



Regeringsbeslut

I:5

2013-03-21

M2006/2259/Me

Miljödepartementet

Trafikverket  
781 89 BORLÄNGE

## Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av utbyggnad av Väst kustbanan, delen Varberg–Hamra i Hallands län

1 bilaga

### Regeringens beslut

Regeringen tillåter att Väst kustbanan byggs ut från enkelspår till dubbelspår på delen Varberg–Hamra i Varbergs kommun. Utbyggnaden ska ske inom den korridor som benämns alternativ SMTÖ och som redovisas på karta daterad den 1 februari 2013 i bilaga 6 till handlingen Tillåtlighetsprövning av ombyggnad av Väst kustbanan, delen Varberg–Hamra, daterad den 25 februari 2013, se *bilaga*.

Tillåtligheten förfaller den 31 mars 2018 för den del av järnvägsprojektet som inte omfattas av fastställd järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

### Ärendet

Banverket, numera Trafikverket, har med eget yttrande till regeringen överlämnat en järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning för tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av en utbyggnad av Väst kustbanan på delen Varberg–Hamra i Varbergs kommun. Trafikverket har föreslagit att regeringen tillåter utbyggnad inom en korridor som benämns alternativ SMTÖ, stadsmiljö tunnel.

Trafikverket har anfört bl.a. följande. Befintlig järnväg genom Varberg består av enkelspår med relativt låg standard, vilket begränsar kapaciteten och flexibiliteten i järnvägssystemet. Det aktuella projektet ingår som en del i utbyggnaden av Väst kustbanan till ett snabbt, effektivt och miljövänligt transportsätt. Utbyggnaden är en viktig förutsättning för att förbättra järnvägens konkurrenskraft och göra det möjligt för en överföring till järnväg från trafikslag med större miljöpåverkan. Därigenom bidrar utbyggnaden till en långsiktigt hållbar utveckling i regionen.

I järnvägsutredningen har, utöver ett nollalternativ, två alternativa korridorer studerats, stadsmiljötunnel (SMTÖ) och centrumtunnel (CT). Följande är gemensamt för båda utbyggnadsalternativen. Utbyggnaden innebär att Västkustbanan byggs ut från enkelspår till dubbelspår och att järnvägen får en ny sträckning genom Varberg om ca 7-8 km. Under Varbergs centrum föreslås att järnvägen byggs i en ca 3 km lång tunnel. I järnvägsprojektet ingår också att i respektive alternativ bygga en ny station för persontrafik nedsänkt under omgivande marknivå med närbeläget resecentrum samt en ny godsbangård vid Getterön. I norr kommer utbyggnaden att ansluta till det befintliga dubbelspåret vid Lassabacka strax norr om Getteröbron. I söder kommer utbyggnaden att ansluta till befintligt dubbelspår strax söder om Hamra. De huvudsakliga skillnaderna mellan alternativen är läget för stationerna samt att alternativ CT har en något östligare och kortare sträckning än alternativ SMTÖ. Den nya stationen i alternativ SMTÖ är belägen ca 200 meter norr om befintlig stationsbyggnad. I alternativ CT redovisas läget för en ny station ca 350 meter nordost om befintlig station. Vad gäller funktion, teknisk genomförbarhet, kostnader och risker är alternativen relativt likvärdiga. Ett av skälen till att Trafikverket förordar alternativ SMTÖ är att det har ett något mer centralt stationsläge, vilket är en viktig parameter för att få en konkurrenskraftig järnväg med hög tillgänglighet för resenärerna. Det är också detta alternativ som under lång tid inarbetats i kommunens planering.

Trafikverket har efter utställningen av järnvägsutredningen utvidgat korridoren för alternativ SMTÖ med utrymme för ett mellanpåslag för tunneln och en utrymningstunnel vid stationen. Korridoren har också breddats något österut vid stationen för att ge tillräckligt utrymme för järnvägsområdet. Efter Trafikverkets beredningsremiss har en utökad godsbangård med en ny utformning arbetats fram för att underlätta växling och klargöring av tåg. Bangårdens södra del har utvidgats västerut mot naturområdet Getterön med som mest ca 50 meter. Den nordligaste delen av korridoren har minskats på såväl västra som östra sidan till en bredd som bedömts tillräcklig. Underlaget har även kompletterats med utredningar om bl.a. områden av riksintresse, Natura 2000-området Getteröns fågelreservat, miljökvalitetsnormer, tunnelsäkerhet och översvämningssproblematik. Vidare har järnvägsutredningen uppdaterats och olika uppgifter tillförts senast den 28 februari 2013.

#### Miljökonsekvenser

Av handlingarna i ärendet framkommer bl.a. följande.

Strax väster om järnvägen i dess norra del, oavsett alternativ, finns Natura 2000-området Getteröns fågelreservat (SE0510049), dvs. området har av regeringen förklarats som ett särskilt skyddsområde enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG om bevarande av vilda fåglar, det s.k. fågeldirektivet. Området har också förklarats som särskilt bevarandeområde enligt rådets direktiv 92/43/EEG om bevar-

ande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, det s.k. art- och habitatdirektivet. Utmärkande för området är det rika fågellivet, de salta havsstrandängarna samt ler- och sandbottnarna. Getterön är även upptagen på regeringens lista över våtmarker av internationell betydelse inom ramen för Ramsarkonventionen och är ett naturreservat. Avståndet mellan Natura 2000-områdets gräns och den nya godsbangården blir ca 200-300 meter. I syfte att förbättra naturmiljön och begränsa påverkan av buller kommer området mellan järnvägen och Natura 2000-området att fyllas upp och terrängmodelleras samt planteras med träd. Området som tas i anspråk för bangården utgörs delvis av en tidigare deponi. Omhändertagande av dagvatten från det nya bangårdsområdet ska anordnas på sådant sätt att riskerna för miljön inom Getteröns känsliga naturområde minimeras. Getteröns fågelreservat ingår i det betydligt större området Klosterfjorden–Getterön som av Naturvårdsverket angetts vara av riksintresse för naturvården. Alla utbyggnadsalternativ går genom Varberg – slott och omkringliggande stadsbildningar som av Riksantikvarieämbetet angetts vara av riksintresse för kulturmiljövården. Den aktuella kustzonen är i sin helhet, med hänsyn till natur- och kulturvärdena av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken. Trafikverket har bedömt att utbyggnaden kan genomföras utan konflikt med dessa riksintressen. Utbyggnaden kommer indirekt eller direkt att beröra vattenförekomsten Norra mellersta (Nm) Hallands kustvatten som omfattas av kvalitetskrav att uppnå god kemisk status till 2015 och god ekologisk status 2021. Nm Hallands kustvatten omfattas även av kompletterande krav för skyddade områden. I området finns ytterligare två vattenförekomster som kan komma att beröras av vatten från tunneldrivningen, Brearedsbäcken och Vrångabäcken. Brearedsbäcken rinner ihop med Vrångabäcken ut i Apelviken som är en del av Nm Hallands kustvatten. Trafikverket kommer i järnvägsplaneskedet att upprätta åtgärdsprogram och kontrollprogram för projektet i samråd med tillsynsmyndigheten. I kommande ansökan om tillstånd för vattenverksamhet kommer försiktighetsåtgärder och skyddsåtgärder att anges utifrån de krav och förutsättningar som kommer fram i järnvägsplaneskedet. I driftskedet av utbyggnaden kommer vid normal drift ingen påverkan att förekomma. Riskreducerande åtgärder mot påverkan på vattenkvaliteten vid olyckor kommer att tas fram för både bygg- och driftskedet.

De miljöeffekter och konsekvenser som har studerats skiljer sig inte nämnvärt åt mellan alternativen SMTÖ och CT avseende påverkan på samhällsstruktur, landskapsbild, naturmiljö, rekreation och friluftsliv samt naturresurser. Det finns vissa skillnader mellan alternativen avseende påverkan på stadsstruktur, kulturmiljö samt hälsa och säkerhet. De största konsekvenserna av utbyggnaden oavsett alternativ, är dess påverkan på stadsstrukturen. Genom att lägga järnvägen i tunnel under centrala Varberg blir det möjligt att skapa en god kontakt mellan staden och havet och den barriär som nuvarande sträckning utgör försvinner. Lokalt förbättras trafiksäkerheten genom att alla plankorsningar mellan väg och järnväg försvinner. Under byggtiden kommer det att bli miljö-

effekter genom påverkan från verksamheter under respektive ovan jord. Under jord kommer det att pågå borrhning, sprängning, neddrivning av sponter och transporter med fordon som ger upphov till vibrationer i marken. Detta kan i sin tur ge upphov till störningar i form av bl.a. buller i form av stomljud och temporär sänkning av grundvattenytan. Ovan jord kommer det att förekomma störningar bl.a. från transporter, buller från eventuella krossverk och tillfälliga intrång för arbetsvägar och upplag. Konsekvenserna kan leda till tillfälliga störningar eller permanenta skador. Trafikverket har anfört att ljudnivåerna för schakt-, spontnings- och borrhningsarbeten är svåra att reducera och därför bör begränsas till dagtid. Då det finns bebyggelse i stort sett rakt ovanför längs den förordade korridorrens tunnel kommer det att krävas restriktioner beträffande sprängningsarbetena. Trafikverket har åtagit sig att tillämpa Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) under byggtiden. Järnvägsprojektet kommer att innebära omfattande förflyttningar av jord- och bergmassor som i första hand avses att användas inom projektet i tillfälliga eller permanenta upplag. Trafikverket har åtagit sig att i samråd med länsstyrelsen och Varbergs kommun upprätta en plan för hantering av överskottsmassor. För båda utbyggnadsalternativen mynnar bergtunneln i slutningen ner mot jordbruksområdet vid Breared. Omkring den kommer det att bli ett begränsat intrång i naturvårdsobjektet Breared, ett stadsnära slätter- och beteslandskap med värdefull flora. Bergtunneln kommer att avslutas med ett betongtråg som delvis är överdäckt. Ytan på överdäckningen kommer att återställas till en karaktär och nivå som liknar omgivande mark. Brearedsbäcken kommer att ledas i en dykarledning under tråget. Dykarledningen kommer att utgöra ett vandringshinder för fisk. Trafikverket har bedömt att detta inte medför några allvarliga konsekvenser eftersom den havsvandrande öringen i vattendraget inte vandrar så långt upp i Breared.

Antalet bostäder som utsätts för luftburet tågbuller kommer att minska väsentligt efter utbyggnaden av en tunnel oavsett alternativ och störningarna i de båda alternativen är likvärdiga. För att uppfylla riktvärdena för buller som riksdagen beslutat kommer bullerskärmar eller bullervallar att anläggas vid Lassabacka samt vid den planerade bebyggelsen i Breared. Ytterligare åtgärder kommer att övervägas så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt för att klara de fastställda riktvärdena. I utbyggnadsalternativet SMTÖ finns det ett stort antal bostäder och ca 10 verksamhetslokaler som kan komma att utsättas för stomljuds-nivåer högre än 30 dBA. I alternativ CT ligger tunneln i vissa delar under parkmark, varför färre hus riskerar att utsättas för stomljud än i alternativ SMTÖ. Trafikverkets ambition är att reducera stomljudet till nivåer under 35 dBA. Åtgärder ner till 30 dBA kan bli genomförda om kostnaderna visar sig rimliga. I alternativ SMTÖ kommer fler personer att befinna sig i fältstyrkorna 0,1-0,4  $\mu$ T jämfört med alternativ CT, om inte särskilda åtgärder vidtas. Trafikverket bedömer att kostnader för att åtgärda elektromagnetiska fält är måttliga och kan genomföras efter

idrifttagande. Mängden förorenade massor uppskattas vara lika i de båda alternativen. Miljöstatusen i det berörda området kommer att förbättras när sanering av förorenad mark sker i samband med den planerade utbyggnaden. En separat riskanalys har genomförts för projektet för att klarlägga hur risksituationen i Varberg förändras efter utbyggnad av en järnvägstunnel under Varbergs centrum. Skillnader mellan ett utförande med ett respektive två tunnelrör har också belysts och skillnader mellan tunnelalternativen jämfört med nollalternativet. I en samlad bedömning har tunnelalternativen likvärdig eller högre säkerhetsnivå än nollalternativet för fyra av de fem studerade riskkategorierna. Trafikverket har redovisat att kraven i Transportstyrelsens föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet vad gäller säkerhet i järnvägstunnlar har bedömts och de åtgärder som behöver vidtas för att uppfylla dessa rymms inom den aktuella korridoren. Effekten av den förväntade havsnivåhöjningen kan klaras med relativt begränsade skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Trafikverket räknar med en livslängd på 120 år för konstruktioner som anläggs och i kommande planskede kommer exakta nivåer för spåret att dimensioneras i samråd med länsstyrelsen och Varbergs kommun. Utredningar och bedömningar av erforderliga åtgärder kommer att ske under projekteringen och med hänsyn till över- och svämmningsproblematiken samt den senaste kunskapen inom området.

Länsstyrelsen i Hallands län har den 19 februari 2002 godkänt miljökonsekvensbeskrivningen.

#### Yttranden

Trafikverket har hämtat in yttranden från berörda myndigheter och organisationer. Några av dessa har också fått tillfälle att yttra sig över de kompletteringar som Trafikverket har lämnat in. Samtliga remissinstanser har tillstyrkt att tillåtlighet ges, inte haft några invändningar mot att regeringen tillåter en utbyggnad i förordad korridor eller avstått från att yttra sig. Några remissinstanser har tillstyrkt under vissa förutsättningar eller föreslagit villkor.

*Arbetsmiljöverket* har anfört att arbetsmiljön ska beaktas i tidigt skede så att utformning och utförande kan ske enligt arbetsmiljölagstiftningens regler. Det är viktigt att tunnlar och broar redan i ett tidigt skede utformas med hänsyn till räddning och utrymning vid en olycka eller tillbud och att samråd sker med den lokala räddningstjänsten. *Boverket* yttrade sig i ärendet i samband med det utökade samrådet 2001. Då framhölls bland annat att det generellt är angeläget med centralt belägna stationer och resecentra. *Fiskeriverket*, numera *Havs- och vattenmyndigheten*, har anfört att det finns ett flertal vattendrag som är värdefulla ur allmän fiskesynpunkt, då de bl.a. innehåller lek- och uppväxtområden för havsvandrande laxfisk. Det är enligt myndigheten angeläget att järnvägsutbyggnaden kan ske på sådant sätt att produktionen av havsöring och andra fiskarter inte påverkas negativt i berörda vattendrag. Vid arbeten som t.ex. schaktning i förorenade markområden är det

mycket viktigt att de sker på sådant sätt att föroreningar inte kommer i omlopp och sprids till vattenmiljön. *Jordbruksverket* har utgått från att eventuella skador på kvarvarande jordbruksmark, framför allt kring skärningen mot det södra tunnelpåslaget, kommer att förebyggas eller på annat sätt regleras. *Naturvårdsverket* har anfört följande. När det gäller val av tunnelalternativ bedöms dessa vara likvärdiga avseende miljöpåverkan. Verket betonar vikten av att godsbangården utformas så att den medger utökad hantering av gods och överföring av gods mellan sjöfarts- och järnvägstransport. I ett första yttrande ansåg Naturvårdsverket att regeringens beslut i tillåtlighetsfrågan skulle föregås av en Natura 2000-prövning. Myndighetens tillstyrkan var därtill förenad med ett flertal villkor. Naturvårdsverket har i ett senare yttrande över de kompletteringar som Trafikverket gjort efter beredningsremissen inte haft något att erinra mot den planerade utbyggnaden. *Riksantikvarieämbetet* har anfört att den föreslagna sträckningen SMTÖ förefaller vara den som sammantaget bäst tillgodoser kulturmiljöns intressen. I samband med järnvägsplaneskedet bör detaljutförandet på delar av sträckan utformas så att minsta möjliga ingrepp i fornlämningar och fornlämningsområden sker. *Räddningsverket*, numera *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap*, har tillstyrkt det förordade alternativet SMTÖ och yrkat att det föreskrivs villkor om att Trafikverket ska redovisa hur väsentliga säkerhetskrav på tåg och tågoperatörer ska genomföras. Om något väsentligt krav inte kan genomföras som planerat ska Trafikverket redovisa alternativa åtgärder så att självutrymning blir möjlig. Myndigheten har i ett senare yttrande ansett att det är mycket viktigt att tunnelns mynningar och stationer konstrueras så att vatten inte kan tränga in och fylla tunneln vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå. Konstruktionen bör även dimensioneras för att klara högsta förväntad havsnivåhöjning för framtidens klimat. För fysisk planering och annan långsiktig planering är det viktigt att beakta en längre tids-horisont än de kommande 100 åren eftersom havet med stor sannolikhet kommer att fortsätta stiga lång tid därefter. *Statens geotekniska institut* har tillstyrkt att regeringen tillåter järnvägsutbyggnaden i den valda sträckningen under vissa förutsättningar. Det är ett komplicerat projekt som fordrar avancerade tekniska lösningar och innebär miljömässiga risker. Verksamheten kan i sig leda till miljömässig påverkan och dessutom medföra att redan befintliga miljöstörande ämnen i omgivningen sprids till nya miljöer. Skador kan effektivt undvikas genom grundvattenskyddande och schaktstödande åtgärder. Det är viktigt att kontrollprogram utarbetas med syfte att dokumentera naturliga förhållanden och variationer samt effekter av utbyggnaden så att avvikelser kan uppmärksammas tidigt och oönskade avvikelser vid behov kan åtgärdas. För att undvika skador under bygg- och permanentskedet krävs i kommande planeringsskeden fördjupade utredningar av grundvattennivåer, befintliga anläggningars grundläggning och risker för spridning av markföroreningar. *Sveriges geologiska undersökning* har tillstyrkt en järnvägs-etablering enligt endera av framlagda förslag. En masshushållningsplan för kvalitetsklassat material bör tas fram. Inga grundvattenmagasin

av betydelse kommer att påverkas. Grundvattensänkning kan medföra sämre verkningsgrad i energibrunnar och kan leda till problem med sättningar i byggnader. Om tillräckliga åtgärder vidtas för att säkerställa och förebygga hydrogeologiska förändringar kommer sannolikt inga, ur hydrogeologisk synpunkt, negativa effekter att kunna konstateras. *Försvarsmakten, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut* samt *Statens strålskyddsinstitut*, numera *Strålsäkerhetsmyndigheten* har inte haft några synpunkter. *Socialstyrelsen* har avstått från att yttra sig. *Länsstyrelsen i Hallands län* har i ett första yttrande framfört att den är beredd att skyndsamt genomföra en Natura 2000-prövning. Länsstyrelsen har även betonat vikten av att dubbelspårsutbyggnaden snarast kan slutföras med tanke på att Västkusten är ett tillväxtområde med expanderande näringsliv och stark befolkningstillväxt. I senare yttranden har länsstyrelsen bedömt att utvidgningen av järnvägskorridorens bredd i förhållande till vad som angetts i järnvägsutredningen inte motverkar något riksintresse, inkräktar på Getteröns naturreservat, ger någon betydande påverkan på Natura 2000-området Getterön eller motverkar något miljökvalitetsmål. Detta gäller under förutsättning att de skyddsåtgärder som anges beträffande begränsning av bullerpåverkan samt hantering av lakvatten från deponin och dagvatten från spårområdet genomförs. Frågor om miljökvalitetsnormer för vatten, översvämningssproblematik samt hanteringen av dag- och grundvatten anser länsstyrelsen inte utgör hinder för en utbyggnad av järnvägen inom föreslagen korridor. Dessa frågor anser länsstyrelsen ska behandlas i kommande järnvägsplan. Länsstyrelsen har även instämt i yttrandet från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. *Region Halland* har förordat det valda tunnelläget. *Varbergs kommun* har tillstyrkt att regeringen tillåter järnvägsutbyggnaden i den valda sträckningen samt framhållit vikten av att återstående utredningsarbete bedrivs skyndsamt. Alternativ SMTÖ överensstämmer med den sträckning som kommunen angett i gällande översiktsplan, ÖP 2000, och i av fullmäktige antagna planmål för Västra Centrum. Kommunen har även yttrat sig över Trafikverkets kompletteringar i ärendet och i samband med detta tillstyrkt att regeringen tillåter järnvägsutbyggnaden i den utvidgade korridoren. Föreslagen utbyggnad överensstämmer även med kommunens nya översiktsplan antagen av kommunfullmäktige i juni 2010. Kommunen har instämt i Trafikverkets förslag att verket i det kommande arbetet med järnvägsplanen, i samråd med länsstyrelsen och Varbergs kommun, kan dimensionera exakta nivåer för spåret. Kommunen har även instämt i Trafikverkets förslag att åtgärds- och kontrollprogram angående vattenförekomster upprättas i järnvägsplaneskedet i samråd med tillsynsmyndighet. *Hallandstrafiken* har anfört att det förordade alternativet kommer att ge de bästa förutsättningarna för att järnvägstrafiken och kollektivtrafiken generellt sett ska utvecklas på ett positivt sätt.

Ytterligare skrivelser har kommit in från intresseorganisationer, företag och enskilda.

### Skälen för regeringens beslut

Västkostbanan är en viktig järnväg mellan Göteborg och Lund vidare mot Malmö för både person- och godstrafik. Banan är av internationell betydelse och ingår i EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T) där den är en del av den Nordiska triangeln. Västkostbanan ingår även i det utpekade strategiska godsnetet. Den befintliga järnvägen på delen Varberg–Hamra har enkelspår med relativt låg standard vilket begränsar kapaciteten och flexibiliteten i järnvägssystemet. Järnvägen är i dag en barriär genom Varberg och medför problem med omgivningsbuller. En utbyggnad till dubbelspår på denna del skulle innebära en förbättring som är angelägen ur ett transportpolitiskt perspektiv för godstrafiken samt för att kunna erbjuda en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik på längre sikt. Delen Varberg–Hamra inklusive resecentrum ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transport-systemet för perioden 2010-2021, som fastställdes av regeringen den 29 mars 2010.

I anslutning till den förordade korridorens norra del finns Natura 2000-området Getteröns fågelreservat. Trafikverket har åtagit sig att i kommande planskede närmare utreda vilka skyddsåtgärder som bör genomföras. Länsstyrelsen har bedömt att utbyggnaden med lämpliga skyddsåtgärder kan ske utan att de särskilda skyddsintressena i Natura 2000-området påverkas på ett betydande sätt vid en utbyggnad enligt det förordade alternativet. Regeringen förutsätter att skyddsåtgärder beträffande begränsning av buller samt hantering av lakvatten från deponin och dagvatten från spårområdet genomförs.

Getteröns fågelreservat ingår i det betydligt större området Klosterfjorden–Getterön som angetts vara av riksintresse för naturvården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Även området Varberg – slott och omkringliggande stadsbildningar som angetts vara av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken berörs. Kustområdet i Halland är i sin helhet av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken. Med beaktande av vad Riksantikvarieämbetet och länsstyrelsen har anfört bedömer regeringen att utbyggnaden av järnvägen bör kunna ske utan att värdena i riksintresseområdena påtagligt skadas. Regeringen finner inte heller i övrigt att hinder föreligger mot den planerade utbyggnaden enligt hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken.

Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken gäller bl.a. kvaliteten på utomhusluft och fisk- och musselvatten. Trafikverket kommer i järnvägsplaneskedet att upprätta åtgärds- och kontrollprogram för berörda vattenförekomster. Regeringen bedömer att utbyggnaden, med lämpliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått, bör kunna genomföras utan att berörda miljö kvalitetsnormer överskrids.



De omfattande arbetena såväl under som ovan jord som anläggandet av en tunnel genom centrala Varberg innebär, kommer att medföra påfrestningar och störningar för omgivningen bl.a. i form av buller samt påverkan på grundvatten och andra vattenförhållanden. Trafikverket har åtagit sig att tillämpa Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) under byggtiden. Statens geotekniska institut har anfört att utbyggnaden är ett komplicerat projekt som fordrar avancerade tekniska lösningar och innebär miljömässiga risker. Regeringen poängterar vikten av att Trafikverket i det fortsatta arbetet upprättar kontrollprogram, gör de fördjupade utredningar och åtgärder som krävs i kommande skeden för att skydda grundvatten och befintliga anläggningars grundläggningar samt minimerar risker för spridning av markföroreningar.

Trafikverket bör ha en hög ambitionsnivå när verket vidtar skyddsåtgärder mot buller från järnvägstrafiken. Mot bakgrund av att ett stort antal människor kommer att bo ovanför tunneln i det förordade utbyggnadsalternativet bör åtgärder så långt möjligt även vidtas för att minska störningar från stomljud.

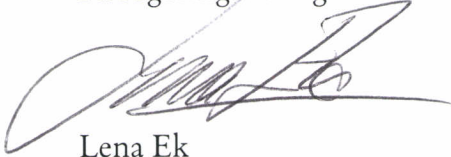
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har föreslagit att villkor föreskrivs om bl.a. säkerhetskrav på tåg och tågoperatörer samt att Trafikverket ska redovisa alternativa åtgärder så att självutrymning blir möjlig. Trafikverket har redovisat att kraven i Transportstyrelsens föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet vad gäller säkerhet i järnvägstunnlar har bedömts och att de åtgärder som behöver vidtas för att uppfylla dessa ryms inom den aktuella korridoren. Vidare har verket anfört att utformningsfrågor kommer att hanteras i järnvägsplaneskedet. Regeringen anser att en utbyggnad av en tunnel måste ske med högt ställda krav på säkerheten. Regeringen konstaterar att de säkerhetsfrågor som rör den närmare utformningen av tunneln kommer att hanteras i det fortsatta arbetet.

Enligt vad Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har anfört är det mycket viktigt att tunnelns mynningar och stationer konstrueras så att vatten inte kan tränga in och fylla tunneln vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå och att ha en betydligt längre tidshorisont än de kommande 100 åren vid fysisk planering då havet kan antas fortsätta stiga under lång tid. Regeringen poängterar betydelsen av att översvämningssproblematiken särskilt uppmärksammas i kommande planskede och förutsätter att samråd sker även med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap förutom med Länsstyrelsen i Hallands län och Varbergs kommun.

Vid den samlade bedömningen som ska göras vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken finner regeringen att en utbyggnad av Väst kustbanan på delen Varberg–Hamra från enkelspår till dubbelspår i förordad korridor bör tillåtas.

De villkor som kan behövas för verksamheten kan föreskrivas vid den fortsatta prövningen enligt miljöbalken och lagen om byggande av järnväg. Den detaljerade utformningen av järnvägen inom tillåten korridor prövas enligt lagen om byggande av järnväg samt plan- och bygglagen (2010:900).

På regeringens vägnar



Lena Ek



Ingrid Hellman

Kopia till

Försvarsdepartementet  
Socialdepartementet  
Landsbygdsdepartementet  
Kulturdepartementet  
Näringsdepartementet  
Arbetsmiljöverket  
Boverket  
Energimyndigheten  
Försvarsmakten  
Jordbruksverket  
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap  
Havs- och vattenmyndigheten  
Naturvårdsverket  
Riksantikvarieämbetet  
Sveriges geotekniska institut  
Sveriges geologiska undersökning  
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut  
Strålsäkerhetsmyndigheten  
Socialstyrelsen  
Tillväxtverket  
Länstyrelsen i Hallands län  
Region Halland  
Landstinget Halland  
Varbergs kommun  
Hallandstrafiken  
Svenskt Näringsliv  
Jöran Apler  
AJO Kylindustri AB  
Föreningen Östra Spåret  
Bertil Tuneryd  
Nils-Erik Dahlgren  
Stig Eystein  
Sven Svensson  
Sveriges Pensionärers Intresseparti i Varberg  
Centerpartiet i Varberg genom Harald Lagerstedt  
Åke Karlsson

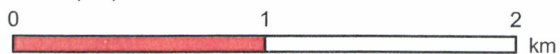


# KORRIDORKARTA







Västkostbanan, Dubbelspår Varberg-Hamra, Alternativ SMTÖ

Datum: 2013-02-01

Skala (A4): 1:30 000



## Teckenförklaring

-  Korridor i tunnel
-  Korridor i markplan
-  Korridor enligt Järnvägsutredning 2002-02-28
-  Utökning av korridor 2003-09-17
-  Utökning av korridor 2005-11-30
-  Minskning av korridor 2005-11-30