



Varbergs
kommun

Trafikverket

Kommunstyrelsen

Jörgen Warborn, 0340-881 01

Västkustbanan, delen Varberg-Hamra, kompletterande remiss inför tillåtlighetsprövning

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att

- godkänna yttrande daterat den 8 januari 2013 till Trafikverket angående Västkustbanan, delen Varberg-Hamra. Kompletterande remiss inför tillåtlighetsprövning.

Beskrivning av ärendet

Dåvarande Banverket lämnade 2006 ärendet till Regeringen för tillåtlighetsprövning. Trafikverket har därefter tagit fram kompletterande material.

Trafikverket har i remiss den 20 december 2012 berett Varbergs kommun tillfälle att yttra sig över en rapport om översvämningsproblematik och kompletterande material inom områdena miljökvalitetsnormer för vatten, översiktsplaner och nya riktlinjer för tunnelsäkerhet.

Översvämningsproblematik

Trafikverket har, med stöd av en särskild konsultrapport "Västkustbanan, delen Varberg-Hamra – översvämningsproblematik" daterad 3 juni 2009, bedömt att effekten av förväntad framtida havsnivåhöjning kan klaras med relativt begränsade skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

Varbergs kommun har gjort utredningar kring översvämningsrisker i samband med översiktsplanen 2010, och Länsstyrelsen har 2012 tagit fram rapporten "Klimatanalys för stigande hav och åmynningar i Hallands län".

Trafikverkets och kommunens rapporter bedömer högsta högvattenstånd till +2,4 m (RH70) med en återkomsttid på 100 år. Länsstyrelsens rapport anger generellt för Halland +3,5 m (RH 2000) med en återkomsttid på 50 år. Man har då utgått från förhållandena i Halmstad. Studerar man de nivåer som gäller för Varbergs beräknar länsstyrelsen att högsta högvattenstånd kommer att vara lägre än den generella nivån för Halland, för Varbergs stad ca +2,7 m (RH 2000). Bedömd högsta högvatten i Trafikverkets och kommunens rapporter motsvarar +2,5 m i RH2000. I kommunens översiktsplan anges som generell riktlinje en lägsta sockelhöjd på minst +2,5 m, och för särskilt skyddsvärda objekt på +3,0 m.

POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	ORGANISATIONSNUMMER	E-POSTADRESS
Varbergs kommun	Engelbrektsgatan 15, Östra Vallgatan 12 (hiss)	0340-880 00	212000-1249	ks@varberg.se
432 80 Varberg	432 80 Varberg	TELEFAX 0340-67 64 52		WEBBPLATS www.varberg.se

Trafikverkets rapport visar hur den norra tunnelmynningen kan byggas för att klara en vattennivå på +2,9 m (RH70). En lägsta nivå för underkant räls föreslås till +2,5 m (RH70).

Trafikverket anger att man i det kommande arbetet med järnvägsplanen kommer att dimensionera exakta nivåer för spåret. De förslag till skyddsåtgärder som anges i rapporten kan användas för att höja nivån ytterligare om så bedöms nödvändiga.

Delrapport Riskanalys

Transportstyrelsens föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet vad gäller säkerhet i järnvägstunnlar beslutades i november 2011. De motsvarar de krav som finns i Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) avseende "Säkerhet i järnvägstunnlar" i det transeuropeiska järnvägssystemet som beslutades i december 2007. Kraven i TSD har bedömts av Trafikverket och de åtgärder som behöver vidtas för att uppfylla dessa ryms inom den korridor som Trafikverket sökt tillåtlighet för.

PM Miljökvalitetsnormer

Utöver vad som angetts i tidigare framtagna "PM Miljökvalitetsnormer" har miljökvalitetsnormer för vatten (yt- och grundvatten) tillkommit. I projektets närområde har två vattenförekomster identifierats, Himleån och Nm Hallands kustvatten. Himleån är belägen strax norr om projektområdet och Trafikverket bedömer att den inte kommer att beröras av projektet. Nm Hallands kustvatten kommer att beröras direkt eller indirekt. Ytterligare två vattenförekomster, Brearedsbäcken och Vrångabäcken berörs av projektet men är inte särskilt upptagna i föreskrifterna.

Det är framförallt i projektets byggskede som påverkan på omgivande vatten skulle kunna ske. Trafikverket kommer i järnvägsplaneskedet att upprätta åtgärdsprogram och kontrollprogram för projektet i samråd med tillsynsmyndighet.

I den färdiga anläggningen förekommer vid normal drift ingen påverkan på vattenförekomster. Däremot kan olyckor på olika sätt påverka vattenförekomsterna. Inom driftsatt anläggning finns därför krav på fordon, olycksberedskap och hantering av kemiska produkter och bränslen, för att minimera riskerna. Permanenta skyddsåtgärder beslutas om i järnvägsplaneskedet.

Varbergs kommun översiktsplan

Dubbelspårsutbyggnaden av Västkustbanan med tunnel under staden, och ett nytt centralt beläget resecentrum, som ska bli knutpunkten i det lokala och regionala resandet, är en viktig förutsättning för en hållbar utveckling av Varbergs stad och kommun. Det är för den fortsatta stadsutvecklingen synnerligen angeläget att en utbyggnad kan ske utan ytterligare fördröjning.

Varbergs kommun bedömer att det underlag och förslag till åtgärder vad gäller framtida havsnivåers effekter på tunnelprojektet är tillräckligt i detta skede. Kommunen instämmer i Trafikverkets förslag att Verket i det kommande arbetet med järnvägsplanen, i samråd med Länsstyrelsen och Varbergs kommun, kan dimensionera exakta nivåer för spåret, och om så bedöms nödvändigt höja nivån ytterligare på de skyddsåtgärder som föreslås i rapporten.

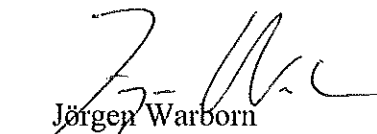
Varbergs kommun har inga synpunkter på komplettering av riskanalys.

Varbergs kommun bedömer att underlag och förslag till åtgärder vad gäller "Pm miljö-kvalitetsnormer" är tillräckliga i detta skede. Kommunen instämmer i Trafikverkets förslag att åtgärds- och kontrollprogram upprättas i järnvägsplaneskedet i samråd med tillsynsmyndighet.

Föreslagen utbyggnad överensstämmer med kommunens översiktsplan antagen 2010.

Varbergs kommun tillstyrker kompletterande remisshandlingar, PM Uppdatering, daterad den 19 december 2012 och Rapport Översvämningsproblematik, daterad den 3 juni 2009.

KOMMUNSTYRELSEN



Jörgen Warborn
Kommunstyrelsens ordförande



**Varbergs
kommun**

Kommunledningskontoret
Göran Johansson

YTTRANDE

2013-01-08

1 (3)

Dnr: KS 2011/0291-32

Trafikverket
781 89 Borlänge

Västkustbanan, delen Varberg-Hamra. Kompletterande remiss inför tillåtlighetsprövning (Ert diarienummer TRV 2010/23383)

Trafikverket har i kompletterande remiss 2012-12-20 berett Varbergs kommun tillfälle att yttra sig över en rapport om översvänningsproblematiken och kompletterande material inom områdena miljökvalitetsnormer för vatten, översiktsplaner och nya riktlinjer för tunnelsäkerhet.

Översvänningsproblematik

Trafikverket har, med stöd av en särskild konsultrapport "Västkustbanan, delen Varberg-Hamra – översvänningsproblematik" daterad 2009-06-03, bedömt att effekten av förväntad framtida havsnivåhöjning kan klaras med relativt begränsade skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

Varbergs kommun har gjort utredningar kring översvänningsrisker i samband med översiktsplanen 2010, och Länsstyrelsen har 2012 tagit fram rapporten "Klimatanalys för stigande hav och åmynningar i Hallands län".

Trafikverkets och kommunens rapporter bedömer högsta högvattenstånd till +2,4 m (RH70) med en återkomsttid på 100 år. Länsstyrelsens rapport anger generellt för Halland +3,5 m (RH 2000) med en återkomsttid på 50 år. Studerar man de nivåer som gäller för Varbergs beräknar länsstyrelsen att högsta högvattenstånd kommer att vara lägre än den generella nivån för Halland, för Varbergs stad ca +2,7 m (RH 2000). Bedömd högsta högvatten i Trafikverkets och kommunens rapporter motsvarar +2,5 m i RH2000. I kommunens översiktsplan anges som generell riktlinje en lägsta sockelhöjd på minst +2,5 m, och för särskilt skyddsvärda objekt på +3,0 m.

Trafikverkets rapport visar hur den norra tunnelmynningen kan byggas för att klara en vattennivå på +2,9 m (RH70). En lägsta nivå för underkant räls föreslås till +2,5 m (RH70).

Trafikverket anger att man i det kommande arbetet med järnvägsplanen kommer att dimensionera exakta nivåer för spåret. De förslag till skyddsåtgärder som anges i rapporten kan användas för att höja nivån ytterligare om så bedöms nödvändiga.

Varbergs kommun bedömer att det underlag och förslag till åtgärder vad gäller framtida havsnivåers effekter på tunnelprojektet är tillräckligt i detta skede. Kommunen instämmer i Trafikverkets förslag att Verket i det kommande arbetet med järnvägsplanen, i samråd med Länsstyrelsen och Varbergs kommun, kan dimensionera exakta nivåer för spåret, och om så bedöms nödvändigt höja nivån ytterligare på de skyddsåtgärder som föreslås i rapporten.

POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	ORGANISATIONSNUMMER	E-POSTADRESS
Varbergs kommun	Engelbrektsgratan 15, Östra Vallgatan 12 (hiss)	0340-880 00	212000-1249	ks@varberg.se
432 80 Varberg	432 80 Varberg	TELEFAX 0340-67 64 52		WEBBPLATS www.varberg.se

Delrapport Riskanalys

Transportstyrelsens föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet vad gäller säkerhet i järnvägstunnlar beslutades i november 2011. De motsvarar de krav som finns i Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) avseende "Säkerhet i järnvägstunnlar" i det transeuropeiska järnvägssystemet som beslutades i december 2007. Kraven i TSD har bedömts av Trafikverket och de åtgärder som behöver vidtas för att uppfylla dessa ryms inom den korridor som Trafikverket sökt tillåtlighet för.

Varbergs kommun har inga synpunkter på detta.

PM Miljökvalitetsnormer

Utöver vad som angetts i tidigare framtagna "PM Miljökvalitetsnormer" har miljökvalitetsnormer för vatten (yt- och grundvatten) tillkommit. I projektets närområde har två vattenförekomster identifierats, Himleån och Nm Hallands kustvatten. Himleån är belägen strax norr om projektområdet och Trafikverket bedömer att den inte kommer att beröras av projektet. Nm Hallands kustvatten kommer att beröras direkt eller indirekt. Ytterligare två vattenförekomster, Brearedsbäcken och Vrångabäcken berörs av projektet men är inte särskilt upptagna i föreskrifterna.

Det är framförallt i projektets byggskede som påverkan på omgivande vatten skulle kunna ske. Trafikverket kommer i järnvägsplaneskedet att upprätta åtgärdsprogram och kontrollprogram för projektet i samråd med tillsynsmyndighet.

I den färdiga anläggningen förekommer vid normal drift ingen påverkan på vattenförekomster. Däremot kan olyckor på olika sätt påverka vattenförekomsterna. Inom driftsatt anläggning finns därför krav på fordon, olycksberedskap och hantering av kemiska produkter och bränslen, för att minimera riskerna. Permanenta skyddsåtgärder beslutas om i järnvägsplaneskedet.

Varbergs kommun bedömer att underlag och förslag till åtgärder är tillräckliga i detta skede. Kommunen instämmer i Trafikverkets förslag att åtgärds- och kontrollprogram upprättas i järnvägsplaneskedet i samråd med tillsynsmyndighet.

Varbergs kommun översiktsplan

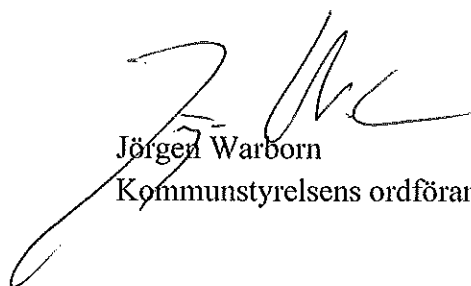
Dubbelspårsutbyggnaden av Västkustbanan med tunnel under staden, och ett nytt centralt beläget resecentrum, som ska bli knutpunkten i det lokala och regionala resandet, är en viktig förutsättning för en hållbar utveckling av Varbergs stad och kommun. Det är för den fortsatta stadsutvecklingen synnerligen angeläget att en utbyggnad kan ske utan ytterligare fördröjning.

Föreslagen utbyggnad överensstämmer med kommunens översiktsplan antagen av kommunfullmäktige i juni 2010.

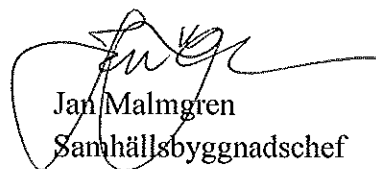
Slutsatser

Varbergs kommun tillstyrker kompletterande remisshandlingar, PM Uppdatering, daterad 2012-12-19 och Rapport Översvämningsproblematik, daterad 2009-06-03.

VARBERGS KOMMUN



Jörgen Warborn
Kommunstyrelsens ordförande



Jan Malmgren
Samhällsbyggnadschef



REMISSVAR

1 (2)

Datum
2013-01-15
Ert datum
2012-12-20

Diarienum
2013-176
Er referens
TRV 2010/23383

Avdelningen för risk- och sårbarhetsreducerande arbete
Enheten för skydd av samhällsviktig verksamhet
Cecilia Alfredsson
010-240 50 82
cecilia.alfredsson@msb.se

Trafikverket
781 89 Borlänge

Västkustbanan, delen Varberg-Hamra. Kompletterande remiss inför tillåtlighetsprövning

MSB har tagit del av remisshandlingarna Rapport Västkustbanan, delen Varberg-Hamra – översvämningsproblematik (2009-06-03) samt PM Uppdatering (2012-12-19).

Räddningsverket har tidigare yttrat sig i ärendet inför tillåtlighetsprövningen, där bland annat synpunkter om tunnelsäkerhet framfördes. (dnr. 250-1005-2000, datum 2004-02-17). MSB förutsätter att de av Räddningsverket tidigare framförda synpunkterna tas i beaktande.

MSB avgränsar sitt yttrande i denna remiss till delen om översvämningsproblematik. MSB avstår från att yttra sig angående miljö kvalitetsnormer.

MSB anser 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.

Diskussionen om framtidens havsnivåer har i rapporten begränsats till de kommande 100 åren. Det är också den tidsperiod som studerats mest ingående i den tillgängliga vetenskapliga litteraturen. För fysisk planering och annan långsiktig planering är det dock viktigt att beakta en betydligt längre tidshorizont och även väga in framtida möjligheter att anpassa sig till nya förutsättningar. Havets nivå kommer med stor sannolikhet att fortsätta att stiga under lång tid därefter.ⁱ

Vid fortsatt analys av dimensioneringen av exakta nivåer och skyddsåtgärder för spåret bör även den nya nationella höjddatabasen samt det nationella höjdsystemet RH2000 användas. Den nya nationella höjdmodellen har analyserats med Varberg som studieområde i rapporten Ny nationell höjdmodell vid havsnivåhöjningar – Analyser av översvämningsrisk och bedömning av erosionskänslighet i strandzonenⁱⁱ.

MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Postadress:
651 81 Karlstad

Besöksadress:
Stockholm: Fleminggatan 14
Karlstad: Norra Klaragatan 18
Sandö: Sandövägen 7
Revinge: Revingeby

Telefon: 0771-240 240
Fax: 010-240 56 00
registrator@msb.se
www.msb.se

Org nr.
202100-5984

I detta ärende har enhetschef Mette Lindahl Olsson beslutat. Cecilia Alfredsson har varit föredragande.

Mette Lindahl Olsson

Cecilia Alfredsson

ⁱ Framtidens havsnivåer i ett hundraårsperspektiv – kunskapssammanställning 2012. Sten Bergström. SMHI Klimatologi Nr 5, 2012.

ⁱⁱ Ny nationell höjdmodell vid havsnivåhöjningar – Analyser av översvämningsrisk och bedömning av erosionskänslighet i strandzonen. MSB. Publikationsnummer MSB 361.



LÄNSSTYRELSEN
HALLANDS LÄN

YTTRANDE

1 (3)

2013-01-17

400-8858-12

Trafikverket
jenny.wahlin@trafikverket.se

Yttrande över kompletterande remiss inför tillåtlighetsprövning för Väst kustbanan, delen Varberg-Hamra, Varbergs kommun

Länsstyrelsen i Hallands län har i en kompletterande remiss inför tillåtlighetsprövningen för Väst kustbanan, delen Varberg-Hamra, beretts tillfälle att lämna synpunkter på rapporten *Väst kustbanan, delen Varberg-Hamra, översvämningsproblematik*, Ramböll 2009-06-03 samt tillhörande PM med uppdatering av underlaget, dat. 2012-12-19.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Länsstyrelsen samtycker i att MKN för Himleån inte kommer att beröras av projektet.

Det är utifrån det presenterade materialet inte möjligt att bedöma vilken påverkan projektets genomförande indirekt har på MKN i Nm Hallands kustvatten. Detta då det saknas utförligare beskrivning av projektets genomförande avseende flödesvolym och vatten som behöver evakueras från tunnelkonstruktionen i byggskedet respektive färdigställandeskedet, främst i tunnels södra del. I underlagen anges att man avser att kapaciteten för detta vatten och dess avledning samt koncentrationer av näringsämnen kommer att undersökas i järnvägsplaneskedet varefter åtgärder kommer att planeras. Länsstyrelsen anser att det mot bakgrund av tidigare och liknande projekt redan i nuläget bör kunna göras en översiktlig bedömning av flödesvolym på min-max-nivå.

Den planerade södra tunnelmynningen med inkörningssträcka berör direkt eller indirekt ett flertal dikningsföretag (Träslövs df nr 1-2 år 1946, Brearedsmossen torrlägningsföretag år 1937 och Södra Apelvikens df 1959). Dessa dikningsföretag kan antas behöva ta emot tunnelns dräneringsvatten i byggskedet/tunnel drivningen och kontinuerligt i framtiden varvid deras hydrologiska förutsättningar förändras på ett betydande sätt. Dikningsföretagen behöver därför omprövas och kontakt etableras av Trafikverket med respektive styrelse/berörda markägare så fort som möjligt.

Diken som tar emot större vattenvolymer med annan frekvens och amplitud än de är dimensionerade för, är mer erosionsbenägna samt kräver mer underhåll. Båda faktorerna riskerar att öka transporten av övergödande ämnen till havet och negativt påverka MKN i Nm Hallands kustvatten. Tunnelbygget riskerar därför att medföra att MKN i Nm Hallands kustvatten inte följs.

2013-01-17

400-8858-12

Mot bakgrund av ovanstående anser Länsstyrelsen i Halland län att Trafikverket i ett tidigt skede bör planera för kompensationsåtgärder inom området för den södra tunnelmynningen. Detta för att motverka de negativa miljöeffekterna av förändrade flödesförhållanden i berörda diken/dikningsföretag samt förändrade förhållanden för odling i området. Sådana åtgärder bör utgöras av hydromorfologiska åtgärder, utjämningsmagasin/våtmarker och anpassning/bräddning/avplaning av dikesprofiler. Åtgärder med avsikt att återställa hydrologin i området medverkar generellt också till att öka den biologiska mångfalden i vattenmiljön och i närområdet.

Översvämningsproblematik

WSP Samhällsbyggnad har i utredningen *Klimatanalys för stigande hav och åmynningar i Hallands län* (2012), översiktligt studerat den stigande havsnivåns påverkan på länets kust och åmynningar på uppdrag av Länsstyrelsen i Hallands län. Sammanfattningsvis anger utredningen en generell nivå på +3,5 meter (RH2000) fram till år 2100 för länet som helhet. Denna nivå utgör den högsta beräknade nivån för Hallands län och beräknas främst kunna uppkomma i anslutning till Nissans mynning i centrala Halmstad. Beräkningarna i utredningen bygger på historiskt uppmätta nivåer längs Hallandskusten där vinduppstuvningseffekten är den enskilt största komponenten, samt en höjning av havsnivån med 1 meter till följd av ett förändrat klimat fram till år 2100.

Studeras de specifika nivåerna för Varberg som anges i utredningen bedöms nivån för högsta högvatten vara lägre i Varberg än i Halmstad, dvs. +1,7 m (RH2000) i Varberg jämfört med +2,37 m (RH2000) som uppmättes i Halmstad i samband med stormen Gudrun år 2005. Enligt utredningen som WSP tagit fram beräknas därför +2,7 m (RH2000) vara den aktuella nivån för Varberg år 2100 med en permanent höjning 1 meter inräknad.

I remissen anges en lägsta nivå för underkant på räls till + 2,5 m (RH70). Vidare bedöms den norra tunnelmynningen kunna utformas för att klara en vattennivå på +2,9 m (RH70), dvs. ca +3,0 m i RH2000.

Länsstyrelsen anser det angeläget att Trafikverket kan visa på att nivåer över +3,0 m (RH2000) skulle kunna tryggas genom åtgärder med anledning av att havet med stor sannorlikhet kommer att fortsätta stiga även efter år 2100. Möjligheten till ev. utökning av föreslagna skydd bör redovisas.

Vidare konstaterar Länsstyrelsen att de åtgärder som föreslås i utredningen, t.ex. permanenta vallar och höjning av markvinån inte ryms inom den ansökta korridoren. Då dessa åtgärder är en förutsättning för att kunna trygga angivna nivåer är markåtkomsten för dessa områden en central fråga.

2013-01-17

400-8858-12

Eventuell påverkan på andra delar av staden med anledning av vidtagna åtgärder för att skydda järnvägen bör studeras i det fortsatta arbetet. Kan vidtagna åtgärder, t.ex. höjning av marknivån samt invallningar, medföra att andra delar av staden som annars inte skulle drabbas av översvämning översvämmas?

Dag- och grundvatten

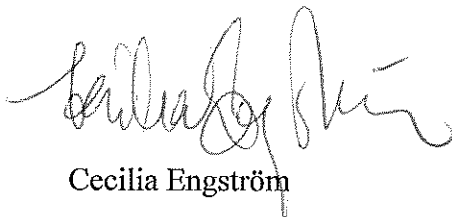
Länsstyrelsen anser att frågan om hantering av dagvatten är av central betydelse för projektet då åtgärder för hantering av dag- och grundvatten kan påverka ett stort område som sträcker sig långt utanför föreslaget spårområde. Konsekvenser av kulverteringar, omledningar och installation av backventiler m.m. måste därför studeras inom ett större område då vidtagna åtgärder kan ge upphov till dagvattenöversvämningar på andra platser i staden. Enligt utredningen är dagvattenledningarnas mynning i havet lågt belägna. Effekterna av hårt belastade dagvattenledningar i kombination med höga nivåer i havet måste studeras ytterligare.

Enligt utredningen ska grundvatten som samlas på östra sidan av spåret pumpas till den västra sidan då det nuvarande grundvattenflödet riskerar att hindras av stationsområdets konstruktion. Länsstyrelsen ställer sig med anledning av denna anordning frågande till om det finns motiv till att höja rälsens nivå ytterligare.

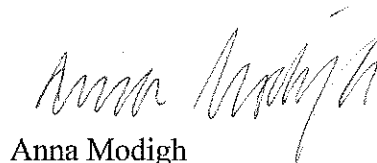
Övriga synpunkter

Länsstyrelsen instämmer i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) yttrande.

I handläggningen av detta ärende har deltagit länsarkitekt Cecilia Engström beslutande, klimatanpassningssamordnare Anna Modigh föredragande samt limnolog/samordnare för Vattenförvaltningen Jonas Svensson.



Cecilia Engström



Anna Modigh

Kopia

Kommunstyrelsen Varbergs kommun, 432 80 Varberg
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 651 81 Karlstad



LÄNSSTYRELSEN
HALLANDS LÄN

YTTRANDE

1 (1)

2013-01-23

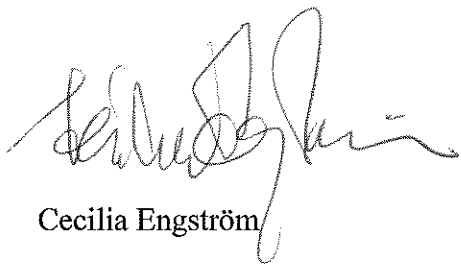
400-8858-12

Trafikverket
jenny.wahlin@trafikverket.se

**Förtydliganden av tidigare yttrande över kompletterande remiss
inför tillåtlighetsprövning för Västkustbanan**

Länsstyrelsen i Hallands län har i yttrande daterat 2013-01-17 lämnat synpunkter på Trafikverkets kompletterande remiss inför tillåtlighetsprövningen för Västkustbanan.

Länsstyrelsen ser med hänsyn till underlaget som presenterats i remissen inget hinder för en utbyggnad av järnvägen enligt föreslagen korridor. Länsstyrelsen vill med detta förtydligande klargöra att de synpunkter som framfördes i yttrandet avser frågor som Länsstyrelsen anser ska behandlas i en kommande järnvägsplan.



Cecilia Engström



Anna Modigh

Kopia

Kommunstyrelsen Varbergs kommun, 432 80 Varberg
Myndigheten för samhällskydd och beredskap, 651 81 Karlstad

Odenstedt Lindhe Malin, IVvä

Från: Arne Richardsson [arne.richardsson@yahoo.se]
Skickat: den 27 januari 2013 19:12
Till: Odenstedt Lindhe Malin, IVvä
Ämne: Västkiustbanan.

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Slutfört

Hej Malin.

Jag har upptäckt remissen för Västkiustbanan några veckor för sent. Men det hindrar inte mig att framföra min åsikt "take it or live it".

Utredningsunderlaget innehåller många olika uppgifter i ett flertal sammanhang. Men allt som redovisas i underlaget till tillåtlighetsprövningen kan man knappast ta till sig som 100%:ig sanning. Om man intar en helt annan inriktning i beslutsprocessen, då kan allt bli mycket lättare och dessutom säkrare. Om man väljer ett alternativ, till dubbelspår via tunnel, blir allt lättare, särskilt för trafikverket, som har ett stort ansvar i denna fråga.

Nu till pudelns kärna, Varberg behöver ingen tunnel. Lägg dubbelspåret ovan mark, där finns flera alternativ, som inte behöver avhandlas idag.

Vid det alternativa vägvalet, faller ett flertal osäkra punkter bort, när tunnelalternativet avföres från dubbelspårsprojektet.

Med Vänliga Hälsningar ,

Arne Richardsson Eskilsgatan 13 , 432 45 Varberg.

P.S.

Jag är kanske part i målet eftersom jag är medlem i lokalavdelningen för SPI i Varberg. SPI har haft / och har "nej till tunneln" som valfråga.

D.S.

Odenstedt Lindhe Malin, IVvä

Från: Arne Richardsson [arne.richardsson@yahoo.se]
Skickat: den 4 februari 2013 18:38
Till: Odenstedt Lindhe Malin, IVvä
Ämne: Dubbelspåret i Varberg.

Malin

Här kommer mera.

Jag har ett önskemål, avseende kommande beslut, av utformningen för dubbelspårets passage av Varberg.

Önskemålet är att ett avgörande beslut inre tas före valet 2014. Den kommande valutgången kan förändra ställningstagandet, om hur dubbelspårets förmånligaste alternativ ser ut.

Arne Richardsson Eskilsgatan 13, 432 45 Varberg.

P.S.

För varje år som går minskar risken att tunnellösningen blir verklighet, med försöket att draga dubbelspåret via en tunnel under Varbergs stad.

Ett konkurrerande projekt är det kommande höghastighetståg (c:a 300-400 km/tim) på ett spår som startar från Oslo som passerar Varberg på väg mot Köpenhamn, Norra Tyskland mot ett lämpligt mål t.ex. Bryssel och/eller Paris. Detta höghastighetsprojekt kommer sanorlikt att bli verklighet några år före dubbelspårets tänkta verklighet. Ett gynnsamt arbetssätt kan bli ett samarbete mellan ovan nämnda projekt, för att tillvarata samordningsvinster, som gynnar fler parter.

D.S.