

VARBERGS TUNNELN

NU FORTSÄTTER
RESAN MOT
DUBBELSPÅR OCH
NY STATION



KLARTECKEN FÖR VARBERGSTUNNELN

Utbyggnaden av Väst kustbanan till dubbelspår har pågått i många år. Den 21 mars 2013 kom regeringens tillåtighetsbeslut för deletappen genom Varberg. Det betyder att regeringen nu gett klartecken för den sista återstående delen av utbyggnaden genom Halland. Beslutet innebär att planeringen nu kan gå vidare med siktet inställt på byggstart 2019. Enligt planerna ska tågen börja rulla på det nya spåret år 2024. Med ett utbyggt dubbelspår ökar kapaciteten på Väst kustbanan. Förutom att det stärker hela regionens utveckling ger det stora vinster gällande miljöhänsyn och pendlingsmöjligheter.

Beslutet om dubbelspår och tunnel genom Varberg berör därför hela sydvästra Sverige. För kommunen betyder beslutet att arbetet med att utveckla staden i de centrala delarna nu kan fortsätta, ett arbete som legat på is i väntan på regeringens klartecken. Det här handlar om en av de största utmaningarna i Varberg på många år och den kommunala och den statliga planeringen måste gå hand i hand.

I projektet Varbergstunneln finns fyra parter inblandade: **Trafikverket, Varbergs kommun, Region Halland och Jernhusen.**

TILLÅTLIGHETS BESLUT

I vissa fall ska regeringen pröva om en anläggning eller verksamhet ska få utföras. Det kan handla om stora väg- och järnvägsprojekt, allmänna farleder eller kärnteknisk verksamhet. Gemensamt är att projekten utgör viktiga samhällsintressen samtliga

dig som de normalt har stor påverkan på miljön. Regeringen prövar då om projektet ska tillåtas och beslutar att det får byggas på en viss plats. Det fortsatta arbetet omfattar sedan en mer detaljerad lokalisering och utformning.



VÄSTKUSTBANAN – HALLANDS RYGGGRAD –

På tio år har den kommunöverskridande pendlingen i Halland ökat med över 30 procent. Dubbelspårsutbyggnaden gör att ännu fler människor kan pendla med tåg till arbete och utbildning. Den ger även möjlighet till transport av mer gods på järnvägen.

Väst kustbanan är en av de viktigaste järnvägarna i Sverige. Från Lund i söder till Göteborg i norr sträcker den sig genom en av de främsta tillväxtregionerna i landet. Utbyggnaden till dubbelspår har pågått i många år och idag är cirka 85 procent av Väst kustbanan utbyggd. Med ett fullt utbyggt dubbelspår blir kapaciteten på banan större, och därmed kan turtätheten öka för både person- och godståg.

I och med utbyggnaden till dubbelspår ökar den tekniska standarden på hela Väst kustbanan. Detta innebär att hastigheten kan höjas, vilket förkortar restiden och även ger en större tillförlitlighet. När möjligheterna att pendla till arbetet förbättras, växer arbetsmarknaden för dem som bor och arbetar i regionen. Människors tillgång till högre utbildning ökar också när det blir lättare att pendla till universitet och högskolor.

Sammantaget betyder detta att Varbergs attraktionskraft blir högre, både som bostadsort och som etableringsalternativ

för företag. I Halland kommer den fullt utbyggda Väst kustbanan att binda samman städerna i länet och bilda en stabil ryggrad för kollektivtrafiken, både den regionala och den kommunala. Att den sista biten av Väst kustbanan i Halland nu blir utbyggd påverkar hela Syd västsverige.

Ytterligare en effekt av att Väst kustbanan byggs ut är att trafiksäkerheten blir högre. Där dubbelspåret är färdigt har alla plankorsningar mellan väg och järnväg byggts bort och ersatts av antingen broar eller tunnelpassager.

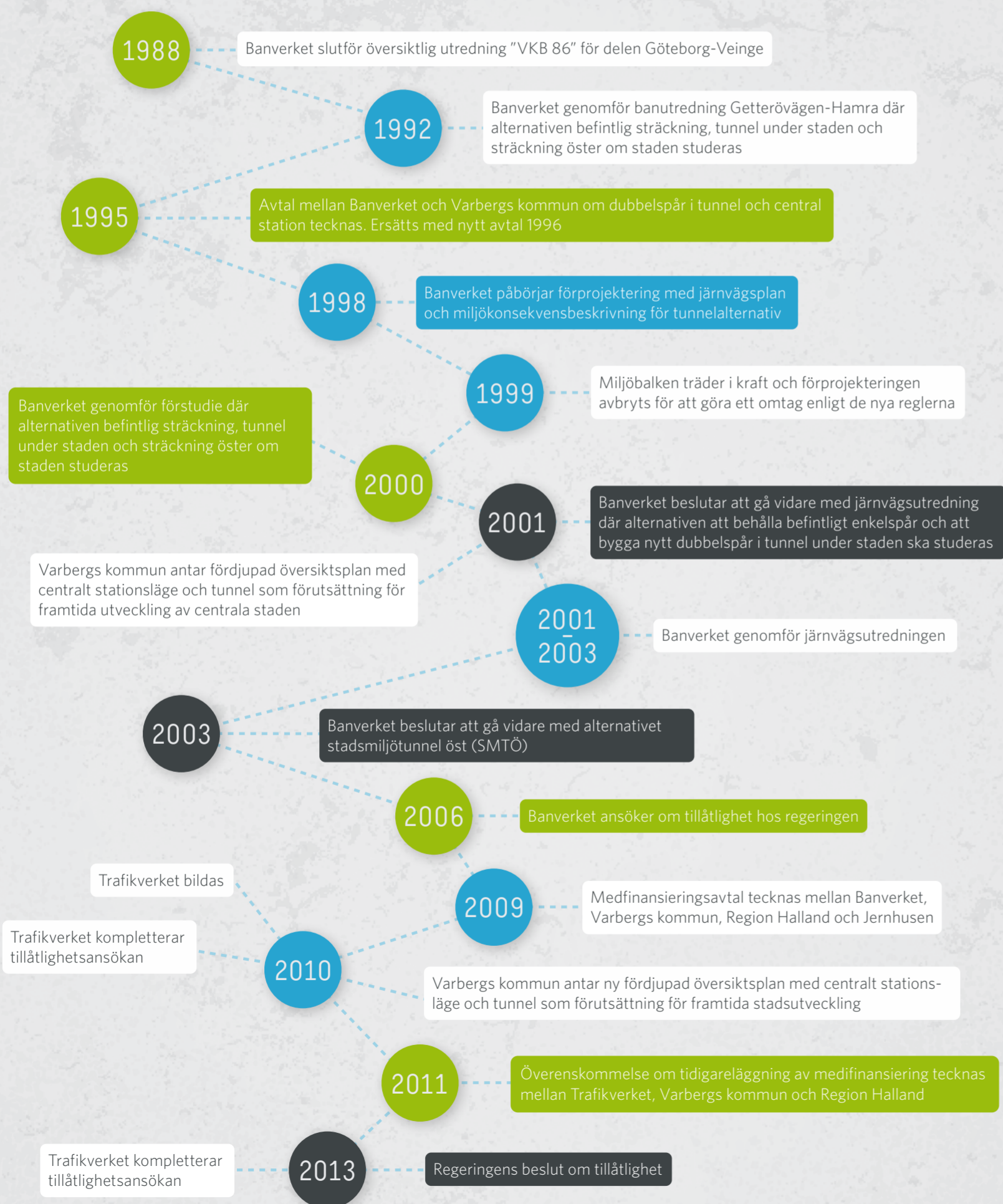
Transporter av människor och gods påverkar i hög grad miljön. En av de största vinsterna med en ökad järnvägs kapacitet är att mer trafik kan flyttas över från väg till järnväg. Det ger positiva effekter på miljön eftersom koldioxidutsläppen minskar.



DETTA HAR HÄNT

MILSTOLPAR I PROJEKTET

I år är det 25 år sedan den första utredningen om dubbelspårutbyggnaden inleddes. Här visas en översikt på vad som hänt sedan dess.



VAD HÄNDER NU?

PLANERINGEN I KORTHET

I och med tillåtighetsbeslutet från regeringen kan planläggningsarbetet för det nya dubbelspåret gå vidare. I korthet ser planeringen för de kommande åren ut så här:

2013 – 2016

Järnvägsplan och detaljplaner

Järnvägsplan:

En järnvägsplan tas fram av Trafikverket och är en detaljerad beskrivning av hur järnvägen ska utformas inom den beslutade järnvägskorridoren. Den är också ett juridiskt dokument som reglerar rättigheter och skyldigheter för de fastigheter som berörs. Järnvägsplanen ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning som beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. Denna ska godkännas av Länsstyrelsen innan järnvägsplanen ställs ut för granskning. Järnvägsplanen måste stämma överens med kommunens detaljplaner.

Detaljplaner:

Detaljplaner tas fram av kommunen. En detaljplan måste alltid göras då det kommer nya anspråk på att använda markområden. Även en detaljplan är ett juridiskt dokument som reglerar vad man får och inte får göra inom ett markområde, till exempel när det gäller byggande och verksamheter. Den ska precis som järnvägsplanen innehålla en miljökonsekvensbeskrivning. Detaljplaner ställs alltid ut för granskning till allmänheten.

Samråd:

Samråd är viktigt under hela planläggningen oavsett om det gäller järnvägsplan eller detaljplaner. Det innebär att Trafikverket och kommunen tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer, fastighetsägare och berörd allmänhet för att få in synpunkter och kunskap till planarbetet.

2016 – 2018

Projektering

När järnvägsplanen är klar börjar arbetet med att ta fram bygghandlingar. De innehåller främst tekniska beskrivningar med krav som gäller järnvägens funktion. Bygghandlingarna fungerar som underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder som entreprenörerna ska ta hänsyn till. Bygghandlingarna måste stämma överens med järnvägsplanen.

2019 – 2024

Byggtid

Första steget i byggprocessen blir att flytta bangården och godstrafiken norrut. De yttre spåren vid stationen behålls så att tågtrafiken kan fortsätta som vanligt på enkelspåret under hela byggtiden. En detaljerad planering för byggskedet tas fram under arbetet med järnvägsplanen och bygghandlingen.

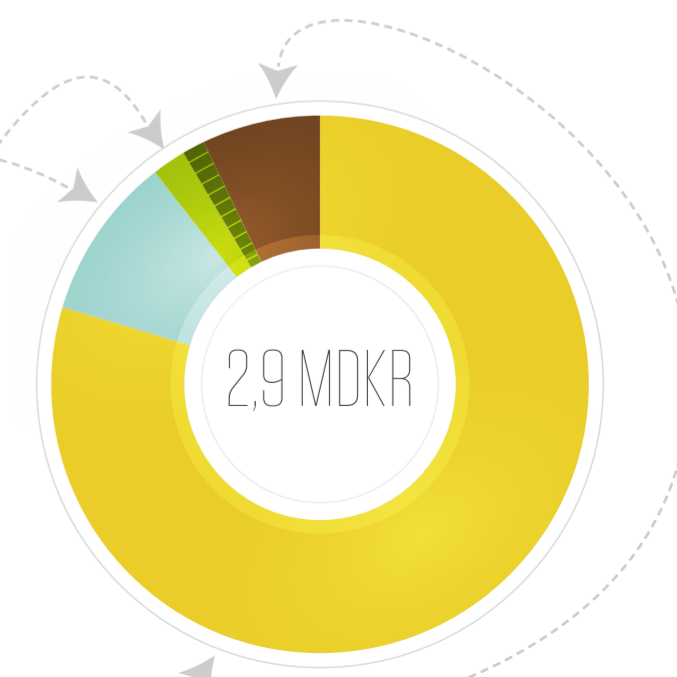


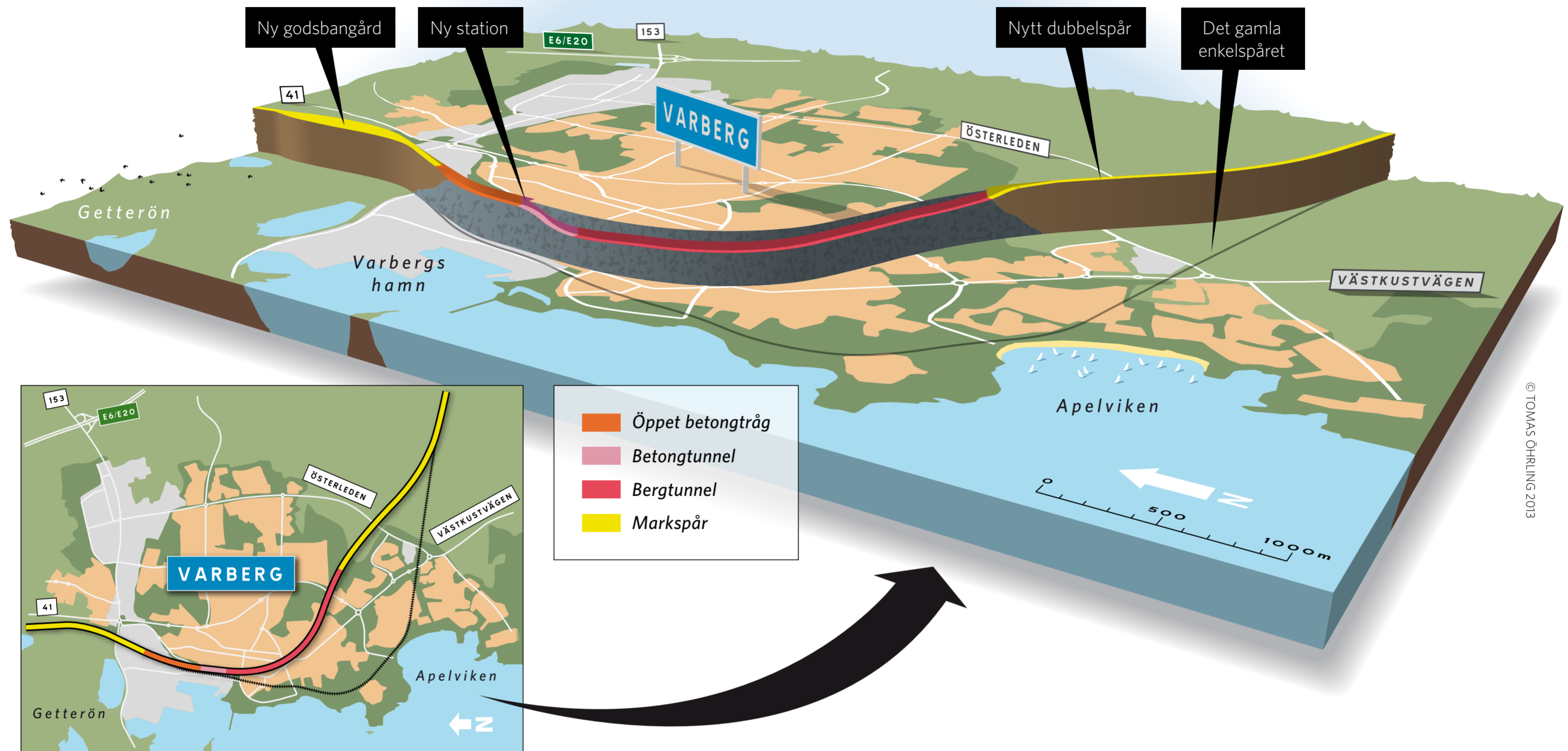
ALLA PARTER HAR TECKNAT ETT MEDFINANSIERINGSAVTAL NÄR DET GÄLLER DUBBELSPÅR, TUNNEL OCH STATION.

Trafikverket står för den största delen av den sammanlagda kostnaden på ca 2,9 miljarder kronor (2009 års kostnadsnivå).



*beroende på stationens omfattning/utformning





VÄSTKUSTBANANANS STRÄCKNING

GENOM VARBERG

Västkustbanan kommer att gå i en cirka 3,1 km lång tunnel under centrala Varberg (varav 2,8 km är bergtunnel och 300 m betongtunnel). Det blir ett nytt stationshus med nedgång till plattformarna, som är placerade i ett nedsänkt tråg vid norra tunnelmynningen. Dessutom ska en ny godsbangård byggas vid Getterön. Totalt ska omkring 7,5 km nytt dubbelspår byggas på sträckan.

VARBERGS STATION

MÖTESPLATSEN MITT I STADEN



NY STADSBILD

Idéskiss till utformning av stationsområdet

- 1 Nya stationen**
Nya entréer vetter mot söder.
 - 2 Gator förlängs ner mot vattnet**
Flera gator förlängs mot vattnet, bland andra Engelbrektsgränd och Magasinsgatan.
 - 3 Broförbindelse**
En ny bro leder trafiken väster om stationen.
 - 4 Plattformar**
Nedsänkta plattformar för resande med Väst kustbanan och Viskadalsbanan.
 - 5 Gamla stationshuset**
Byggnaden ska bevaras och få en ny - ännu inte bestämd - funktion.
- Promenadstråk
 - Stadsutveckling
 - Begränsad biltrafik



STADEN VÄXER MOT HAVET

Varbergs nya station blir en mittpunkt och en mötesplats i den centrala staden. Som ett nav för kollektivtrafiken och folk i rörelse kommer stationsområdet att binda samman staden, kommunen och regionen.

Stationen behåller den centrala placering som stationshusen historiskt sett alltid haft i Sverige: mitt i staden, i händelsernas centrum, vilket kommer att bli ännu tydligare när nya stadsdelar växer fram i området. Stationen blir en naturlig mötesplats och får samtidigt en modern, funktionell byggnad.

Då staden nu blir större växer centrum mot norr och stationen flyttar med. Den nya stationen byggs 150 meter norrut jämfört med var den ligger i dag. I området 2 - 3 kilometer runt det nya stationsläget finns en hög koncentration av människor, handel och verksamheter. Den centrala placeringen gör att många människor kan gå eller cykla till stationen och där få tillgång till både Väst kustbanan och Viskadalsbanan.

Därmed kommer många att kunna ta sig till arbete och utbildning utan att behöva använda bil - både de som pendlar från Varberg och de som pendlar till staden. Stadsbussar och regionbussar strålar alla samman vid stationen, vilket gör att allt fler människor snabbt och effektivt kan byta mellan olika trafikslag. Varje år pendlar drygt 6 000 människor ut från Varberg, medan ungefär 4 500 pendlar in.

Bil-, taxi- och bussangörning får gott om plats, liksom cykel- och bilparkering. Här finns givetvis väntsalstolar för både tåg- och bussresenärer och olika sorters service till resenärerna. Byggnadens huvudentré ligger på södra sidan och är riktad mot stadens centrum.

Varbergs nya stationsbyggnad kommer att ägas av Jernhusen AB. Jernhusen äger också det gamla stationshuset, en kulturhistoriskt värdefull byggnad som ska bevaras och med tiden kommer att få en ny roll då ett växande Varberg möter framtiden.

När den gamla bangården flyttas norrut kan Varbergs stadskärna växa. Yta frigörs och det planeras bland annat för fler bostäder och en ny strandpromenad.

I direkt anslutning till det nuvarande spårområdet frigörs stora ytor mark när spåret försvinner. När färjeterminalen och industrihamnen flyttas försvinner ytterligare en barriär mellan staden och havet.

Här kommer helt nya stadsdelar att växa fram. Hur området ska se ut på detaljnivå är inte bestämt, men tanken är att det ska bli en tät sammanhållen blandstad med bostäder och andra verksamheter. Kommuninvånarna kommer så småningom att bjudas in för att vara med och påverka stadsutvecklingen.

Det är dock klart att de nya stadsdelarna inte enbart ska bli en plats för attraktiva bostäder, arbetsplatser och handel. Området ska också vara ett tillgängligt, offentligt rum för alla, både invånare och besökare. En plats

för möten, promenader, umgänge, liv och rörelse. De nya stadsdelarna länkas ihop med den befintliga staden, bland annat genom att Magasinsgatan och Engelbrektsgränd förlängs mot havet. Hela området i hamnen runt nuvarande färjeterminal, som idag är inhägnat, öppnas upp.

Strandpromenaden förlängs utefter kajkanten norrut. En idé är att detta flanörstråk så småningom ska fortsätta ända upp till Getterövägen med koppling till Naturum Getterön. I den nordvästra delen av centrala staden finns tre starka målpunkter: Stads kärnan kring Torget, området kring Hamnplanen med Campus och Fästningen samt nuvarande järnvägsstation. Mellan dessa tre målpunkter finns naturliga stråk av människor och trafik. Dessa stråk ska

bibehållas och förstärkas bland annat genom förlängning av dagens handelsområde norrut mot den nya stationen. Dessutom ska de nya kvarteren bindas samman med de gamla på ett naturligt sätt.

Placeringen av den nya stationen ger också helt nya utvecklingsmöjligheter för kvarteren norr om den, ett område med stor potential. Här pågår redan idag arbetet med att ändra detaljplaner från industriområde till bostäder och verksamheter.

När järnvägsspåret tas bort söder om stationen förbättras trafiksituationen i centrum genom att trafik kan ledas på det gamla spårområdet och avlasta Västra Vallgatan.

FRÅGOR OCH SVAR

Varbergstunneln är ett omfattande projekt som väcker många frågor. Här hittar du svaren på några av de vanligaste frågorna.

Har fler tunnelalternativ utretts?

Ett antal olika tunnelalternativ har utretts sedan banutredningen 1992. Det valda alternativet motiveras framför allt av det mer centrala stationsläget som är en viktig parameter när det gäller att få en konkurrenskraftig järnväg med hög tillgänglighet för både in- och utpendlare.



Varför blev det inte ett östligt alternativ?

Ett viktigt mål med utbyggnaden av Väst kustbanan till dubbelspår är att skapa bättre pendlingsmöjligheter till arbete och studier. För att uppnå detta mål och därmed öka tågresandet i regionen är tillgängligheten till stationen av avgörande betydelse. Genom att behålla stationen centralt 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. Att stationen lokaliseras nära många arbetsplatser och Campus innebär också en fördel för de som pendlar in till Varberg för att arbeta och studera. Gångavstånd mellan stationen och frekventa målpunkter i Varberg ger goda möjligheter för besökande till Varberg att nyttja tåget. Ett nytt stationsområde utanför staden skulle förutom sämre tillgänglighet och därmed minskat resande, ge en splittrad stadsutveckling. Det skulle också innebära två stationslägen: ett utanför staden för resande med Väst kustbanan och ett i centrum för resande med Viskadalsbanan. Detta skulle ge sämre förutsättningar för kollektivtrafiken. Det östliga alternativet behandlades i förstudien och avfördes efter en omfattande samrådsprocess.

Är berggrunden under Varberg lämplig för ett tunnelbygge?

En stor del av järnvägsutredningen har ägnats åt att studera den tekniska genomförbarheten. Frågor om bergkvalitet och hydrogeologi har ägnats särskild uppmärksamhet. Berget under Varberg är till allra största delen av god kvalitet. Det finns några mindre zoner längs med tunnelsträckningen med dåligt berg och där kommer extra förstärkningsinsatser att få göras.

Klimatförändringarna gör att havsnivån kommer höjas. Är det då klokt att bygga en tunnel så nära havet?

Klimatförändringarna är en viktig del att ta hänsyn till i projekteringen av Varbergstunneln. Tunneln kommer att konstrueras så att vatten inte ska fylla tunneln, varken vid extremt väder, vid förhöjda havsnivåer eller vid en kombination av båda. Åtgärder som är nödvändiga för att tunneln inte ska fyllas med vatten har tagits fram och kommer att utformas i detalj i det fortsatta arbetet.



Hur hanteras risker och säkerhetsaspekter i tunneln?

Grundprincipen är att järnvägsspår i tunnel alltid ska vara lika säkert som markspår. Sannolikheten för att en tågolycka ska inträffa inne i tunneln är mycket liten, men om det ändå skulle ske blir utrymningen mer komplicerad. För att underlätta utrymningen kommer därför säkerhetshöjande åtgärder att göras. Exempel på sådana åtgärder är gångbanor i tunneln, nödutgångar till utrymningstunnel, nödbelysning med mera. En säkerhetsvärdering kommer att göras i det fortsatta arbetet där åtgärderna utformas i detalj.



Varför ska Varbergs kommun vara med och betala?

Att bygga landets järnvägar är normalt en statlig angelägenhet. På senare år har dock flera infrastrukturprojekt medfinansierats av kommuner för att möjliggöra en utbyggnad. Det är kommunens ansvar att planera för en samhällsstruktur som är långsiktigt hållbar för människorna som bor i Varberg. För Varberg och dess invånare har tunnelalternativet betydande mervärden jämfört med övriga alternativ. Därför har kommunen valt att vara med och delfinansiera utbyggnaden.



Hur ska de som inte bor i centrum kunna ta sig till stationen på ett enkelt sätt?

En station i centrum gör tillgängligheten så hög som möjligt för kommunens invånare eftersom busslinjerna i kommunen alltid kommer att ha nuvarande centrum som viktigaste målpunkt. Med effektiv busstrafik från kommunens olika delar kan människor från hela kommunen ta sig till stationen på bästa sätt.

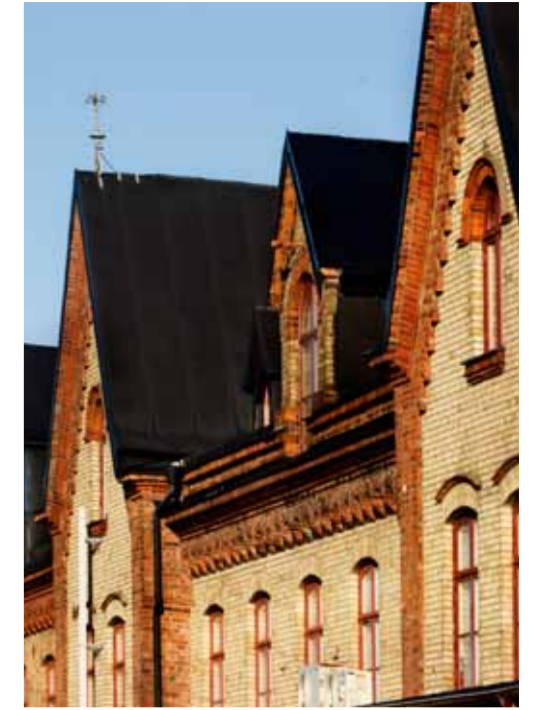
Blir det inte mycket trafik och fler bilar i centrum när stationen ligger kvar i stan?

Syftet med att behålla stationen i centrum är att så många som möjligt ges möjlighet att på ett bekvämt sätt kunna utnyttja kollektivtrafiken. Det medför naturligtvis mer trafik: fler gående, cyklist, bussar och bilar. Enkelspåret som idag går tvärs genom centrala Varberg har i många år inneburit både låsningar i trafiken och parkeringsproblem. Kommunen får nu möjlighet att lösa dessa frågor på ett helt annat sätt. Ett nybyggt stationsområde ger också bra möjligheter för både bilar och bussar att stanna till eller parkera.



Hur kommer Varbergsborna att påverkas under byggtiden?

Borring och sprängning i tunneln kommer att ge störningar i form av buller och vibrationer. Även transporter av jord- och bergmassor och schaktarbeten vid den nya stationen kommer att påverka. Under hela byggprocessen kommer Trafikverket, så långt det är möjligt, att minimera störningarna. Till exempel så mäter man hela tiden buller och vibrationer och anpassar arbetet därefter. Naturvårdsverkets riktlinjer anger vilka nivåer bullret måste hålla sig inom.



Kan det bli skakningar och skador på fastigheter under byggtiden?

Inför bygget av den nya järnvägen genomförs en noggrann riskanalys på alla byggnader som ligger inom områden som kan komma att påverkas av sprängningsarbetet. Sprängningarna kommer sedan att anpassas efter vad riskanalysen kommer fram till, så att inga skador ska uppstå.





VILL DU HA MER **INFORMATION?**

Om du vill veta mer om Varbergstunneln kan du gå in på Trafikverkets och Varbergs kommuns respektive webbplats. Där finns alla utredningar samt material om projektet samlat. Webbplatserna fylls på med information allt eftersom projektet fortskrider. Du kan också skriva eller ringa till oss.

Kontaktuppgifter till Trafikverket och Varbergs kommun hittar du här:

TRAFIKVERKET
405 33 Göteborg

VARBERGS KOMMUN
432 80 Varberg

www.trafikverket.se/varbergstunneln
0771-921 921

www.varberg.se/varbergstunneln
0340-880 00
ks@varberg.se

