



FÖRSTUDIE

Västkustbanan
Utbyggnad av dubbelspår
delen Varberg – Hamra

BESLUTSHANDLING

FÖRSTUDIE

Västkustbanan
Utbyggnad av dubbelspår
Delen Varberg – Hamra

BESLUTSHANDLING

Beställare
Beställarens rapport nr
Beställarens projektledare

Banverket Västra Banregionen
BRVT2000:01.1
Per Rosquist (Banverket Västra Banregionen)

Konsult
Konsultens projektansvarige

Scandiaconsult Sverige AB (SCC)
Carl-Johan Boke (SCC)

Innehåll

FÖRORD	5
1. SAMMANFATTNING AV FÖRSTUDIEN	5
2. SAMRÅD UNDER FÖRSTUDIEN	10
3. REMISSHANTERING	11
4. BESLUTSMOTIVERING	14
4.1 MÅLUPPFYLLELSE	14
4.2 SAMHÄLLSEKONOMISK EFFEKTIVITET	16
4.3 REMISSINSTANSERNAS YTTRANDE	16
5. BESLUT	17
Bilaga 1 Anteckningar från samrådsmöte	
Bilaga 2 Inkomna remissyttranden	

Förord

Aktuell förstudie BVRT 2000:01 dat 2000-02-15 behandlar utbyggnaden av Väst kustbanan till dubbelspår på delen Varberg-Hamra.

Förstudien har framtagits under ledning av en referensgrupp bestående av följande representanter:

Chef f trafiksektionen Per Magnus Bengtsson	Banverket
Kommunalråd Gösta Bergenhiem	Varbergs kommun
Kommunalråd Kaj Berntsson	Varbergs kommun
Länsråd Erik Österberg	Länsstyrelsen
Reg chef Ralf Christoffersson	SJ
VD Lars Börje Björfjäll	Hallandstrafiken
Vägombud Håkan Berner	Vägverket

Utredningsarbetet har utförts av en projektgrupp under ledning av Banverket och bestående av representanter från Banverket, Varbergs kommun, Länsstyrelsen i N-län, SJ Fastigheter, Hallandstrafiken och Vägverket samt konsult

1. Sammanfattning av förstudien

Bakgrund och syfte

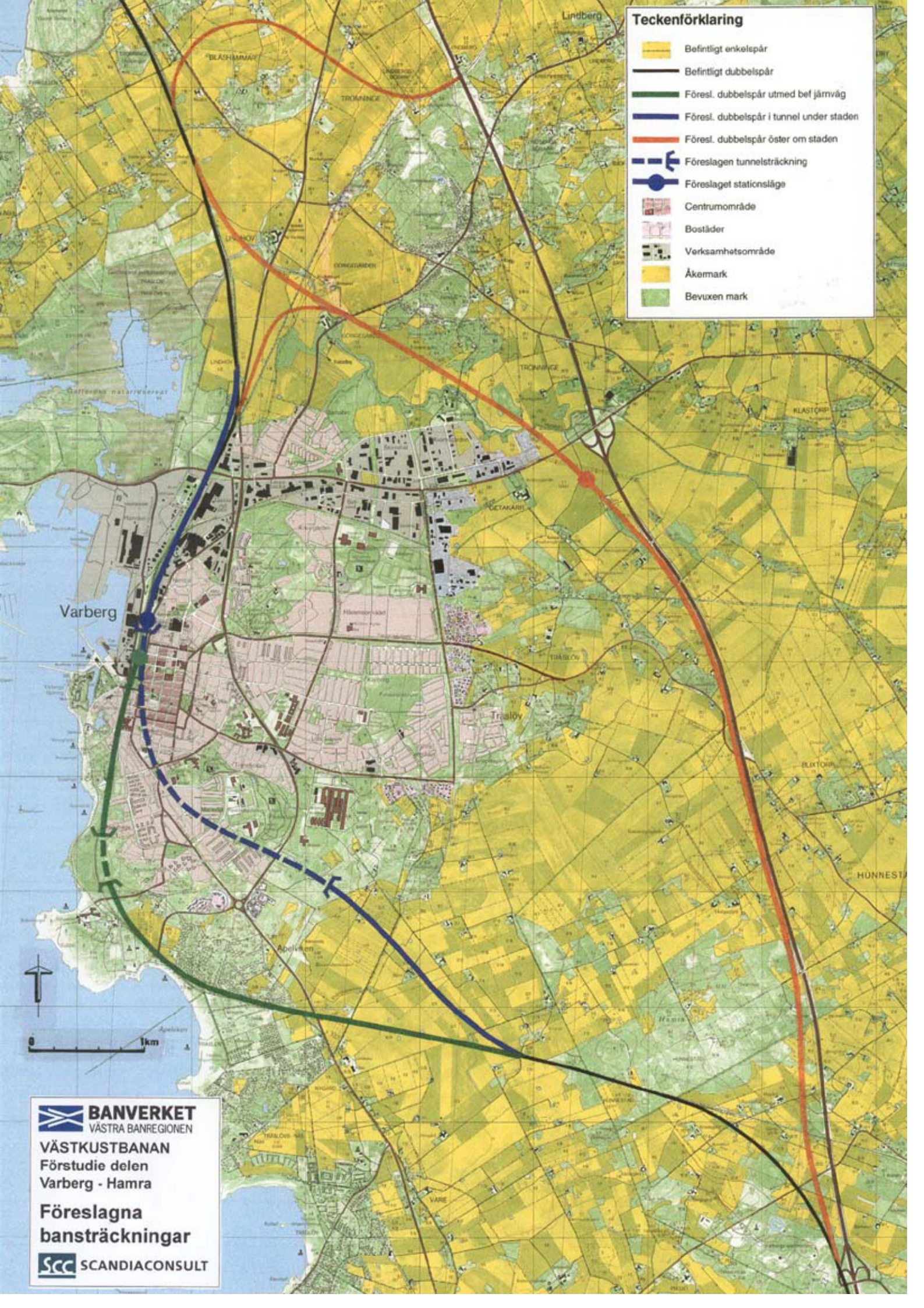
Utbyggnaden av järnvägen på delen Varberg-Hamra ingår som en del i utbyggnaden av hela Väst kustbanan mellan Göteborg och Malmö till ett snabbt, effektivt och miljövänligt transportsystem. Målet är att åstadkomma ett konkurrenskraftigt transportmedel som kan bidra till en långsiktigt hållbar utveckling i regionen.

Utredningsarbetet om utbyggnaden av Väst kustbanan till dubbelspår genom Varberg har pågått under lång tid. Flera utredningar - bland annat en banutredning 1992 - har genomförts. Under 1996 träffade Banverket och Varbergs kommun ett principavtal om genomförande av det sk tunnelalternativet.

I och med Miljöbalkens ikraftträdande 1999-01-01 lagreglerades de olika stegen, förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan, vid byggande av järnväg. Lagregleringen innebar bland annat att samråden med myndigheter, allmänhet mfl formaliserats. Detta föranledde Banverket besluta att starta om projektet och genomföra en förstudie i överensstämmelse med den nya lagstiftningen.

Teckenförklaring

-  Befintligt enkelspår
-  Befintligt dubbelspår
-  Föresl. dubbelspår utmed bef järnväg
-  Föresl. dubbelspår i tunnel under staden
-  Föresl. dubbelspår öster om staden
-  Föreslagen tunnelsträckning
-  Föreslaget stationsläge
-  Centrumområde
-  Bostäder
-  Verksamhetsområde
-  Åkermark
-  Bevuxen mark




BANVERKET
VÄSTRA BANREGIONEN

VÄSTKUSTBANAN
Förstudie delen
Varberg - Hamra

**Föreslagna
bansträckningar**



SCC SCANDIACONSULT

Studerade förslag

I förstudien beskrivs effekter och konsekvenser av tre olika utbyggnadsförslag (systemlösningar); nämligen utmed befintlig sträckning, i tunnel under staden och öster om staden längs med motorvägen. Vid samråd har ytterligare förslag på framkommit. Dessa har studerats i dialog med förslagsställarna varvid de som utgör nya sträckningsförslag inte visat sig konkurrenskraftiga i jämförelse med de tre huvudalternativen.

I förstudien har även det sk noll-alternativet beskrivits.

Utbyggnad utmed befintlig sträckning

Förslaget innebär en utbyggnad i princip i befintlig sträckning. I norr anslutes till utbyggt dubbelspår norr om Getteröbron där en ny godsbangård byggs. I centrum byggs bl a vägport för N Hamngatan och GC-port för S Hamngatan. Vid Hästhagabergen dras banan i tunnel ca 500 m. Ett fyrtiotal fritidshus bedöms behöva lösas in vid Apelviken.

Tunnel under staden

I detta förslag byggs en ca 3 km lång tunnel under staden. En ny station, nedsänkt ca 7.5 meter under omgivande marknivå, byggs ca 200 m norr om befintlig stationsbyggnad och norr om Getteröbron byggs en ny godsbangård. Efter stationen går järnvägen in i tunnel som efter ca 3 km kommer ut vid Brearedsområdet varefter spåret ansluter till utbyggt dubbelspår.

Utbyggnad öster om staden

I detta förslag börjar utbyggnaden ca 3 km norr om Getteröbron, passerar sydväst om Lindhov och korsar Himle å. Järnvägen passerar väg 153 på bro fram till en ny fjärrtågsstation vid Holmagärde. Söder om stationen följer järnvägen motorvägen på ett avstånd av minst 25 m. Viskadalsbanan läggs om på en sträcka av 3 km och ansluts till Västkustbanan norr om förgreningspunkten mot Varberg. Viskadalsbanans trafik planeras fortsätta att angöra nuvarande station.

Utbyggnaden viktig för samhällsutvecklingen

I förstudien har särskilda insatser gjorts för att söka beskriva de övergripande samhällsutvecklingseffekter som en utbyggnad av järnvägen möjliggör. Även betydelsen av ett centralt stationsläge för tillgänglighet och effektivitet har analyserats. Utöver detta redovisas effekter inom området trafik och ekonomi samt miljö och säkerhet. Utbyggnaden prövas också mot miljöbalkens hänsynsregler och de nationella miljömålen.

De viktigaste effekterna av utbyggnaden är av övergripande karaktär. De förslag som i störst omfattning bidrar till ökat tågresande och ökade järnvägstransporter är de mest fördelaktiga. Utbyggnad i befintlig sträckning samt tunnelalternativet ger med sina centrala stationslägen störst positiv effekt i detta avseende. En utbyggnad öster om staden bedöms medföra ett minskat resande och är därför mindre attraktivt.

En samlad bedömning av effekter och konsekvenser för de olika förslagen redovisas på nästa uppslag.

Utdrag ur förstudien:

Utbyggnad utmed befintlig sträckning

- Samhällsutveckling**
 - ❑ Hög tillgänglighet med centralt stationsläge ger ökad tågtrafik och en positiv samhällsutveckling.
 - ❑ Vissa exploateringseffekter som dock begränsas av små exploateringsytor och järnvägsstörd stadsmiljö.
- Trafik och ekonomi**
 - ❑ Centralt stationsläge ger ökat tågresande både regionalt och interregionalt vilket gynnar en positiv utveckling.
 - ❑ Samhällsekonomisk kalkyl visar att kostnaderna är något större än intäkterna.
- Miljö och säkerhet**
 - ❑ Barriäreffekten ökar genom ökad trafik och nya planskildheter
 - ❑ Stadsbilden försämras på grund av planskildheterna med dubbelspåret
 - ❑ Boendemiljön försämras genom ökad tågtrafik
 - ❑ Trafiksäkerheten förbättras genom borttagande av plankorsningarna
 - ❑ Riskerna med transport av farligt gods är mycket små

Utbyggnad i tunnel under staden

- Samhällsutveckling**
 - ❑ Hög tillgänglighet genom centralt stationsläge ger ökad tågtrafik och en positiv samhällsutveckling
 - ❑ Järnvägen försvinner som barriär varvid staden på ett positivt sätt kan växa ut mot havet
 - ❑ Nuvarande bangårdsområde kan frigöras för bebyggelse vilket även ger goda exploateringsmöjligheter i hamnområdet för boende och verksamheter
 - ❑ Attraktiviteten i centrum ökar till följd av det centrala stationsläget i kombination med en god stadsmiljö
- Trafik och ekonomi**
 - ❑ Centralt stationsläge ger ökat tågresande både regionalt och interregionalt vilket gynnar en positiv utveckling
 - ❑ Relativt hög anläggningskostnad ger svagt samhällsekonomiskt kalkylresultat. Tas hänsyn även till arbetsmarknadseffekter blir det stort sett balans mellan intäkter och kostnader
 - ❑ Järnvägens barriäreffekter försvinner på den delen som ersätts med tunnel vilket ger positiva effekter för övrig trafik
- Miljö och säkerhet**
 - ❑ Förbättrad stadsmiljö genom att järnvägen förläggs under jord
 - ❑ Boendemiljön förbättras genom att tågbullret i stort sett upphör
 - ❑ Trafiksäkerheten förbättras genom att barriäreffekterna elimineras
 - ❑ Riskerna med transport av farligt gods är mycket små

Utbyggnad öster om staden

- Samhällsutveckling**
- Låg tillgänglighet med ocentralt stationsläge ger minskat resande med tåg och små samhällsutvecklingseffekter
 - Splittrad stadsutveckling genom nytt stationsområde
 - Utflyttning av järnvägen ger viss ökning av exploateringsytor i centrum vars attraktivitet dock begränsas av förlusten av central station
- Trafik och ekonomi**
- Minskat tågresande genom försämrade tillgänglighet till järnvägen
 - Två stationslägen ett för resande utmed Västkustbanan och ett för resande utmed Viskadalsbanan ger sämre förutsättningar för kollektivtrafiken.
 - Splittrat kollektivtrafiksystem ger ökade driftkostnader för kollektivtrafiken
 - Järnvägens barriäreffekter försvinner söder om stationen
 - Relativt hög anläggningskostnad och lågt resande ger lågt samhällsekonomiskt kalkylresultat vilket försämras ytterligare om hänsyn tas till arbetsmarknadseffekter.
- Miljö och säkerhet**
- Förbättrad stadsmiljö söder om stationen genom att järnvägen försvinner
 - Förbättrad boendemiljö söder om stationen genom att tågbullret försvinner
 - Ingrepp i naturmiljön kring Himleån och kulturmiljön kring Ny-Varberg och Lindhov
 - Trafiksäkerheten förbättras genom att plankorsningar ersätts med planskildheter
 - Riskerna med transport av farligt gods är mycket små

2. Samråd under förstudien

Samråd med Varbergs kommun, Länsstyrelsen och berörd allmänhet har genomförts enligt miljöbalken.

Separata överläggningar har också genomförts med Föreningen Östra Spåret samt några privatpersoner som inkommit med egna förslag på utbyggnadsalternativ.

Offentligt samrådsmöte genomfördes i Folkets Hus i Varberg 1999-10-28 på kvällstid. Inbjudan hade skett via annons i lokalpress och ca 150 personer närvarade. Vid mötet informerades om projektets uppläggning och innehåll samt beskrevs möjliga alternativ vad avser lokalisering, utformning och förväntad miljöpåverkan. Dessutom redovisade kommunen och Hallandstrafiken sin syn på vikten av en utbyggnad. Vid samrådet fanns separat skärmutställning i färg med beskrivning, kartor och fotomontage. En folder i flerfärgstryck utdelades.

Anteckningar från samrådsmötet redovisas i bilaga 1.

3. Remisshantering

Förstudien utsändes 2000-03-02 på formell remiss till följande:

Varbergs kommun
Länsstyrelsen i Halland
SJ
Sydvästen AB
Vägverket
Hallandstrafiken

Föreningen Östra Spåret, Naturskyddsföreningen i Halland samt Hallands tågpendlarförening erhöll också förstudien med möjlighet att inkomma med synpunkter.

Yttrande och synpunkter begärdes in till 2000-05-31. Varbergs kommun begärde och erhöll förlängd remisstid till 2000-06-21.

Sydvästen AB som skötte trafiken på Västkustbanan fram till 2000-05-10 svarade inte.

Under remisstiden inkom dessutom skrivelser från Apelvikens Stugägarförening samt ett antal (6st) privatpersoner.

Varbergs kommun och Länsstyrelsen tar tydlig ställning för tunnelalternativet och anser inte att övriga alternativ behöver studeras vidare. De viktigaste skälen för detta är de positiva samhällsutvecklingseffekter och miljöeffekter som uppstår i detta alternativ. Kommunen ser tunnelalternativet som en så långsiktigt värdefull investering att kommunala medel anslås för utbyggnaden.

Hallandstrafiken, SJ och tågpendlarföreningen tar också tydlig ställning för alternativ med ett centralt stationsläge. Samtliga framhåller tunnelalternativet som det bästa alternativet.

Naturskyddsföreningen förordar också tunnelalternativet.

En remissinstans, Föreningen Östra Spåret, förordar en utbyggnad i östlig sträckning.

En sammanfattning av inkomna yttranden redovisas nedan.

Varbergs kommun

Kommunstyrelsen anser att utbyggnad utmed befintlig sträckning medför så negativa effekter på stadsmiljön och naturvärden att det inte kan accepteras. Det östra alternativet ger ett ocentralt stationsläge med minskat tågresa, stora ingrepp i naturmiljön och risk för splittring av kollektivtrafik och stadsstruktur, vilket medför att det inte kan föreslås för vidare utredning. Tunnelalternativet ger däremot positiva samhällsutvecklingseffekter och goda miljöeffekter varför detta alternativ föreslås utredas vidare. Säkerhetshöjande åtgärder och en riskanalys behöver redovisas i det fortsatta utredningsarbetet.

Länsstyrelsen i Halland

Länsstyrelsen anser att förstudien är ett tillräckligt bra underlag för att ligga till grund för fortsatt järnvägsutredning. I denna behöver, utöver nollalternativet, endast tunnelalternativet behandlas.

Skälen mot det östra alternativet är bl a dålig tillgänglighet, betydande intrång och skada på natur- och kulturmiljön samt bristande förutsättningar att uppfylla flera miljö- och trafikpolitiska mål. Av de båda alternativen med centralt stationsläge är tunnelalternativet mest fördelaktigt vad gäller samhällsutveckling, stadsbyggnad och stadsmiljö.

SJ

Förordar en utbyggnad med ett centralt stationsläge. Med sammanvägda argument framstår tunnelalternativet som det lämpligaste.

Vägverket

Anser att vägfrågorna är behandlade på ett bra sätt i förstudien.

Hallandstrafiken

Framhåller att en kommande utökning av trafiken endast kan ske om tillgängligheten är hög, vilket bl a förutsätter ett centralt stationsläge. I annat fall visar erfarenheten att resandet minskar med färre tågstopp som följd och därmed sämre trafikmiljö och samhällsnytta. Dessutom bedömer Hallandstrafiken att trafiken på Viskadalsbanan i ett sådant fall går en oviss framtid till mötes.

Järnvägstrafiken är en viktig del av samhällsbyggandet, vilket understryker att även dylika effekter (sk dynamiska) måste beaktas. Framhåller vidare att objektets samhällsekonomiska resultat förbättras när dessa samhällsutvecklingseffekter tas med i kalkylen. Detta inträffar för alternativ med centralt stationsläge, särskilt tunnelalternativet.

Med hänsyn till de positiva effekter som uppstår för trafikeringen, resenärerna, miljön och säkerheten förordas tunnelalternativet.

Föreningen Östra Spåret

Anser att föreningens ”eget” alternativ "Ny Varberg" inte är behandlat i förstudien.

Anser vidare att förstudien är partisk och ej förutsättningslös, vilket anses strida mot Miljöbalken.

Förordar starkt en utbyggnad i öster eftersom stadens framtida expansion måste ske österut. Denna sträckning gynnar också godstrafiken mer. En flyttning av järnvägen ger ökade fysiska möjligheter till en positiv utbyggnad av staden.

En tunnelutbyggnad ger i sig stora störningar i centrum. En järnvägstunnel innebär också stora säkerhetsrisker, varför tunnel inte bör byggas (Miljöbalkens försiktighetsprincip). Tunnelalternativet för dyrt och dessutom ofinansierat.

Banverkets kommentar: *Under förstudien har särskilt samråd med föreningen skett. I förstudien har föreningens förslag justerats något vad avser sträckningen genom Ny Varberg eftersom Länsstyrelsen och Varbergs kommun inte anser att en sträckning genom detta område kan accepteras av kulturmiljömässiga skäl. Den i förstudien redovisade varianten är dock enligt Banverkets uppfattning något bättre vad avser genomförbarhet och ekonomi.*

De i förstudien redovisade för- och nackdelarna med olika alternativ är beskrivna så objektivt som möjligt. Enligt Banverkets uppfattning visar förstudien att ett centralt stationsläge är vitalt för en framtida konkurrenskraftig järnväg.

Varbergs Naturskyddsförening/ Hallands Naturskyddsförening

Förordar utbyggnad med tunnel under staden, eftersom fördelarna överväger de nackdelar som projektet totalt kan medföra för natur och miljö. Föreslår att Lassabäcken leds förbi föreslagen ny bangård i separat tråg samtidigt som lakvatten från deponin samlas upp och omhändertas. Understryker att utbyggnaden skall ses långsiktigt där dyrare alternativ mycket väl kan prioriteras.

Hallands tågpendlarförening

Förordar ett centralt stationsläge. Anser att en utbyggnad öster om staden är helt otänkbart. Förordar tunnelalternativet eftersom detta ger de bästa förutsättningarna för ett utvecklat tågresande.

4. Beslutsmotivering

Nedan utvärderas alternativen med avseende på måluppfyllelsen för de övergripande målen, samhällsutvecklingen och miljön samt för samhällsekonomisk effektivitet. Slutligen utvärderas alternativen vad avser remissyttranden.

4.1 Måluppfyllelse

Övergripande mål

Banverket har fått regeringens uppdrag att svara för hela järnvägssystemets effektivitet och utveckling. Detta innebär att Banverket skall föreslå utbyggnader som ger maximal effekt vad avser järnvägstrafikens utveckling på kort och lång sikt. En utökad järnvägstrafik bidrar till att uppfylla de trafikpolitiska målen vad avser bl a regional utveckling, hög tillgänglighet och ett långsiktigt hållbart samhälle.

Västkostbanans utbyggnad till dubbelspår ingår i det av EU utpekade TransEuropean Network (TEN), dvs det järnvägsnät som EU anser särskilt viktigt att bygga ut.

Västkostbanan är en viktig stomjärnväg med stor betydelse för regional, interregional och internationell person- och godstrafik. Utvecklingspotentialen är betydande bl a mot bakgrund av utvecklingen mot utökade internationella kontakter till och från västkustregionen. Behovet av en utbyggd Västkostbana med hög effektivitet och tillgänglighet är därför påtagligt.

Som framgår av aktuell förstudie för Västkostbanans utbyggnad genom Varberg ger en utbyggnad med ett centralt stationsläge den största ökningen av järnvägstrafiken. En utbyggnad öster om staden medför ett minskat resande till och från Varberg, vilket alltså inte uppfyller de grundläggande målen med järnvägsutbyggnaden.

Om även de miljöpolitiska målen beaktas medför en utbyggnad enligt ett tunnelalternativ en betydligt bättre miljösituation varför detta alternativ har den högsta måluppfyllelsen av de studerade alternativen med centralt stationsläge.

En utbyggnad av Västkostbanan enligt förslaget Öster om staden bedöms inte uppfylla de övergripande målen.

Samhällsutveckling

Ett av de viktigaste skälen till utbyggnaden av vårt järnvägssystem i allmänhet och utbyggnaden av Västkostbanan i synnerhet är att en positiv samhällsutveckling skall uppnås.

I förstudien har därför Banverket särskilt studerat vilka utbyggnadsalternativ som medför de största positiva effekterna på samhällsutvecklingen. De beräkningar som gjorts visar att utbyggnadsalternativ med hög tillgänglighet till järnvägen, dvs centrala stationslägen ger de största samhällsutvecklingseffekterna av framför allt följande skäl

- Den regionala arbetsmarknaden förbättras genom ökade möjligheter till snabbare och effektivare arbetspendling (samverkande arbetsmarknader). Detta ger högre sysselsättning och stora samhällsekonomiska vinster.

- Genom förbättrade pendlingsmöjligheter ökar tillgången till högre utbildning med samtida möjligheter att bo kvar i Varberg. Detta ger större tillgång till kvalificerad arbetskraft i Varberg vilket ger en positiv näringslivsutveckling.
- Även inom andra områden som kultur och social samvaro ökar tillgängligheten vilket ger ökad levnadsstandard i regionen.

Förstudien visar att samhällsutvecklingseffekterna är störst i alternativ Tunnel under staden följt av Utbyggnad utmed befintlig sträckning. I alternativ Öster om staden är dessa effekter negativa på grund av det ocentrala stationsläget.

Förslaget Öster om staden är med sitt ocentrala stationsläge inte i linje med kommunens översiktsplanering och länsstyrelsens regionalekonomiska planering och ger svagt bidrag till samhällsutvecklingen.

Miljö

Enligt miljöbalken skall utbyggnader i samhället ske med särskild hänsyn till effekterna för miljö, hälsa och säkerhet. Olika utbyggnadsalternativ skall studeras och utvärderas med hänsyn till påverkan på miljön. Utbyggnad skall bl a ske enligt en försiktighetsprincip vilket innebär att de alternativ som innebär minst risk för negativ miljöpåverkan skall väljas.

De olika förslagens viktigaste effekter på vår miljö, hälsa och säkerhet är enligt följande:

Utbyggnad utmed befintlig sträckning ger ökat tågresande men innebär samtidigt att barriäreffekter men också delvis buller- och vibrationsstörningar kvarstår.

Tunnelalternativet ger minskat järnvägsbuller i Varbergs centrala delar vilket är positivt för boendemiljön. Förslag ger också störst ökning av järnvägsresandet vilket ger positiva övergripande miljöeffekter. Lokalt är tunnelalternativet mest fördelaktigt eftersom förslaget ger påtagligt positiva möjligheter till utveckling av staden.

En utbyggnad öster om staden förbättrar miljön (minskat buller och minskade barriäreffekter) i centrala Varberg men ger samtidigt negativ påverkan på miljön kring bl.a. Himleån.

Samtliga utbyggnadsalternativ ger positiva effekter på miljön genom överflyttning från bil till tåg. Lokalt för Varberg medför en utbyggnad Öster om staden ett minskat tågresande vilket är negativt ur miljösynpunkt.

Tunnelalternativet är mest fördelaktigt med hänsyn till ökat tågresande och samtidig minskning av barriäreffekten. Det senare ökar i sin tur ett miljömässigt positivt samband mellan staden och havet. Den fysiska konflikten mellan järnvägstrafiken och övrig korsande trafik försvinner helt och hållet på tunneldelen vilket är en betydande förbättring av den upplevda risksituationen.

Principerna i Miljöbalken (framförallt långsiktigt hållbar utveckling) understöds endast i liten omfattning av en utbyggnad enligt förslaget Öster om staden.

4.2 Samhällsekonomisk effektivitet

Enligt regeringsdirektiv skall Banverket utvärdera och prioritera föreslagna järnvägsutbyggnader efter samhällsekonomisk effektivitet. Förslagets samhällsekonomiska lönsamhet har beräknats på traditionellt sätt, med vedertagna samhällsekonomiska kalkylmetoder, varvid inget av de studerade förslagen ger positivt samhällsekonomisk resultat. En jämförelse mellan de olika förslagen visar att ”Utbyggnad utmed befintlig sträckning” ger bättre resultat än ”Utbyggnad i tunnel under staden”. Anledningen till detta är framförallt det senare förslaget stora investeringskostnad. Förslaget ”Utbyggnad öster om staden” uppvisar sämst resultat vilket till stor del kan hänföras till stationslägets dåliga tillgänglighet.

Som framgår av förstudien finns det dock stora positiva samhällsekonomiska effekter som det för närvarande inte finns metoder att värdera i ekonomiska termer framför allt vad avser miljöpåverkan men även samhällsutveckling. Enligt förstudien finns det betydande positiva effekter av detta slag framför allt i tunnelalternativet som uppväger den större investeringskostnaden.

Sammantaget bedömer därför Banverket att systemalternativ ”Tunnel under staden” trots den större investeringskostnaden är det alternativ som har den bästa samhällsekonomiska resultatet. Alternativet Öster om staden är samhällsekonomiskt olönsamt.

4.3 Remissinstansernas yttrande

Varbergs kommun och Länsstyrelsen förordar i sina yttranden entydigt en utbyggnad enligt tunnelalternativet och anser att endast detta alternativ skall utredas vidare.

Varbergs kommun motsätter sig en utbyggnad i befintlig sträckning då detta förslag ger negativa effekter i form av ökad barriäreffekt i stadens centrala delar, påverkan på stadsbild samt intrång i strandnära fritidsområden. Kommunen anser att tunnelalternativet har betydande mervärden i jämförelse med övriga alternativ. Övertygelsen i detta understryks av den betalningsvilja som kommunen visar genom det ekonomiska bidrag om nära 100 Mkr som man är beredd att lämna till utbyggnaden av tunnelalternativet.

Länsstyrelsen som har att särskilt bevaka frågor om miljö, hälsa och säkerhet anser att tunnelalternativet har betydande mervärden i detta avseende vilka uppväger den högre investeringskostnaden.

Hallandstrafiken och SJ understryker i sina yttranden betydelsen av ett centralt stationsläge och betonar vikten av de samhällsutvecklingseffekter som uppstår genom friställande av mark.

Varbergs kommun och Länsstyrelsen lämnar entydigt förord för systemalternativ ”Tunnel under staden”. Med hänsyn till detta och övriga aspekter bedömer Banverket att en utbyggnad ”Utmed befintlig sträckning” inte är genomförbar och att det endast finns förutsättningar att gå vidare med förslaget ”Tunnel under staden” till nästa planeringsskede – järnvägsutredning.

5. Beslut

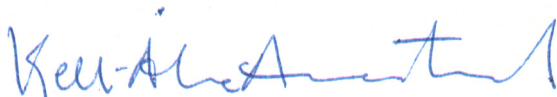
Med hänsyn till i förstudien redovisade positiva effekter vad avser främst samhällsutveckling, trafik och miljö beslutar Banverket med stöd av inkomna yttranden från Varbergs kommun, Länsstyrelsen, Hallandstrafiken m fl att

järnvägsutredning avseende dubbelspår genom Varberg skall omfatta systemalternativ "Tunnel under staden" och "Noll-alternativet" samt att järnvägsutredningen skall ligga till grund för Banverkets begäran om Regeringens tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken 17 kap 1§.

Systemalternativet **Tunnel under staden** innebär i korthet att dubbelspåret byggs genom Varberg i en ca 3 km lång tunnel från nuvarande station och söder ut under centrum. Ny station för persontrafik anläggs i anslutning till nuvarande station medan ny bangård för godstrafik anläggs norr om Getteröbron.

Noll-alternativet innebär att nuvarande enkelspår ligger kvar som idag. Erforderliga reinvesteringar samt åtgärder i enlighet med Banverkets buller- och vibrationspolicy genomförs

Göteborg januari 2001
Banverket Västra banregionen



Kjell-Åke Averstad
Banregionchef

Bilaga 1

Anteckningar från samrådsmöte 1999-10-28

Anteckningar från mötet finns dokumenterade enligt följande:

1. Inledning

Per Magnus Bengtsson informerade om syftet med mötet och pågående förstudie. Särskilt kommenterades att det finns ett avtal med kommunen om utbyggnad av tunnel under Varberg. Avtalet gäller men all planering och alla beslut ska följa gällande lagstiftning. Skälet till omstart av förstudien är att Banverket vill följa den nya Miljöbalken helt ut.

2. Planeringsprocessen och lagstiftning

Per Rosquist redogjorde för BV planeringssteg med Förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan. Underströk att syftet med informationsmötet är att få in fakta och synpunkter från de som har god lokalkännedom samt att möjliggöra delaktighet i processen.

3. Motiv och möjligheter

Per-Magnus Bengtsson redogjorde för Banverkets roll som sektormyndighet och Regeringens uppdrag att utveckla järnvägssystemets effektivitet och främja en långsiktigt hållbar samhällsutveckling med god miljö. Hög tillgänglighet till järnvägen är viktig i detta sammanhang.

Anders Ottensten, Varbergs kommun redovisade kommunens roll i den framtida storregionen. Västkustbanan utbyggnad viktig för kommunens utveckling. Planeringen av järnvägen är en del av en kommunens och regionens näringspolitik.

Lars-Börje Björfjäll, Hallandstrafiken underströk betydelsen av en central och lättillgänglig station med hög attraktivitet, dvs ett resecentrum. Omfattande arbetspendling med tåg redan i dag (4700 per dygn) förutsätter ett centralt och attraktivt stationsläge. 90% av pendlarna cyklar till stationen i dag. Planerna för framtiden innebär bl a

6 st X2000 tåg Oslo - Köpenhamn med stopp i Varberg från jan 2001
16 Öresundståg till Göteborg
Nytt regionalståg förtätningstrafik

Risker/nackdelar med utflyttad station är bl a
färre tågstopp i Varberg
osäker framtid för Viskadalsbanan
sämre trafikmiljö
sämre samhällsnytta

Kommentarer från publiken: Redovisningen partsinlaga. Buss till ny station i östligt läge kan fungera. Risken med färre tågstopp överdriven. Nytt stationsläge ger kortare gångtider för genomgående viktiga tåg.

Tekn Dr Stellan Lundberg redovisade sina erfarenheter från järnvägsplanering på andra håll i Sverige. Viktigt med centralt stationsläge. Varberg är en av de orter i Sverige med störst potential för ökning av arbetspendlingen, vilket kräver ett centralt stationsläge. Detta ger fler resande och positiva regionala effekter. Ökat tågresande bidrar till en miljömässigt hållbar utveckling.

4. Miljörestriktioner

Dan Settergren, Scandiaconsult redovisade vilka restriktioner som finns i området.

5. Tre alternativa lösningar

PR redovisade tre principiella utbyggnadsalternativ som BV ska studera:

Utbyggnad i befintligt läge

Tunnel under staden

Öster om staden

Dan S redovisade vilka miljöeffekter som de tre alternativen kan förväntas få.

Redovisning i princip enligt upprättad folder.

6. Synpunkter

6.1 Nya föreslagna alternativ

- Sträckning längs gamla E6 bör utredas. Utbyggnad kan ske ostört. Ev gräva ner banan och däcka över. Tung trafik utanför staden. (Anders Alenius)
- Kombinationsalternativet. Nytt dubbelspår utanför och nuvarande järnväg kvar i centrum.
- Alternativ tunnelsträckning i ett östligare läge ger genare sträckning (Sigvard Särnmark)

6.2 Tunnel och befintlig sträckning

- Störningar på turism och näringsliv under byggtiden bör klarläggas!

6.3 Östra alternativet

- Hur påverkas verksamheten i Göingegården?
- Detta alternativ har ett framtida centralt stationsläge! Varberg växer snabbare än man tror.
- Detta alternativ är det bästa för att klara farligt gods. Järnväg i centrum kommer inte att tillåtas i framtiden mht risker med farligt gods.
- Bussanslutning är lätt att ordna!

6.4 Allmänna miljösynpunkter

- Hur hanteras miljöfarliga tippmassor? Svar: Enligt gällande lagstiftning och med kontroll från många myndigheter
- Länsstyrelsen har nya kartor med detaljerad inventering av kulturhistoriska värden..

6.5 Synpunkter på handläggningen

- Vem bevakar järnvägens koppling till färjetrafiken? Svar: Klarläggs i förstudien
- Finns ej behov av koppling mellan jvg och färja!
- Kommer BV och Kommunen att samverka i planeringen, dvs mellan översiktsplan och järnvägsplan. Svar: Sker redan. Det nya förslaget till översiktsplan redovisar tunnel-lösning.
- Förstudien ska vara förutsättningslös utan bindning till tidigare ställningstaganden (inkl avtalet)

6.6 Övrigt

- *Nollalternativ bör redovisas. Trovärdig trafikprognos efterlystes som kan styrka att dubbelspår behövs! Störningar på trafiken vid bef enkelspår klarläggs. Väntetider tas med. Svar: Ska ingå i förstudien.*
- *Vilket alternativ är bäst för den planerade trafiken Halmstad-Varberg-Borås-Herrljunga?. Svar: Alla alternativ kan klara detta. Dock viktigt med hög tillgänglighet till stationen.*
- *Är RRV remissinstans? Svar: Nej. RRV granskar i efterhand.*
- *Vad är ett centralt stationsläge i Varberg?*

7. Fortsatt handläggning

PR informerade om den fortsatta handläggningen med bl a utställning (även bemannad vid två tillfällen) och remissförfarande. Alla är välkomna med synpunkter. Alla behandlas. Samrådet fortsätter även i kommande skeden järnvägsutredning och järnvägsplan.

Varför skickas inte foldern till samtliga hushåll? Svar: BV bedömer annonsering tillräcklig med foldern på plats vid utställningarna.

Med hänsyn till mötets diskussion om vad ett centralt stationsläge är och betydelsen av det samma beslutade Banverket att upprätta ett separat PM om denna fråga. Detta PM utgör bilaga 3 i denna förstudie.

Efter samrådsmötet har ett flertal skrivelser inkommit till Banverket.