommun samarbetar mycket nära i framtagandet av både järnvägsplanen och detaljplanen.

Under hela arbetet med att ta fram järnvägsplanen har samråd genomförts med ett stort antal myndigheter, organisationer och privatpersoner. Följande samrådsparter har identifierats:

- Varbergs kommun, Jernhusen och Region Halland
- Länsstyrelsen i Hallands län
- Övriga myndigheter, exempelvis SMHI, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Riksantikvarieämbetet med många fler
- Företag och organisationer
- Berörda fastighetsägare
- Allmänhet som berörs indirekt eller som är intresserad av projektet

Samråd har skett på olika sätt beroende på samrådspart. En samverkansgrupp finns där Trafikverket, Varbergs kommun, Jernhusen och Region Halland ingår. Samordning sker även mellan Trafikverket och Varbergs kommun i tre olika grupper: planläggning, miljö och tunnelsäkerhet. Det finns också en stationsgrupp där Trafikverket, Varbergs kommun och Jernhusen ingår. En referensgrupp för samverkan finns där Trafikverket, Varbergs kommun, Jernhusen, Region Halland och Hallandstrafiken medverkar.

Med länsstyrelsen har löpande samråd skett inför godkännandet av miljökonsekvensbeskrivningen, MKB:n. Det kan även bli aktuellt med samråd kring specifika frågor med andra myndigheter, företag och organisationer.

Samråd har skett med enskilda fastighetsägare, eller grupper av fastighetsägare, under hela samrådsperioden.

Samråd med allmänheten har skett genom att Öppet hus har hållits i Trafikverkets lokaler i Varberg. I samband med Öppet hus har allmänheten kunnat ställa frågor till Trafikverkets specialister och även kunnat ta del av samrådsmaterial i form av kartor, illustrationer mm.

Samråd kommer även att ske under processen med att ansöka om miljö tillstånd.

Varbergs kommun ansvarar för att genomföra samråd som gäller framtagande av detaljplanen. Dessa samråd kan samordnas med samråd för järnvägsplanen eftersom dessa båda planer påverkar varandra.

Vad händer framöver?

Under hela 2015 och början på 2016 har arbete pågått med att hitta förutsättningar för utformning av järnvägsanläggningen och kontinuerligt arbeta in synpunkter som framkommit under samrådsperioden. Det har lett fram till en granskningshandling som presenteras för allmänheten under april 2016. Materialet finns under denna period tillgängligt i Komedianten i Varberg, Trafikverkets informationslokal på Gamlebyskolan i Varberg, Stadsbyggnadskontoret i Varberg och på Trafikverkets Regionkontor i Göteborg. Delar av material finns även på hemsidan: www.trafikverket.se/varbergstunneln

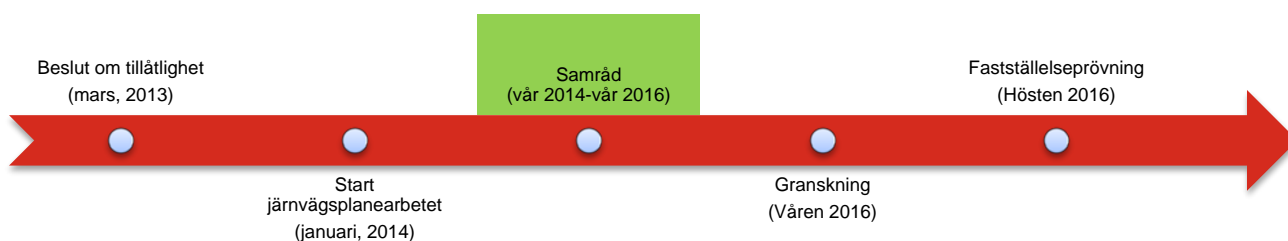
När kan du påverka

Under perioden fram till april 2016 har ett förslag till utformning av den nya anläggningen arbetats fram och konsekvenser av förslaget har analyserats. Länsstyrelsen har även godkänt den miljökonsekvensbeskrivning som hör till järnvägsplanen. Nästa steg är att ställa ut järnvägsplanen för allmänhetens granskning.

- *Granskning av järnvägsplanens handlingar 4 april till 28 april.* Trafikverket gör då allt framtaget material tillgängligt för myndigheter, organisationer och allmänheten. Efter granskningen sammanställs de inkomna synpunkterna och kommenteras i ett granskningsutlåtande.

Ett resultat av granskningen kan bli att järnvägsplanen justeras något efter de synpunkter som inkommit. Beroende på hur omfattande de eventuella ändringarna är kan en ny granskning bli nödvändig. Därefter skickas järnvägsplanen för fastställelse. Fastställelsebeslutet kan överklagas.

- *Granskning av kommunens detaljplan efter under våren 2016.* Efter granskningstiden sammanställs inkomna synpunkter med Varbergs kommuns kommentarer i ett utlåtande. Detaljplanen antas sedan genom beslut i kommunfullmäktige. Efter antagandet följer tre veckors överklagandetid innan detaljplanen vinner laga kraft.



Vill du veta mer?

Denna planläggningsbeskrivning uppdateras löpande. Även projektets hemsida kommer att hållas uppdaterad under hela projektets gång. Vi kommer löpande att skicka ut information om projektet och du kommer att kunna prenumerera på ett digitalt nyhetsbrev. Hör gärna av dig till oss om du har frågor! Mer information om projektet hittar du på vår hemsida www.trafikverket.se/varbergstunneln

**Adress:**

405 33 Göteborg
Telefon: 0771-921 921
www.trafikverket.se

Projektledare:

Andreas Gustafsson
Telefon: 010-124 16 51
andreas.c.gustafsson@trafikverket.se



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se