

Regering och riksdag har beslutat att Västkustbanan skall byggas ut till dubbelspår. Stora delar är redan utbyggda och på vissa håll pågår byggnadsarbeten. Det huvudsakliga motivet för utbyggnaden av järnvägen mellan Göteborg och Malmö är att stärka järnvägens konkurrenskraft och bygga ut kapaciteten för framtida transportbehov av både gods och människor. Målet är att åstadkomma ett konkurrenskraftigt transportmedel som kan bidra till en långsiktigt hållbar utveckling i regionen.

I juni 2001 startades arbetet med järnvägsutredningen. I järnvägsutredningen beskrivs vilka alternativ som är genomförbara. Efter beslut från förstudien studeras endast tunnelalternativ. Nollalternativet beskrivs också.

Under utredningen sker ett samråd. Utställningen är en del av detta samråd. Här finns möjlighet för alla att påverka järnvägsutredningens innehåll och resultat.

Trafik

Trafiken på Västkustbanan förväntas i framtiden öka väsentligt. I dag trafikeras banan förbi Varberg av cirka 55 tåg per dygn varav cirka hälften är godståg. På kort sikt (10 år framåt) förväntas trafiken öka till cirka 80 per dygn. Det är framför allt persontrafiken som väntas öka. Längre in i framtiden förväntas mer än 100 tåg per dygn passera Varberg. Detta innebär att det i framtiden kommer att finnas goda möjligheter att tågpendla både norrut och söderut, med kvartstrafik mot Göteborg morgon och eftermiddag.

Teknik

Järnvägen genom Varberg kommer i huvudsak vara nedsänkt eller i tunnel. Norrifrån går järnvägen först ned i ett cirka 400 m långt betongtråg med stationen i den södra änden. Järnvägen fortsätter sedan i en cirka 3 km lång tunnel. Tunneln kommer att ha en lägsta punkt på cirka 14 m under havsytan. Detta innebär att alla konstruktioner kommer att behöva utföras vattentäta. Dels för att hindra vatten inträngning från havet men även för att tillse att grundvattenytan kring tunneln inte sänks. Berget under Varberg är av typen charnokit. Flera undersökningar är gjorda som visar att berget är av god kvalitet.

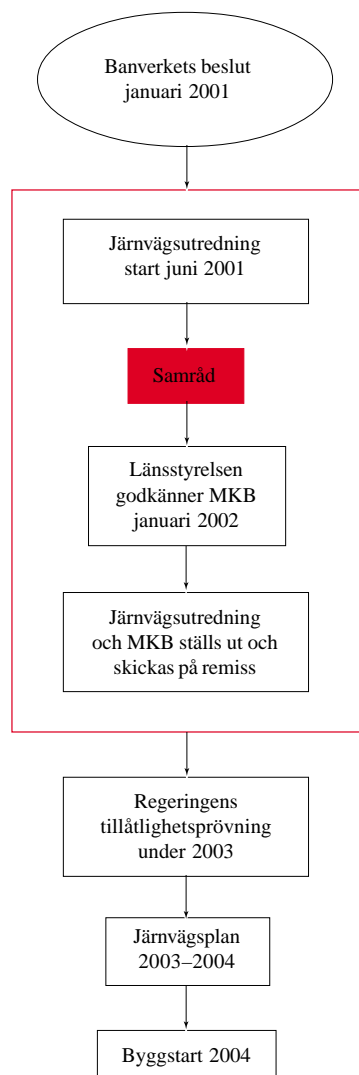
Miljö

Vid alla projekt av det slag som järnvägstunneln under Varberg är, finns höga krav på redovisning av effekter och konsekvenser för miljön och för människors hälsa. Miljöfrågorna behandlas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

En tunnel under Varberg medför många positiva effekter på boendemiljön. När spåren läggs under mark försvinner den barriär som järnvägen idag utgör. Den innebär också få negativa konsekvenser för natur- och kulturmiljön eller för friluftslivet.

Ekonomi

Tunneln är kostnadsberäknad till cirka 1 miljard kronor.



För mer information, kontakta vår projektledare Per Rosqvist, tel 031-10 32 00.
Du kan också besöka vår hemsida: www.banverket.se/projekt/.



BANVERKET

Järnvägstunnel under Varberg

Detta är en kort information om den pågående järnvägsutredningen för nytt dubbelspår på delen Varberg-Hamra med järnvägstunnel under Varberg.



Utredningsalternativ



Trafik

Trafiken på Väst kustbanan förväntas i framtiden öka väsentligt. I dag trafikeras banan förbi Varberg av cirka 55 tåg per dygn varav cirka hälften är godståg. På kort sikt (10 år framåt) förväntas trafiken öka till cirka 80 per dygn. Det är framför allt persontrafiken som väntas öka. Längre in i framtiden förväntas mer än 100 tåg per dygn passera Varberg. Detta innebär att det i framtiden kommer att finnas goda möjligheter att tågpendla både norrut och söderut, med kvartstrafik mot Göteborg morgon och eftermiddag.

Teknik

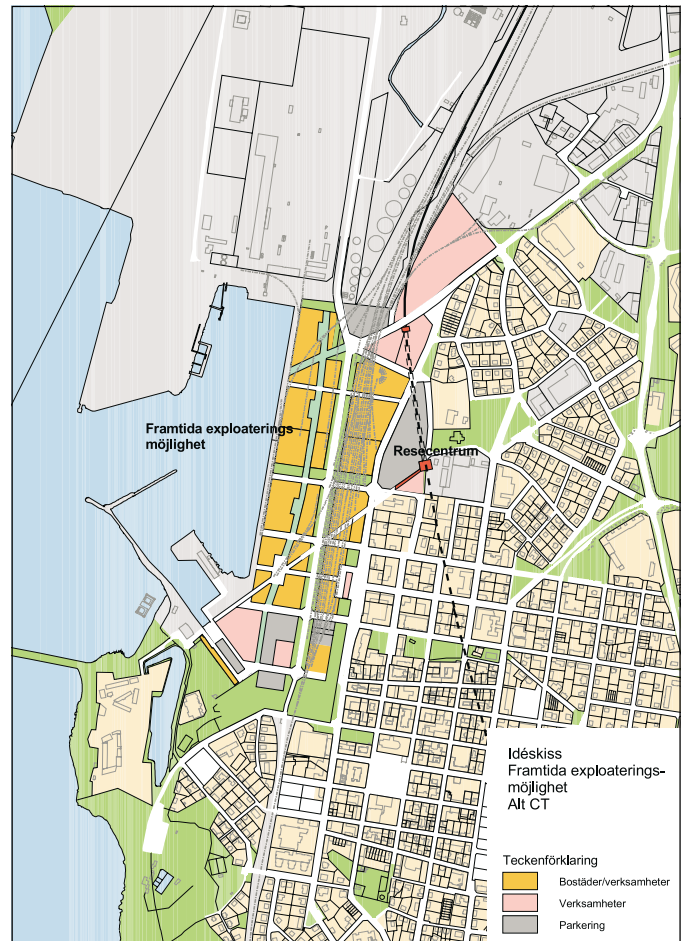
Järnvägen genom Varberg kommer i huvudsak att vara nedsänkt eller i tunnel. Norr ifrån går järnvägen först ned i ett cirka 400 m långt betongtråg med stationen i den södra änden. Järnvägen fortsätter sedan i en cirka 3 km lång tunnel. Tunneln kommer att ha en lägsta punkt på cirka 14 m under havsytan. Detta innebär att alla konstruktioner kommer att behöva utföras vattentäta. Dels för att hindra vatten inträngning från havet men även för att tillse att grundvattenytan kring tunneln inte sänks. Berget under Varberg är av typen charnokit. Flera undersökningar är gjorda som visar att berget är av god kvalitet.

Väst kustbanans sträckning genom Varberg, med tunnel under Varbergs centrum, är mycket påtagligt ett kombinerat järnvägs- och samhällsbyggnadsprojekt. För Varberg som stad blir detta mycket tydligt då stora centralt belägna markområden kommer att frigöras för framtida exploatering. Samtidigt kommer den barriär som järnvägen idag utgör att försvinna. Ett centralt

stationsläge, utökad järnvägstrafik och nya centralt belägna bostads- och arbetsplatser kommer medverka till en utveckling som är positiv för både Varberg och resandet på järnvägen. I förlängningen uppstår även positiva effekter långt utanför Varberg med minskad miljöpåverkan/vägrängsel till följd av överflyttningar från bil till järnväg.



Utbyggnadsstruktur runt stationsområdet för **alternativ SMTÖ** på lång sikt.



Utbyggnadsstruktur runt stationsområdet för **alternativ CT** på lång sikt.

Varbergstunneln – en stadsbyggnadsfråga

De största effekterna med nedsänkningen av järnvägen i tunnel och flyttningen av bangården är att stora ytor frigörs med hög utvecklingspotential. Ytterligare planer på att flytta ut verksamhet från dagens hamn gör att flera områden frigörs. Detta är en process som kommer igång i och med byggandet av tunneln. Marken som frigörs har ett högt värde i och med sitt centrala läge.

Miljökonsekvenser

Alla byggprojekt påverkar och förändrar vår omgivande miljö. För större projekt finns det därför krav på att redan i planeringsskedet kartlägga vad som kommer att påverkas och hur. Detta gäller såväl under byggtiden som när anläggningen är klar. En jämförelse skall också göras med effekterna om projektet inte genomförs (det s.k. Nollalternativet). Allt sammanställs i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som är en del av järnvägsutredningen. Detta samråd utgör en del av underlaget till MKB:n och järnvägsutredningen. MKB:n är klar först sedan den godkänts av länsstyrelsen.

Påverkan på människor och miljön

Järnvägen utgör idag en barriär och hindrar människors rörelsemöjligheter. Utbyggnaden medför till stor del att denna barriär försvinner.

Det luftburna bullret kommer att minska och en annan typ av buller att uppstå, s.k. stomljud. Även vibrationer kan fortplanta sig i berggrunden. Kring järnvägen uppstår mycket små elektromagnetiska fält – det är först när ett tåg passerar som fältstyrkan blir hög. Dessa effekter på boendemiljön kan avhjälas med dtilgänglig teknik.

Den omgivande miljön blir naturligtvis påverkad i viss omfattning. Påverkan på natura- och kulturmiljön samt friluftslivet bedöms dock innebära få negativa konsekvenser. Grundvattennivån kan komma att sjunka något, men konsekvenserna är hanterbara.

Kring befintlig järnvägssträckning har förorenad mark konstaterats, från Getterövägen i norr till Stadsparken i söder, och kommer att saneras.

I miljökonsekvensbeskrivningen ingår även en miljömedicinsk bedömning och riskanalys.