



Kontaktperson

Samhällsbyggnadsavdelningen
Enheten för samhällsplanering
Lisa Callréus
010-224 17 55
skane@lansstyrelsen.se

Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Beslut om godkännande av miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan Dubbelspår, Ängelholm - Helsingborg, Romares väg

TRV 2014/20416

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen enligt 2 kap 10 § Lag om byggande av järnväg för rubricerat järnvägsprojekt.

Detta beslut får enligt 5 kap 2 § Lag om byggande av järnväg inte överklagas.

Redogörelse för ärendet

Trafikverket Region Syd har till Länsstyrelsen skickat in miljökonsekvensbeskrivning daterad 2017-06-22 med begäran om Länsstyrelsens godkännande.

Utbyggnaden av Västkustbanan mellan Ängelholm och Helsingborg omfattar järnvägsutbyggnad till dubbelspår längs hela sträckan, ombyggnad av stationer och följdförändringar av vägnätet. Projektet omfattar i huvudsak anläggande av nytt spår cirka sex meter från det befintliga spåret så att sträckan blir dubbelspårig. Samtliga planpassager stängs och ersätts med planskildheter.

Länsstyrelsen och Trafikverket har haft ett flertal möten i ärendet sedan mars 2015. I november 2016 begärde Länsstyrelsen komplettering av miljökonsekvensbeskrivningen daterad 2016-09-30 och efter Trafikverkets komplettering begärde Länsstyrelsen i maj 2017 ytterligare komplettering av miljökonsekvensbeskrivningen daterad 2017-04-21.



Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen har granskat miljökonsekvensbeskrivningen och anser att den i huvudsak uppfyller kraven i 6 kap 7 § miljöbalken.

I övrigt vill Länsstyrelsen framföra följande.

Hushållning med mark och vatten

Länsstyrelsen konstaterar att motivet till de fem meter höga bullervallarna på jordbruksmark som redovisas på illustrations- och plankartorna (daterade 2017-06-28 respektive 2017-01-20, längdmeter 233+500 - 234+000 och 234+000 - 234+500) samt på miljökonsekvensbeskrivningens kartbilagor 7 och 8 behöver beskrivas tydligare i planhandlingarna. Detta med hänvisning till att en järnväg enligt Lag om byggande av järnväg 1 kap 4 § ska ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden. Under avsnitt 4.3.1 i miljökonsekvensbeskrivningen anges att huvuddelen av bullerskyddsskärmarna och -vallarna föreslås få en höjd av tre meter och att höjden är en avvägning mellan bullerdämpande effekt, visuell påverkan, skuggning, markintrång och kostnad. Under avsnitt 5.10.1 *Trafikbuller - Val av åtgärd – Kattarp - Ödåkra* anges att ny vall föreslås vid 233+770 – 234+170, östra sidan, för att ett ännu inte byggt men detaljplanerat bostadsområde norr om Ödåkras nuvarande tätortsgräns.

Länsstyrelsen förutsätter att bullerutredningen kompletteras med motivering till att vallen planeras till en höjd av fem meter och att detaljplanens plankarta och illustrationsplan redovisas i bullerutredningen samt att detaljplanens namn, syfte och utbyggnadstidplan kommer att framgå av planbeskrivningen.

Naturmiljö

Miljökonsekvensbeskrivningen är inte konsekvent vad gäller beskrivningen av Väla skog. I den övergripande beskrivningen av naturmiljön i området avsnitt 5.5.1 har inte de resultat som framkommit vid inventeringen arbetats in utan texten anger att påverkan på fridlysta arter inte kan uteslutas inom den del som tas i anspråk genom järnvägsplanen. I *kap 10* beskrivs under 10.2 samt 10.5 vilka arter som påträffats under inventeringen samt att det kommer att upprättas en ansökan om dispens från föreskrifterna.

Länsstyrelsen förutsätter att det är texten under *kap 10* under 10.2 samt 10.5 som Trafikverket anser är den korrekta och som anger förutsättningen för Trafikverkets fortsatta arbete och att detta kommer att framgå av planbeskrivningen.



Vibrationer

Under avsnitt 5.10.2 *Vibrationer - Förslag till hänsynsåtgärder* anges i första stycket att för de bostäder som ligger i riskzonen samt de fastigheter som beräknas få höga vibrationsvärden kommer uppföljande mätningar att utföras och beslut om åtgärd kommer att tas när utbyggnaden är klar och exakta vibrationsvärden kan tas fram. I stycket nedanför anges att på platser längs sträckan där vibrationsproblem bedöms som störst finns flera möjliga åtgärder, till exempel att beakta risken för vibrationer vid utformning av banans uppbyggnad eller vid planering av underhållsintervall. Vidare anges att åtgärder i banans uppbyggnad inte är möjliga att vidta efter banans färdigställande, utan då sker framför allt underhållsåtgärder. I tredje stycket framgår att husnära åtgärder inte anses praktiskt genomförbara.

Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket i sitt fortsatta arbete kommer att beakta åtgärdsförslaget ”utformning av banans uppbyggnad” för de bostäder som avses i första stycket under avsnitt 5.10.2 *Vibrationer - Förslag till hänsynsåtgärder* samt att detta kommer att framgå av planbeskrivningen.

Information inför det fortsatta arbetet med ansökningar rörande upphävande samt dispens från reservatsföreskrifterna för Väla skog

I *bilaga 13* redovisas det dokument som ska ligga till grund för ansökningar om dispens samt upphävande för delar av Väla skog. I dokumentet redovisas under rubriken *kompensationsåtgärder* åtgärder där Trafikverket föreslår röjningar enligt skötselplan i delar av reservatet. Länsstyrelsen har redan vid tidigare möten poängterat att det inte är kompensation att utföra åtgärder som kan betraktas som en del av den löpande och förväntade skötseln av ett område. Enligt skadelindringshierarkin ska kompensationen utföras för den skada som kvarstår efter att rimliga åtgärder vidtagits för att undvika, minimera och återställa. Kompensationen ska ses ur ett landskapsperspektiv, förhindra nettoförlust av biologisk mångfald och medföra positiv naturvårdsnytta utöver vad som skulle ha skett om kompensationen hade uteblivit. Kompensationens varaktighet bör även motsvara varaktigheten på det intrång som den kompenserar för. Frågorna rörande kompensationsåtgärder och deras omfattning och utformning kommer att hanteras vidare i de beslut rörande dispens och upphävande som Trafikverket kommer att söka hos Länsstyrelsen.

Beslutande

Detta yttrande har beslutats av enhetschef Kajsa Palo och infrastrukturstrateg Lisa Callréus har varit föredragande.

Detta beslut har bekräftats digitalt och har därför ingen namnunderskrift.

Kajsa Palo

Lisa Callréus