

Varbergstunneln

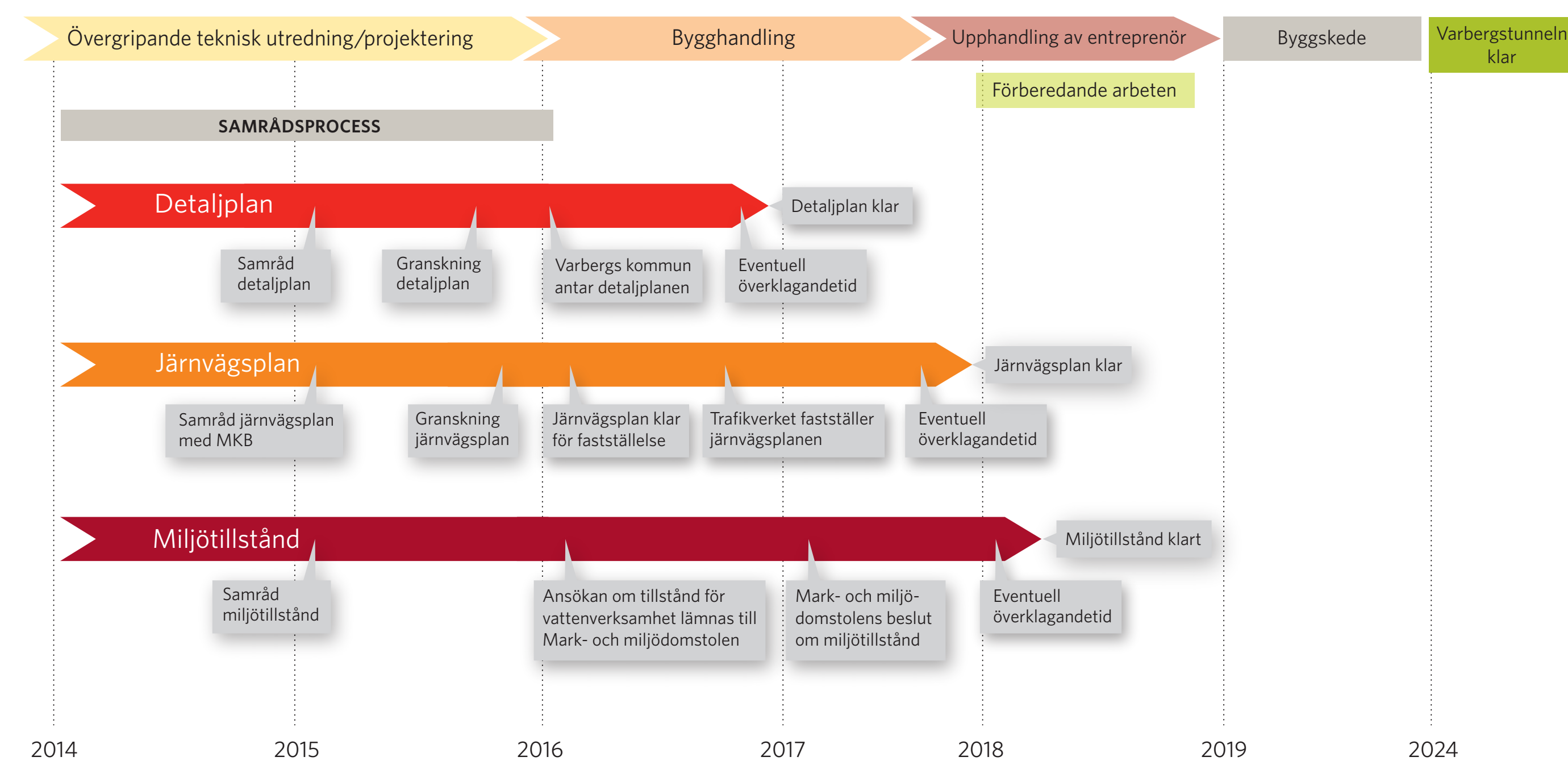
Västkustbanan, Varberg-Hamra

Vad ska byggas?

Trafikverket planerar för en utbyggnad till dubbelspår av Västkustbanan genom Varberg. Stationen flyttas till ett läge norr om befintlig stationsbyggnad med plattformar nedsänkta i ett tråg. Direkt söder om plattformarna övergår tråget i en tunnel. Tunneln sträcker sig under staden och mynnar i Breared. Järnvägen fortsätter därifrån i markplan till Hamra där den ansluter till det befintliga dubbelspåret. Utbyggnaden innebär att samtliga korsningar mellan järnvägen och vägar i plan görs om till planskilda korsningar. Den befintliga enkelspåriga järnvägen längs kusten tas bort.

Vad är en järnvägsplan?

En järnvägsplan tas fram som en del i Trafikverkets process för att kunna bygga Västkustbanan genom Varberg. Järnvägsplanen består av ett flertal handlingar, bland annat plan- och profilkartor, planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av Länsstyrelsen i Hallands län. I järnvägsplanen fastställs utformning och slutgiltig sträckning av järnvägsanläggningen, inklusive utförande av olika skyddsåtgärder, samt vilken mark och vilka fastigheter som berörs. Järnvägsplanen fastställs av Planprövningsmyndigheten på Trafikverket. När planen är fastställd finns möjlighet att överklaga. Ett överklagande hanteras av regeringen.



Vad händer nu?

Samråd rörande järnvägsplanen pågår fram till slutet av 2015, då alla handlingar kungörs och ställs ut för granskning. Järnvägsplanen beräknas lämnas in för fastställelse under 2016.

Vad kan jag påverka?

Lokaliseringen av järnvägen med en tunnel under staden beslutades av regeringen under 2013 (beslut 2013-03-21). Trafikverket vill gärna ha synpunkter kring till exempel järnvägsanläggningens utformning och på de skyddsåtgärder som föreslås. Vi vill också ha synpunkter kring tillgänglighet samt mer information om lokala förhållanden.

Varför behövs Varbergstunneln?

Västkustbanan mellan Göteborg och Lund är en av de viktigaste järnvägarna i Sverige. Sedan 1980-talet har banan successivt byggts ut från enkelspår till dubbelspår med avsikten att skapa ett snabbt, effektivt och miljövänligt transportmedel för både människor och gods. Idag är cirka 85 % av banan utbyggd. I Halland är det endast sträckan Varberg-Hamra som fortfarande är enkelspårig.

Utbyggnadens ändamål är:

Ökad kapacitet - två spår istället för ett

Utbyggnaden av järnvägen till dubbelspår ger bättre möjligheter till arbetspendling och till näringslivets transporter. Med utbyggnaden ökar den tekniska standarden, vilket skapar förutsättning för kortare restider, tätare tågtrafik och fler stopp i Varberg. Förhållandena blir bättre på hela Västkustbanan. Ett effektivt järnvägssystem med hög tillgänglighet gynnar både internationella, nationella och regionala transporter och resor.

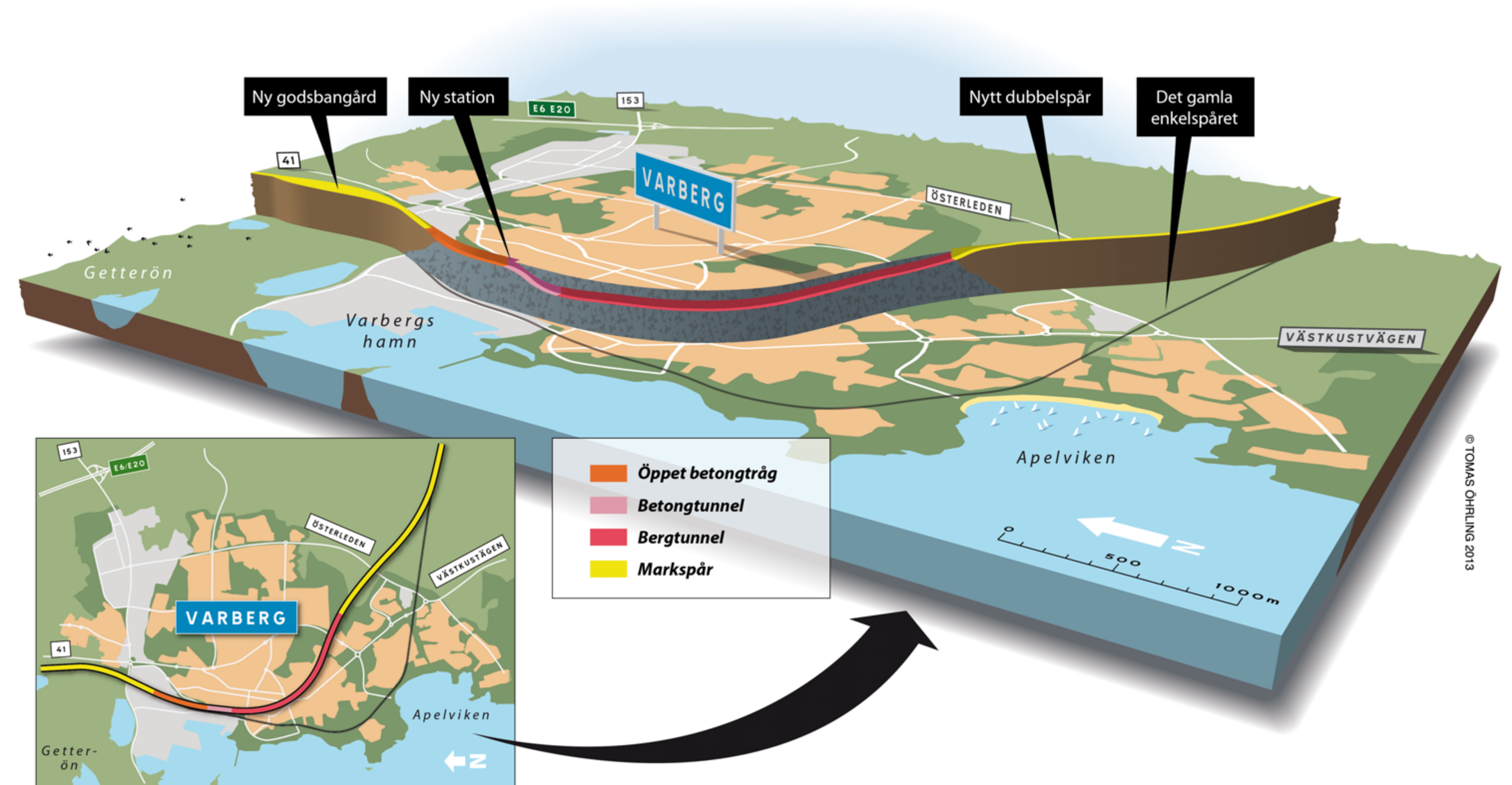
Ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö

Trafiksäkerheten ökar genom att korsningarna i samma plan mellan väg och järnväg försvinner och ersätts av planskilda korsningar.

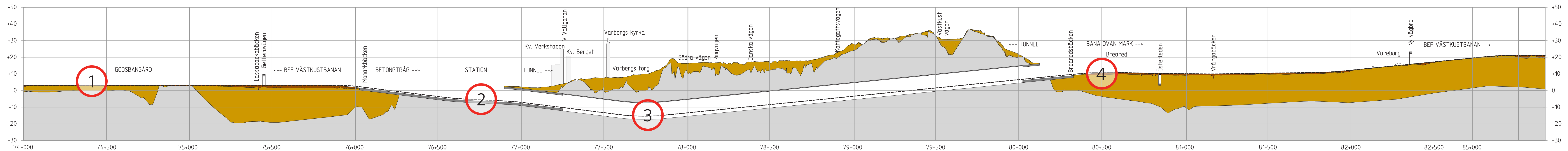
Transporter av människor och gods påverkar i hög grad miljön. En av vinsterna med en ökad järnvägskapacitet är att det möjliggör för mer trafik att flyttas över från väg till järnväg. Det ger positiva effekter på miljön eftersom koldioxidutsläppen minskar.

Station i centrum behåller och utvecklar en levande och attraktiv stadskärna

Dubbelspåret genom Varberg blir en viktig del i att ge fler människor möjlighet att pendla till arbete och utbildning. För att uppnå målet med ökat tågresande i regionen är tillgängligheten av avgörande betydelse. Därför är det viktigt att behålla stationens centrala läge. Då får så många människor som möjligt gång- eller cykelavstånd till stationen. För boende längre bort finns bra förutsättningar att få en effektiv kollektivtrafik med stationen som knutpunkt. Vid stationen byggs bil-, taxi- och bussangöring, liksom cykel- och bilparkering.



Översiktsprofil



Översiktsprofilen visar hela sträckningen av Västkustbanan som byggs om. De lodräta streckorna markerar kilometertal, och bygger på att Västkustbanan mäts med nollpunkt i Göteborg. Projektet börjar alltså 74 kilometer från Göteborg och markeras på översiktsprofilen med 74+000. Den lodräta linjen till höger och vänster i översiktsprofilen anger höjdangivelser i förhållande till rikets höjdsystem. Vid km 74+000 är befintlig marknivå cirka 2,2 meter över höjdsystemets nollplan.

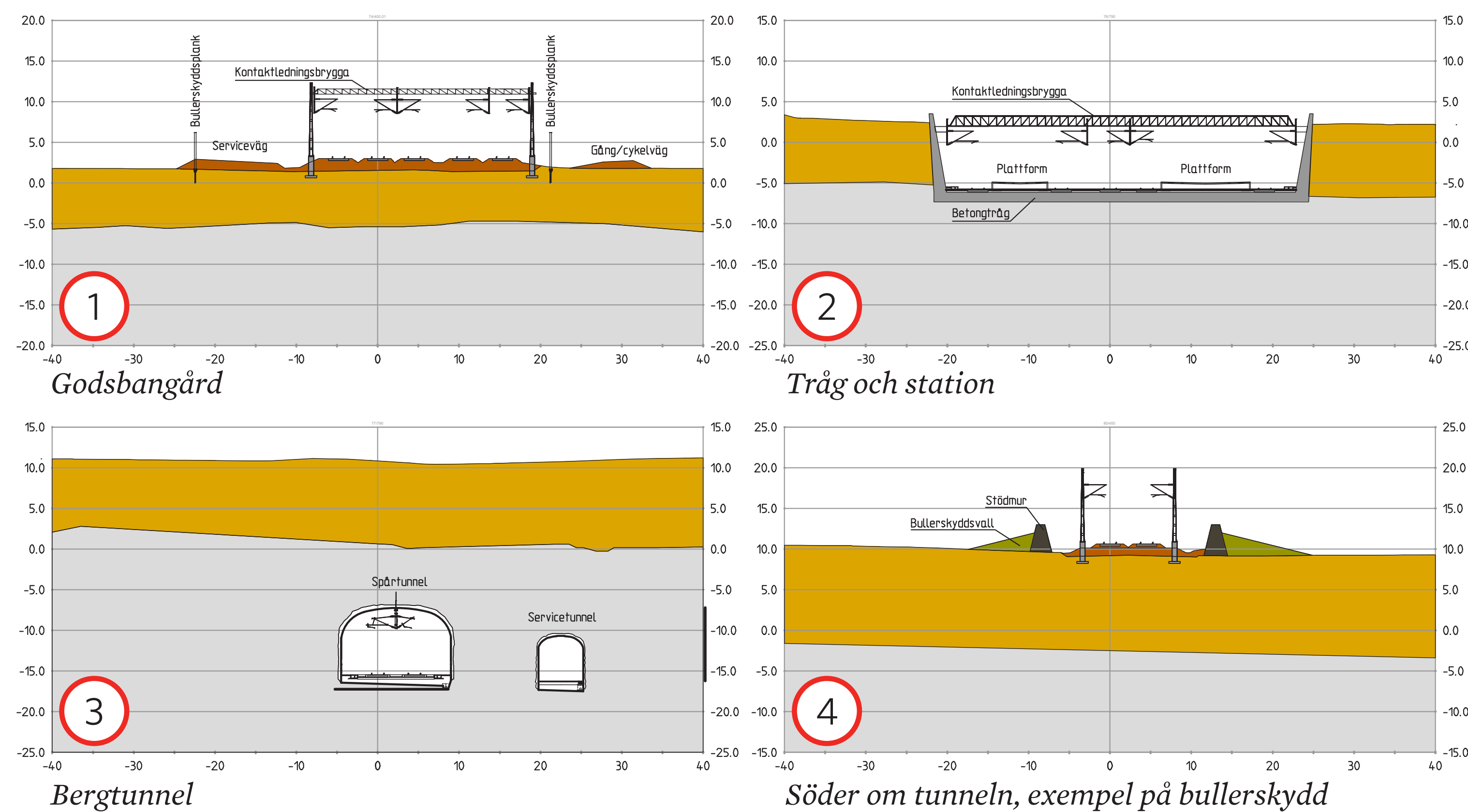
Norr och söder om tunneln går järnvägen i ett öppet betongtråg. Med det menas att järnvägen går ned under marknivån i en betongkonstruktion utan tak.

Vid stationsområdet går järnvägen in i en betongtunnel innan den kommer så långt ner under marknivån att den täcks av berg.

Längs med järnvägen kommer ett antal planskilda korsningar att byggas. Det innebär att vägar för bil-, gång- eller cykeltrafik antingen går över eller under järnvägen.

Sektioner

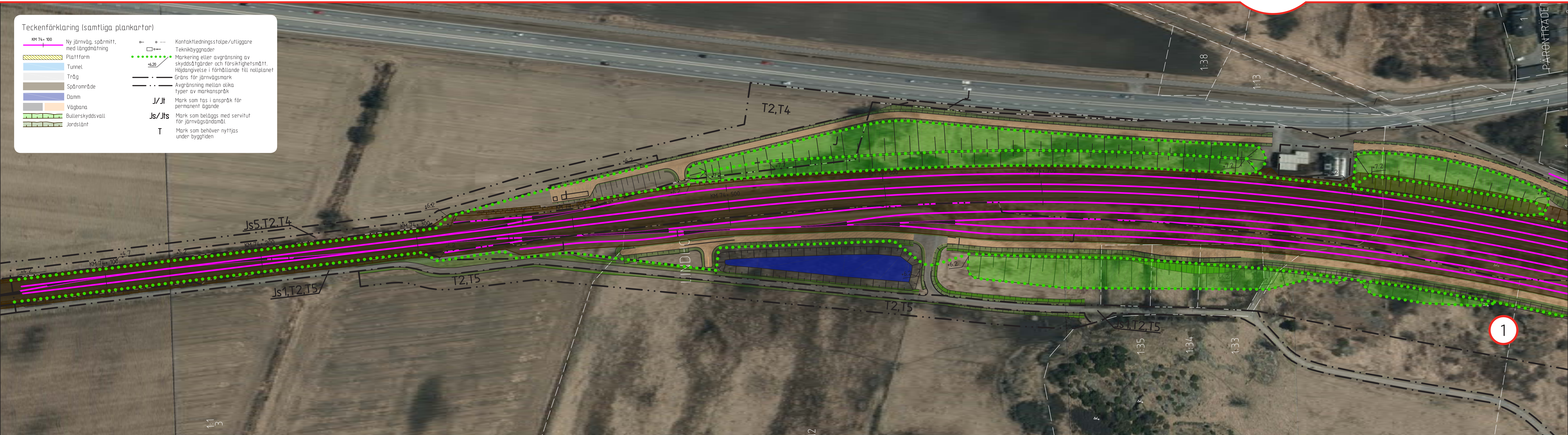
Sektionerna nedan visar tvärsnitt genom järnvägsanläggningen på olika platser längs med järnvägen. Sektionsvyerna visas från norr till söder. Grå fält redovisar berggrund, ljusbruna jord ovan berg.



- Varbergstunneln omfattar följande:
- Totalt 7,5 kilometer nytt dubbelspår
 - Ny godsbangård
 - Plattformer i nedsänkt läge
 - Cirka 900 meter öppet betongtråg
 - Cirka 300 meter betongtunnel
 - Cirka 2,8 kilometer bergtunnel
 - Planskilda korsningar byggs

Teckenförklaring (samtliga plankartor)

	Ny järnväg, spårmit, med längdmätning		Kontaktledningsstolpe/utliggare
	Plattform		Teknikbyggnader
	Tunnel		Markering eller avgränsning av skyddsåtgärder och försikringsmätt. Höjningsveta i förhållande till nollplanet
	Tråg		Gräns för järnvägsmark
	Spårstråde		Avgränsning mellan olika typer av markanspråk
	Damm		Mark som tas i anspråk för permanent agande
	Vägbana		Mark som belägs med servitut för järnvägsändamål
	Bullerskyddsvall		Mark som behövs nyttjas under bygghiden
	Jordstäm		



Det norra planområdet och godsbangården

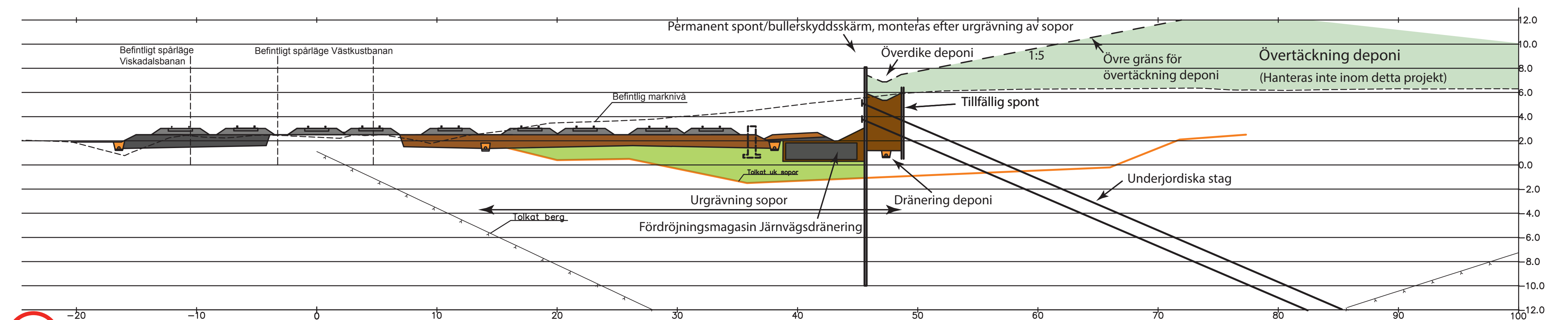
En ny godsbangård placeras väster om Västkustbanans spår norr om Getteröbron. Den nya godsbangården ersätter dagens bangård vid den befintliga stationen och föreslås omfatta fyra elektrifierade spår och bli cirka 900 meter lång. Det innebär en bibehållen kapacitet jämfört med dagens godsbangård. Tillsammans med Västkustbanans två spår för linjetrafik och två förbigångsspår på vardera sida om Västkustbanan blir det totalt åtta spår i bredd.

På bägge sidor om godsbangården planeras för servicevägar. De behövs för att komma fram till växlar och teknikhus på bangården och i Västkustbanans spår. Den befintliga gång- och cykelvägen som går genom området kommer på en viss sträcka även att användas som serviceväg för fordon till järnvägen.

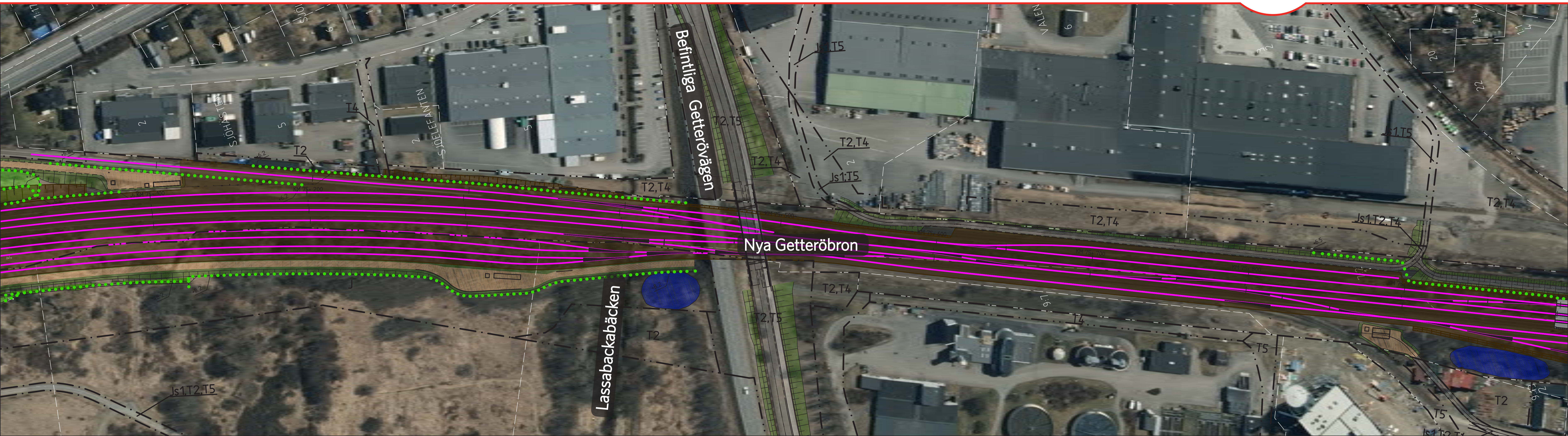
I direkt anslutning till järnvägen på den västra sidan finns en nedlagd deponi, Lassabackadeponin. Den mark som tas i anspråk i järnvägsplanen utgörs av både gammalt deponiområde, hållmarker och lågt liggande ängsmark. Där godsbangården går in i Lassabackadeponin grävs deponimaterialet ut. Mellan deponiområdet och godsbangården utformas en tät skärm för att hindra så kallat lakvatten att tränga in under godsbangården.


Från korridorens början i norr och ner till Getteröbron planeras för bullerskyddsåtgärder, både mot bostäderna i öster och mot Getteröns fågelreservat i väster. Bullerskydden utformas både som vallar och som plank.

Skala 1:1000 | 1cm = 10m



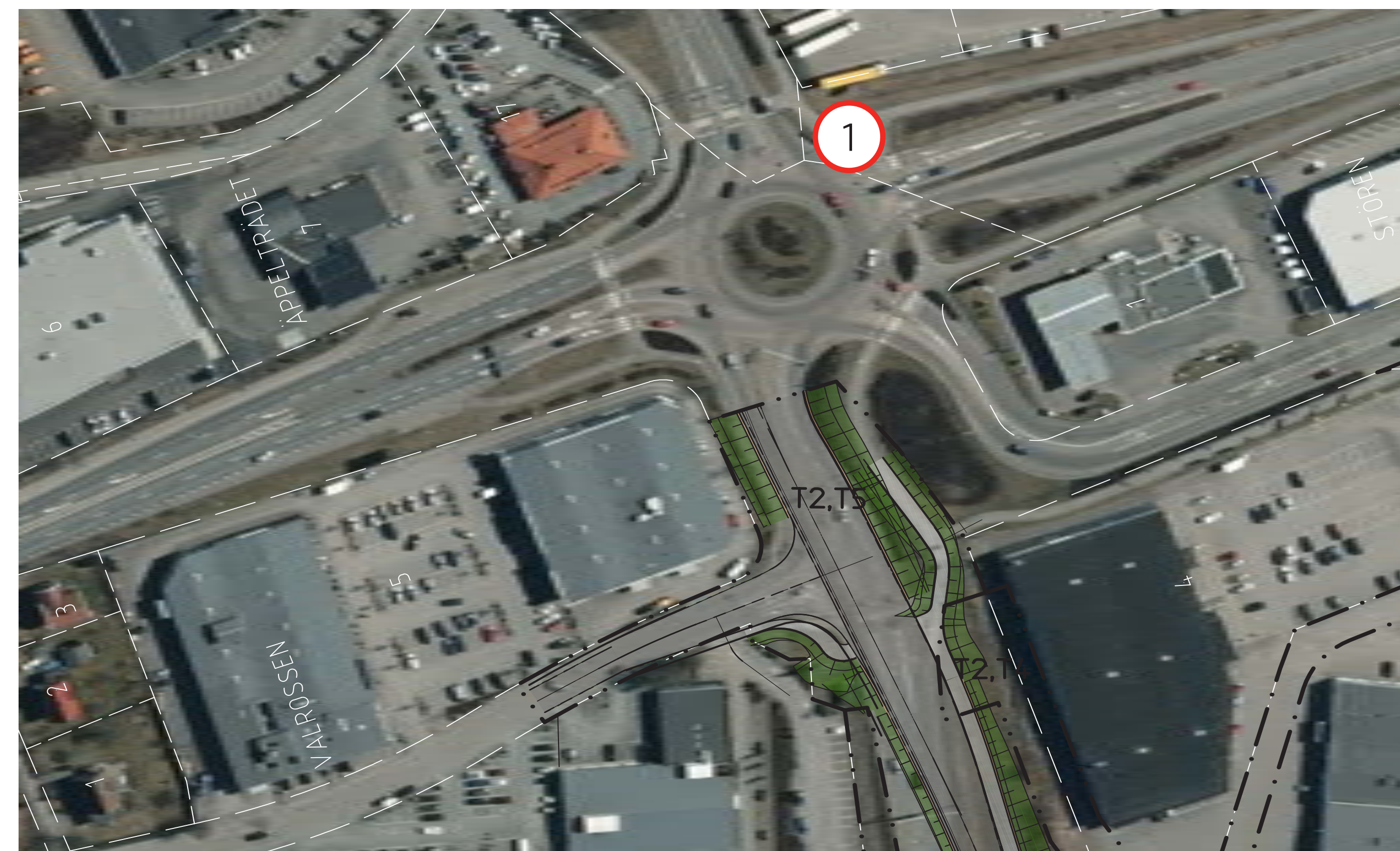
1 Sektion för möjlig utformning av anläggningen längs Lassabackadeponin



N  Skala 1:1000 | 1cm = 10m



Nya Getteröbron, sett österifrån

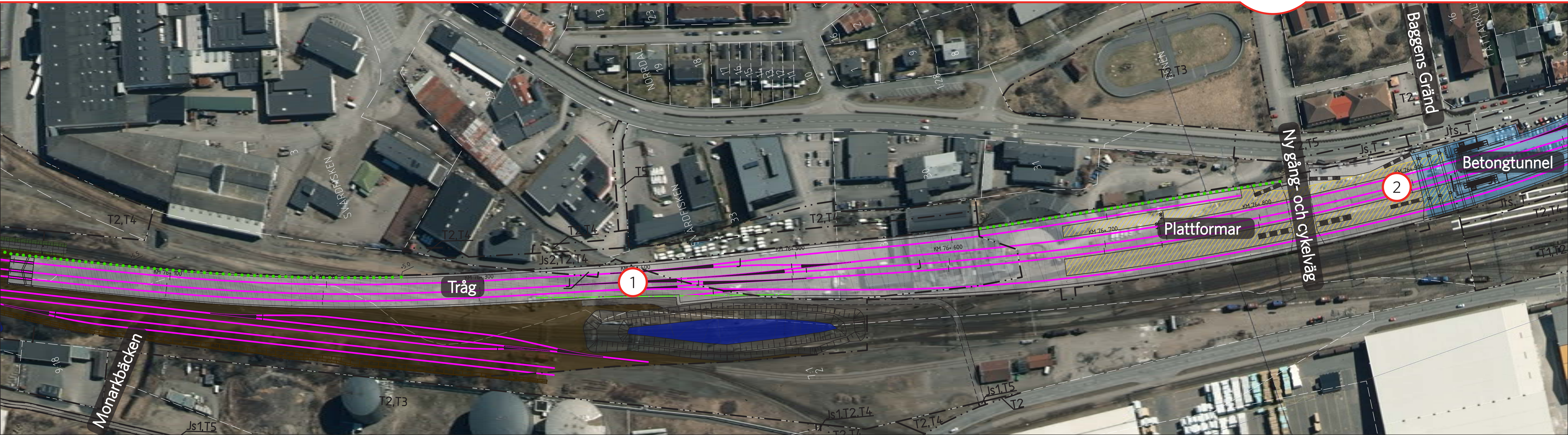


Getterövägens fortsättning österut.

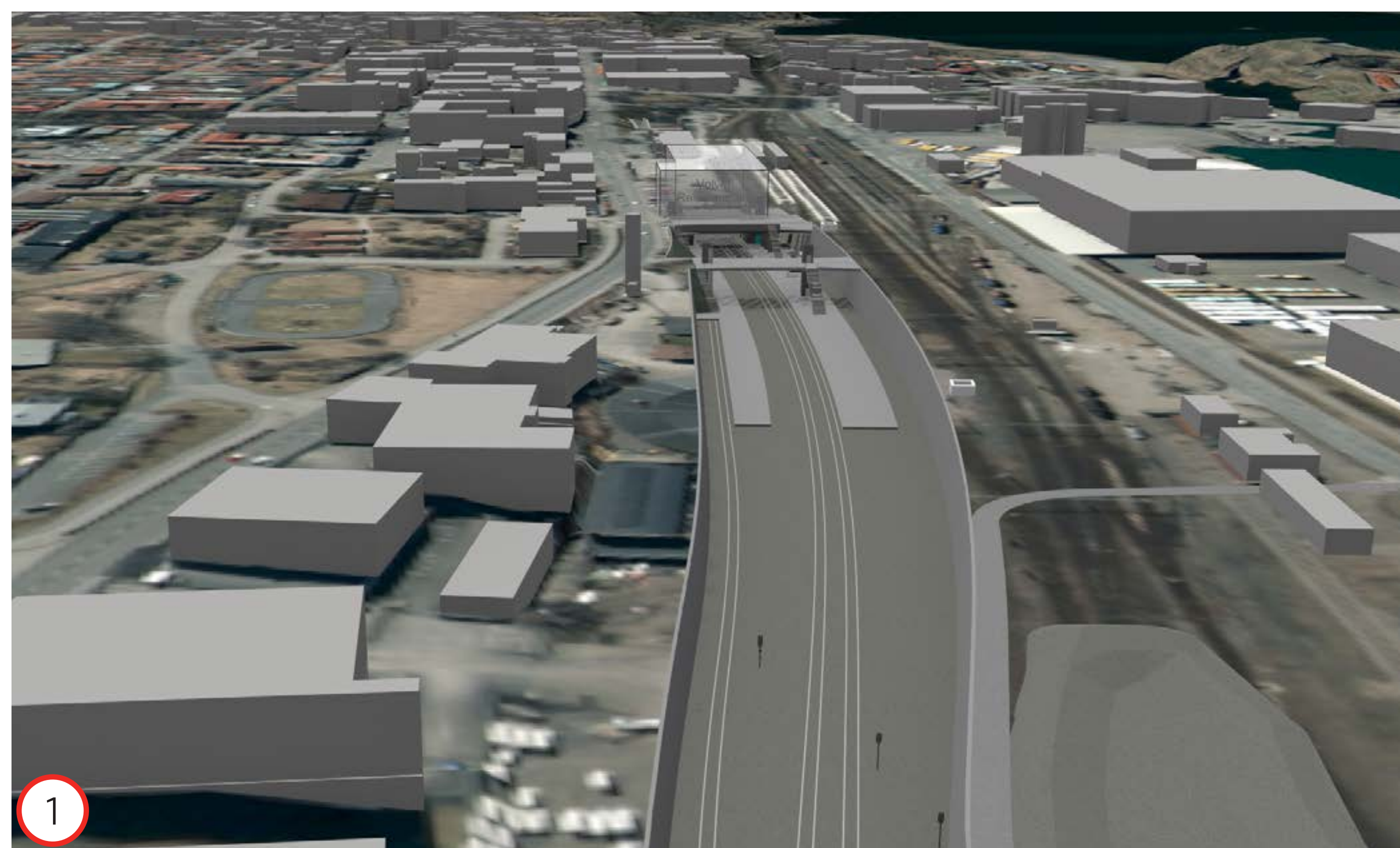
Getterövägen

För att den nya järnvägsanläggningen ska inrymmas under Getteröbron måste bron göras längre och högre. Det nya broläget placeras söder om befintlig Getteröbro. Brons nya placering påverkar inte anslutningen mot Lassabackarondellen. Smärre justeringar av infarten till handelsområdet kan bli aktuella.

Dagvatten leds till utjämningsmagasin där sedimentering sker. Vattnet leds sedan vidare till Lassabackabäcken och hamnbassängen. Utjämningsmagasinen är avstängningsbara för att förhindra utsläpp vid olyckor. Under byggskedet leds allt byggvatten till en reningsanläggning vid den nuvarande bangården och sedan vidare till hamnbassängen.



Skala 1:1000 | 1cm = 10m



Järnvägen går nedsänkt i tråg genom centrala Varberg.
Bilden redovisar inte kontaktledningsstolpar eller plattformstak.



Möjlig utformning av stationsdelen med plattformar.
Bilden redovisar inte kontaktledningsstolpar eller plattformstak.

Tråg och stationsmiljö

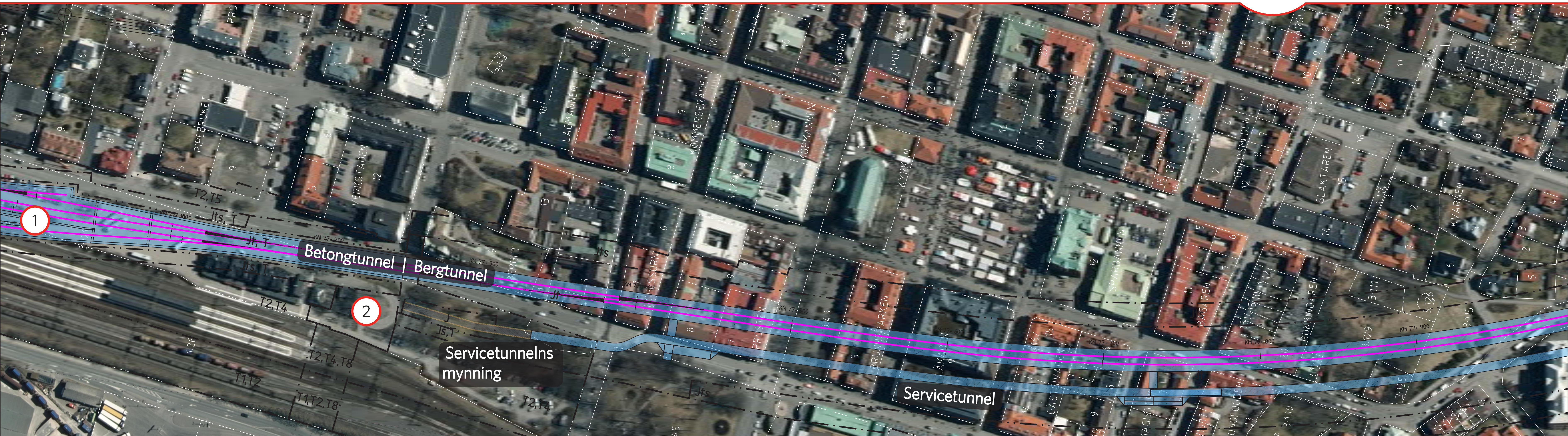
I höjd med Monarkområdet går järnvägen ner i ett tråg. Tråget blir cirka 900 meter långt, varav stationsdelen med plattformar utgör cirka 250 meter. Från trågekanten till plattformarna är tråget som djupast nio meter. Från plattformarna finns trappor och hissar upp till markplan och den nya stationsbyggnaden.

På plattformarna kommer väderskydd att finnas. Drygt 20 meter av de södra delarna av plattformarna ligger väderskyddat under den nya stationsbyggnaden.

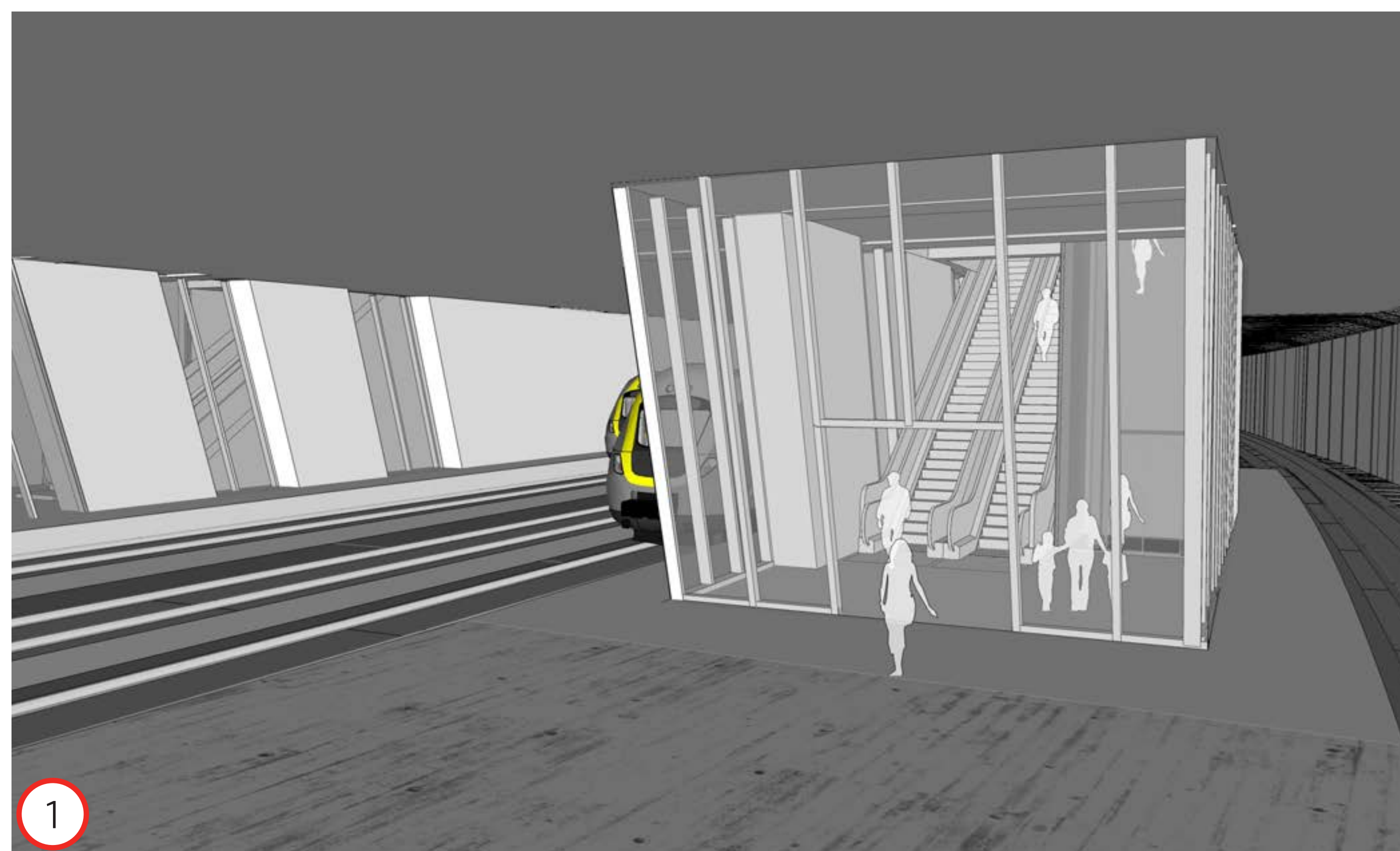
Baggens gränd förlängs över spåren norr om den nya stationsbyggnaden. En ny gång- och cykelväg placeras över tråget och plattformarna. Möjlighet att nå plattformarna från bägge passagera ges.

På västra sidan av tråget i marknivå finns spår som har funktion för lokuppställning och vändspår för godstrafiken från Viskadalsbanan.

Bullerskyddsåtgärder planeras på delar av den östra trågekanten.



Skala 1:1000 | 1cm = 10m



Plattformer och spår under stationsbyggnaden.
Bilden redovisar inte kontaktledningar.



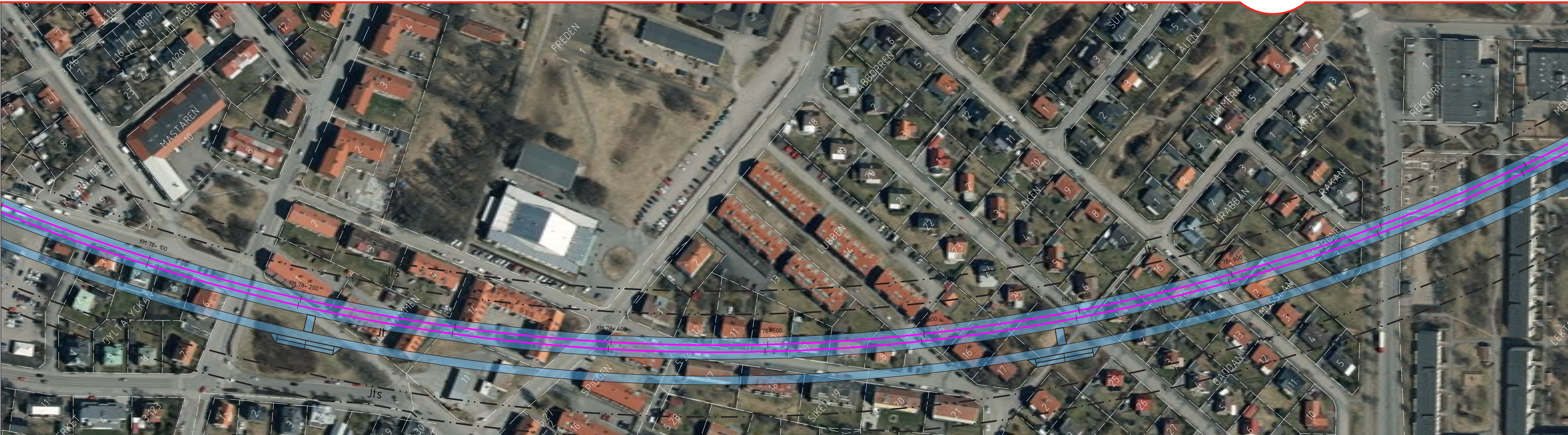
Befintligt stationsområde och nedfart till ny servicetunnel

Betong- och bergtunnel

Söder om det nya stationsområdet går järnvägen i en cirka 300 meter lång betongtunnel. Vid Västra Vallgatan/Engelbrektsgatan övergår betongtunneln i en bergtunnel, som blir cirka 2,8 kilometer lång. Tunneln utformas som en dubbelspårstunnel, vilket innebär att det blir en tunnel med två spår bredvid varandra.

Servicetunnel

En servicetunnel förläggs på den västra sidan om järnvägstunneln. Servicetunneln har sin norra mynning i Järnvägsparken.



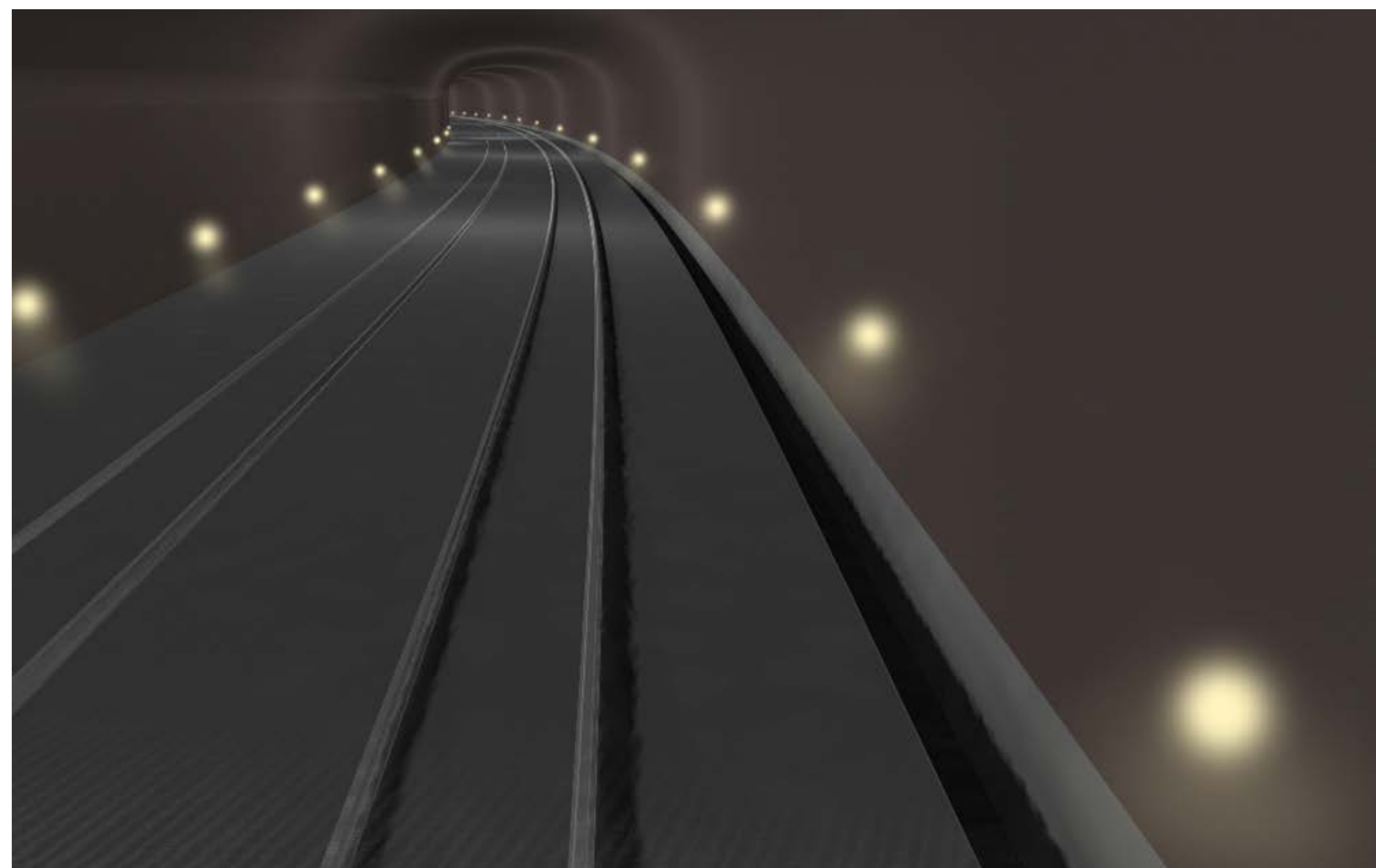
N Skala 1:1000 | 1cm = 10m

Järnvägstunnel, servicetunnel och säkerhet

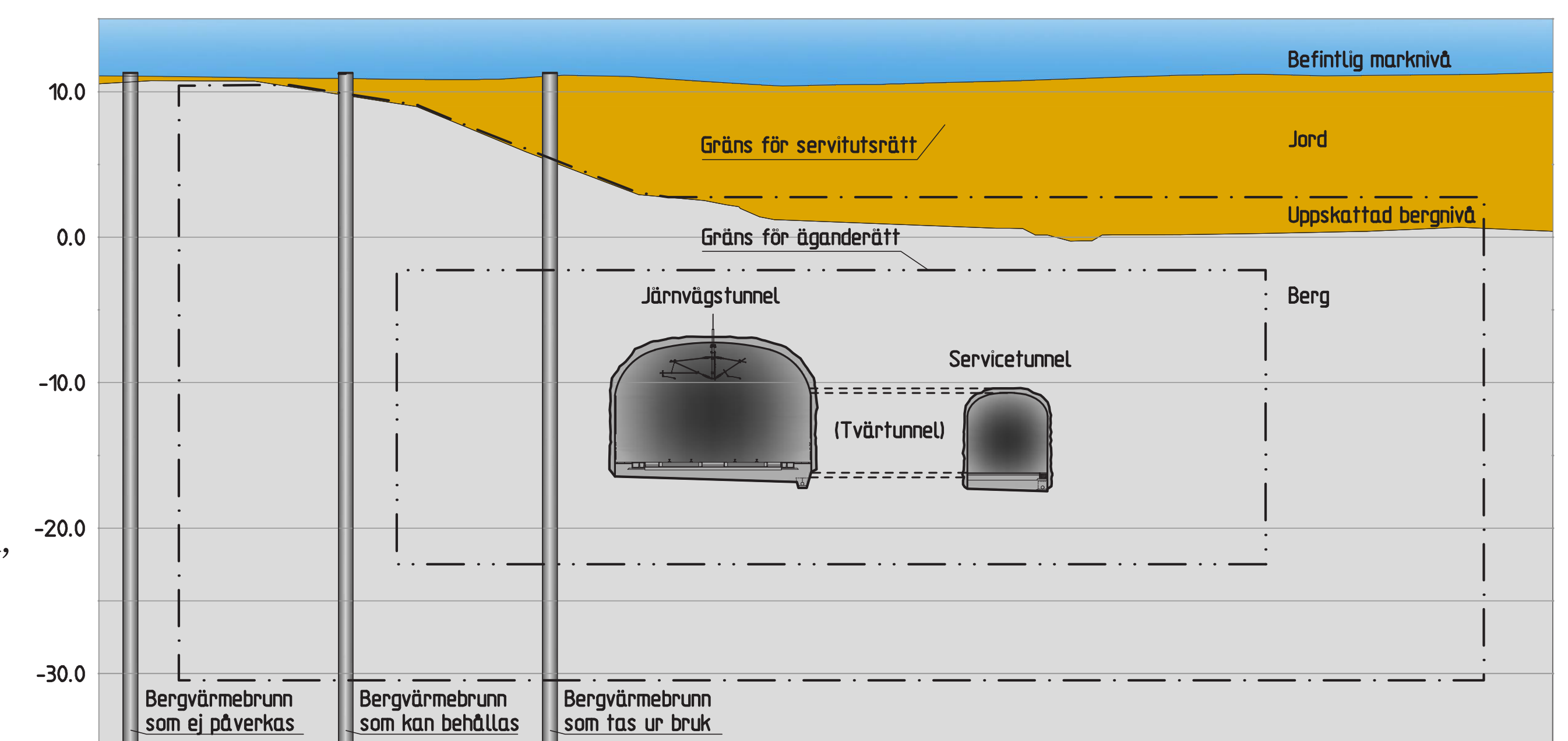
Järnvägstunneln går mellan ungefär 6 och 27 meter under markytan, räknat från tunneltaket. Invändigt är tunneln cirka 13,5 meter bred och 10 meter hög. Mellan järnvägstunneln och servicetunneln är avståndet drygt 10 meter.

Servicetunneln har en viktig funktion för drift och underhåll av järnvägen, men den fungerar också som en räddningstunnel om det skulle hända en olycka. Mellan järnvägstunneln och servicetunneln finns tvärtunnlar med maximalt inbördes avstånd på 500 meter. Dessa kan användas för evakuering ut ur järnvägstunneln och vidare upp till markplan via servicetunneln.

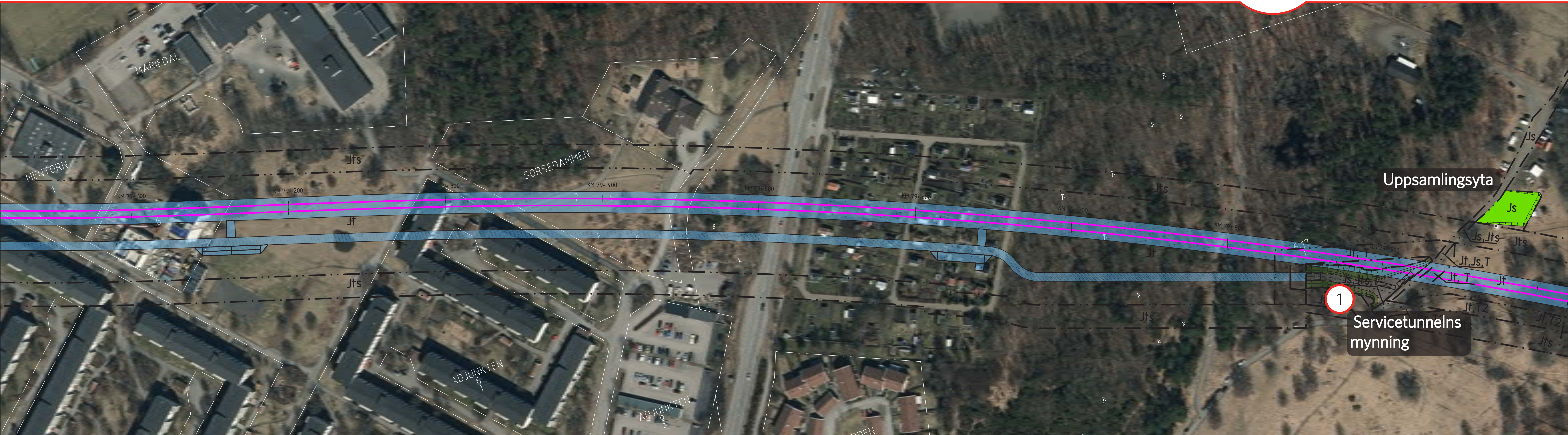
Tunneln utformas så att påverkan på grundvatten minimeras. Energibrunnar och andra brunnar som ligger i tunnellen, eller i direkt anslutning till tunneln, kan komma att behöva ersättas med annan energikälla eller annan kompensation. Vid en måttlig sänkning av grundvattennivån bedöms energi- eller effektuttag inte påverkas mätbart men för vissa energibrunnar kan vattennivån sjunka och därmed tillgängligt effektuttag att minska. Överenskommelse om kompensation för dessa fall sker i samråd med respektive fastighetsägare.



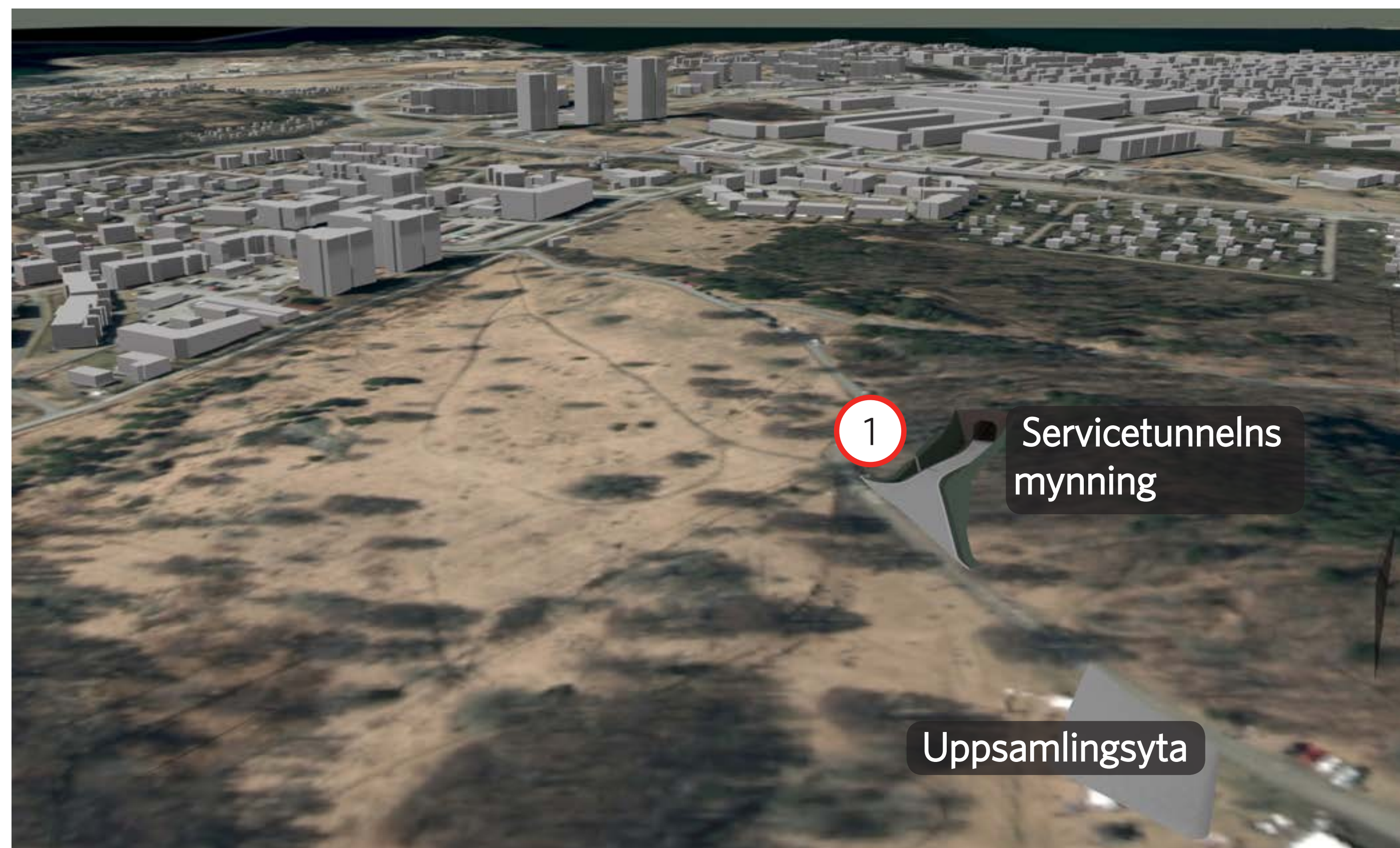
Järnvägstunneln, med spår och utrymningsbelysning. Bilden redovisar inte kontaktledningar.



Principsektion över järnvägs- och servicetunnel i berg. Måtten är generella - undantag förekommer.



Skala 1:1000 | 1cm = 10m



Servicetunnelns mynning i Breared



Tunnelmynningens tänkta placering. Mynningens uppfart hamnar bortom vägkröken.

Servicetunnelns södra mynning

Servicetunneln mynnar i söder ut i Breareds rekreationsområde. Tunnelmynningen kommer att vara inhägnad för att förhindra fallolyckor.

Befintlig väg öster om mynningen kan användas som tillfartsväg för räddningstjänstens fordon. En yta för uppsamling, som kan användas vid händelse av olycka, säkerställs i mynningens närhet.