



2018-05-31  
N2017/07813/TIF

Näringsdepartementet

Elisabet Karlsson  
Brearedsmossen 2  
432 91 Varberg



m.fl.

TRV 2016/111175

## Överklaganden av Trafikverkets beslut om fastställelse av järnvägsplan för utbyggnad av Västkustbanan, delen Varberg-Hamra, i Varbergs kommun, Hallands län

### Regeringens beslut

Regeringen tar inte upp överklagandet från Aktionsgruppen för Pendeltågsstation i Väröbacka till prövning.

Regeringen tar inte upp Elisabet Karlssons samt Kenneth Anderssons, Birgit Anderssons och Vareborgs Bärödling AB:s överklagande såvitt avser frågor om ersättning för intrång och annan skada till prövning.

Med delvis bifall till Kenneth Anderssons, Birgit Anderssons och Vareborgs Bärödling AB:s överklagande ändrar regeringen arbetsplanen beträffande tillfälliga nyttjanderätter under byggtiden inom fastigheten Vareborg 2:34 på så sätt att del av område a ersätts med del av område 1 och del av område c ersätts med del av område 2 i enlighet med bilaga 2 till Trafikverkets skrivelse den 13 mars 2018.

Regeringen avslår dels Elisabet Karlssons samt Kenneth Anderssons, Birgitta Anderssons och Vareborgs Bärödling AB:s överklaganden i övrigt, dels Curth-Rune Johanssons överklagande.

### Ärendet

Trafikverket fattade den 2 november 2017 det beslut som, exklusive dess bilagor, framgår av *bilagan*.



Beslutet har överklagats av Elisabet Karlsson, Curth-Rune Johansson, Kenneth Andersson, Birgit Andersson och Vareborgs Bärödling AB samt Aktionsgruppen för Pendeltågsstation i Väröbacka.

Elisabet Karlsson överklagar beslutet beträffande tunnelmynningens placering då den påverkar hennes fastighet väsentligt, både ekonomiskt och vad gäller livskvalitet dvs. buller, ljud och vibration. Därför önskas ersättning alternativt att Trafikverket köper fastigheten.

Curth-Rune Johansson anser projektet borde omprövas och anför bl.a. följande. Hans gård med stall och hästar kommer att beröras under byggnation och drift av stomljud, vibrationer, buller och elektromagnetiska fält. Att tvingas flytta är inte rimligt då projektet på vald plats inte är någon hållbar lösning för Västkustbanan. Utformningen tar inte tillräcklig hänsyn till stigande havsnivåer och att tillåtighetsbeslutet poängterar att översvämningsproblematiken särskilt ska uppmärksammas.

Kenneth Andersson, Birgit Andersson och deras gemensamt ägda bolag Vareborgs Bärödling AB yrkar att banans sträckning läggs ca tio meter sydväst om den förslagna vid nuvarande plankorsningen vid Vareborg. Vidare yrkar de att deras fastighet inte ska belastas av tillfälliga nyttjanderätter under byggtiden på delar av de ytor som planen redovisar. Till stöd för sitt överklagande anför de i huvudsak följande. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Den föreslagna sträckningen gör sådana intrång i naturmiljön och deras verksamhet att detta krav inte är uppfyllt. En västligare dragning skulle minska intrånget i odlad mark. Vidare lämnas synpunkter i övrigt, bl.a. beträffande åtkomst till fält på andra sidan järnvägen samt ny väg till maskinhall.

Aktionsgruppen för Pendeltågsstation i Väröbacka genom Per-Erik Wikström begär att planen ändras, bl.a. att Varbergs station utformas för genomgående trafik och vändande tåg utan korsande tågvägar.

Trafikverket har yttrat sig över överklagandena den 18 december 2017 och anført bl.a. följande. Elisabet Karlssons fastighet berörs endast av tillfällig nyttjanderätt till ca 234 kvadratmeter mark. Tunnelmynningens placering är en följd av vald sträckning som befunnits mest optimal. Någon mark ianspråkats inte från Curth-Rune Johanssons fastighet, som kommer att



erbjudas fastighetsnära bullerskydd och, om vibrationsriktvärden överskrids efter trafiköppnande, inlösen. Beträffande det Kenneth Andersson och Birgit Andersson samt Vareborgs Bärödling AB anför om flytt ett tiotal meter låter det sig inte göras utan att övriga delar av järnvägen justeras, vilket det finns mycket små möjligheter till om hela sträckan ska rymmas inom tillåten korridor. Ytor för tillfällig nyttjanderätt har minskats efter granskningssynpunkter men omfattning och behov bedöms skäliga.

Ytterligare skrivelser har därefter inkommit från Aktionsgruppen för Pendeltågsstation i Väröbacka och Curth-Rune Johansson, som vidhåller att ytterligare konsekvensbedömning behövs ur klimatsäkerhetssynpunkt samt från Kenneth Andersson, Birgit Andersson och Vareborgs Bärödling AB.

Trafikverket har efter remiss yttrat sig den 13 mars 2018 beträffande ytor för tillfälliga nyttjanderätter på Kenneth Andersson och Birgit Anderssons fastighet och därvid funnit det möjligt att justera två av de ytor som fastighetsägarna haft invändningar mot då de idag används för julgransodling.

Två skrivelser har därefter inkommit från Kenneth Andersson, Birgit Andersson och Vareborgs Bärödling AB i vilka de påtalar bl.a. att Trafikverket skyldighet att utreda att nyttjanderätter placeras så minsta intrång sker, inte begränsas till enbart de ytor som de klagande föreslagit.

### **Skälen för regeringens beslut**

Regeringen har i beslut den 21 mars 2013 (dnr M2006/2259/Me) tillåtit att Väst kustbanan byggs ut från enkelspår till dubbelspår på delen Varberg–Hamra i Varbergs kommun.

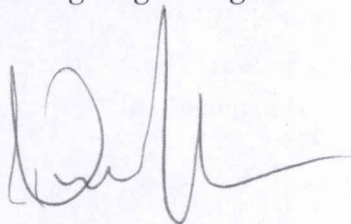
Aktionsgruppen för Pendeltågsstation i Väröbacka har inte visat att den kan anses berörd av järnvägsplanen på ett sådant sätt att den har rätt att överklaga Trafikverkets beslut. Aktionsgruppens överklagande bör därför inte tas upp till prövning.

Frågor om inlösen eller ersättning för intrång och annan skada prövas inte vid fastställelse av järnvägsplan utan i annan ordning. Elisabet Karlssons samt Kenneth Anderssons, Birgit Anderssons och Vareborgs Bärödling AB:s överklaganden i de delar de avser sådana frågor bör därför inte tas upp till prövning.

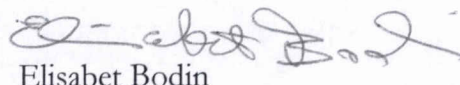
När det gäller de tillfälliga nyttjanderätter som bl.a. erfordras för att bygga en ny vägport vid Vareborg finner regeringen att det är lämpligt att göra de justeringar som Trafikverket redovisat. Med delvis bifall till Kenneth Anderssons, Birgit Andersons och Vareborgs Bärödling AB:s överklagande bör arbetsplanen ändras på så sätt att del av område a ersätts med del av område 1 och del av område c ersätts med del av område 2 för tillfällig nyttjanderätt under byggtiden, i enlighet med bilaga 2 till Trafikverkets skrivelse den 13 mars 2018.

Beträffande överklagandena i övrigt har det inte framkommit något som föranleder regeringen att göra någon annan bedömning än den som har gjorts i det överklagade beslutet. Överklagandena i övrigt bör därför avslås.

På regeringens vägnar



Tomas Eneroth



Elisabet Bodin

Likalydande till

Curth-Rune Johansson, Brearedsmossen 6, 432 91 Varberg  
Kenneth Andersson, Birgit Andersson och Vareborgs Bärödling AB,  
Ombud: Advokat Erik Erling, Erlingadvokater AB, Adelgatan 5,  
211 22 Malmö

Aktionsgruppen för Pendeltågsstation i Väröbacka, c/o Per-Erik Wikström,  
Sågsjärarevägen 3, 432 64 Bua

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM

Justitiedepartementet/SSK

Kulturdepartementet/KL

Miljö- och energidepartementet/ME och KL

Näringsdepartementet/JM

Trafikverket (+ prövade handlingar TRV 2016/111175)

Trafikverket Region Väst

Länsstyrelsen i Hallands län

Varbergs kommun



Trafikverket,  
Region Väst

## Fastställelse av järnvägsplan för utbyggnad av Väst kustbanan, delen Varberg-Hamra, i Varbergs kommun, Hallands län

### Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att fastställa järnvägsplanen för utbyggnad av Väst kustbanan på delen Varberg - Hamra.

Fastställelsen gäller plan- och profilkartor samt till plankartorna bilagda tvärsektioner, samtliga med status fastställelsehandling, 2016-12-01, se bilaga 1 till detta beslut.

Fastställelsen gäller också de skyddsåtgärder som finns upptagna på bilaga till plankarta, med status fastställelsehandling, 2016-12-01.

Järnvägsanläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

### Sökande

Trafikverket Region Väst.

### Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

#### Den planerade järnvägen

Järnvägsplanen omfattar en utbyggnad till dubbelspår av Väst kustbanan mellan Varberg och Hamra, en sträcka på cirka 8,5 km. Under centrala Varberg kommer järnvägen att gå i en cirka 3 kilometer lång tunnel.

I norr ansluter planförslaget till det befintliga dubbelspåret i punkt 74+040 (74 kilometer och 40 meter från nollpunkten i Göteborg), knappt 1,5 kilometer norr om befintliga Getteröbron. Norr om Getteröbron anläggs en ny godsbangård. Järnvägsstationen förläggs cirka 200 meter norr om befintligt stationshus. Det nya plattformsområdet ligger nedsänkt i ett tråg, som djupast cirka 8 meter. Stationen har en mellanplattform och en sidoplattform med 250 meters längd som i framtiden går att förlänga med 100 meter norrut. Direkt söder om plattformarna övergår tråget i en betongtunnel. Under staden går järnvägen i en bergtunnel. Parallellt med bergtunneln anordnas en service- och räddningstunnel, läget av denna framgår av tvärsektionerna. Den södra tunnelmynningen förläggs i Brearedsområdet. Planförslaget ansluter till den befintliga järnvägen i Vareborg, Hamra, vid kilometer 85+130.



### Lokalisering och utformning

Lokaliseringen av järnvägens sträckning har utretts tidigare och regeringen har gett tillåtlighet för begärd korridor. Inom korridoren har linjedragningen utretts mer i detalj. Utformning med motiv samt bortvalda alternativ framgår av planbeskrivningen avsnitt 3.2.

### Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och utrymme samt särskilda rättigheter som belastar marken eller utrymmet kommer att tas i anspråk för järnvägen på det sätt som redovisas på plan- och profilkartorna samt tvärsektioner. Från vilka fastigheter som mark tas i anspråk och på vilket sätt framgår även av avsnitt 8.3 i järnvägsplanens beskrivning.

Där järnvägsanläggningen ligger i ytläge kommer marken, i den mån den inte redan ägs av staten, att förvärfvas med äganderätt. I tunnellen kommer utrymmet för tunneln inklusive konstruktionsdelar samt omkringliggande skyddszon att förvärfvas med äganderätt. Tunnelutrymmet avses att fastighetsbildas till en så kallad 3D-fastighet. Järnvägsfastigheten begränsas i dessa fall såväl uppåt som nedåt och åt sidorna. Markytan kommer fortsatt att höra till ursprungsfastigheten. Därutöver avses områden tas i anspråk med servitutsrätt, för service- och räddningsvägarvägar, skyddszon, underhåll, trädsäkring med mera.

Sammanlagt kommer cirka 160 000 kvadratmeter mark att permanent tas i anspråk med traditionell äganderätt. Det innefattar mark vid den nya godsbangården, vid tråget samt markerna söder om tunneln.

Permanent markanspråk med tredimensionell fastighetsbildning uppgår till ca 195 000 kvadratmeter.

Cirka 360 000 kvadratmeter kommer att tas i anspråk med servitutsrätt.

Mark som behövs för att bygga järnvägen får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid och för det ändamål som anges på plankartorna.

### Kommunala planer

Översiktsplan för Varbergs kommun och fördjupad översiktsplan för stadsområdet antogs 2010. Järnvägsanläggningen är förenlig med dessa planer.

Planområdet för den nya järnvägssträckningen berör uppemot ett 30-tal detaljplaner och fastighetsplaner. För att kunna genomföra järnvägsplanen tar kommunen fram en ny detaljplan för de områden där järnvägen går i markplan. För sträckan där järnvägen kommer att gå i tunnel arbetar kommunen med tillägg till befintliga detaljplaner.

Den kommunala bron för Getterönvägen kommer att få ett förändrat läge över järnvägen.

### Buller, stömljud och vibrationer

Vid val av bullerskyddsåtgärder i projektet har huvudprincipen varit att i första hand utforma dessa som spårnära bullerskyddsvallar och skärmar. Målsättningen att uppfylla gällande riktvärden för bullerstörningar måste dock ställas mot vad som är miljömässigt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I andra hand har fastighetsnära bullerskydd valts för att uppfylla riktvärdena inomhus och vid uteplats.

Norr om Getteröbron uppförs bullerskyddsvallar och bullerskyddsskärmar på båda sidor längs den ombyggda sträckan, inklusive godsbangårdens nya placering. Genom dessa åtgärder minskar ljudnivån för samtliga de 81 fastigheterna som efter ombyggnaden av järnvägen i annat fall skulle varit bullerstörda över riktvärdena. I vissa fall är dessa bullerskydd inte tillräckliga. Skyddad uteplats kommer att erbjudas 43 fastighetsägare och 3 stycken kommer även att få erbjudanden om fasad/fönsteråtgärder.



Erbjudandena gäller under förutsättning att det vid inventeringen visar sig att åtgärderna krävs för att riktvärdena för buller inomhus och vid uteplats ska kunna innehållas och att det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. För att i norra delen av projektet skydda delar av Getteröns fågelreservat och strandängsmiljön norr om Lassahöjden kommer också här att uppföras bullerskydd. Därigenom kommer Natura 2000-området att endast påverkas marginellt av ökat buller från järnvägen.

Mellan Getteröbron och den nya järnvägstunneln uppförs bullerskyddsvallar och bullerskyddsskärmar inom järnvägsområdet längs de sträckor där det finns bostäder och det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. På sträckan finns 32 bostadsfastigheter som skulle bli bullerstörda över riktvärdena utan åtgärder. De planerade skärmarna och vallarna dämpar ljudet men inte så att riktvärdena kan innehållas för flertalet. Ågarna till 28 fastigheter kommer att erbjudas skyddad uteplats. 7 stycken kommer även att få erbjudanden om fasad/fönsteråtgärder. Erbjudandena gäller under förutsättning att det vid inventeringen visar sig att åtgärderna krävs för att riktvärdena för buller ska kunna innehållas och att det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Söder om tunneln uppförs bullerskyddsvallar och bullerskyddsskärmar, med få undantag, längs hela den sträcka där det finns bostadsbebyggelse. Av dessa totalt 56 bostadsfastigheter är det 16 stycken som trots bullervallar/bullerskärmar kommer att erbjudas skyddad uteplats. Av dessa kommer 4 stycken dessutom att få erbjudande om fasad/fönsteråtgärder. Erbjudandena gäller under förutsättning att det vid inventeringen visar sig att åtgärderna krävs för att riktvärdena för buller ska kunna innehållas och att det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Skyddsåtgärder mot stomljud genomförs i anslutning till spår i tunnel och tråg. Behovet av insättningsdämpning är ca 15-20 dB. Skyddsåtgärderna redovisas på plankartan men den exakta omfattningen av skyddsåtgärden bestäms i byggskedet då ytterligare mätningar görs när tunneln är klar men innan spåren läggs. Trafikverket kommer att reducera stomljuden från järnvägstrafiken till nivåer under 35 dBA. Åtgärder för att reducera stomljudsnivåerna till 30 dBA kommer att genomföras om kostnaderna är rimliga. Att redan i planskedet kunna säkerställa stomljudsdämpning till under 30 dBA kräver en annan typ av skyddsåtgärd och skulle medföra en kraftig kostnadsökning.

För två fastigheter i Breared kan det inte uteslutas att det finns risk för vibrationer över riktvärdet för nybyggnad av bana (0,4 mm/s). För att skydda dessa fastigheter krävs omfattande åtgärder med djupa sponter för en beräknad kostnad om ca 50-100 miljoner kronor. Detta anses inte motsvara nyttan av åtgärden och fastighetsägarna kommer istället att erbjudas förvärv om mätningar av vibrationerna från tågtrafiken på den nya banan visar överskridande av riktvärdet för vibrationer.

### Elektromagnetiska fält

Planförslaget innebär att effekterna av elektromagnetiska fält flyttas från befintlig till ny järnvägssträckning. Den nya järnvägsanläggningen kommer att ha lägre elektromagnetiska fält jämfört med befintlig järnväg. Med en lämplig utformning av elanläggningen kommer långtidsmedelvärdet i driftskedet att bli lägre än rekommenderade 0,4 mikrotlesa i byggnader där människor stadigvarande vistas. I bilaga till plankarta anges bland annat att sektionering av järnvägens kontaktledningsanläggningar ska utgå från målet att långtidsmedelvärdet i bostäder klaras med beaktande av normal bakgrundsstrålning.

### Risk och säkerhet

Planförslaget medför en lägre risknivå jämfört med dagsläget. Inga plankorsningar kommer att finnas på den ombyggda sträckan. Stationens utformning med trappor och hissar mellan plattformarna minskar riskerna för resenärerna. Flytten av godsbangården är positiv för boende i Varberg. Risker i samband med transporter av farligt gods på järnvägen har utretts i Riskanalys (Underlagsrapport risk och säkerhet, MKB).



### Klimatförändringar och översvämningssäkring

Nivån för skydd av tråg- och tunnelanläggningen sätts till +3,5 meter över havsnivån. Det innebär att vattennivån ska kunna stiga till denna nivå utan att järnvägsanläggningen översvämmas eller skadas av vattnet. Portar och öppningar i tråg och tunnel ska förses med disponibla skydd som aktiveras om vattennivån stiger över +2,5 meter över havsnivån. Konstruktioner dimensioneras för att klara en påbyggnad till skyddsnivån +5,0 meter över havsnivån. Förberedelserna ska göras med hänsyn till fortsatt havsnivåhöjning efter år 2100.

### Markföroreningar

Under byggskedet kommer stora mängder deponimassor och förorenad mark att grävas ur. I vissa avsnitt överskrids haltkriteriet för farligt avfall. När järnvägen är utbyggd har föroreningssituationen förbättrats genom att förorenade massor har tagits omhand.

### Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer

Följande riksintressen berörs av utbyggnaden enligt järnvägsplanen:

- Vägar: Väg E6, väg 41 och väg 801
- Järnväg: Västkustbanan – befintlig station i Varberg m.m., Västkustbanan – tillåtlighetskorridor för utbyggnad på sträckan Varberg-Hamra och Viskadalsbanan sträckan Borås – Varberg.
- Hamn: Allmän hamn i Varberg
- Sjöfart: Allmän farled
- Kulturmiljövård: Varbergs innerstad med bland annat Varbergs fästning samt kustsanatoriet Apelviken
- Naturvård: Klosterfjorden – Getterön
- Friluftsliv: Getterön – Årnäs – Balgöfjorden
- Kust, turism och friluftsliv: Kustområdet i Halland
- Högexploaterad kust: Kustområdena och skärgårdarna från Brofjorden till Simpevarp

Enligt den sökandes bedömning påverkas inte riksintresset för friluftsliv negativt av utbyggnaden av den nya järnvägssträckningen. Området för naturvård påverkas lite negativt eftersom anläggningarna kring den nya järnvägen och bangården innebär att en liten del av riksintresseområdet Klosterfjorden – Getterön tas i anspråk. Riksintresset för Kulturmiljövård påverkas negativt då bland annat den gamla stationsbyggnaden kommer att få ändrad användning. Riksintresset för järnväg påverkas positivt genom ökad kapacitet och ökad säkerhet.

Natura 2000-området Getteröns fågelreservat ligger omedelbart väster om befintlig och planerad ombyggnad av västkustbanan. Området omfattas av både fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet. Området är också naturreservat, samt omfattas av Ramsarkonventionen. Eventuell påverkan på Natura 2000-området kommer att hanteras i ansökan till mark- och miljödomstolen.

Inom utbyggnadsområdet finns stenmurar, småvatten, åkerdiken och alléer, vilka omfattas av det generella biotopskyddet.

De miljö kvalitetsnormer (MKB) som är aktuella i projektet är:

- Normer för utomhusluft
- Normer för fisk- och musselvatten





- Normer för vattenförekomster (Himleån, Getteröviken, Balgöarkipelagen, Norra mellersta Hallands kustvatten)

Enligt den sökande överskrids inte MKB för utomhusluft vare sig under drift- eller byggskedet. Inga viktiga fisk- och musselvatten påverkas av projektet. Genom att deponimassor tas bort i samband med byggnation av godsbangården bidrar projektet till att minska påverkan på vattenförekomster. Vid byggandet renas allt byggavloppsvatten vilket minimerar risken för påverkan under byggskedet.

### Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 3,99 miljarder kronor i prisnivå 2009. I "Genomförande- och finansieringsavtal avseende Varberg" från 2009 framgår hur projektets totalkostnad ska fördelas mellan Trafikverket, Varbergs kommun, Region Halland och Jernhusen

Projektet ingår i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2014-2025 med 2,9 miljarder kronor i prisnivå 2009.

Byggstart planeras ske 2019 och driftstart december 2024.

### Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt lagen om byggande av järnväg har föregåtts av en förberedande studie i form av en förstudie (2000) och en järnvägsutredning (2001-2003). Länsstyrelsen i Hallands län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Regeringen har den 21 mars 2013 beslutat om tillåtlighet för projektet enligt 17 kap. miljöbalken. Utbyggnaden ska ske inom den korridor som benämns alternativ SMTÖ och som redovisas på karta daterad den 1 februari 2013. Tillåtligheten förfaller den 31 mars 2018 för den del av järnvägsprojektet som inte omfattas av fastställd järnvägsplan.

I beslutet om tillåtlighet har regeringen pekat på ett antal viktiga punkter för planskedet. I anslutning till Natura 2000-området Getteröns fågelreservat förutsätter regeringen att skyddsåtgärder beträffande begränsning av buller samt hantering av lakvatten från deponi och dagvatten från spårområdet genomförs. Regeringen poängterar vikten av att Trafikverket i det fortsatta arbetet upprättar kontrollprogram, gör de fördjupade utredningar och åtgärder som krävs i järnvägsplaneskedet för att skydda grundvatten och befintliga anläggningars grundläggningar samt minimerar risker för spridning av markföroreningar. Trafikverket bör ha en hög ambitionsnivå när verket vidtar skyddsåtgärder mot buller från järnvägstrafiken. Åtgärder bör även så långt möjligt vidtas för att minska störningarna från stomljud. Regeringen anser att en utbyggnad av en tunnel måste ske med högt ställda krav på säkerheten. Regeringen poängterar betydelsen av att översvämningsproblematiken särskilt uppmärksammas i järnvägsplaneskedet och förutsätter att samråd sker även med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap förutom Länsstyrelsen i Hallands län och Varbergs kommun.

### Den sökandes handläggning av järnvägsplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 45 stycken yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- Vald sträckning av järnvägen
- Antalet spår och deras utformning samt kapacitet
- Servitutens omfattning
- Lokalisering av tillfälliga nyttjanderätter
- Buller, vibrationer, stomljud och elektromagnetiska fält orsakade av tågtrafiken i driftskedet
- Risker vid en eventuell tågolycka, speciellt om det transporteras farligt gods



- Faran med och skydd för framtida höjd havsnivå.
- Olägenheter och risker i byggskedet, bland annat vad avser buller, vibrationer, trafikproblem och hantering av förorenade massor
- Arbetsmiljöfrågor
- Ekonomisk kompensation och skadeförebyggande åtgärder
- Ombyggnad av enskilda vägar och lokalgator
- Masshantering
- Tillfälliga stationslägen under byggtiden

Den sökande har kommenterat inkomna synpunkter och bland annat angett att lokaliseringen av järnvägen avgjorts genom regeringens tillåtlighetsbeslut. Sökanden har vidare kortfattat redogjort för järnvägsanläggningens utformning och framtida möjligheter till ytterligare kapacitetshöjningar av denna. Riskbedömningar har gjorts inom ramen för järnvägsplanen och de slutsatser som dras i PM Riskanalys farligt gods gäller även för godsbangården. Flertalet frågor rörande byggskedet kommer att hanteras i kommande tillståndsansökan hos mark- och miljödomstolen. Ersättningsfrågor hanteras inte i järnvägsplanen och inte heller ombyggnad av kommunala gator eller enskilda vägar.

Efter granskningen har den sökande ändrat järnvägsplanen bland annat avseende ytor med tillfällig nyttjanderätt. Mindre förändringar av anläggningen har också gjorts, bland annat har en service och räddningsväg tillkommit. Ändringarna har gjorts för att tillgodose inkomna yttranden från fastighetsägare, Varbergs kommun och länsstyrelsen med flera. Ändringarna redovisas i en särskild handling. Nya samråd har skett med dem som berörs av ändringarna. Vid denna kommunikering inkom ytterligare några synpunkter angående tillgången till områden med tillfällig nyttjanderätt. Synpunkterna har kommenterats i PM kompletterande utlåtande.

Tillkommande bullerskyddsåtgärder på två fastigheter har föranlett en förnyad granskning för berörda varvid ytterligare några synpunkter om buller inkom. Dessa har kommenterats i ett kompletterande granskningsutlåtande.

## Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Hallands län har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

Länsstyrelsen påpekar att frågan om utredning och hantering av markföroreningar i kvarteret Renen ska tas upp i samband med ansökan om tillstånd till vattenverksamhet och den miljökonsekvensutredning som då ska tas fram.

## Skälen för Trafikverkets beslut

### Fastställelseprövningens omfattning

Järnvägsplanen är upprättad enligt reglerna i Lagen om byggande av järnväg. Lagen reglerar framtagandet av en järnvägsplan samt järnvägen i driftskedet (när den har tagits i bruk för trafik). Även åtkomst till mark och utrymme som behövs under byggskedet kan regleras i en järnvägsplan.

För att kunna bygga en järnväg krävs ofta utöver en fastställd och lagakraftvunnen järnvägsplan flera andra tillstånd och beslut. Parallellt med denna järnvägsplan har den sökande lämnat in en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet och arbeten i anslutning till Natura 2000 – område till mark- och miljödomstolen, i enlighet med reglerna i miljöbalken. För att göra ingrepp i byggnadsminnen eller fornlämningar krävs tillstånd enligt kulturminneslagen. Andra tillstånd som kan behövas är bland annat dispens från artskyddsförordningen, rivningslov, marklov, tillstånd för mellanlagring och hantering av avfall, tillstånd för deponi, utsläpp av förorenat vatten och tillstånd för störande arbete. Byggandet av järnvägen är också beroende av att gällande detaljplaner överensstämmer med järnvägsplanen då det inte är tillåtet att bygga en järnväg i strid med en detaljplan eller områdesbestämmelser.



## Allmänt

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 och är även en naturlig förbindelse till Köpenhamn och vidare ut i Europa via Öresundsbron. Den 30 mil långa banan ingår i EU:s utpekade transportnätverk Trans European Network (TEN-T). Väst kustbanan ingår också i det utpekade strategiska godsnetet.

Väst kustbanan byggdes ursprungligen under 1880-talet som en enkelspårig järnväg. Sedan 1980-talet har banan successivt byggts ut till dubbelspår med avsikten att skapa ett snabbt, effektivt och miljövänligt transportmedel för både människor och gods. Idag är ca 88 % av Väst kustbanan utbyggd till dubbelspår. I Halland återstår endast delen genom Varberg. Ändamålet för projektet har formulerats i fyra punkter:

- Möta transportsystemets behov av ökad kapacitet
- Ökad trafiksäkerhet
- Förbättrad miljö
- Stationen i centrum behåller och utvecklar en levande och attraktiv stadskärna

## Tillåtlighetsbeslut

Järnvägsplanens järnvägsmark ligger inom den korridor som avses i regeringens beslut om tillåtlighet. Trafikverket anser att de särskilda påpekanden som regeringen anger i tillåtlighetsbeslutet har tillgodosetts av den sökande.

## Detaljplan

Kommunen antog i maj 2017 de upprättade nya detaljplanerna respektive ändrade detaljplanerna som berör järnvägsutbyggnaden. Besluten om detaljplanerna har överklagats.

## Trafikverkets bedömning av järnvägsplanens påverkan på riksintressen, Natura 2000, miljö kvalitetsnormer m.m.

Väst kustbanan är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Flera riksintressen berörs direkt eller indirekt. I anslutning till projektets norra del finns Natura 2000-området Getteröns fågelreservat som också omfattas av Ramsarkonventionen med skydd för viktiga våtmarker. Trafikverket delar sökandes uppfattning att någon påtaglig skada inte sker på något av riksintressena i området och att de särskilda skyddsintressena i Natura 2000-området inte kommer att påverkas på ett betydande sätt av utbyggnaden. Tillstånd har sökts för arbeten i anslutning till Natura 2000-området.

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster. Övriga miljö kvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

## Trafikverkets bedömning av järnvägsplanens skyddsåtgärder mot buller, vibrationer och stomljud

Trafikverket bedömer att de åtgärder som vidtas för att skydda befintliga bostäder mot buller är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. I de fall inte samtliga riktvärden för bostäder kan uppnås kommer åtgärder på de enskilda fastigheterna att efter inventering erbjudas fastighetsägarna. Riktvärden för såväl inomhusmiljöer som uteplatser kommer då att kunna innehållas för samtliga bostäder. Även Natura 2000-området Getteröns fågelreservat kommer att skyddas mot buller.



Några fastigheter riskerar att utsättas för vibrationsstörningar högre än rekommenderade värden. På grund av de höga kostnaderna kommer några vibrationsdämpande åtgärder inte att utföras i anslutning till dessa fastigheter utan det kan istället bli aktuellt att erbjuda förvärv av fastigheterna för det fall vibrationerna blir över de rekommenderade värdena.

Trafikverket redovisade i ansökan om tillåtlighet att ambition är att reducera stomljudet ner till nivåer under 35 dBA och att åtgärder ner till 30 dBA kan bli genomförda om kostnaderna visar sig rimliga. I järnvägsplanen redovisar den sökande att Trafikverket kommer att reducera stomljuden från järnvägstrafiken till nivåer under 35 dBA. Endast ett fåtal fastigheter kan komma att drabbas av stomljudsnivåer mellan 30 och 35 dBA med de skyddsåtgärder som är angivna i järnvägsplanen. Även för dessa fastigheter kommer åtgärder att genomföras för att reducera stomljudsnivåerna till 30 dBA om kostnaderna är rimliga. Detta går enligt den sökande inte att bedöma förrän i byggskedet. För att redan i planskedet kunna säkerställa stomljudsdämpning till under 30 dBA för samtliga fastigheter krävs en annan typ av skyddsåtgärd, en helt annan metod för stomljudsdämpning. Det skulle medföra en kraftig kostnadsökning. Underhand har sökanden uppgivit att det skulle medföra en fördyring på ca 30-50 miljoner kronor och också innebära ökade underhållskostnader. Trafikverket anser att den sökandes redovisning och planerad hantering av störningar från stomljud är rimlig.

#### Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

#### Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in åtta skrivelser. Svenska kraftnät har inget att erinra mot järnvägsplanen. SMHI har inga synpunkter utöver tidigare lämnat yttrande. Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig.

Ägaren till Getakärr 6:22 m fl. Birgit Österberg önskar att Trafikverket utreder ägarförhållandena för den samfälliga vägen Getakärr s:1. Hon har av släktingar och äldre grannar fått uppgifter om att den tillhör fastigheten Getakärr 6:22.

*Trafikverket noterar att i järnvägsplanen är Getakärr s:1 markerad med Js1, servitut för serviceväg/räddningsväg. Servitutet kommer att bildas genom en lantmäteriförrättning efter att järnvägsplanen fått lagakraft. Enligt förordningen om byggande av järnväg ska kända ägare till mark som ska tas i anspråk anges i en till järnvägsplanen hörande fastighetsförteckningen. Verkets utredningsskyldighet i samband med upprättandet av en järnvägsplan sträcker sig enligt verkets uppfattning inte så långt att en enligt fastighetsregistret outredd delägarkrets behöver utredas i järnvägsplanen. Om det i kommande lantmäteriförrättning visar sig finnas behov av att utreda ägarförhållandena kommer lantmäterimyndigheten att genomföra en sådan.*

Varbergs kommun, miljöskydds-enheten ställer sig frågande till att Trafikverket anser det motiverat med en lägre ambitionsnivå för stomljud, LASmax 35 dBA, för Varbergstunneln än för sju stycken tunnelprojekt i övriga landet där det projektspecifika riktvärdet LASmax 30 dBA har tillämpats. Nämnden anser att för varje bostad där man befärdar att stomljudsnivån LASmax 30 dBA kommer att överskridas ska Trafikverket redovisa vilka åtgärder som krävs för att så inte ska ske. I de fall åtgärderna inte föreslås genomföras ska beräkningar göras som visar att åtgärderna är oskäligt kostsamma.

Enligt nämndens uppfattning bör regeringens tillåtlighetsbeslut tolkas som att Trafikverket bör eftersträva en högre ambitionsnivå när det gäller bullerskydd än de minimikrav som anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Nämnden anser att 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid fasad



bör eftersträvas för samtliga bostäder längs bansträckningen. Kan detta bullervärde inte innehållas ska en teknisk och ekonomisk skälighetsbedömning göras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser inte att Trafikverket tillräckligt tydligt visat hur den planerade saneringen av kvarteret Renen påverkas av tunnelbygget och förutsätter att riskbedömningen utvecklas och kompletteras i samband med kommande tillståndsansökan för vattenverksamhet.

*Trafikverket konstaterar att i flertalet fall kommer stomljudet att begränsas till under 30 dBA oaktat att det projektspecifika värdet satts till 35 dBA. I ett fåtal fall kan man inte redan i planskedet utan stora kostnader säkra att nivån 30 dBA inte överskrids för någon fastighet. Sökandes ambition är att för det fall det till en rimlig kostnad går att få ner stomljudet till 30 dBA ska det genomföras.*

*I järnvägsplanen har omfattande bullerskyddsåtgärder redovisats. I de fall 55 dBA vid fasad inte kan innehållas har avstegen motiverats med byggnadstekniska skäl och/eller mycket höga kostnader. Trafikverket anser att de av den sökande redovisade skyddsåtgärderna är en rimlig avvägning mellan nytta och kostnad. Problematiken kring kvarteret Renen kommer att hanteras vid miljöprövningen vid mark- och miljödomstolen.*

Räddningstjänsten Väst och Varbergs kommun anser att de slutsatser som dras i PM Riskanalys farligt gods inte omfattar risker med uppställning av farligt gods på bangården i norr samt hamnbangården. Detta bör göras snarast så att eventuella åtgärder som behöver genomföras inte försenar projektet eller begränsar stadsutvecklingen för Varbergs kommun.

Trafikverket har under fastställelseprövningen mottagit ett av den sökande framtaget PM "Riskbedömning av godsbangård Varbergstunneln, Västkustbanan, Varberg-Hamra (2017-05-15). Detta PM har skickats för eventuellt yttrande till Räddningstjänst Väst och till Varbergs kommun med möjlighet att lämna synpunkter. Räddningstjänsten Väst har återkommit med ett antal erinringar: en fastställd nödplan är en förutsättning för anläggningen, brandvatten för godsbangården ska finnas tillgängligt, ingen uppställning av farligt gods får förekomma på hamnbangården och anläggningen ska följa de förutsättningar som presenteras i PM riskbedömning. Den sökande har per e-post till Trafikverket Juridik och planprövning meddelat att den inte har något att erinra vad gäller Räddningstjänstens synpunkter.

*Trafikverket konstaterar att trafikering och uppställning inte regleras genom fastställelse av en järnvägsplan. Frågan om hur farligt gods ska tas om hand har hanterats så långt det är möjligt i det läge projektet nu befinner sig och den sökande och Räddningstjänsten Väst synes vara överens.*

Föreningen Östra spåret anser att resursslöseriet med en tågtunnel under Varberg ska stoppas. Den anser att förutsättningarna för en tågtunnel har förändrats av bland annat en kraftig kostnadsökning. Föreningen argumenterar för en östlig dragning av järnvägen med ett nytt och komplett resecentrum på Holmagårde. Det skulle spara resandet, förbättra trafiksituationen i västra Varberg samt frigöra stora spårrområden för framtida byggnation.

*Trafikverket konstaterar att regeringen har beslutat om tillåtlighet enligt 17 kapitlet miljöbalken för utbyggnad av Västkustbanan, delen Varberg – Hamra. Fastställelseprövningen innebär att den upprättade järnvägsplanen utifrån Lagen om byggande av järnväg ska prövas i ett läge inom den i tillåtlighetsbeslutet angivna korridoren. Det är inte möjligt att vid fastställelseprövningen överväga andra dragningar.*

### Skyddsåtgärder i bilaga till plankartorna

Sökande har till plankartorna bilagt ett dokument med en förteckning över skyddsåtgärder som avses fastställas. Vissa av skyddsåtgärderna redovisas även på plankartorna medan andra endast redovisas i bilagan. Underhand har den sökande preciserat uppgiften om stängsling; Mellan plangränsen i norr och bron över Österleden i söder, kommer järnvägsanläggningen ovan jord att förses med skyddsstängsel. På



de avsnitt där bullerskyddsskärmarna är högre än två meter över omgivande mark anläggs inte något skyddsstängsel.

Trafikverket bedömer att samtliga åtgärder är viktiga att genomföra. I vissa fall beskrivs den funktion som ska uppnås i stället för själva skyddsåtgärden. I andra fall är det en precisering av den utformningen av järnvägen som framgår av plankartorna. Flera av åtgärderna är sådana som hanteras i tillståndsansökan hos mark- och miljödomstolen. I de fall de beskrivna åtgärderna inte är att anse som en skyddsåtgärd i den mening som avses i 2 kap. 9 § lagen om byggande av järnväg, får åtgärderna ses som ett åtagande av den sökande.

### Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en utbyggnad enligt järnvägsplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Under den tid som fastställelseprövningen pågått har Trafikverket föreslagit att projektet ska ingå i kommande Nationella plan (2018-2029) med hela den numera beräknade kostnaden.

Järnvägsplanen har handlagts i enlighet med reglerna i lagen och förordningen om byggande av järnväg. Järnvägsplanen har upprättats i överensstämmelse med av regeringen tidigare beslutad tillåtlighet.

Järnvägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan. Den planerade järnvägen överensstämmer med nyligen antagna men inte lagakraftvunna detaljplaner inom Varbergs kommun.

Den föreslagna utbyggnaden medför att spårkapaciteten ökar till nytta för både person- och godstrafik. Säkerheten på och kring järnvägen förbättras. Det innebär att järnvägen får ett lämpligt läge och utförande.

Linjens sträckning och anläggningens utformning har så långt möjligt anpassats för att begränsa negativa konsekvenser för kulturmiljön och boende i och omkring Varberg. Samtidigt frigörs områden i centrala Varberg för kommande stadsutveckling och stationen placeras så att byten mellan olika trafikslag har möjlighet att förbättras. Genom detta tillgodoses ändamålet med järnvägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att järnvägsanläggningen är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark, utrymmen och särskilda rättigheter i anspråk.


Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i järnvägsplanen är skäliga.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att järnvägsplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

### Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit chefsjuristen Charlotta Lindmark med Gudrun Jonsson-Glans som föredragande.



Charlotta Lindmark



Ärendenummer  
TRV 2016/111175

BESLUT



TRAFIKVERKET

Sidor  
11(11)

Dokumentdatum  
2017-11-02

*Gudrun Jonsson-Glans*  
Gudrun Jonsson-Glans

### Bilagor

1. Ritningsförteckning järnvägsplan, fastställelsehandling (2016-12-01), sidorna 1-2.
2. Anvisning "Hur man överklagar"
3. Allmänna upplysningar – fastställd järnvägsplan

### Kopia till:

Länsstyrelsen i Hallands län  
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Hallands län  
Regionförbundet i Hallands län  
Varbergs kommun  
Kommunala lantmäterimyndigheten i Varbergs kommun (efter laga kraft)  
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning  
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen