

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Halmstad C

Halmstad Kommun, Hallands Län

Järnvägsplan

2025-10-10



Trafikverket

Postadress: 405 33, Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Norconsult Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-10-10

Ärendenummer: TÄHS-2024-000153

Objektsnummer: JVA1801

Uppdragsnummer: 1088460

Filnamn: 178151-00-097_001

Version: 2.0

Kontaktperson: Anders Cinthio, Projektledare, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Samrådsrets.....	6
3 Samråd	8
3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	8
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse	8
3.1.2 Samråd med berörd kommun	10
3.1.3 Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	12
3.1.4 Samråd med berörd region	12
3.1.5 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
3.1.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	13
3.2 Samråd vid utformning av planförslaget.....	15
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	15
3.2.2 Samråd med berörd kommun	26
3.2.3 Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	40
3.2.4 Samråd med berörd region.....	40
3.2.5 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	41
3.2.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	46

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TÄHS-2024-000153.

1 Sammanfattning

Samråd är en kontinuerligt pågående process från järnvägsplanens initierande fram till kungörelse och granskning av järnvägsplanen.

Samrådsunderlaget inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har genomförts och underlag har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 17 oktober 2024 till 30 oktober 2024. Annonseringar har skett i Hallandsposten (2024-10-15) och Hallands Nyheter (2024-10-15) samt inbjudan till samråd har skickats via brev alternativt mejl.

I skede samrådshandling har Samråd på orten genomförts 2025-06-26 och underlag har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 16 juni 2025 till 6 juli 2025. Annonseringar har skett i Hallandsposten (2025-06-18) och Hallands Nyheter (2025-06-18) samt inbjudan till samråd har skickats via brev alternativt mejl.

2 Samrådsrets

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.

Om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet ha en utökad samrådsrets enligt miljöbalken. Samråd ska då även ske med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Då Trafikverket förmodar att detta kommer ske har en utökad samrådsrets tagits fram redan i initialt skede.

Projektets samrådsrets utgörs av följande:

Myndigheter och organisationer	
Trafikverket	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Jernhusen Fastigheter AB	Statens geotekniska institut (SGI)
Jernhusen Stationer AB	Polismyndigheten
SGU	Arbetsmiljöverket
Socialstyrelsen	Boverket
Transportstyrelsen	Elsäkerhetsverket
Halmstads kommun	Energimyndigheten
Region Halland	Folkhälsomyndigheten
Länsstyrelsen i Hallands län	Havs- och vattenmyndigheten
Region Skåne	Kemikalieinspektionen
Försvarsmakten	Riksantikvarieämbetet
Fortifikationsverket	SMHI
Svenska Kraftnät	Statens fastighetsverk
Tillväxtverket	Strålsäkerhetsmyndigheten

Enskilda som kan bli särskilt berörda	
Corem Niklas AB	Corem Järnvägen AB
Halmstad Järn 7 AB	Willhem Halmstad AB
Allmänhet	

3 Samråd

3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan genomfördes mellan den 17 oktober 2024 till 30 oktober 2024. Annonseringar har skett i Hallandsposten (2024-10-15) och Hallands Nyheter (2024-10-15) samt inbjudan till samråd har skickats via brev alternativt mejl.

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

2024-04-26 samråd med Länsstyrelsen Halland.

Trafikverket kallade till samråd för att informera om projektet. Trafikverkets projektledare informerade inledningsvis om projektets bakgrund och ändamål. Halmstads personbangård klarar inte dagens prognosticerade trafikutveckling och en ombyggnad behövs för att motsvara framtida krav.

I projekteringsarbetet ingår bla fältinventeringar för markmiljö, natur och kulturmiljö samt buller och vibrationer.

Länsstyrelsen ställer fråga om järnvägsanläggningen avvattnas mot Nissan och påtalar att det är viktigt att Trafikverket tar miljö kvalitetsnormerna i beaktande.

Trafikverkets bemötande:

Frågan hanteras vidare i projekteringsarbetet.

Om Trafikverket bedömer att undantagstillståndet i 11 kapitlet, 12 § i miljöbalken är aktuellt för projektet så är det viktigt att även lyfta frågan om påverkan på Nissan vid eventuell olycka med utsläpp på bangården.

Trafikverkets bemötande:

Frågan hanteras vidare i projekteringsarbetet.

Om Trafikverket själva bedömer att vattenverksamheten medför BMP så kan handläggningstid sparas in genom att direkt gå till avgränsningssamråd.

Trafikverkets bemötande:

Noteras, Trafikverket tackar för inspelet.

Kommer farligt gods att transporteras närmre bostadsbebyggelse? Kommer den att transporteras på andra spår än idag genom bangården?

Trafikverkets bemötande:

Farligt gods styrs idag inte till specifika spår. Eftersom järnvägsområdet kommer att breddas kommer spårtrafiken närmare befintlig bostadsbebyggelse.

Länsstyrelsen gör medskick om att det är viktigt att GC passagen utformas trygg och välkomnande så att den inte blir ett tillhåll.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har bland annat planerat för rundade hörn och goda siktförhållanden. Arkitekter från Trafikverket, kommunen och Jernhusen är involverade

2024-09-13 samråd med Länsstyrelsen Halland.

Trafikverket kallade till samråd för att informera om:

- Kort repetition om projektets åtgärder
- GC-tunnel, Tillståndsansökan grundvattenpåverkan, kumulativa effekter omkringliggande framtida arbete
- Återkoppling från senaste mötet angående farligt gods och flytt av spår
- Uppdatering inför samrådsunderlag
- Förslag att planera ett gemensamt platsbesök vid Halmstad station.

2024-11-15 samråd med Länsstyrelsen Halland.

Trafikverket kallade till samråd för att informera om:

- Kort repetition från tidigare presentationer
- Tidplan
- Samrådsunderlag
- Fridlysta arter
 - Mindre vattensalamander
 - Klotullört

Trafikverket går igenom projektet. Tillsammans med Samrådsunderlaget delges utförd Naturvärdesinventering i fält (NVI fält) när den är färdigställd.

Länsstyrelsen meddelar att de kommer vilja ha en presentation av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) så att materialet är komplett när beslut ska tas.

Trafikverkets bemötande:

Samråd med Länsstyrelsen kommer att ske angående miljökonsekvensbeskrivningens innehåll.

Länsstyrelsen frågar angående påverkan på alléer.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket beskrev den påverkan som är känd i dagsläget. Genomgång och beskrivning hanteras vidare vid ett planerat platsbesök 24-12-12.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

Trafikverket håller veckovisa möten där Halmstad Kommun bjuds in för dialog och samordning. Minnesanteckningar har förts från 2023-11-10. Syftet med mötena är att i tidigt skede samordna planer och tidplaner, tydliggöra gränssnitt och diskutera önskemål, behov och kravställning hos respektive part.

Två gånger per år genomförs även samverkansmöten mellan Trafikverket, Region Halland och Halmstads kommun där både tjänstemän och politiker medverkar. Syftet med dessa möten är att rapportera status för respektive parts åtagande inom ramen för de sam- och medfinansieringsavtal som upprättats för projekt ”Halmstad C Bangårdsombyggnad”.

2024-08-08 samråd med Halmstad kommun.

Trafikverket kallade till samråd för att informera om projektet med fokus på MKB och tillståndsansökan för vattenverksamhet. Trafikverkets projektledare informerade inledningsvis om projektets bakgrund och ändamål. Halmstads personbangård klarar inte dagens prognosticerade trafikutveckling och en ombyggnad behövs för att motsvara framtida krav.

I projekteringsarbetet ingår bla fältinventeringar för markmiljö, natur och kulturmiljö samt buller och vibrationer.

Trafikverket undrar hur kommunen önskar hantera remiss och yttrande och om de behöver lyfta frågorna till politisk nivå och i så fall vilken och vilka handläggningstider de har.

Kommunen återkommer med besked om vilken nivå som yttranden behöver förankras på och vad det innebär för tidplan och kommunens behov av samrådstider.

*Trafikverket undrar om man kan göra något för att skynda på hanteringen?
Exempelvis kan Trafikverket ställa upp med ytterligare möten och presentation
av handlingarna för relevanta parter.*

*På mötet diskuteras lite om innehåll och omfattning av samrådsunderlag och
samrådshandling.*

*Trafikverket återkommer med information om ungefärligt innehåll i respektive
samrådsunderlag, samrådshandling och granskningshandling.*

*Kommunen meddelar att samrådshandling kommer definitivt att behöva tas via
politisk hantering, dock lite oklart om beslut skall tas i fullmäktige eller
kommunstyrelsen.*

*Efter publicering av Samrådsunderlag har Halmstads kommun inkommit med
yttrande gällande påverkan på detaljplaner, bullerskyddsåtgärder, kommunens
analys av skyfall, samt felaktig benämning på en park och kommunens tid för
samråd.*

Trafikverkets bemötande:

***Trafikverket för en löpande dialog med Halmstads kommun gällande
detaljplaner som skulle kunna stå i strid med järnvägsplanen.
Specifikt för detaljplanen för Stationsstaden har Trafikverket
påpekat att detaljplanen måste möjliggöra en breddning av
spårområdet. Kommunen har meddelat att detaljplanen kommer att
anpassas till järnvägsplanen.***

***Trafikverket avser att föra en fortsatt dialog med Halmstads
kommun kring planerad bebyggelse samt bullerskyddsskärmars
placering och utformning. Trafikverket kommer att föreslå
bullerskyddsåtgärder med hänsyn tagen till befintlig bebyggelse.***

***Gällande kommunens skyfallsanalys så har Trafikverket delgett
kommunen preliminära marknivåer för järnvägsområdet. En
fortsatt samordning med kommunen kommer att ske i takt med att
järnvägens utformning fastställs.***

***Trafikverket noterar att korrekt benämning av park kallad
"Stationsparken" är "Järnvägsparken", att kommunen har tagit
fram en strukturplan och inte ett planprogram för Stationsstaden,
samt att samråd för detaljplanen för Stationsstaden sker i november
2024.***

3.1.3 Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

Trafikverket håller veckovisa möten där Hallandstrafiken bjuds in för dialog och samordning. Minnesanteckningar har förts från 2023-11-10. Syftet med mötena är att i tidigt skede samordna planer och tidplaner, tydliggöra gränssnitt och diskutera önskemål, behov och kravställning hos respektive part.

3.1.4 Samråd med berörd region

Trafikverket håller veckovisa möten där Hallandsregionen bjuds in för dialog och samordning. Minnesanteckningar har förts från 2023-11-10. Syftet med mötena är att i tidigt skede samordna planer och tidplaner, tydliggöra gränssnitt och diskutera önskemål, behov och kravställning hos respektive part.

Två gånger per år genomförs även samverkansmöten mellan Trafikverket, Region Halland och Halmstads kommun där både tjänstemän och politiker medverkar. Syftet med dessa möten är att rapportera status för respektive parts åtagande inom ramen för de sam- och medfinansieringsavtal som upprättats för projekt "Halmstad C Bangårdsombyggnad".

3.1.5 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Fastighetsägare önskar att dialog förs gällande lösningar för vibrationer, buller och riskfrågor inom spårområdet. Detta med anledning av kommunens pågående detaljplan för "Bostäder vid Nässjögatan" vilken kommer att medge en förändrad markanvändning.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket kommer att föreslå och fastställa spårnära och/eller fastighetsnära skyddsåtgärder för de fastigheter med befintliga bostadsbyggnader som överskrider gällande riktvärden förutsatt att det är ekonomiskt försvarbart och tekniskt möjligt.

Trafikverket kommer även att föreslå och fastställa spårnära och/eller fastighetsnära skyddsåtgärder för de fastigheter med befintliga byggnader som bedöms vara i behov av åtgärder avseende risker kopplat till järnvägstrafiken förutsatt att det är ekonomiskt försvarbart och tekniskt möjligt.

Samråd kommer att ske fram till dess att det finns ett färdigt planförslag för kungörande och granskning.

Det har även inkommit en rekommendation i form av att stationsanläggningen bör utföras i okrossbar, hårdbelagd, kemikalieresistent polykarbonat istället för glas.

Trafikverkets bemötande:

Materialval hanteras senare i projektet.

3.1.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer.

Trafikverket har haft ett flertal möten med Jernhusen. Anteckningar finns från 2024-02-02 och 2024-02-20. Syftet med mötena är att i tidigt skede tydliggöra gränssnitt och diskutera önskemål, behov och kravställning hos respektive part.

Jernhusen önskar att det ska finnas en intuitiv och direkt koppling från gångytan vid tunnelns västra mynning till ilgodsmagasinet, samt att hyresgästen ska kunna disponera fasaden och interagera med ytan utanför utan att bryta stråket. Ytan vid fasad behöver dock inte vara djup/bred om helheten och upplevelsen/kopplingen till tunneln fungerar väl.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har tagit fram och presenterat lösningar som ger en koppling till gångstråket vid ilgodsmagasinet och stationsbyggnaden för att om möjligt och rimligt även omhänderta Jernhusens önskemål. Trafikverket avser att fortsätta dialogen med Jernhusen under framtagande av järnvägsplanen.

2024-10-24 Yttrande SMHI

Ytrade sig skriftligen och påpekade att effekterna av ett förändrat klimat under anläggningens livslängd bör beaktas.

Trafikverkets bemötande:

I framtagande av en järnvägsplan kommer lokala förutsättningar inom området för bangården att beaktas. Känsliga miljöer och tekniskt utmanande områden kommer därför att utredas noggrant för att säkerställa att utformning av den framtida anläggningen uppfyller relevanta krav.

Utformning av anläggningen ska säkerställa att den inte medför några olägenheter för omkringliggande fastigheter, exempelvis en ökad översvämningsrisk.

Järnvägsanläggningen ska dimensioneras och utformas med beaktande av de klimatförändringar som är sannolika under dess tekniska livslängd.

2024-10-24 Yttrande MSB

Yttrade sig skriftligen och påpekade att det är viktigt att ta hänsyn till totalförsvarets och det civila försvarets behov av fungerande transporter vid höjd beredskap och krig.

Trafikverkets bemötande:

De planerade åtgärderna syftar till att uppnå en kapacitetsökning och robustare trafikering på och genom Halmstad C. Detta bidrar till en förbättring gällande transport av både personal och material via järnvägen i tid av kris eller krig. Vid utrymningsplanering för Halmstad medges större utrymning via tåg. Vid projektering av den nya anläggningen tas hänsyn till klimatförändringar. I projektet men oberoende av järnvägsplanen genomförs även ett byte av signalställverket, vilket får redundanta kraftmatningar och kommunikationsvägar.

2024-10-25 Yttrande SSM

Yttrade sig skriftligen och önskade en utvärdering av hur boende i närområdet kan komma att påverkas av elektromagnetiska fält, och specifikt magnetiska fält.

Trafikverkets bemötande:

I kommande utredningar kommer magnetiska fält och hälsorisker utredas ytterligare. Projektet är inte en nybyggnation, utan en väsentlig ombyggnation. Befintlig järnvägsanläggning kommer att kvarstå i framtiden med korrigeringar av spårläge. Skillnad i spårens läge får ur detta perspektiv anses mindre. Då projektet antas medföra en betydande miljöpåverkan kommer framtida miljökonsekvensbeskrivning att hantera frågan om elektromagnetiska fält.

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget

I skede samrådshandling har Samråd på orten genomförts 2025-06-26. Och underlag har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 16 juni 2025 till 6 juli 2025. Annonseringar har skett i Hallandsposten 2025-06-18 och Hallands Nyheter 2025-06-18 samt inbjudan till samråd har skickats via brev alternativt mejl.

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

2024-12-12 Platsbesök om bangårdsombyggnad tillsammans med kommunen och Länsstyrelsen

Trafikverket, Länsstyrelsen och Halmstads kommun höll platsbesök om naturmiljö kopplat till ombyggnaden av Halmstad C. Diskussioner rörde påverkan på lindallé där två träd kan beröras, en formklippt avenbokallé där nio träd påverkas samt den norra avenbokallén som berörs av kommunens projekt. Vidare behandlades klotullört och bevarandet av fröbank samt artrik järnvägsmiljö söderut. I Studentparken har det noterats mindre vattensalamander via e-DNA; artskyddsdispens kan krävas i kommande detaljplan. Samordning med kommunen lyftes för långsiktiga åtgärder.

2025-01-08 Beslut om betydande miljöpåverkan

8 januari 2024 meddelade Länsstyrelsen att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan i enlighet med Trafikverkets bedömning. Vidare lämnades synpunkter inför det fortsatta arbetet med Miljökonsekvensbeskrivning.

I det fortsatta arbetet bör det tydliggöras vilka åtgärder som görs inom järnvägsplanen med Trafikverket som huvudman och vilka åtgärder som görs av Halmstads kommun som huvudman. Det bör också hantera aktuella och pågående ändringar av detaljplaner till följd av järnvägsplanen.

Länsstyrelsen ser gärna att Trafikverket i det fortsatta arbetet redogör för de parallella processernas tidsplaner, för tillståndsansökan vattenverksamhet och ev. ansökan om biotopskyddsdispens (utanför järnvägsplanens område) och ansökan om artskyddsdispens.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning av att de alléer som nämns i samrådsunderlaget, omfattas av generellt biotopskydd. I det fortsatta arbetet, för biotopskyddade alléer inom järnvägsplanen, bör Trafikverket genomföra arbetet i enlighet med Trafikverkets rapport: "Planläggning av vägar och järnvägar.

Efter att ha fått ta del av samrådsunderlaget och begärda kompletteringar delar länsstyrelsen inte Trafikverkets bedömning av lindalléns naturvärdesklass.

Länsstyrelsen gör bedömningen att allén bestående av lindar längs gång- och cykelvägen utmed Stationsgatan har ett högt naturvärde. Allén är till största del dubbelsidig och består av äldre grova träd som bedöms vara omkring 100 år gamla.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att Trafikverket redovisar antalet och vilka träd som berörs i lindallén, och att dessa markeras ut på ett kartunderlag. Det är också viktigt att Trafikverket har en dialog med Halmstad kommun, om ytterligare träd i lindallén kan komma att påverkas i detaljplanen. Detta för att projektets totala påverkan på en och samma biotop ska kunna bedömas.

En annan fråga som uppkommit i processen är om och hur lindallén kan påverkas av den planerade tillfälliga grundvattensänkningen, eftersom allén ligger i direkt anslutning till området för denna.

Trafikverket har kompletterat ärendet med uppgifter om att det i projektet kommer inkluderas en riskbedömning över risker med tågtransporter och farligt gods på bangården och Västkustbanan. Det redovisas att resultatet kommer att inarbetas i samrådshandlingen och medföljande MBK.

Finns det annat än byggnader där personer uppehåller sig som exempelvis parkeringsplatser, gång- och cykelvägar mm. som behöver skyddas?

Inför markarbeten som eventuellt kan påverka spridningen av föroreningar bör man i ett tidigt skede beakta vilka föroreningar som kan tänkas vara aktuella för platsen och risken för spridning utav dessa. Där det inte går att utesluta risk bör Trafikverket utvärdera åtgärdsmetoder för att begränsa och hantera eventuell spridning av föroreningar.

Utifrån kulturmiljösynpunkt är bedömningen att järnvägsplanen sammantaget inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen grundar sig främst i att området redan är ianspråktaget för järnvägen. Det är dock tydligt att planen kan antas medföra negativ påverkan på kulturvärdena på platsen och innebära negativa konsekvenser för riksintresset för kulturmiljövård enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Stor hänsyn måste visas till riksintressets uttryck och till kulturhistoriska värden hos platser och byggnader inom utrednings- och influensområdet. De kumulativa effekterna av järnvägsplanen tillsammans med det pågående detaljplanearbetet för Stationsstaden måste också beaktas och utredas i det fortsatta arbetet.

I samband med projektet har Trafikverket under 2022 utfört en kulturhistorisk inventering av järnvägsmiljön och gjort en fördjupning av inventeringen inom ramen för PM Kulturarvsanalys för järnvägsplanen. Det hade varit bra om PM:et eller båda underlagen låg med i samrådshandlingarna.

Alla befintliga plattformar kommer att rivas och ersättas av nya. Enligt planen kommer det inte leda till några negativa effekter för kulturmiljön om plattformarna ges en utformning som harmonierar med den äldre stationsmiljön. Det framgår inte hur detta säkerställs. Det framgår inte heller om de ursprungliga

kontaktlednings- och belysningsstolparna från 1930-talet kommer att bytas ut, om åldern hos de befintliga taken över plattformarna har utretts samt hur de nya taken kan komma att se ut. Oavsett om nuvarande tak är moderna eller inte, har de en utformning i en äldre stil och samspelar bra med stationsmiljön. Länsstyrelsen gör bedömningen att plattformarna, taken och kontaktlednings- och belysningsstolparna är en del av riksintressets uttryck och alla åtgärder som påverkar dessa negativt bör så långt som möjligt undvikas.

I Trafikverkets fortsatta arbete bör det finnas ett tydligare resonemang kring påverkan på riksintresset i planhandlingarna och det bör utredas närmare hur planen kan komma att påverka riksintresset för kulturmiljövård. Även de allmänna kulturvärdena inom influensområdet bör dock visas hänsyn och konsekvenserna för den allmänna kulturmiljön bör utredas vidare i en miljökonsekvensbeskrivning.

Vidare är det positivt att bebyggelseantikvariska inventeringar kommer tas fram som underlag inför projektering av bullerskyddsåtgärder eftersom dessa åtgärder kan påverka kulturmiljön negativt. Om det redan nu är klarlagt att bullerskydd kommer behövas och var dessa ska placeras bör konsekvenserna på kulturmiljön utredas i en miljökonsekvensbeskrivning. Även eventuella konsekvenser för kulturhistoriskt värdefulla byggnader och grönytor till följd av sänkning av grundvattennivån bör utredas.

Vad gäller alléerna i området, exempelvis Lindallén längs Stationsgatan, är dessa också betydelsefulla delar av kulturmiljön, vilket ska beaktas vid eventuell påverkan och kompensationsåtgärder.

Länsstyrelsen gör bedömningen att resonemangen kring påverkan på landskapet i avsnitt "5.2.1 Landskap" är onyanserade. Det är tydligt att de kumulativa effekterna av järnvägsplanen och detaljplanen för Stationsstaden som helhet även kommer att ha negativa effekter på landskapsbilden till följd av den nya bebyggelsen om dessa inte tar tillräcklig hänsyn till både riksintressets uttryck och kulturhistoriska värden i miljön och hos enskilda byggnader. Det finns inte heller något som garanterar att stadsmiljön genom järnvägsplanen får "förhöjda arkitektoniska drag". En av preciseringarna i miljömålet "God bebyggd miljö" är också bevarande av kulturvärden, vilket delar av järnvägsplanen direkt motverkar genom att plattformar, tak och stolpar rivs och stationsläget flyttas från sin ursprungliga plats.

Inga lagskyddade fornlämningar finns registrerade inom området och sannolikheten för att oregistrerade fornlämningar kan påträffas är låg. Länsstyrelsen bedömer därför att det ur fornlämningssynpunkt inte är motiverat med arkeologiska åtgärder enligt 2 kap. kulturmiljölagen (1988:950). Projektet kan direkt och indirekt påverka fridlysta arter och det behöver utredas om miljö kvalitetsnormer för vatten kan påverkas.

I det fortsatta arbetet bör Trafikverket beskriva påverkan på arterna mindre vattensalamander och klotullört samt vilka anpassningar, försiktighetsåtgärder, skyddsåtgärder som kommer vidtas för att minska påverkan på de skyddade

arterna. Beskriv om arterna kommer kunna finnas kvar på platsen även efter ett genomförande av järnvägsplanen samt hur ett genomförande av planen skulle påverka på arternas bevarandestatus lokalt, regionalt och nationellt. Det bör framgå vem som kommer vara huvudman för en ev. ansökan om artskyddsdispens.

Vidare bör Trafikverket beskriva hur miljökvalitetsnormer för vatten kan följas och om projektet påverkar möjligheten att nå beslutade miljökvalitetsnormer för grundvattenförekomsten WA15174848 Tylösand-Åled samt för ytvattenförekomsten WA34165116 Nissan (Mynningen-Slottsmöllan) och för kustvattnet WA88179174

Eftersom genomförandet av planen medför att det tillkommer flera hårdgjorda ytor både inom järnvägsplanen och angränsande detaljplaner, är det viktigt att Trafikverket tillsammans med Halmstads kommun ser över dagvattenfrågor. Både hur dagvatten samlas upp från bangården och stationsområdet samt hur det ev. kan fördröjas eller samlas upp vid ett utsläpp, eller i händelse av en brand. Om dagvatten från hårdgjorda ytor eller förorenat vatten kommer att ledas direkt ut i Nissan riskerar det att påverka statusen och miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten negativt.

Trafikverket bör beskriva försiktighetsåtgärder, skyddsåtgärder för att förhindra spridning av föroreningar till grundvattenförekomst samt för att förhindra spridning av föroreningar till och grumling av ytvattenförekomster avseende ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tackar för yttrandet och inarbetar synpunkterna i miljökonsekvensbeskrivningen.

2025-01-16 Gemensamt platsbesök med Länsstyrelsen

Den 16 januari genomförde representanter för Trafikverket och Länsstyrelsen ett gemensamt platsbesök för att titta på framtida anläggnings utformning och lokalisering. Särskilt fokus lades vid gång- och cykelrampens utformning på västra sidan och påverkan på Lindallé.

2025-01-17 Samråd om omfattning i MKB

Inför mötet skickades 'Underlag för samråd avseende omfattning och detaljeringsgrad i MKB'.

Länsstyrelsen påminner om att gränsen för riksintresse inte är statisk utan det som finns utanför gränsen kan komma att påverka riksintresset. De kumulativa

effekterna är viktiga att belysa. Alleérna har kulturmiljövärden. Och ur fornlämningsynpunkt bedöms det inte vara motiverat med arkeologiska åtgärder enligt 2 kap. kulturmiljölagen (1988:950) och behöver inte utredas mer.

Trafikverket avser att i kommande MKB beskriva kulturmiljöfrågorna, stadsmiljö och landskap mer integrerat så att kulturmiljölandskapet framgår tydligare.

Länsstyrelsen lyfter frågor om det befintliga stationshuset och läsbarhet av historien med påföljande diskussion. Plattformen närmast stationshuset ska finnas kvar. Läget på nya plattformar kommer förlängas och flyttats i sidled men mittpunkten blir ändå stationshuset och det ska vara läsbart ur kulturmiljöperspektiv. Stationsbyggnaden planeras i kommunens detaljplan ha sammanhängande funktion med centrumverksamhet. Väntsalen kan komma försvinna men även här ska stationsmiljön vara läsbar. Trafikverket påtalar att järnvägsplanen ej omfattar stationsbyggnaden och att Trafikverket ej har rådighet över fastighetsägaren Jernhusens beslut.

Länsstyrelsen påminner om att det behövs en bra samordning mellan kommunens Detaljplan och Trafikverkets Järnvägsplan. Kommunen är medfinansiär och löpande samordningsmöten hålls. Det behöver bli tydligt för allmänheten. Trafikverket kan visa endast vad projektet ska göra och i en separat handling kan de gemensamma ytorna presenteras. Trafikverket kommer i plan och illustrationkartor presentera markanspråk och tillfälliga nyttjandeytor.

Länsstyrelsen konstaterar att förorenad mark är med i innehållsförteckningen och det är bra. Det är bra med tät dialog med tillsynsmyndigheten (Halmstad kommun). Utifrån preliminära uppgifter bedömer Trafikverket att föroreningssituation är bättre än befarat.

2025-01-30 Skriftligt samråd om artskydd

Den 30 januari 2025 översände Trafikverket ett skriftligt underlag för samråd om artskyddsfrågor till Länsstyrelsen Halland. I underlaget beskrevs att det inom utredningsområdet fanns två fridlysta arter mindre vattensalamander fridlyst enligt 6 § artskyddsförordningen och klotullört fridlyst enligt 8 §. Båda är klassade som livskraftiga i rödlisteklassning.

Underlaget beskrev förutsättningar på platsen och konsekvenser för respektive art. Denna text är sedan dess inarbetade i miljökonsekvensbeskrivningens avsnitt 5.1 Naturmiljö samt 7.1.3 Artskyddsdispens.

Av underlaget framgår Trafikverkets slutsats avseende klotullört att åtgärderna i järnvägsplanen ej medförde behov att söka artskyddsdispens för klotullört med hänvisning till att artens bevarandestatus ej hotas av åtgärden.

Slutsatsen avseende mindre vattensalamander var att val av lokalisering och skyddsåtgärd avseende arbetsmoment i studentparken medför att risken för att enskilda individer skadas minimeras och därmed krävs ej dispens enligt § 6. Som kompensation för skada på livsmiljö föreslås ett så kallat groddjurshotell uppföras.

Den 31 januari svarade Länsstyrelsen att de tagit del av det skriftliga samrådet och att det inte föranledde ytterligare synpunkter eller frågor med avseende på fridlysta arter. Trafikverket uppmanades att återkomma om ändring skulle ske innan inlämnande av MKB för ny bedömning.

2025-03-14 samrådsmöte med Länsstyrelsen

I MKB:n kommer en sammanfattning av Riskanalysen att ingå.

Trafikverket meddelar att man inte funnit plats för den formklippta avenbokallén inom området. Tidigare föreslagen placering vid GC-rampens östra sida skulle skymma sikten och skapa otrygga platsbildningar. Länsstyrelsen meddelar att det viktiga är att beskriva kompensationsåtgärderna för avenboksallen i MKB:n.

Fastighetsnära åtgärder gör att färre personer blir bullerberörda efter utfört projekt.

Länsstyrelsen undrar om kommunens byggnationer i detaljplan Stationsstaden och Resecentrum är med i Trafikverkets bullerberäkningar. Trafikverket svarar att Järnvägsplanen behöver stå på egna ben och har därför inte med kommunens byggnationer som skulle kunna minska buller ännu mer.

Länsstyrelsen undrar vad kommer L_{max} 75 dBA från. Trafikverket svarar att fasaden bedöms dämpa 30 dBA så att inomhusnivån ska klara 45 dBA. Invändig inventering är aktuella i de röda markerade byggnaderna. Föreslagen bullerskyddsskärm inom markerad ring kommer att justeras i kommande handlingar.

Regionen är också inbjudna till regelbundna avstämningsmöten. Trafikverket har påbörjat kommunikation med kommunens Tillsynsmyndighet. Halmstad kommun har också lämnat inspel på MKB i tidigt skede. Länsstyrelsen önskar att PM Markmiljö går med i samrådshandlingen.

Trafikverket fastställer Järnvägsplanen men det som Länsstyrelsen tittar på är om skyddsåtgärderna i MKB kan ligga till grund för planen.

2025-08-19 Yttrande över MKB och järnvägsplan

Syftet med Länsstyrelsens yttrande är att bedöma att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) har den detaljeringsgrad och omfattning som krävs för ett godkännande av MKB.

Länsstyrelsen anser att följande miljöaspekter belyses med tillräcklig omfattning och detaljeringsgrad:

- Beredskap utifrån risker avseende farligt gods och elektromagnetiska fält
- Buller och vibrationer
- Förorenad mark
- Riksintresse för kulturmiljövård
- Naturvärden och artskyddsfrågor

Med avseende på kulturmiljö bedöms påverkan på Lindallén vid Stationsgatan behöva förtydligas (se nedan). Vidare kan tydliggörande göras avseende fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Med avseende på fastighetsnära bullerskyddsåtgärder på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse önskar Länsstyrelsen se att *'PM Bebyggelseantikvarisk inventering inför fastighetsnära bullerskyddsåtgärder'* biläggs handlingen och i MKB skulle det kunna förtydligas vilka byggnader som är berörda och på vilket sätt.

Avseende Lindallé önskas förtydligande då MKB ej bedöms omfatta den detaljeringsgrad och omfattning som Länsstyrelsen efterfrågat i yttrande den 8 januari 2025 (beslut om betydande miljöpåverkan). För att kunna bedöma den direkta och indirekta påverkan på Lindallén behöver Trafikverket tydligare redovisa vilka delar av allén (antal och vilka träd) som är inom planerat område för järnvägsplanen och för vilka åtgärder Trafikverkets planprovning kan fastställa eventuella skyddsåtgärder. Vidare behövs en kortfattad beskrivning av de träd i allén som påverkas indirekt av andra planerade åtgärder till följd av projektet men som ej ingår i järnvägsplan. Det gäller bland annat dagvattenledningar som skall ansluta till järnvägsplanens avvattning. Länsstyrelsen skriver att eftersom den exakta dragningen inte är bestämd finns inte uppgifter om den är planerad inom eller utom området för järnvägsplanen och inte heller eventuell påverkan på Lindallén och skyddsåtgärder för denna åtgärd. Trafikverket behöver därför fortsatt samverka med kommunen i denna fråga. Länsstyrelsen förutsätter att biotopskyddsfrågor utom järnvägsplansområdet hanteras i detaljplaneprocesserna och erforderliga dispenser söks av Halmstad kommun som markägare.

Lindallén har även ett högt kulturhistoriskt värde och omnämns därför i kulturarvsanalys samt kulturmiljökapitlet i miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att beskrivningen skiftar mellan dessa delar och naturmiljökapitlet. Länsstyrelsen skriver att under kulturmiljö står det att Lindallén inte kommer påverkas negativt, i samrådsunderlaget att den kan komma att påverkas negativt. Länsstyrelsen anser därför att det inte är tillräckligt utrett hur allén påverkas och saknar en beskrivning av vad som sker om träd trots allt skadas och måste tas ned.

Risker farligt gods anses av Länsstyrelsen tillräckligt utrett för järnvägsplanens syften men man påtalar att den genomförda riskbedömningen endast är relevant om det inte tillkommer bebyggelse i området eller verksamhet som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. En sådan utveckling kan innebära en förändrad riskbild och utgör en potentiell konflikt med pågående eller antagna detaljplaner. Det är därför viktigt att fortsatt samordning sker med kommunen för att säkerställa att risknivåerna förblir acceptabla även vid förändrad markanvändning.

Länsstyrelsen framför att 5 § miljöbedömningsförordningen anger att risker för människors hälsa ska vägas in i bedömningen av genomförandet av en plan som kan innebära betydande miljöpåverkan. Vidare är enligt folkhälsomyndigheten hälsa ett tillstånd av fullständig fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande och inte enbart frånvaron av sjukdom eller svaghet. Länsstyrelsen framför att det i enligt naturvårdsverkets vägledning framgår att hälsa ska beaktas i miljöbedömningen. Länsstyrelsen påtalar att järnvägsplanen innehåller flera potentiella otrygga områden och att människors upplevda trygghet och oror för att utsättas för brott bör vara aspekter som belyses i miljökonsekvensbeskrivningen.

Kustöversvämning till följd av stigande hav bör ingå som aspekt och enligt nya data från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) för år 2150 kommer planområdet att påverkas av kustnivåhöjning.

Länsstyrelsen noterar 11 kap 23 § miljöbalken avseende vattenverksamhet är tillämplig och att MKB beskriver lokaliseringen av vattenverksamheten.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och tydlighet om vilka områden Länsstyrelsen anser att detaljeringsgrad och omfattning behöver kompletteras innan ett godkännande.

Trafikverket kommer komplettera avsnittet om kulturmiljö med förtydligande avseende vilka fastigheter av kulturhistoriskt värde som är berättigade fastighetsnära bullerskyddsåtgärder och vilken påverkan det kan ha. En tabell ur inventeringsrapporten som sammanfattar resultaten kommer biläggas.

Lindallén kommer att påverkas av projektet både direkt och indirekt vilket framgår av MKB. Trafikverket anser att det är väldigt viktigt att säkerställa att ingen permanent skada uppstår och har därför lagt stor vikt vid att noggrant utreda och beskriva skyddsåtgärder i miljökonsekvensbeskrivningen. Att helt undvika trädzonen har inte varit möjligt men utformning och arbetsområdet har anpassats. Trafikverket kommer inför granskningshandling och begäran om Länsstyrelsens godkännande av MKB ytterligare förtydliga hur olika träd i allén bedöms påverkas.

För att minimera och undvika negativ påverkan har Trafikverket föreslagit 9 skyddsåtgärder för Lindallén. Dessa omfattar att

arborist ska övervaka allt arbete som kan påverka träden, vid behov skall beskärning ske för att undvika brott, spont skall ej rivas upp för att undvika att skada sker två gånger, beskärning av rötter skall ske med handsåg, träd skall säkerställas tillgång till vatten och syre, arbetsväg inom området skall betäckas med körplåt eller liknande, trädstammar skall skyddas och slutligen skall en besiktning göras efter 5 år och eventuella träd som tagit permanent skada skall då kompenseras med nyplantering. Skyddsåtgärderna avser byggtiden och därmed fastställs de ej i plankartor men är gällande när planen har vunnit laga kraft. Eftersom det bedöms sannolikt att träd inte kommer ta permanent skada går det inte att i förväg ange var nya träd skall planteras för att ersätta eventuellt skadat träd därför anges istället att det ska ske i samråd mellan Länsstyrelsen och markägaren. Trafikverkets bedömning är, som anges i MKB, att med vidtagna skyddsåtgärder kommer ingen permanent skada uppstå som äventyrar trädens överlevnad och om så ändå sker anger skyddsåtgärderna att nya träd skall planteras i samråd med Länsstyrelsen.

I kapitlet kulturmiljö anges enbart slutsatsen att permanent skada undviks på Lindallén medan naturmiljökapitlet utvecklar resonemanget. Trafikverket avser se över formulering i kulturmiljökapitlet och kulturarsanalys och lägga till en hänvisning till naturmiljö för tydlighetens skull. Citatet ur samrådsunderlaget för vattenverksamhet avser ett stycke som identifierar potentiella miljörisker utan skyddsåtgärd och samrådsunderlaget är av naturliga skäl mer översiktligt än en miljökonsekvensbeskrivning.

Sammantaget bedömer Trafikverket att de vidtagna skyddsåtgärderna avseende Lindallén är tillräckliga för att undvika en betydande permanent skada. I det fall att träden trots det skadas väsentligt föreslås compensation med nya träd och deras placering skall ske i samråd med Länsstyrelsen.

Trafikverkets anläggning planeras avvattnas till det kommunala VA-nätet. Trafikverkets syn är att Trafikverket anlägger ledningar inom den egna fastigheten medan det kommunala bolaget LBVA anlägger anslutningsledning till huvudledning. I det aktuella fallet är en förutsättning för Trafikverkets projekt att nya anslutningsledningar anläggs längs med Stationsgatan och mellan bangården och Stationsgatan. Huvudledning i stationsgatan planeras även för att klara stadens behov i övrigt. Det medför en negativ påverkan på Lindallén.

Även Trafikverket förutsätter att andra verksamhetsutövare ansöker om erforderlig biotopskyddsdispens i enlighet med miljöbalken. Trafikverket har i samverkan med kommunen uppmärksammat denne om vår bedömning av behov av dispens och våra förslag till

skyddsåtgärder. Vidare noterar Trafikverket att kommunen i samråd och samverkan lagt stor vikt vid skydd av Lindallén och har därmed inget skäl att tro att erforderliga skyddsåtgärder inte kommer vidtas för deras verksamhet. Trafikverket kan inte föreskriva skyddsåtgärder eller besluta om utformning för annans verksamhet och därmed ej heller slutligt bedöma vad påverkan på Lindallén blir. Trafikverket har i MKB angett att; "För de kommunala dagvattenledningarna förutsätts att likvärdiga skyddsåtgärder vidtas och då bedöms träden klaras även av detta arbete." Trafikverkets bedömning är fortsatt att det är möjligt att genomföra arbete, med skyddsåtgärder, utan permanent skada som äventyrar trädens överlevnad. Ett förslag att utreda vidare skulle kunna vara att använda så kallad 'schaktfri' tryckt ledning för anläggandet.

Trafikverket noterar och håller med Länsstyrelsen om att det är viktigt att bevaka frågan om hur pågående detaljplaner förändrar riskbilden med avseende farligt gods. Pågående detaljplan kommer både avseende bebyggelse och platsbildning ändra förutsättningarna för stadigvarande vistelse i närområdet. Trafikverket noterar att kommunen tagit fram 'Riskutredning för Stationsstaden, Halmstad' (2024), 'Riskutredning för detaljplan Fredsgatan' (2023) och 'Riskutredning och utredning av urspårningsskydd för Fredsgatan, Halmstad' (2024) som anger riktlinjer och skyddsåtgärder som ligger till grund för planbestämmelserna.

Trygghet är en viktig aspekt för Trafikverket och ingår i verkets visions och måldokument. Trafikverket har bedömt detta som en fråga om god bebyggd miljö och gestaltning och beskrivs därför i gestaltungsprogrammet. Trafikverket noterar att det är en vid tolkning av miljöaspekten hälsa och säkerhet att inkludera psykiskt mående och upplevd trygghet i vid bemärkelse men konsekvensbedömningen avseende boendemiljö har kompletterats med översiktlig beskrivning av övervägningar och hänsyn som tagits. Sammantaget bedömer Trafikverket att den nya stationsmiljön inte bara är trafiksäkrare utan också bidrar bättre till mål om god bebyggd miljö och upplevd trygghet än nuvarande anläggning.

Trafikverket har tagit del av MSB publicerat material avseende risk för kustöversvämning samt för högvattenstånd i Nissan vid skyfall eller liknande händelser. Dessa underlag ligger också till grund för det kommunala arbetet med klimat- och översvämningsplan som refereras i MKB. Utifrån de underlag Trafikverket tagit del av finns risker för översvämning i utkanten av vårt utredningsområde men placeringen för gång- och cykelpassagen ligger utanför högsta högvatten i de publicerade analyserna. Utifrån Länsstyrelsens yttrande och kompletterande kommunikation framgår att

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har ett pågående arbete med scenariomodellering för 2150 där utredningsområdet är i riskzonen. Det framgår ej av Länsstyrelsens skrivning om gång- och cykelpassagen eller bangårdsområdet är i denna riskzon eller om det är andra delar av utredningsområdet. Halmstad kommun har, som anges i MKB, ett pågående arbete med klimatanpassning och skyddsåtgärder längs med Nissan för att skydda aktuellt område från översvämning. 2150 ligger utanför miljökonsekvensbeskrivningens huvudsakliga tidshorisont och därför görs en mer översiktlig bedömning än vid ett scenario som ligger närmre i tid. Det bedöms högst sannolikt att Halmstad kommun i framtiden kommer ha en utmanande situation med kustöversvämning och översvämning från Nissan. Ett framtidsscenario där järnvägsmarken är direkt utsatt för översvämning skulle innebära att mycket stora delar av centrala Halmstad är utsatt för översvämning och det bedöms sannolikt att skyddsåtgärder vidtas för att förhindra detta. Den mest utsatta delen av Trafikverkets anläggning är gång- och cykelpassagen som går under järnvägen. Risken bedöms dock större för översvämning via skyfall än via kustöversvämning. Gång- och cykelpassagen är därför dimensionerad och utformad för att i första hand hantera vattenmassorna och i andra hand tåla en översvämning. Det innebär bland annat att hiss och hissordning anpassats. Vid kraftiga skyfall kan delar av gång- och cykeltunneln tillfälligtvis översvämmas. Vid ett 100-års regn har beräknats att det vid den lägsta punkten kan uppstå vattenansamling med som högst 15 centimeters djup. Även om passagen helt skulle hindras säkerställs tillgång till perrong via via Norra gångbron (förutsatt att järnvägstrafiken går obehindrat). Passage förbi järnvägen kan komma att kräva omvägar. Konsekvensbeskrivningen ovan anges kortfattat i MKB, kapitel 5.5, och den inkomna synpunkten har inte ändrat slutsatserna.

3.2.2 Samråd med berörd kommun

Trafikverket håller veckovisa möten där Halmstad Kommun bjuds in för dialog och samordning. Minnesanteckningar har förts från 2023-11-10. Syftet med mötena är att i tidigt skede samordna planer och tidplaner, tydliggöra gränssnitt och diskutera önskemål, behov och kravställning hos respektive part.

Två gånger per år genomförs även samverkansmöten mellan Trafikverket, Region Halland och Halmstads kommun där både tjänstemän och politiker medverkar. Syftet med dessa möten är att rapportera status för respektive parts åtagande inom ramen för de sam- och medfinansieringsavtal som upprättats för projekt ”Halmstad C Bangårdsombyggnad”.

I samrådet avseende Samrådshandlingen har Halmstad kommun inkommit med yttranden från kommunledningsförvaltningen i samhällsutvecklingsavdelningen, Byggnadsnämnden, Miljönämnden, Teknik och Fastighetsnämnden. Kommunen har även inhämtat yttranden från de kommunala bolagen Halmstad energi och miljö, Laholmsbuktens vatten och avlopp samt Räddningstjänsten Halmstad. Yttranden och Trafikverkets bemötande återfinns längre ned.

2025-01-15 Samråd om artskydd

Norconsult har gjort en Naturvärdesinventering med hjälp av e-DNA och har hittat mindre vattensalamander i båda dammarna i Studentparken. Det var starkast träff i den mindre, norra dammen. Mindre vattensalamander är fridlyst och det betyder att båda projekten, Bangårdsombyggnaden av Halmstad C och Stationsstaden behöver hantera vad det innebär.

Trafikverkets påverkan och markanspråk

Befintlig bullervall väster om Studentparken kommer att schaktas bort för att nytt spår 5 ska läggas där. Teknikhus och servicevägen kommer att ta yta i anspråk i Studentparken. Det innebär att Trafikverket kommer påverka ytorna för landmiljöerna för mindre vattensalamander.

Trafikverket ska bygga teknikhus och serviceväg i ett förberedande skede år 2026–2027. Byggnad av spår 5 och borttagande av bullervall kommer ske 2028–2030.

Kommunens påverkan

Byggnation kommer att ske på delar av ytor i Studentparken. Ledningsarbeten vid Södra Bolmensgatan kommer att starta senast våren 2027. Även vid Stationsgatan kommer ledningsarbeten att behöva göras. En förprojektering tittar på i vilken ordning ledningsarbetena kommer. HK behöver titta på när dammarna ska byggas om.

Samordning behövs ang. ledningsarbeten och tillfälliga nyttjanderätterna för Trafikverket. Studentparken kommer att krympa. Till viss del beror det på skyfallshanteringen, hur stora de nya dammarna behöver vara. Ny dagvattenanläggning tillkommer i söder samt möjliga översvämningssytor.

Påverkan på mindre vattensalamander och möjliga hänsynsåtgärder

Trafikverket har bedömt att det inte är en artskyddsdispens för Trafikverkets del. Trafikverket har föreslagit skyddsåtgärder med tidsbegränsningar för schaktning av bullervallen så att vi inte dödar eller skadar mindre vattensalamander tillika fåglars häckning. Det vore önskvärt att tajma Stationsstaden och Bangårdsombyggnaden så att vi lämnar eller skapar livsmiljöer och att vi att vi därmed visar hänsyn.

Tillfälliga eller permanenta lösningar?

Trafikverket är intresserad av frivillig kompensationsåtgärd. Finns det ytor som Trafikverket kan genomföra kompensationsåtgärder på redan idag? Är kommunen intresserad av detta förslag? Går det att ha sådana ytor på platsen? Från HKs del är det alldeles för tidigt att säga något om möjliga ytor utan vill återkomma med besked.

Trafikverkets MKB går ut på samråd i maj efter det ska Länsstyrelsen godkänna den och innan ett godkännande behöver dessa frågor ha kommit närmre en lösning eller förslag på möjliga ytor. Om det kommer att kunna tillgodoses ytor för ändamålet kan grodhotell eller övervintringrösen vara några av förslagen. Grodhotell eller övervintringrösen är möjliga att flytta på efter hand om det skulle behövas.

Trafikverket tipsar om att HK kan använda Trafikverkets frivilliga kompensationsåtgärd i sin framtida artskyddsdispensansökan som ett förslag till hänsyn eller villkor.

2025-02-06 Samråd om samordning av MKB

Halmstads kommun undrar hur Trafikverket tar hänsyn till planerad bostadsbyggnation i anslutning till järnvägsplanen.

Trafikverket svarar att det görs inte alls. Vi utgår från befintligheter och järnvägsplanen står därefter på "egna ben".

HK undrar om grundvattenpåverkan är permanent eller tillfällig.

Trafikverket svarar både och. Under byggnationen av GC-porten och tillhörande ramper och är den tillfällig. Avvattningen/dräneringen av järnvägen kommer mestadels ligga över grundvattennivå men det finns några partier som ibland och

under vissa omständigheter kommer ligga i nivå med eller under grundvattennivån.

Nollalternativet är svårt att beskriva i Trafikverkets MKB. Det är svårbedömt p.g.a. att detaljplanen inte är antagen.

HK nämner att de fått synpunkt av Länsstyrelsen ang. väderskydden/perrongtaken. Kulturarvsanalys som är gjord av Trafikverket kommer levereras i samrådshandlingen. I den kommer värdet av perrongtaken att klarna. De är inte så gamla och originalbevarade som det kan se ut vid första anblicken.

Trafikverket översänder underlaget i samrådsunderlaget och BMP-beslutet

Detaljplanen behöver vara antagen av KF innan fastställelsen av Järnvägsplanen kan ske.

I stort sett hela bangårdsområdet är klassat som artrik järnvägsmiljö.

9 träd i södra avenboksallen kommer att påverkas och antingen flyttas eller tas ner. HK är intresserade av att ta hand om den och plantera den någon annanstans. Besked om var inväntas på avstämningsmöte mellan HK och Trafikverket.

Trafikverket bedömer att 1 till 3 träd i Norra avenbokallén kommer att påverkas vid byggnationen av norra gångbron. Bron inkluderas i detaljplanen vilket betyder att Biotopsskyddsdispens behöver hanteras inom detaljplanen.

Platan-allén är för ung för att klassas som en allé så den faller inte under biotopsskyddet men kan komma att påverkas vid den tillfälliga nyttjanderätten. Lindallén påverkas av respektive projekt. Vi bör fråga vilka kriterier som Länsstyrelsen gör bedömningen på.

Trafikverket kommer att påverka allen, så i MKBn har vi föreslagit skyddsåtgärder och vi bedömer att inget träd behöver fällas och att de ska klara påverkan.

HK nämner att något träd söderut kan komma att påverkas när VA ledningar ska tryckas under järnvägen. Trafikverket utreder nu var dräneringsledning ska ansluta till Stationsgatan.

2025-04-14 Samråd om samordning av MKB

Samordningsmöte mellan Trafikverket, Halmstads kommun och Norconsult hölls 14 april om MKB-arbetet.

På avgränsningssamrådet med Länsstyrelsen diskuterades landskapsbild, buller och risks uppdatering samt behov av gemensam skala i handlingar. Trafikverkets

MKB har mottagningskontrollerats vilket kommunen har deltagit i. Kommentarer från kommunen delvis inarbetats, men frågor om Lindallén och avvattning kvarstår.

Tidplanen: samråd 30 april och 12 maj, därefter begäran om godkännande, samt granskningsbeslut i september och granskning i oktober.

Ansökan om biotopskydd för norra avenboksallén är inskickad av kommunen. Frågor om vattenledning vid Stationsgatan diskuterades.

Det har upptäckts guldfisk i dammen i Studentparken. Länsstyrelsen är informerad. De två dammarna i Studentparken är avskilda och påverkan på mindre vattensalamander är oklar. Inget nytt möte bokades utan kallelse sker vid behov.

2025-08-27 Samråd avseende järnvägsplanens samrådshandling

Yttrande Halmstad kommun

Halmstads kommun är i grunden naturligtvis positiva till förslaget till ombyggnad av Halmstad C. Ombyggnadens bakomliggande syften är att tillskapa ytterligare kapacitet, ökad säkerhet och robusthet, förbättrad tillgänglighet och förbättrade resecentrumfunktioner för nationell, regional och lokal nytta.

Kommunen medverkar i projektet genom att vi via avtal finansierar en del av ombyggnaden och vi medverkar aktivt i olika samverkans- och arbetsgrupper.

Samtidigt ser vi behov av att via detta samrådsyttrande belysa en del frågeställningar där vi anser att Trafikverket behöver förändra eller fördjupa förslaget till järnvägsplan. De synpunkter som lyfts är av varierad art och de flesta av synpunkterna är redan kända och diskuteras i de arbetsgrupper som jobbar i projektet. Kommunens yttrande utgår från det som redovisas i järnvägsplanen även om en del frågor redan har hanterats och förutsätts kommer att hanteras i dialog i det fortsatta gemensamma arbetet.

Kommunen har internt inhämtat förslag till samrådsyttrande från flera berörda förvaltningar och bolag och därefter upprättat detta kommunens samlade yttrande med de inkomna yttrandena som grund.

Kommunledningsförvaltningen, Samhällsutvecklingsavdelningen

Det är svårt att få en tydlig överblick över de föreslagna åtgärdernas omfattning och genomförande. Det framgår inte hur åtgärderna ska säkerställas, och samrådsunderlaget saknar konsekvent underlag för både åtgärder och konsekvensanalyser.

Markanspråk och pågående markanvändning. Det saknas en tydlig redovisning av de fastighetsrättsliga åtgärderna. Trafikverkets stora markanspråk för tillfälliga nyttjanderätter påverkar kommunens mark, detaljplanen för Stationsstaden samt parkeringsytor, men konsekvenserna beskrivs endast översiktligt.

Planbeskrivningen bör därför tydligare motivera markanspråket och redovisa varje (T)-område mer utförligt.

Planbeskrivning. Det är oklart hur förnyelsen av underballasten påverkar dagvatten- och skyfallsfördröjning. Beräkningar i MKB:n är svårtolkade och saknar underlag för behov av åtgärder. Trafikverket anger att nederbörden ska fördröjas i järnvägsroppen och sedan ledas orenad till kommunens VA-nät och vidare till Nissan, men utan beräkningar av vattenmängder eller föroreningar.

Enligt kommunen saknas en beskrivning av buller i Planbeskrivningen under kapitel 4.5 *Miljö och hälsa*, samt under kapitel 6 *Effekter och konsekvenser av projektet*. Föreslagen bullervall kommer ha stor inverkan på denna fråga och den bör belysas i dessa kapitel.

Plankartor - T8 i Studentparken är i vägen för dagvattendammar – detta är ej beskrivet

Det föreslagna bullerplanket kan, beroende på utformning, medföra risk för översvämning av kringliggande bebyggelse vid kraftiga regn och skyfall.

Kommunen vill därför erinra Trafikverket om den skyldighet som enligt 1 kap. 3 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg (LBJ) åligger myndigheten att i planarbetet beakta de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Särskilt 3 § anger att verksamhetsutövaren ska vidta skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att förebygga skada för hälsa och miljö. Vidare påminns om 2 kap. 9 § PBL, som kräver att byggnadsverk inte får utformas eller placeras så att risker eller olägenheter uppstår.

MKB - Generella synpunkter. Bedömningen utgår från dagens förhållanden istället för den framtida utbyggda järnvägsanläggningen. Det är avgörande att utgå från den färdiga anläggningen, eftersom den styr vattnets utbredning och påverkan vid kraftiga regn och skyfall.

Kommunen håller inte med om bedömningarna som görs gällande klimatpåverkan, Trafikverket visar inte på vilket sätt planen medför en positiv klimatpåverkan. Påverkan på miljökvalitetsnormen vatten kommer sannolikt vara negativ men påverkan på denna beskrivs inte i dokumentet.

MKB - Övriga synpunkter. Halmstads kommun ifrågasätter Trafikverkets skyfalls- och ytvattenbedömningar. Det är oklart vilken klimatfaktor, nederbördsmängd, varaktighet och återkomsttid som används, och förändringen från 110 mm till 101 mm förklaras inte. Konsekvensanalys saknas. Analysen verkar baseras på befintlig järnvägsanläggning, inte den framtida utbyggnaden, och SCALGO-analysen tar

inte hänsyn till nybyggnationer eller förändrade rinnvägar uppströms. Enligt 4 § förordningen (2018:1428) har Trafikverket ansvar för klimatanpassning. Bedömningen för ytvatten, boendemiljö och grundvatten är tveksam, och Trafikverket måste genomföra egna analyser och visa hur dagvatten/skyfall ska hanteras inom sitt område, oberoende av kommunens detaljplan och riktvärden.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket håller inte med kommunen om struktur och innehåll på handlingarna. Det är, med hänsyn till skedet, tydligt angett vilken anläggning Trafikverket avser uppföra förutsättningarna för detta är det markanspråk som framgår av plankartorna och även beskrivs i handlingarna. Miljökonsekvensbeskrivningen följer en struktur där varje miljöaspekt beskrivs utifrån befintliga förhållanden följt av en analys och bedömning av konsekvenser för nollalternativet respektive järnvägsplanens förslag till åtgärd. Exempelvis är den SCALGO analys som det hänvisas till en del av beskrivningen av befintlig situation vilket förklarar varför den inte beskriver framtida bebyggelse. SCALGO kartan över

Trafikverket bedömer att klimatpåverkan av projektet är små positiva. Kommunen påtalar i sitt yttrande att de gör en annan bedömning men det framgår inte vilken bedömning man gör eller på vilken grund. I kapitel 5.13.3 av MKB framgår att Trafikverkets bedömning baseras på att byggskedet kommer innebära ett väsentligt utsläpp av växthusgaser genom transporter, arbetsfordon och material men att projektet också bidrar till en överflyttning från bil till mer klimatsmarta färdmedel. Trafikverket har i en klimatkalkyl beräknat att utsläppen av koldioxidekvivalenter kommer uppgå till omkring 15 tusen ton¹ under byggskedet. Att beräkna klimatnyttan av överflyttningen från bil till tåg, buss och cykel innehåller många osäkerheter. En kvalitativ bedömning har istället gjorts som visar att överflyttningen på sikt kompenserar för klimatutsläppen i byggskedet men att effekterna är små.

Kommunen anger att MKN vatten ej beskrivs i handlingarna. Trafikverket hänvisar till avsnitt 5.5.4. Effekter och konsekvenser av järnvägsplanen avseende ytvatten i Miljökonsekvensbeskrivningen.

Kommunen anger att buller inte redogörs för i relevanta kapitel trots stor påverkan av föreslagen bullervall. Båda de refererade avsnitten innehåller ett stycke vardera som specifikt behandlar bullerfrågan. Vidare läsning finns under avsnitt 5.10 Buller och vibrationer i Miljökonsekvensbeskrivningen och i den särskilda utredningen som bifogats samrådshandlingen 'Rapport bullerutredning'. Någon bullervall föreslås inte anläggas i projektet och den får därmed inga konsekvenser. I studentparken finns det en befintlig vall som

¹ Notera att siffran kommer från pågående arbetsmaterial och ej omfattar Norra gångbron.

påverkas och projektet kommer som skyddsåtgärd anlägga bullerskyddsskärmar vilka beskrivs i ovan nämnda avsnitt.

Områden med tillfällig nyttjanderätt för att kunna genomföra ombyggnaden av Halmstad C har arbetats fram i samråd med kommunens projektledning, representanter för Stationsstaden och Tullkammarkajen. Trafikverket har redan innan samrådshandlingen publicerats tagit hänsyn till inkomna synpunkter i tidigare genomförda samverkansmöten.

I studentparken föreslås tillfällig nyttjanderätt över en del av det dike som förbinder de två dammarna för en arbetsväg. Det stämmer att detta ej är beskrivet tillräckligt i planbeskrivningen. En tillfällig körplåt av standardutförande avses anläggas över diket så att vattenflödet är opåverkat.

Projekterings PM Avvattning är efter samrådet omarbetat och Planbeskrivningen är justerad med hänsyn till detta. Avvattningssystemet för den nya järnvägsfastigheten dimensioneras för att ta om hand den nederbörd som faller inom järnvägsfastigheten vid ett regn med återkomsttiden 100 år med ett påslag om 30 %, d v s klimatfaktor 1,3, utan att det ska få konsekvenser på järnvägstrafiken.

Kommunen framför att Trafikverkets uppförande av bullerskyddsskärmar vid ett skyfall riskerar hindra vattnets framfart och därmed utgöra en risk för omkringliggande bebyggelse. Trafikverket har i samråd avseende detaljplan för Halmstad 2:16 m.fl. angett (2024-11-28) att; ”Funktionen riksintresset Väst kustbanan kan ej tillåtas svämmas över till följd av kommunens skyfalls- och dagvattenhantering. Med nuvarande förslag på hantering av skyfall med vatten som planeras att rinna över järnvägsanläggningen på sin väg mot Nissan ser Trafikverket en farhåga att ballast kommer att sköljas bort och på så vis skada anläggningen.” Trafikverket ser det som högst olämpligt att kommunen föreslår skyfallsled genom västkustbanan och spårområdet. Funktionen skyfallsled för kommunalt dagvatten måste säkerställas utan skada på västkustbanan oavsett om bullerskyddsskärmar utformas med tät konstruktion nedtill (enligt plan) eller ej.

Byggnadsnämndens yttrande

Byggnadsnämnden har tagit del av järnvägsplanen för ombyggnaden av Halmstad C och lämnar följande synpunkter.

Byggnadsnämnden konstaterar att de föreslagna teknikhusen och bullerskärmar innebär avvikelser från både gällande och pågående detaljplaner. För teknikhusen saknas i nuläget planstöd, och bullerskärmar är delvis

placerade på parkmark. Dessa åtgärder kan därför inte prövas som mindre avvikelser enligt PBL. Om kommunens nya detaljplan vinner laga kraft före järnvägsplanens fastställande, kan bygglov inte beviljas för de aktuella åtgärderna.

Trafikverkets bemötande:

Stora delar av Byggnadsnämndens yttrande utgår från en jämförelse mellan samrådshandlingen för järnvägsplan Halmstad C, och samrådshandlingen för detaljplan Halmstad 2:16 (Resecentrum, Stationsstaden). Samrådshandlingen för detaljplanen färdigställdes redan under hösten 2024. Vid detta tillfälle befann sig projekteringen av järnvägsplanen för Halmstad C fortfarande i ett väldigt tidigt skede då många förutsättningar ännu inte var kända. Sedan dess har arbetet med både järnvägsplanen och detaljplanen kommit längre och många av de frågor som Byggnadsnämnden lyfter i sitt yttrande utgör inte längre någon konflikt.

De teknikhus samt bullerplank som omfattas av den pågående detaljplanen för Halmstad 2:16 (Resecentrum, Stationsstaden), kommer att arbetas in till nästa skede. Enligt medfinansierings- och samfinansieringsavtal gällande Halmstad C bangårdsombyggnad mellan Trafikverket och Halmstads kommun, tecknat 2025-01-23, skall kommunen tillhandahålla den mark som behövs för projektets genomförande, samt genomföra och bekosta erforderliga ändringar av detaljplaner för genomförande av åtgärden och det ställverksbyte som föranleds av åtgärden.

Nämnden betonar att stationen är en central och strukturbildande nod i staden och därför måste utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Det gestaltningsmaterial som hittills presenterats är alltför översiktligt och kan inte utgöra underlag för bedömning. Ett tydligt och genomarbetat gestaltningsprogram krävs för att säkerställa en god helhetsverkan.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket instämmer i att stationsområdet är en viktig del av stadens offentliga rum och att arkitektonisk kvalitet är avgörande för en attraktiv och funktionell miljö. Gestaltningsarbetet kommer att utvecklas successivt genom återkommande samordningsmöten. Detta skapar förutsättningar för bygglovsprocessen och säkerställer att lösningarna uppfyller kraven enligt 2 kap. PBL. Trafikverkets gestaltningsprogram utgör en grundläggande vision. Det detaljerade arbetet med utformning och tekniska lösningar sker alltså i kommande skeden

Byggnadsnämnden understryker vikten av nära samråd mellan Trafikverket och kommunen gällande placering, utformning och materialval för lovpliktiga

åtgärder såsom teknikhus, bullerskärmar, staket och murar. Detta är nödvändigt för att möjliggöra rättssäkra och effektiva bygglovsprövningar samt för att säkerställa en god gestaltning av stationsområdet.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket ser positivt på byggnadsnämndens betoning av tidig och löpande dialog kring lovpliktiga åtgärder. Genom en tydlig samordning skapas förutsättningar för en effektiv och väl förankrad bygglovsprocess. Trafikverket och representanter för Halmstad kommuns projektgrupp för Stationsstaden har veckovis möten och samordnar gemensamma frågor. Bullerplankens placering och utformning stäms av med Halmstad kommun i det forumet, samt vid gemensamma möten om gestaltning och arkitektur. Kommunen har även fått möjlighet att delta i mottagningskontroll och lämna kommentarer vid framtagande av gestaltungsprogram. Det gestaltungsprogrammet kommer att fördjupas successivt i nära samverkan med kommunen genom återkommande samordningsmöten.

Miljönämndens yttrande

Miljönämnden har granskat järnvägsplanen för ombyggnaden av Halmstad C och lämnar följande synpunkter.

Miljönämnden instämmer i bedömningen i MKB att de planerade schaktarbetena vid bangårdsombyggnaden kommer att förbättra markens föroreningsstatus. Nämnden påminner om att anmälan måste göras minst sex veckor innan sanering eller andra markarbeten påbörjas, samt att särskilda regler gäller för PCB, tjärasfalt och hantering av farligt avfall.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket instämmer att planerade schaktarbeten generellt kommer att förbättra områdets föroreningsstatus. Trafikverket planerar en schakt utifrån tekniska krav och en miljöriktig masshantering. Vidare dialog kommer att ske angående anmälan till miljöförvaltningen. Reglerna för PCB, Tjärasfalt och farligt avfall kommer att beaktas i projektet.

När det gäller buller och vibrationer anser miljönämnden att möjligheten att sänka hastigheten i den södra delen av järnvägsplanen bör utredas vidare för att minska bullerstörningarna för utsatta bostäder i området. Nämnden delar MKB:s slutsats att föreslagna bulleråtgärder generellt förbättrar situationen, men betonar vikten av att skyddsåtgärder mot vibrationer säkerställs i järnvägsplanen. Riktvärden för byggbuller ska följas enligt Naturvårdsverkets råd, och fastigheter som ännu inte inventerats men kan vara berättigade till fasadåtgärder bör kontaktas på nytt.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket genomför skyddsåtgärder för att innehålla riktvärden för buller. Däremot sänkning av tågens hastighet är sällan aktuellt utifrån bullersynpunkt. Tågens hastigheter är en av förutsättningarna för projektets genomförande, en hastighetssänkning är därmed inte aktuellt inom projektet.

Det bör noteras att de riktvärden Trafikverket tillämpar vid nybyggnation och väsentlig ombyggnad är lägre eller lika med de nivåer som idag gäller för nybyggnation av bostäder enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

En generell förbättring ur vibrationssynpunkt förväntas av att byta till ny ballast och nytt spår. Förbättringen av detta är dock inte inräknad i beräkningsresultaten för komfortvibrationer. Generella allmänt fastställda och verifierade beräkningsmetoder av komfortvibrationer saknas, jämfört med buller där beräkningsmetoderna är väl etablerade. Utifrån de beräkningar, utredningar och mätningar som gjorts har projektet bedömt att det är rimligt att göra förbättringsåtgärder i bankroppen för att minska risken för höga komfortvibrationer när ombyggnationen är klar.

Efter projektets genomförande ska komfortvibrationsmätningar genomföras för att säkerställa att komfortvibrationerna uppfyller Trafikverkets riktlinjer, Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, TDOK 2014:1021. Åtgärden att förstärka bankroppen kommer vara en skyddsåtgärd som beskrivs i planbeskrivningen men som inte fastställs juridiskt på plankartan.

Trafikverket avser att tillämpa Naturvårdsverket allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15). En Handlingsplan för byggbuller kommer tas fram i projektet. Det har identifierats att byggbuller kan komma att uppstå som överskrider riktlinjerna i NFS 2004:15. För arbetsmoment som trots skyddsåtgärder överskrider riktvärdena kommer samråd hållas med tillsynsmyndighet.

Nämnden lyfter också vikten av samordning med angränsande projekt. Skillnaderna mellan järnvägsplanens bullerskyddsskärmar (reflekterande, 2,5 m) och de åtgärder som föreslås i Stationstaden (icke-reflekterande, 3 m) riskerar att försämra ljudmiljön på motsatt sida av spåret, särskilt vid Stationsgatan, samt påverka bostäder i Tullkammarkajen. Denna fråga behöver därför utredas vidare för att säkerställa en samlad lösning och undvika negativa effekter på boendemiljön.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket utgår från befintlig bebyggelse när bullerskyddsåtgärder dimensioneras. Utformning av skärm både med avseende på höjd, läge och utformning har dimensionerats utifrån att uppnå riktlinjerna för bullerskydd. Där bullerskyddsskärm ej bedömts tillräcklig eller samhällsekonomiskt lönsam kompletteras det med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Avseende val av utformning och andelen reflekterande skärm har en avvägning gjorts mellan framförallt intressena gestaltning respektive bullerskydd. Ur ett gestaltungs-perspektiv önskas så mycket genomsiktliga (transparenta) bullerskyddsskärmar som möjligt men dessa är ljudmässigt reflekterande och har inte lika god effekt för minskning av buller som absorberande material. Andelen reflekterande skärm har valts med hänsyn till vilken effekt de får i beräkningsmodellen. Där reflekterande skärm är tillräckligt för att klara riktvärdena har det valts.

Tillkommande skyddsåtgärder såsom högre höjd, annan utsträckning i längdled eller andra material och utformning på bullerskyddsskärm kan eventuellt byggas med finansiering från kommunen eller exploatör. Tillkommande skyddsåtgärder utöver det som fastställs i järnvägsplanen måste hanteras som en avvikelse mot järnvägsplanen. Trafikverket samordnar sig kontinuerligt med kommunens omkringliggande projekt, exempelvis via veckovisa möten med kommunens projektgrupp för Stationsstaden.

Teknik- och fastighetsnämndens yttrande

Teknik- och fastighetsnämnden har granskat Trafikverkets järnvägsplan för ombyggnaden av Halmstad C och lämnar följande synpunkter.

Nämnden konstaterar att samrådshandlingarna i flera fall hänvisar till dokument som inte ingår i underlaget, bland annat gestaltungsprogrammet. Detta gör det svårt att få en fullständig bild och lämna ett heltäckande yttrande.

Trafikverkets bemötande:

Vi har förståelse för synpunkten att det tidigare varit svårt att få en fullständig bild då vissa dokument, såsom gestaltungsprogrammet, hänvisats till men inte bifogats samrådsunderlaget. Dessa frågor är nu inarbetade direkt i samrådshandlingen, vilket vi bedömer ger en mer fullständig bild.

Vidare är de tillfälliga nyttjanderätterna mycket omfattande och saknar analys av hur negativa konsekvenser kan minimeras. Särskilt pekas på påverkan för resenärer och pendlare, regionbusstrafik, cyklister, parkeringar samt förlust av parkytor som Studentparken under en längre tid.

Byggtiden riskerar att orsaka stora störningar. Nämnden framhåller att nyttjanderätten T3 utanför Stationsgatan 48, som omfattar en parkering norr om gatan, inte ska ingå i ytor för byggetablering och därför bör tas bort ur järnvägsplanen. Beskrivningen av gångflöden är bristfällig och behandlar gående och cyklister som en homogen grupp, trots att resecentrum ställer särskilt höga krav på framkomlighet, tillgänglighet och funktion – både under byggtid och efter färdigställande. Nämnden påpekar också felaktigheter i redovisningen av cykelvägar vid regionbussterminalen och gångbron över spårområdet.

Trafikverkets bemötande:

Områden med tillfällig nyttjanderätt för att kunna genomföra ombyggnaden av Halmstad C har arbetats fram i samråd med kommunens projektledning, representanter för Stationsstaden och Tullkammarkajen. Trafikverket har redan innan samrådshandlingen publicerats tagit hänsyn till inkomna synpunkter i tidigare genomförda samverkansmöten. Gällande parkeringsyta vid Stationsgatan 48 kommer den, efter dialog med kommunen, att tas bort som tillfällig nyttjanderätt.

Mer ingående planering för hur flöden med resenärer, cyklister, bussar och biltrafik skall fungera sker i samråd och dialog med projekt Stationsstaden i vidare projektering. Detsamma gäller planering för byggtrafik och dess påverkan på omgivningen. Studentparken kommer under entreprenaden för Halmstad C att till stora delar ligga inom det arbetsområde som behövs för ombyggnaden. Studentparken är också en del av arbetsområdet för Halmstad kommuns projekt, där studentparken kommer att göras om. Bl.a med ny damm för dagvattenhantering.

Vidare betonas vikten av att bevara lindallén utmed Stationsgatan, som har högt kulturhistoriskt värde och viktiga klimatfunktioner. En trädinventering ska utföras av arborist för att bedöma konsekvenser av schakter och sänkt grundvatten.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket instämmer i att Lindallén utmed Stationsgatan har ett högt kulturhistoriskt-, naturmiljövärde och bidrar med ekosystemtjänster till stationsområdet och Halmstad.

Avsnittet om Lindallén i MKB har uppdaterats till följd av samrådet och konsekvensbedömningen beskrivs nu i större detalj. Trafikverket vidtar omfattande skyddsåtgärder för att minimera skada genom upprättandet av en trädvårdsplan av trädsakkunnig med erforderlig kompetens.

Trafikverket bedömer i nuläget att schakt för ledningar från förbindelsepunkt till anslutningspunkt i Stationsgatan kommer genomföras av LBVA.

Nämnden konstaterar även att en konsekvensanalys för skyfall och dagvatten helt saknas. Analysen behöver inkludera klimatfaktor, regnvaraktighet samt förutsättningar för dagvattentekniska lösningar, inklusive provtagning på dag- och dräneringsvatten.

Trafikverkets bemötande:

Projekterings PM Avvattning är efter samrådet omarbetat och Planbeskrivningen är justerad med hänsyn till detta.

Avvattningssystemet för den nya järnvägsfastigheten dimensioneras för att ta om hand den nederbörd som faller inom järnvägsfastigheten vid ett regn med återkomsttiden 100 år med ett påslag om 30 %, d v s klimatfaktor 1,3, utan att det ska få konsekvenser på järnvägstrafiken.

Vid regn med återkomsttid > 10 år går det kommunala dagvattensystemet fullt och nederbörden magasineras i bankroppens porer. Vi regn med med återkomsttid 100 stiger vattennivån i bankroppen ca 20 cm vilket innebär att vattennivån som högst når upp till nivån RUK – 1,5 m.

I kapitel 5.5. i miljökonsekvensbeskrivningen redogörs för konsekvensbedömning avseende miljö kvalitetsnormerna för Nissan. Den samlade bedömningen blir således att miljö kvalitetsnormer inte riskerar att äventyras som följd av järnvägsplanens genomförande.

Halmstad Energi och Miljö's yttrande

Halmstad Energi och Miljö har tagit del av järnvägsplanen för ombyggnaden av Halmstad C och lämnar följande synpunkter.

Bolaget konstaterar att planförslaget saknar en tillräckligt detaljerad redovisning av hur avfallshanteringen ska lösas. Eftersom det befintliga miljöhuset riskerar att försvinna i samband med att gång- och cykelvägen anläggs under järnvägen, behöver avfallsfrågan utredas inom ramen för planen. Detta bör göras i nära samråd med Halmstad Energi och Miljö eller med stöd av teknisk konsult, på samma sätt som för andra teknikområden. Planbeskrivningen bör kompletteras med en separat illustration eller beskrivning av lösningen, inklusive placering av miljöhus, lastbilens angöring och uppställningsyta. Körvägen ska utformas utan backning, med genomfart eller vändmöjlighet i enlighet med kommunens avfallsföreskrifter. Dragvägen mellan uppställningsplats och miljöhus får inte överstiga 10 meter, och måttsatta uppgifter om avstånd, vändradier och tillfartsvägar ska framgå för att säkerställa arbetsmiljö och funktion.

Vidare framhåller Halmstad Energi och Miljö att befintliga ledningar för elnät och fjärrvärme finns inom områden som föreslås för tillfälligt nyttjande. Det är

avgörande att tillgängligheten till dessa ledningar garanteras under hela planens genomförandetid för att möjliggöra felsökning, underhåll och reparationer. Planförslaget behöver därför säkerställa att infrastrukturen inte blockeras eller försvåras att nå, och att hänsyn tas till drift- och underhållsbehov i planeringen. under projektets gång.

Trafikverkets bemötande:

Nuvarande servicebyggnad för avfallshantering på Halmstad C kommer att försvinna. Trafikverket och Halmstad kommun arbetar tillsammans för att ta fram ett förslag avseende serviceutrymmen, för bl.a avfallshantering i anslutning till Halmstad C. Detta planeras att möjliggöras i den nya detaljplanen för Halmstad 2:16 (resecentrum, Stationsstaden) som Halmstad kommun håller på att ta fram. Samråd och samordning med samtliga ledningsägare som berörs av järnvägsplanen sker regelmässigt under projektets gång.

Laholmsbuktens VA AB (LBVA)

LBVA framhåller att Trafikverket inte kan ställa krav på kommunen enligt lag om allmänna vattentjänster för avledning av dag- och dräneringsvatten från järnvägsfastigheten. Ett eventuellt nytt arrangemang kräver ett civilrättsligt avtal mellan parterna där ansvar, flöden, föroreningsnivåer och ersättningsfrågor regleras. LBVA betonar att Trafikverket måste komplettera underlaget med färdigställda PM om avvattnning innan slutligt yttrande kan ges.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket delar inte LBVA:s tolkning av lagen om allmänna vattentjänster. Frågan kommer hanteras vidare och diskuteras på möten som är inbokade under hösten 2025. Trafikverket bedömer att frågan inte förändrar markanspråket.

Inför kungörelse och granskning av järnvägsplanen kommer efterfrågat tekniskt underlag vara färdigställt.

LBVA påpekar även att järnvägsanläggningen inte är ansluten till Studentparkens dammar, utan till en gemensamhetsanläggning. Trafikverket måste samråda med LBVA vid etablering av tillfälliga vägar eller upplag så att VA-ledningar inte skadas eller blockeras.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har, i planbeskrivning, förtydligat att fördröjningsdammarna i Studentparken inte påverkas av ny dräneringsanläggning. Avseende att samråda med LBVA gällande tex tillfälliga vägar och

upplagsytor delar Trafikverket den bilden och kommer att kravställa detta vid upphandling av Entreprenör.

I den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tagits fram framgår att markföroreningar finns i jord och grundvatten, främst i fyllnadsmaterial inom den översta metern. I PM markmiljöundersökning beskrivs att fem grundvattenprov har genomförts och resultat redovisas. Analyserna visar förekomst av arsenik, zink, PAH, alifater och PFAS i höga halter, vilket innebär nivåer långt över acceptabla gränser. Dessa föroreningar bedöms kunna innebära betydande risker för både människors hälsa och ekosystemets funktion. För att kontrollera detta kommer huvudmannen att ha rätt att kräva provtagningar och analyser av dagvattnet som ska släppas till den allmänna anläggningen.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket kommer att ha en dialog med LBVA. Noterbart är att analysresultaten och koncentrationen av föroreningar inte är representativt för det vatten som kommer att lämna anläggningen.

Mängden föroreningar i dagvatten och mängden dagvatten har att beräknats. Dialog kommer att hållas med LBVA under hösten 2025.

Synpunkter inhämtade från Räddningstjänsten Halmstad

Räddningstjänsten ser ett värde i att utformningen av järnvägsområdet medger goda angreppsvägar för räddningstjänsten och att samverkan kring förutsättningarna sker under genomförandet.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tackar för inkommet yttrande. Att säkerställa angreppsvägar för räddningstjänsten har varit del av genomförd projektering och just nu genomförs en fördjupad utredning av brandskydd. Trafikverket välkomnar ytterligare samverkan avseende produktionsskedet.

3.2.3 Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

Trafikverket håller veckovisa möten där Hallandstrafiken bjuds in för dialog och samordning. Minnesanteckningar har förts från 2023-11-10. Syftet med mötena är att i tidigt skede samordna planer och tidplaner, tydliggöra gränssnitt och diskutera önskemål, behov och kravställning hos respektive part.

3.2.4 Samråd med berörd region

Trafikverket håller veckovisa möten där Hallandsregionen bjuds in för dialog och samordning. Minnesanteckningar har förts från 2023-11-10. Syftet med mötena är att i tidigt skede samordna planer och tidplaner, tydliggöra gränssnitt och diskutera önskemål, behov och kravställning hos respektive part.

Två gånger per år genomförs även samverkansmöten mellan Trafikverket, Region Halland och Halmstads kommun där både tjänstemän och politiker medverkar. Syftet med dessa möten är att rapportera status för respektive parts åtagande inom ramen för de sam- och medfinansieringsavtal som upprättats för projekt ”Halmstad C Bangårdsombyggnad”.

3.2.5 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

2024-11-15 Samråd med Jernhusen om Ilgodsmagasinet

Trafikverket har tagit fram ett nytt förslag på en trappa som ansluter mot ilgodsmagasinet. Syftet med mötet var att presentera förslaget för Jernhusen.

Trafikverket presenterade Trafikverkets förslag, både med avseende på kopplingen till ilgodsmagasinet och övriga funktioner som krävs.

Jernhusen (JH) undrade om det är sittgradänger upp mot ilgodsmagasinet. Trafikverket svarar att det är tanken, men även växtlighet kan sprängas in.

JH undrade om det finns två bilder av hur det ser ut längre in i tunneln när man tittar mot staden, en när man står vid toppen av trappan mot ilgodsmagasinet, samt en i plan. Trafikverket ta fram bilder och delger Jernhusen. Återkoppling i slutet av nästa vecka.

JH undrar om man kan röra sig över tunnelmynningen. Trafikverket svarar att det kan man inte pga närhet till spåret in till HNJ-bangården.

JH ställer frågor om spår kan flyttas västerut på HNJ-bangården. Trafikverket förtydligar att inga spår flyttas på HNJ-bangården, spår slopas endast enligt pågående remiss av slopning av spår.

JH undrar vem som ska äga marken söder om ilgodsmagasinet, som i kommunens detaljplan är markerad som allmänplatsmark för gående och cykel. Detta är inte fastställt i dagsläget. För Trafikverkets del ligger detta längre fram i tiden, när samrådshandlingen för järnvägsplanen tas fram.

Samråd på orten

Inkomna synpunkter i samband med ‘Samråd på orten’ 2025-06-26.

På samrådsmötet höll Trafikverket en presentation på ungefär 1 timme samt öppet hus med möjlighet att ställa frågor både före och efter denna presentation. Omkring 30–40 personer deltog på mötet.

2025-06-26 yttrande från fastighetsägare

En person nämner att det har funnits information om att järnvägsövergången vid Margaretagatan på sikt ska stängas antingen helt eller åtminstone för biltrafik.

Om så är fallet behöver bullerdämpande åtgärder vidtas för den sträckan som nu är väg.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har haft en dialog med Halmstad kommun som har meddelat att förändring alt. stängning av plankorsningen finns med i översiktsplanen. Vilken typ av lösning som är aktuell är inte klarlagt, dvs. över- /underfart eller stängning. När en eventuell åtgärd kommer ske i tid är inte det heller klarlagt. Frågan får således hanteras av berört projekt vid en eventuell framtida åtgärd.

2025-06-24 enskilt yttrande

En person undrar varför det ska byggas ytterligare byggnader 'gråa lådor' i Halmstad då det har gjorts otaliga studier på vad människor tycker om det när det gäller arkitektur, och man vet också varför.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverkets åtgärd omfattar inte några byggnader såsom kommande resecentrum, bostäder eller kontor. I den presentationsmodell som tagits fram finns exempelbyggnader med för att illustrera hur området kan komma att se ut när det är klart. Frågan om utformning av framtida byggnader utanför järnvägsanläggningen (spår och liknande) hanteras av kommunen i detaljplan och bygglov.

2025-07-25 enskilt yttrande

En person tycker att det är viktigt att det finns rulltrappor som komplement till trappor och hissar. Hissarna blir annars blockerade långa stunder som är fallet i Ängelholm där den ombyggda stationen saknar rulltrappa.

Trafikverkets bemötande:

Vid Halmstad C väljer Trafikverket att installera enkelriktade rulltrappor från mittplattformarna upp till Norra gångbron. Syftet med detta är att förbättra resenärsflödet och stärka anläggningens robusthet. Enligt det nuvarande regelverket finns dock inget formellt krav på att rulltrappor måste ingå i anläggningen.

2025-06-26 enskilt yttrande

En person har sett, och uppskattar visionsbilden över östra sidan av gång- och cykeltunneln med trappa upp till nya plattformen vid tågstationen i Halmstad, undrar dock hur säkerhetsarbetet planeras. Finns ett framtidsperspektiv med i planeringen av utformningen, inte minst med tanke på övergreppssynpunkt för kvinnor, samt "dolda" ytor för diverse langning. I andra städer/länder har man

kontinuerligt ett trygghetstänk med sig när man utformar viadukter och tunnlar etc.

Trafikverkets bemötande:

Tack för den positiva feedbacken på visionsbilden. Trafikverket arbetar aktivt utifrån ett trygghets- och säkerhetsperspektiv i planeringen av de nya plattformarna och gång- och cykeltunneln. Det innebär bland annat att vi strävar efter att undvika dolda hörn, osäkra och mörka ytor – för att skapa en trygg miljö för alla, med särskild hänsyn till risker som övergrepp och oönskade aktiviteter. Vi tar med oss erfarenheter från andra platser och vi kommer att fortsätta arbeta med belysning, tillgänglighet och tydlig orientering då det är mycket viktigt både för Trafikverket och Halmstads kommun att denna plats både är och upplevs som trygg.

2025-06-26 yttrande från fastighetsägare

Fastighetsägare i närheten framför synpunkter om buller- och vibrationspåverkan från järnvägen. Utöver planerade fasadåtgärder önskas bullerdämpande åtgärder för uteplatsen, eftersom grannfastigheten med sin höga, släta fasad skapar resonans och förstärker tågbullret. Detta gör det omöjligt att samtala normalt vid tågpassage. Man föreslår en resonansbrytande konstruktion mellan fastigheterna och längs tomtgränsen. Vidare lyfts problem med vibrationer från både passerande godståg och växlingar på bangården. Dessa ger skakningar som känns, hörs och syns inomhus, bland annat genom klirrande vitrinskåp och förskjutning av bild från projektor. Frågor ställs om varför inte bangården markförstärks när spår förstärks i projektet, då även denna trafik ger starka vibrationer. Synpunkten avslutas med en vädjan om att utöka åtgärderna cirka 150 meter söder om Margaretagatan för att förbättra boendemiljön längs hela den berörda sträckan.

Trafikverkets bemötande:

Inom projektet Halmstad C, bangårdsombyggnad planeras omfattande ombyggnader på personbangården och stationsområdet för att fler ska kunna åka kollektivt. Rangerbangården, belägen söder om Margaretagatan, ingår inte i detta projekt. Därför är det inte aktuellt att inom projektet hantera ombyggnader av spår eller förstärka spårunderbyggnad inom rangerbangården. Den bullerskyddsskärm som planeras söder om Margaretagatan byggs i första hand för att skydda från buller från tåg som passerar på stationsområdet men den kommer även dämpa buller från bullrande verksamheter på rangerbangården.

För klagomål på störningar från rangering etcetera på rangerbangården hänvisas till: Bullernivå vid din fastighet -

www.trafikverket.se Här kan man genom lämna in klagomål synpunkter och förfrågan om buller eller vibrationsutredning: <https://www.trafikverket.se/e-tjanster/beraknad-bullerniva-vid-din-fastighet/#forfragan-om-bullerutredning-etjanst>. Identifiering görs med Mobilt BankID för att lämna in klagomål om störning.

I den bullerutredning med tillhörande bullerberäkningar som genomförts har det tagits hänsyn till reflexer i husfasader, markens topografi, marktyper, byggnader, tågtyper, högsta tillåtna tåghastighet etcetera. Den bullerskyddsskärm som planeras längs med järnvägen kommer ge en bättre utomhusmiljö i området och dämpa buller för många av de boende längs med järnvägen. För de bostäder där bullerriktvärdena, trots skärmen, ändå inte uppfylls planeras åtgärder i form av fönster och/eller ventilåtgärder för de bostadsrum där riktvärdena inte uppfylls eller uteplatsåtgärder. Åtgärderna redovisas i plankarta och mer detaljerat i bilaga till plankarta avseende skyddsåtgärder.

2025-07-03 Samråd med Halmstad Fastighets AB (HFAB)

Halmstad Fastighets AB (HFAB) har yttrat sig om oro för hur projektet kan komma att påverka grundvattennivåerna i området. I dagsläget har HFAB flera fastigheter med grundvattennivåer i höjd med källarplan på flera fastigheter. Det leder till problem med fukt, inträngande vatten och påverkan på byggnadernas konstruktion. Mot denna bakgrund önskar HFAB att det säkerställs att grundvattennivåerna inte höjs ytterligare under projektets genomförande eller efter dess färdigställande. HFAB önskar även redogörelse för hur eventuell påverkan ska följas upp och hanteras.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket avser ansöka om tillstånd till sänkning av grundvattennivåerna i berört område. Åtgärden i sig riskerar inte leda till förhöjda grundvattennivåer varken i färdig anläggning eller under byggskedet. För att skyddsvärda objekt som är beroende av grundvatten idag inte skall ta skada av grundvattenbortledning vidtas skyddsåtgärder. Generellt sett kan en sådan skyddsåtgärd vara att infiltrera vatten intill skyddsobjektet vilket i sin tur skulle kunna leda till temporärt förhöjda grundvattennivåer i ett påverkansområde. I nuläget bedöms stödbevattning eventuellt bli nödvändigt för Lindallén längs med stationsgatan söder om stationshuset samt dagvattendammarna i studentparken. Mängden vatten för dessa skyddsobjekt är begränsad och bedöms inte innebära någon väsentlig risk för höjd vattennivå i omkringliggande bebyggelse inklusive HFAB:s fastigheter.

Inom ramen för tillståndsverksamhet kommer mark- och miljödomstolen fastställa villkor för den tillståndsgivna verksamheten. För att säkerställa att villkoren följs upprättas ett kontrollprogram för vilket Länsstyrelsen normalt sett utgör tillsynsmyndighet. Förslag till kontrollprogram är i detta skede ej framtaget varför det blir svårt att redogöra för hur uppföljningen skall hanteras.

Vidare framför Halmstads fastighets AB (HFAB) att de i sina byggnader upplever vibrationer till följd av passerande godståg i sina byggnader. Med anledning av ökningen av tågtrafiken oroas man över påverkan på fastigheter och boendemiljö.

Trafikverkets bemötande:

Vibrationer och dess konsekvenser för boendemiljö beskrivs i kapitel 5.10 i miljökonsekvensbeskrivningen.

Vibrationer uppstår på grund av ojämnheter i hjul eller räl, hastighet, fordonets fjädring, den offjädrade massan för fordonet samt banans uppbyggnad. Jorddjup, jordlager och avstånd till omkringliggande byggnader avgör hur kraftiga vibrationer som uppstår i omgivningen. Inom respektive byggnad kan även förstärkningar av vibrationer ske då resonanser i byggnadsstomme sammanfaller med störfrekvens från passerande spårtrafik.

Trafikverket ingår på regeringens uppdrag i en myndighetsgemensam samverkan för att minska vibrationers negativa inverkan på boendemiljö. Styrande riktlinjer för vibrationer anges i TDOK 2014-1021 avseende buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg. Riktlinjerna för komfortvibrationer gäller nattetid (kl 22-06) för järnväg där ombyggnad/markarbete sker. Riktvärdet avser ett siffervärde som får överskridas som högst fem gånger per natt (årsmedeldygn).

Mätning av vibrationer har genomförts i strax över 20 fastigheter i närområdet under 2017, 2020 och 2024. I samtliga mätningar klaras riktlinjerna, men storleken på enskilda utslag i vissa fastigheter vittnar om att dessa upplevs av omgivningen.

Utifrån mätningarna har beräkning genomförts som kalibreras mot de uppmätta värdena. Beräkningen har sedan justerats för den ökade trafiken och den planerade ombyggnaden. Beräkningarna visar att ingen av de fastigheter HFAB har i sitt bestånd i utredningsområdet överskrider riktvärdena.

Beräkning visar att riktvärdena riskerar att överskridas för vissa småhusfastigheter i söder (ej ägda av HFAB) där spåren placeras närmre fastigheterna än befintliga spår. Därför införs på den sträckan en skyddsåtgärd med förstärkt underbyggnad. Med föreslagen åtgärd bedöms riktvärdena klaras.

Ökande trafikering bedöms inte leda till högre maxvärden men däremot att antalet passager med högre utslag ökar. Samtidigt förväntas byte av spår och underbyggnad leda till en viss minskning av vibrationer i omgivningen där detta utförs. Sammantaget bedöms vibrationerna i området bli på sådan nivå att de upplevs av närboende men skall bli på en nivå som enligt riktlinjerna anses godtagbar utan negativ inverkan på boendes hälsa. Specifikt för norra och centrala delen bedöms miljökonsekvenserna som små negativa för nollalternativet. För planförslaget i norra och centrala delen bedöms konsekvensen bli obetydlig i relation till nollalternativet men små negativa mot nuläget.

3.2.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

2025-06-18 yttrande Svenska kraftnät

Har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

2025-06-18 yttrande Elsäkerhetsverket

Har tagit del av samrådsunderlag och har inga synpunkter i detta skede.

2025-06-23 yttrande SJ

Har tagit del av samrådsunderlag och har inga synpunkter i detta skede.

2025-06-25 yttrande SMHI

Har tagit del av samrådsunderlag och har följande synpunkter utöver tidigare. För att ytterligare minska projektets klimatpåverkan kan det undersökas huruvida transporter och arbete på plats kan ske med förnybart bränsle eller elektrifiering. Det bör vara ett minimum att beakta effekterna av ett förändrat klimat under ett objekts förväntade livslängd.

Trafikverkets bemötande:

När det gäller energiförbrukning har Trafikverket nationellt mål och riktlinje avseende reducerad klimatpåverkan som kommer vara i kravställt i upphandlingen av denna entreprenad.

Klimatanpassning har varit en del av framtagen utformning i samrådshandlingen och beskrivs kortfattat i planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning.

2025-07-04 yttrande Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten ser positivt på att elektromagnetiska fält diskuteras i miljökonsekvensbeskrivningen och att mätningar har genomförts samt att de har utvärderats i enlighet med myndigheternas rekommendationer och att de avses att efterföljas. Enligt miljöbalken klassas EMF som miljöfarlig verksamhet, eftersom det rör sig om icke-joniserande strålning, men de omfattas inte av strålskyddslagens tillståndskrav.

Kraftledningar och transformatorstationer kan påverka den lokala strålningsmiljön. Elektriska fält avskärmas av byggnader och vegetation och ger därför liten påverkan inomhus. Magnetfält avskärmas däremot inte, vilket gör att yttre källor kan bidra till högre nivåer i bostäder.

Strålsäkerhetsmyndigheten har satt referensvärden för att skydda mot bevisade hälsorisker: 100 μT för elnätets 50 Hz och 300 μT för järnvägens 16,67 Hz. Forskning har dock visat en misstänkt koppling mellan långvarig exponering över 0,4 μT och ökad risk för barnleukemi. Sambandet är svagt och saknar stöd från djur- och cellstudier varför WHO klassar fälten som möjligen cancerframkallande.

Mätningar i Sverige visar att magnetfältsnivåerna i bostäder generellt är låga, vanligtvis under 0,2 μT .

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tackar för yttrandet och konstaterar att båda parterna tycker att utförda inventeringar samt kommande ombyggnation är i enlighet med myndighetens rekommendationer.

Trafikverket, 405 33, Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4

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

trafikverket.se