

# Västlänken



## Innehåll

1 Järnvägsutredning, remissvar

Bilagor 1 Länsstyrelsens beslut om godkännande av miljökonsekvensbeskrivning (januari 2006)  
2 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (maj 2003)



ARBETSMILJÖ  
VERKET

Datum  
2006-06-14

Vår beteckning  
AIGÖ 2006/6582  
Er beteckning  
05-1918/SA60

Distriktet i Göteborg  
Lars-Erik Jonason, 031-7437268

Banverket Västra banregionen  
Box 1014  
405 21 Göteborg

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink 2006 -06- 1 5	
Dnr 05-1918	Sign
Dsnr SA60	

BRUP-GAB

höjst Projekttedning-VL  
Luzer Ranken

### Yttrande Västlänken - Järnvägsutredning inkl MKB - Remiss

Arbetsmiljöverket lämnar i detta skede av projekt Västlänken inga synpunkter. När projekt Västlänken har kommit till det skede att bygg- och anbudshandlingar ska tas fram, är Arbetsmiljöverket med och lämnar synpunkter. Arbetsmiljöverket ställer naturligtvis upp under projektets gång fram till framtagandet av bygg- och anbudshandlingar och svarar på frågor och funderingar gällande arbetsmiljö.

Ursäkta förseningen.

Mvh  
Lars-Erik Jonason  
Arbetsmiljöinspektör



2006-05-29

2006/KS0179 530

Klk/Jörgen Rylander 033/35 84 90

Banverket Västra banregionen  
Box 1014  
405 21 Göteborg

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink 2006-05-30	
Dnr	Sign
Dsnr	

*kopierat av Jörgen Rylander  
PL Västlänken*

### Kopia för kännedom

Brås Stad har inte fått at del av järnvägsutredningen för Västlänken. Vi har därför fört fram synpunkter på utredningen i samband med vårt svar till Stadsbyggnadskontoret i Göteborg över Program för detaljplaner, Västlänken – en tågtunnel under Göteborg.

Vi är medvetna om att remisstiden har gått ut över järnvägsutredningen men hänvisar till vår överenskommelse om extra svarstid.

Med vänlig hälsning

KOMMUNLEDNINGSKANSLIET

Jörgen Rylander  
Planeringschef

### Bilaga

Program för detaljplaner, Västlänken - en tågtunnel under Göteborg, svar på remiss



2006-05-22

Monica Lindqvist  
033-35 73 22

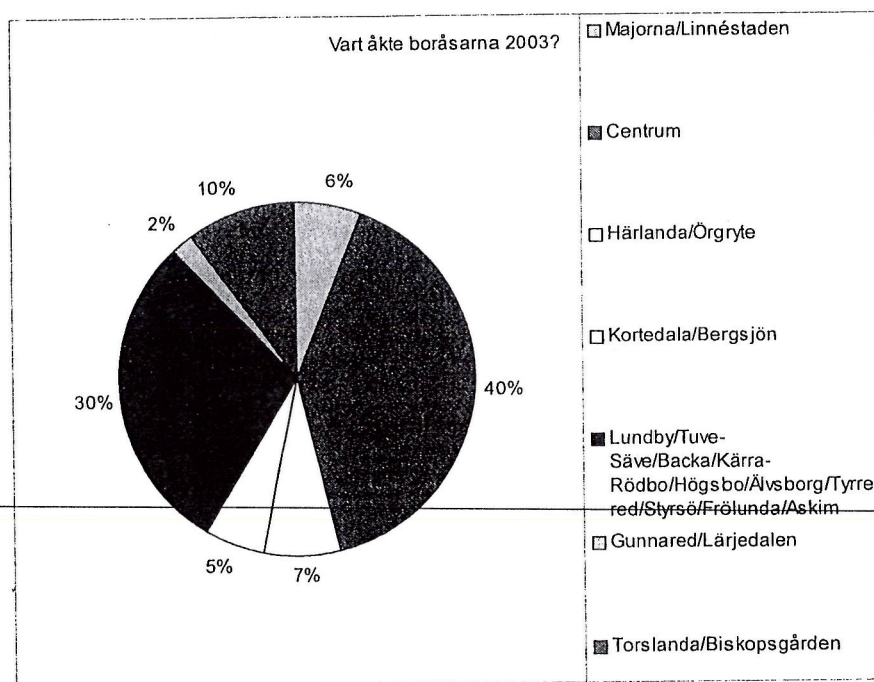
Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad

Box 2554  
403 17 Göteborg

### Program för detaljplaner, Västlänken - en tåg tunnel under Göteborg, svar på remiss

Borås Stad ser med stor förväntan fram emot ett förbättrat regionalt spårbundet resesystem. Det är viktigt för våra invånare och för näringslivets och andra verksamheters personalrekrytering. Västlänken kan bidra till detta.

Statistik över hur arbetspendling mellan Borås och delområden inom Göteborg har inte Borås tillgång till. Via Göteborgs stadskansli har vi tagit del av visst material från år 2003 (senast tillgängliga). Där framgår att ca 1600 personer från Borås Stad pendlar till Göteborg för att arbeta, varav de flesta till de centrala delarna av staden, se diagram nedan. Göteborgs stadskansli har möjlighet att analysera pendlingsmaterialet ytterligare.

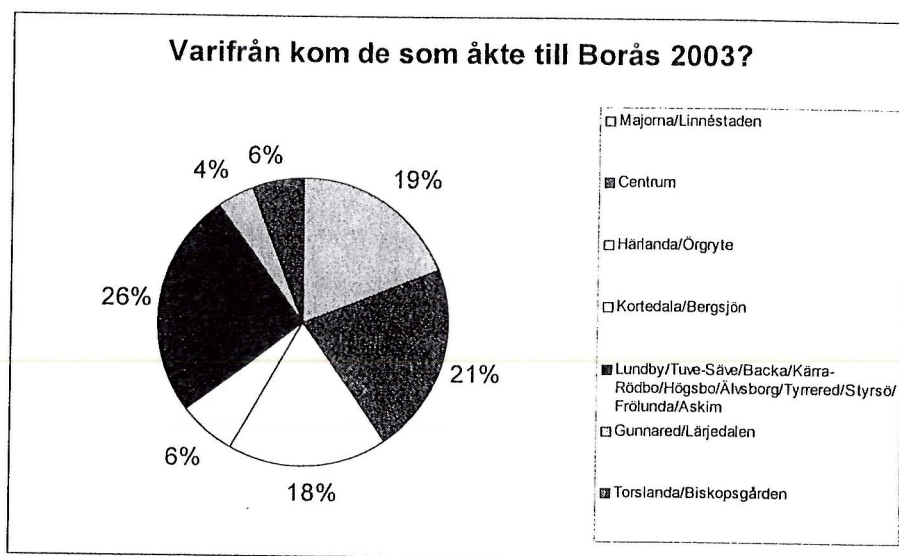
Postadress  
501 80 BoråsBesöksadress  
Kungsgatan 55Telefon  
033 - 35 70 00Telefax  
033 - 35 32 00Epost  
boras.stad@boras.se



2006-05-22

Monica Lindqvist  
033-35 73 22

Från Göteborgs delområden till Borås pendlar nästan lika många, ca 1200 personer, relativt jämt fördelat över staden, se diagram nedan.



Till detta kommer pendlare som byter färdmedel i Göteborg för vidare färd till/från andra kommuner runt Göteborg, framför allt till/från Mölndals stad; 330 pendlade till Mölndal och 126 därifrån till Borås.

Borås Stad har tyvärr inte fått möjlighet att yttra sig över Banverkets förslag till järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för Västlänken – en tågtunnel under Göteborg. Vi vill därför i detta sammanhang påtala vikten av att ett alternativ väljs som ger en samhällsnytta som även gynnar fjärrtrafiken in till Göteborg. Av de diskuterade alternativen anser vi att en förutsättning är att en bana i första hand skall passera Station Korsvägen. Om den totala nyttan kan motivera en sträckning som angör Station Haga i kombination med Korsvägen är detta ett alternativ som är intressant också ur ett Boråsperspektiv. En förutsättning är dock att Västlänken ges en utformning som inte är så komplex att den motverkar målet om att ha en utbyggd Götalandsbana mellan Göteborg till Stockholm klar till år 2020.

KOMMUNSTYRELSEN

Björn Bergquist  
Kommunstyrelsens ordförande

Jörgen Rylander  
Planeringschef

Yttrande

Datum  
2006-05-09

Diarienummer  
20132-656/2006  
Ert diarienummer  
05-1918/SA60

Banverket  
Västra Banregionen  
Box 1014  
405 21 Göteborg

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006 -05- 11
Dnr 05-1918	Sign
Dnr SA60	

BRVP-GAB

## Remiss angående järnvägsutredning inklusive MKB för Västlänken

Boverket har mottagit järnvägsutredningen på remiss inför att ett alternativ ska föras vidare för tillåtlighetsprövning av projektet hos regeringen. Det presenterade remissmaterialet är resultat av ett omfattande och inträngande arbete. Järnvägens utbyggnad och de olika stationslägenas effekter har belysts i ett brett perspektiv integrerat med stadsutvecklingsfrågorna för Göteborgs stad. Det planprogram som kommunen ställt ut samtidigt med järnvägsutredningen kompletterar bilden. I detta arbete analyseras bland annat det regionala transportnätets samspel med den långsiktiga utvecklingen av stadens struktur och funktion.

### Sammanfattning

Västlänkens förmåga att långsiktigt och flexibelt fånga upp och fördela det regionala resandets start- och målpunkter inom Göteborgs centrala och halvcentrala stadsbygd är enligt Boverkets uppfattning avgörande för om järnvägsutbyggnaden ska få en genomgripande effekt på transportsystemet som helhet och i det långa loppet bidra till en hållbar regional utveckling.

### Betydelsefulla faktorer i bedömningen

Boverket väljer att särskilt kommentera några frågor kring regionförstoring och de aspekter av järnvägsutbyggnaden som Boverket bedömer har långsiktig betydelse för utvecklandet av en ändamålsenlig bebyggelsestruktur.

Med tanke på kollektivtrafikens låga andel av trafiken totalt i Göteborgsregionen tillsammans med nuvarande och förväntade höga tillväxttakt i Väst-sverige ser Boverket det som ytterst angeläget från hållbarhetssynpunkt att sådana förbättringar i strukturen kan komma till stånd som gör tågresa mer attraktiv vilket kan bidra till en bättre miljö i regionen. De aspekter som har bäring på den långsiktiga förändringen mot en mer hållbar struktur jämfört med dagens stora bilberoende bör enligt Boverkets uppfattning värderas mycket högt när sammanvägningen görs. Genom att fler kan åka tåg hela eller en del av resan ger en utbyggnad av järnvägen en regionförstoring utan att restiden behöver förlängas. Förbättring av pendlingsmöjligh-



terna med tåg kan också skapa en regionförstoring som bygger på kompletta samhällen.

Några av de faktorer som analyserats i konsekvensbeskrivningen pekar på möjligheterna att ytterligare utveckla det spårbundna systemet med fler spår och i en framtid koppling till ytterligare järnvägslänkar, dels till en förstärkning av fjärrtågstrafiken mot Mälarenregionen (Götalandsbanan), dels till en utökning av regional- och lokaltågens täckningsgrad inom Göteborg. Dessa faktorer ger långsiktiga strukturfördelar och handlingsfrihet att successivt öka kapaciteten i systemet allteftersom efterfrågan ökar. Dessa faktorer bör i en slutlig sammanvägning ges en sådan tyngd som svarar mot deras övergripande betydelse.

En utbyggnad av Västlänken innebär dels att kapaciteten för godstransporter på järnväg förbättras väsentligt jämfört med dagens förhållanden, dels att ökad kapacitet för godstransporter i vägnätet frigörs genom att persontransporter kan överflyttas till järnväg. Även dessa möjligheter till utveckling av kapaciteten för godstransporterna till Sveriges nationellt mest betydelsefulla hamn måste räknas till de strategiska faktorer med långsiktig betydelse som bör värderas högt när alternativen vägs samman.

#### **Den samhällsekonomiska bedömningen**

Boverket anser att den samhällsekonomiska bedömningen ger en bra översikt av de samhällsekonomiska effekterna av de olika utredningsalternativen. Dock finns i metoden en osäkerhet i kvantifiering och värdering av parametrarna på nyttosidan, exempelvis externa effekter av minskad biltrafik och förändringen av resestrukturen (bil till tåg). Boverket delar uppfattningen att effekterna på regionförstoring är vitala i sammanhanget (jämför exempelvis Malmö-Lundregionen efter byggandet av Öresundsbron). Hur mycket av den förväntade regionala tillväxten som beror på byggandet av Västlänken och hur stor tillväxten skulle bli utan järnvägsinvesteringen kan behöva belysas.

Resultatet på nyttosidan är till stor del beroende av tillväxten i resandet, vilket också framgår av den känslighetsanalys som presenteras. Enligt Boverket är det av intresse vilken ökning av resandet som skulle krävas för att projekten ska bli samhällsekonomiskt lönsamma enligt den kalkylmetod som använts. En sådan kvantifiering skulle vara intressant att ha som jämförelsemått med exempelvis den ökning av resandet som har uppkommit efter utbyggnaden av Mälarenbanan. Då kan man få en uppfattning om den ökning som krävs är realistisk eller ej. I detta sammanhang vore det också intressant att se hur ökade bensinpriser påverkar resenärernas val av färdmedel. Om bensinpriset stiger drastiskt kan det medföra att resevolymerna på järnväg/pendeltåg går upp till de nivåer som krävs för att projekten ska bli samhällsekonomiskt lönsamma.

Förbättrade möjligheter att studera – i Göteborg medan man bor kvar i sin bostad i något av samhällena eller städerna i regionen men också i exempelvis Borås medan man bor kvar i Göteborg – lyfts fram i rapporten om sociala konsekvenser. Detta hör enligt Boverket till sådana långsiktigt tillväxtbefrämjande och för hela regionen attraktivitetshöjande faktorer som





borde lyftas in i den kompletterande dynamiska analysen av Västlänkens effekter.

#### **Andra aspekter som är intressanta ur Boverkets synvinkel**

Boverket anser att analysen av de möjliga effekterna av en regionförstoring är mycket intressant. Den är emellertid främst fokuserad på de effekter som uppkommer vid ett ökat pendlande till och från Göteborg. Det finns ytterligare frågeställningar som kan vara av intresse:

- Hur påverkas olika typer av kommuner av Västlänken? Blir förortskommunerna förlorare vad gäller utbud av arbetsplatser, service m.m.? Kommer förortskommunerna att bli sovstäder? Påverkas samhällsstrukturen av Västlänken? Är en högre tillväxt för hela regionen – där vissa kommuner vinner och andra förlorar – att föredra framför en lägre tillväxt där vinsten fördelas mer jämnt mellan kommunerna? Finns det en risk för "mellankommunala spänningar" om projekten medför att mer och mer av service, utbildning, kultur, affärsverksamhet, företag koncentreras till Göteborg? Kan eventuella negativa effekter motverkas och rentav balanseras av andra mer positiva effekter? Hur kan samhällena utmed pendlingslinjerna ta tillvara effekterna av Västlänken i de olika alternativen?
- Hur påverkar den geografiska strukturen resandet? Det är i dag svårt att komma från områden norr om Göteborg till områden söder och öster om Göteborg utan att köra via Göteborg. Byggandet av Västlänken påverkar knappast detta, utan förstärker snarare tendensen av mer trafik in till Göteborg. (Det är ju främst regional- och pendeltågstrafiken som påverkas.) Den utbyggnad av övrig kollektivtrafik som föreslås i K2020 syftar till att komplettera Västlänken med ett mera förgrenat nät av noder som kan sprida resandeströmmarna efter flera stråk. Västlänken är främst till fördel för de privata och offentliga service- och tjänstenäringsarna. Om man ska underlätta resandet mellan förorter och också stimulera den privata varusektorn måste vägnätet fortsatt ha en viktig roll. Hur kommer detta att utvecklas över tiden? Detta kommer dels att påverka det kollektiva resandet, dels utvecklingen i de mindre kranskommunerna.

#### **Kompletterande planeringsbehov**

Ett omfattande arbete redovisas för att utveckla staden Göteborg i de stadsdelar som berörs av Västlänkens stationer. För att de från miljö- och trängselsynpunkt positiva effekterna av Västlänken inte ska "ätas upp" av en ökad biltrafik till de attraktiva nya eller nyvitaliserade stadsdelarna krävs en mycket medveten planering. Det krävs också en medveten planering och ett medvetet samhällsbyggande i alla städer och samhällen utmed de järnvägar som kommer att passera Västlänken, så att de stationsnära områdena tas tillvara på ett ändamålsenligt sätt. Ett vitalt och utvecklat planeringssamarbete mellan lokal och regional nivå är därför angeläget.



### Säkerhet och utformning av tunnlar och stationer

Oavsett valt alternativ kommer längre tunnlar och undermarksstationer att ingå som en förutsättning för Västlänken. Säkerhetsaspekterna bör därför ges hög prioritet för att skapa en attraktiv och säker miljö för de resande från invigningsdagen och under länkens förhoppningsvis långa livslängd.

Med tanke på projektets genomförandetid och den framtida livslängden upplevs ambitionen att skapa minst lika säkra miljöer som i dagens system som väl låg. När Västlänken är klar bör man istället stäva efter att ha en högre säkerhet än den som finns i dagens moderna system, tex Arlandabanan, som då kommer vara projekterad och byggd ca tjugo år tidigare.

Vad det gäller tunnelarnas principiella utformning lämnas det till senare beslut enligt järnvägsplanen. Utredningsmaterialet hittills verkar luta åt en tunnel för dubbelriktad trafik med en parallell utrymnings- och servicetunnel. Boverket anser att man bör överväga alternativet med två enkelspåriga tunnlar med tvärförbindelser, då det kan finnas såväl säkerhetsmässiga som driftmässiga fördelar med ett sådant alternativ i ett långsiktigt perspektiv.

Vad det gäller undermarkstationerna förutsätter vi att de får en god tillgänglighet och en attraktiv och säker utformning. Mot bakgrund av stationernas djup och de långa gångavstånd det medför bör särskild hänsyn tas till hur funktionshindrade skall kunna utrymma vid en eventuell olycka.

### Miljökonsekvensbeskrivningen

Miljökonsekvensbeskrivningen, som är godkänd av Länsstyrelsen, är direkt inarbetad i järnvägsutredningen. MKB-delarna är särskilt färgmarkerade i innehållsförteckningen. Det vore en fördel om denna färgmarkering följer med även inne i rapporten, på de sidor som utgör MKB:en. Då skulle dessa delar lättare kunna skiljas ut. Den sammanfattande icketekniska redovisningen utgår från i vilken mån projektets mål uppfylls. En svårighet med den typen av redovisning är att de faktiska konkreta konsekvenserna inte blir så lättillgängligt redovisade, som om de beskrivits i klartext.

Beslut i detta ärende har fattats av chefen för samhällsbyggnadsdivisionen Micaela Schulman. I handläggningen har medverkat chefen för Stads- och regionenheten Kerstin Hugne, Jonas Molinder, Anders Johansson och Järda Blix, föredragande.

För Boverket

  
Micaela Schulman  
chef Samhällsbyggnadsdivisionen

  
Järda Blix  
arkitekt SAR/MSA



Kopia för kännedom:  
Länsstyrelsen i Västra Götalands län  
Göteborgs stadsbyggnadskontor



## Rydeskog Åsa, BRVKA Konsult

---

**Från:** Burel Gabriella, BRVP  
**Skickat:** den 11 maj 2006 11:46  
**Till:** Diariet Göteborg, BRV  
**Ämne:** VB: Remissvar Västlänken



Elsäk remissvar ref.  
05-1918-S...

för diariet

/GaB

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Lars Ström [mailto:lars.strom@elsakerhetsverket.se]  
Skickat: den 10 maj 2006 13:29  
Till: Burel Gabriella, BRVP  
Ämne: Remissvar Västlänken

Hej,  
verkets remissvar försenades pga sjukdom, förhoppningsvis är det inte för sent att svara. Då jag inte lyckats få tag på dig på telefonen skickar jag ett scannat remissvar från Elsäkerhetsverket.

Med vänliga hälsningar

Lars Ström

Elsäkerhetsverket / Swedish National Electrical Safety Board tel. vx. +46 (0) 8-508 90 500 tel. dr. +46 (0) 8-508 90 543 fax +46 (0) 8-508 90 501

# ELSÄKERHETSVERKET

1 (1)

Banverket Västra banregionen  
Box 1014  
405 21 Göteborg

2006-05-10

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006 -05- 10
Dnr 05-1918	Sign
Psnr SA60	

BRVP-GAB

01-2006-0233

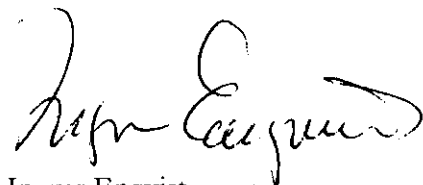
## Elsäkerhetsverkets yttrande avseende järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning för Västlänken.

Er ref. 05-1918/SA60

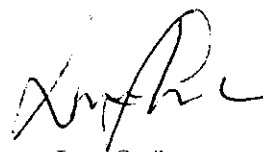
Elsäkerhetsverket konstaterar att de försiktighetsåtgärder som bör vidtas avseende kraftfrekventa magnetfält har beaktats.

Vissa alternativ är enligt MKB:n mer gynnsamma än andra men då beräkningar tyder på att samtliga närliggande hus ändå klarar ert börkrav på 0,2  $\mu$ T har Elsäkerhetsverket inga vidare synpunkter på underlaget.

I detta ärende har Ingvar Enqvist, chef på enheten för produktsäkerhet, beslutat. Föredragande har varit handläggare Lars Ström.



Ingvar Enqvist



Lars Ström

ELSÄKERHETSVERKET

Swedish National Electrical Safety Board

Drottninggatan 92

Box 1371, SE-111 93 Stockholm, Sweden

Tel +46 (0)8 508 905 00 Fax +46 (0)8 508 905 01

elsakerhetsverket@elsakerhetsverket.se www.elsakerhetsverket.se

Org nr/VAT no:  
202100-4466

Datum  
2006-05-08Dnr  
02-06-682Ert datum  
2006-02-01Ert dnr  
05-1918/SA60

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006 -05- 10
Dnr 05-1918	Sign
Dnr SA60	

BRVP-GAB


Banverket Västra banregionen  
Box 1014  
405 21 GÖTEBORG

### Västlänken – Järnvägsutredning inkl MKB - Remiss

Statens energimyndighet har i skrivelse, daterad den 1 februari 2006, beretts möjlighet att avge yttrande i rubricerad fråga.

Statens energimyndighet har enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. ansvar för att lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse för energiproduktion och energidistribution enligt 3 kap. miljöbalken. Myndigheten har efter genomgång av handlingarna i skrivelsen inte funnit att föreslagen bansträckning påverkar de intressen som myndigheten har att bevaka.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschefen Susan Linton Royen. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit verksjuristen Fredrik Selander, den sistnämnde föredragande.

  
Susan Linton Royen  
Fredrik Selander

FÖRBUNDSSTYRELSEN GR

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg		
Ink	2006 -06- 28	
Dnr	05-1918	Sign
Dsnr	SAG0	

BRVP-6AB



1

Protokoll

Maj – Juni 2006

## Utdrag ur protokoll (§ 324) vid sammanträde per capsulam med förbundsstyrelsens presidium i maj/juni 2006

---

### § 324 Förslag till yttrande över Järnvägsutredning inkl MKB för Västlänken – en tågtunnel under Göteborg

GR har i skrivelse 2006-02-01 från Banverket beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad utredning. Banverket önskar synpunkter senast 2006-05-09. GR samordnar medlemskommunernas synpunkter och har på grund av kommunernas handläggningstider fått förlängd remisstid till 2006-06-02.

Beslutanderätten har efter beslut i styrelsen 2006-04-21 delegerats till förbundsstyrelsens presidium.

Ärendet behandlades i styrgruppen för regional planering vid sammanträde 2006-06-01.

Presidiet beslutar

---

att tillstyrka förslag till yttrande, daterat 2006-05-18.

---

Vid protokollet

Gunnel Rydberg

Justeras:

Göran Johansson

Stefan Svensson

Rätt utdraget intygar:

Just:



Dnr 03-169.22

Styrgruppsärende  
2006-06-01

Till  
Styrgruppen för Regional planering

## Förslag till yttrande över ”Järnvägsutredning inkl MKB för Västlänken – en tågtunnel under Göteborg”

GR har i skrivelse 2006-02-01 från Banverket beretts tillfälle att yttra sig över  
rubricerad utredning.

Styrgruppen för regional planering föreslås besluta

---

att för egen del tillstyrka förslag till yttrande, daterat 18 maj 2006; samt  
att översända förslaget till förbundsstyrelsens presidium och föreslå dem att  
tillstyrka förslaget.

---

Göteborg 18 maj 2006

Bo Aronsson

/ Anita Rynvall Mårtensson



Dnr 03-169.22  
Styrgruppsärende

Tjänsteutlåtande  
2006-05-18  
Anita Rynvall  
Mårtensson

## Förslag till yttrande över ”Järnvägsutredning inkl MKB för Västlänken – en tågtunnel under Göteborg”

GR har i skrivelse 2006-02-01 från Banverket beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad utredning.

Som underlag för GR:s yttrande har kansliet bett medlemskommunerna inkomma med synpunkter på utredningen. Kommunernas synpunkter finns bilagda detta yttrande.

### **Sammanfattning av utredningen**

Västsverige har haft en stark tillväxt och för att den skall fortsätta är en viktig förutsättning att nuvarande lokala arbetsmarknader kan utvidgas så att fler människor kan nå fler arbetsplatser inom rimlig pendlingstid, s.k. regionförstoring. Ur hållbarhetssynpunkt är det nödvändigt att ett ökat resande sker på järnväg. Järnvägssystemet har idag kapacitetsproblem i och kring Göteborg. Västlänken är en förutsättning för att utveckla järnvägsnätet, skapa utrymme för fler tåg, öka tillgängligheten till fler målpunkter i Göteborg och bidra till regionförstoring.

### *Alternativ och konsekvenser*

I järnvägsutredningen utreds tre alternativa huvudsträckningar med nya stationer, samt ett förstärkningsalternativ:

- Haga – Korsvägen; anläggningskostnad ca 11,6 mdkr
- Haga – Chalmers; anläggningskostnad ca 10,9 mdkr
- Korsvägen; anläggningskostnad ca 10,7 mdkr

- Förstärkningsalternativet; anläggningskostnad på ca 6,1 mdkr.

I samtliga utredningsalternativ finns kapacitet för att öka turtätheten till 10 minuter på de fyra stora järnvägsstråken och 15 minuter på Bohusbanan. Förstärkningsalternativet är dock känsligare för störningar än övriga.

För station Korsvägen finns tre möjliga stationslägen och vid Göteborgs centralstation finns flera varianter, som ger olika möjligheter till stadsutveckling och koppling till befintlig lokaltrafik. Sträckningen via Stora Hamnkanalen innebär störst risk för konflikter med byggnader och kulturmiljöintressen och stora störningar under byggtiden, men har god kontakt med befintlig lokaltrafik. Kostnaden ökar med 1,8 mdkr om denna sträckning väljs. Sträckningen via Södra Älvstranden ger god koppling till ny stadsutveckling vid Gullbergsvass och inga konflikter med nuvarande markanvändning, men innebär längre avstånd till befintlig lokaltrafik.

Västlänkens mål preciseras med utgångspunkt från perspektiven människa, samhälle och miljö. Utredningsalternativens måluppfyllelse framgår av nedan tabell.

Målkriterier		Nollalternativet	Haga-Korsvägen	Haga-Chalmers	Korsvägen	Förstärkningsalt
Människa	Kring resan - "Människan utanför tågen"	Station Liseberg mindre lättillgänglig. Relativt god säkerhet.	Lättillgängliga och trivsamma stationer. God säkerhet	Station Chalmers mindre lättillgänglig. God säkerhet	Ganska lättillgängliga och trivsamma stationer. God säkerhet	Station Liseberg mindre lättillgänglig. Mycket god säkerhet
	Lätt att resa - "Människan på tågen"	Önskad trafikering inte möjlig. Inga nya målpunkter i staden. Bytesmöjligheter ungefär som i dag.	<b>10-minuterstrafik möjlig. Kortare restider. Flest nya målpunkter som nås utan byten. Flest bytesmöjligheter</b>	<b>10-minuterstrafik möjlig. Kortare restider. Många nya målpunkter nås utan byten. Goda bytesmöjligheter</b>	<b>10-minuterstrafik möjlig. Kortare restider. Ganska många nya målpunkter nås utan byten. Goda bytesmöjligheter</b>	<b>10-minuterstrafik möjlig. Kortare restider. Inga nya målpunkter i staden (dock färre byten). Bytesmöjligheter ungefär som i dag.</b>
Samhälle	Samhällets utveckling	Regionens och stadens utveckling hämmas.	Regionens och stadens utveckling gynnas betydligt.	Regionens och stadens utveckling gynnas betydligt.	Regionens och stadens utveckling gynnas betydligt.	Regionens utveckling gynnas i viss grad. Stadens utveckling hämmas.
	Transport-systemets standard	Begränsad kapacitet. Låg andel kollektivtrafikresenärer	<b>Hög kapacitet. Störst ökat antal tågresenärer.</b>	<b>Hög kapacitet. Ökat antal tågresenärer.</b>	<b>Hög kapacitet. Måttligt ökat antal tågresenärer.</b>	<b>Hög kapacitet. Marginellt ökat antal tågresenärer.</b>
Miljö	Miljön i driftskedet	I stort sett som i dag. Luftkvaliteten i Göteborgsområdet mindre god.	Risker för skador eller annan påverkan på stadsmiljön. Betydligt minskade luftutsläpp och bättre luftkvalitet.	Risker för skador eller annan påverkan på stadsmiljön. Betydligt minskade luftutsläpp och bättre luftkvalitet.	Små risker för skador eller annan påverkan på stadsmiljön. Minskade luftutsläpp och något bättre luftkvalitet.	Intrång vid Olskrokan. Stadsbilden vid Skansen Lajonet påverkas. Mindre ljudstörningar.
	Miljön i byggskedet	Referens	Störningar för omgivningen samt risk för skador vid byggnation. Lokala luftutsläpp.	Störningar för omgivningen samt risk för skador vid byggnation. Lokala luftutsläpp.	Ganska stora störningar för omgivningen. Risk för skador vid byggnation. Lokala luftutsläpp.	Små störningar för omgivningen. Liten risk för skador vid byggnation. Lokala luftutsläpp.



Grad av måluppfyllelse

Obetydlig/  
negativ

Låg

Måttlig

Hög

Mycket hög

Samtliga utredningsalternativ ger ökad närhet till fler arbetsplatser inom 60 minuters tidsavstånd. Flest arbetsplatser nås i alternativ Haga-Korsvägen, i vilket också de totala restiderna per dygn minskar mest.

I utredningen har de fysiska möjligheterna att från de nya stationerna ansluta med spår mot norr (Hisingen) resp söder (Särö) studerats. Detta går att klara i alla Västlänksvarianter, men är mycket svårt att åstadkomma i Förstärkningsalternativet.

Stationerna planeras för tvåspårsstationer, med möjlighet att utöka till fyrspar i framtiden. Merkostnaden för att bygga den större stationen är 500 mkr per station. Om resandeökningen blir som den prognostiseras i målbilden för K2020 (vilken är ca dubbel så stor som i basprognosen i denna utredning) kommer det att behövas fyrsparstationer redan 2020.

Den samhällsekonomiska nyttan för samtliga alternativ är enligt den traditionella modellen negativ. Det finns dock regionala utvecklingseffekter som är betydande, men som är svåra att kvantifiera i kronor.

Byggtiden beräknas till ca 6 år.

#### *Utredningens slutsatser*

Sammantaget visar utredningen att alternativ Haga-Korsvägen via Älvstranden bäst uppfyller de uppställda målen och den samhällsekonomiska konsekvensen är inte alternativskiljande.

#### **Kansliets kommentarer**

GR lägger i första hand synpunkter på frågor som bedöms vara av regionalt intresse. För frågeställningar som i första hand berör Göteborgs Stad hänvisar vi till deras yttrande som finns bilagt.

#### *Regionförstoring och ökad kapacitet i järnvägssystemet*

Mycket talar för att befolknings- och sysselsättningstillväxten kommer att fortsätta koncentreras till de befolkningsmässigt stora regionerna och framför allt till storstäderna. Parallellt med inflyttningen pågår en förstoring av de lokala arbetsmarknaderna kring storstäderna, s.k. regionförstoring. Regionförstoringen ökar möjligheterna för människor att söka arbete och arbetsgivarna får ett större rekryteringsunderlag. Regionförstoring ger förutsättningar för en positiv regional tillväxt och underlättas av goda transportmöjligheter, framförallt på järnväg. Regionförstoring måste ske inom ramen för en hållbar utveckling.

Göteborgs lokala arbetsmarknad är idag den tredje största i Sverige, men på grund av bl a bristande investeringar i transportinfrastrukturen har regionförstoringen de senaste åren nästan upphört. Denna utveckling kan vändas om planerade infrastrukturinvesteringar genomförs och kompletteras med en fortsatt upprustning och utbyggnad av tågsystemet i regionen. Beräkningar visar att en regionförstoring skulle medföra en ökad sysselsättning i hela Västsverige.

Ökad kapacitet på järnvägsnätet är en nödvändighet för att hela Västra Götalandsregionen skall kunna utvecklas och stärkas på ett hållbart sätt. Västlänken är ett nyckelprojekt och behövs för att bygga bort säckstationen vid Göteborgs central så att behovet av ökad kapacitet kan tillgodoses.

Ett genomförande av Västlänken innebär att fler, inom en rimlig pendlingstid, får tillgång till sysselsättningsutbudet i Göteborgsregionen. Västlänken medger att turutbudet kan utökas och att restiderna förkortas, vilket gör det kollektiva resande mer attraktivt. Västlänken är därför en viktig förutsättning för en fortsatt hållbar regionförstoring. Västlänken bidrar också till att uppnå de transportpolitiska målen som regeringen senast beskrivit i prop.2005/06:160, där det bl a skrivs att "En utveckling i riktning mot ökad regionförstoring måste mötas upp av en god koordinering av olika insatser på såväl nationell som regional och lokal nivå."

#### *Avstyrker förstärkningsalternativet*

GR avstyrker bestämt förstärkningsalternativet då det inte ger samma positiva effekter som övriga alternativ och ej heller uppfyller uppsatta mål i samma grad.

#### *Snabba regionala resor*

Västlänken skall i första hand ta hand om det regionala resandet och vara ett snabbt regionalt tågsystem. I de knutpunkter som Västlänken passerar sker övergången till det lokala kollektivtrafiksystemet. För att det lokala systemet skall ha kapacitet att ta emot ett kraftigt ökat resande måste detta byggas ut med utgångspunkt från tankarna i målbild för K2020, som bl. a innebär goda förbindelser till Norra Älvstranden. I Västlänksalternativen Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers finns flest bytesmöjligheter, likaså erbjuder de flest direktresor. I Haga-Korsvägen är restidsvinsterna störst, följt av alternativ Korsvägen.

Då Korsvägen är en viktig regional bytespunkt förordas att ett alternativ som går via Korsvägen väljs.

### *Bytespunkter*

Det är väsentligt att stationerna placeras så att de erbjuder en god tillgänglighet för byten till den lokala kollektivtrafiken eller att den lokala kollektivtrafiken kan utvecklas i anslutning till den nya stationen. Sannolikt ser inte dagens kollektivtrafiksystem likadant ut år 2020, arbetet med att utveckla det lokala kollektivtrafiksystemet måste därför samordnas med den fortsatta planeringen av Västlänken. Vad det gäller valet av stationsplacering vid Göteborgs central har det stor lokal påverkan på områdena det berör, dels vad det gäller utvecklingsmöjligheter och påverkan på olika stads- och kulturmiljöer och dels störningar under byggtiden. Här måste Göteborgs Stads synpunkter väga tungt och de förordar en utbyggnad enligt variant Södra Älvstranden.

### *Miljöpåverkan*

Med Västlänken förväntas antalet personbilar på de största vägarna i upptagningsområdet att minska. Utsläppen till luft minskar mest i alternativ Haga-Korsvägen, alternativ Korsvägen ger endast mindre förbättringar jämfört med nollalternativet.

Göteborgs Stad påpekar att det finns behov av fördjupade studier avseende partikelsituationen på stationerna och betonar vikten av att byggandet minimerar påverkan på grundvattennivån.

### *Koppling mot Hisingen och väster ut*

Det är av stor regional betydelse att Västlänken förbereds för att kunna anslutas mot Bohusbanan och Hisingen samt västerut mot Särö. Enligt utredningen är detta fysiskt möjligt i alla Västlänksvarianterna, men mycket komplicerat och dyrbart i förstärkningsalternativet.

### *Stationernas kapacitet*

Enligt utredningen kommer kapaciteten på de underjordiska stationerna att vara fullt utnyttjade redan vi start om resandeprognosen enligt K2020 infrias. Regionen har som mål att främja en tillväxt både vad det gäller antal människor och sysselsättningstillfällen, en kraftig resandeökning i kollektivtrafiken kommer då troligen att vara en nödvändighet för att minska trängsel och utsläpp. Vidare framkommer i en samrådsredogörelse över målbilden för K2020 synpunkter om att ambitionen för kollektivtrafikens andel bör höjas. Det vore därför önskvärt om Banverket kunde genomföra fördjupade studier/bedömningar kring stationernas kapacitet och antalet spår som bör byggas från start.

### *Koppling mellan Västlänken och Kust till kustbanan*

I förstudie för Kust till kustbanan konstateras att Västkustbanan, av kapacitetsskäl, måste byggas ut till fyra spår mellan Almedal och Mölndal om banan skall angöra Mölndals knutpunkt. Då det är begränsat utrymme i Mölndalsåns dalgång har det diskuterats att dra Västlänken via Safället till Västkustbanan. Frågan har ännu inte studerats djupare, men får inte bli alternativavgörande.

### *Övrigt*

Göteborgs Stad upplyser om att alternativ Haga-Korsvägen innebär konflikt med befintlig regional spillvattentunnel, en justering av tågtunnelns profil bör därför övervägas.

### *GR-kommunernas synpunkter*

GR har bett om synpunkter på utredningen från medlemskommunerna. Alla kommuner, utom en, har lämnat synpunkter och är positiva till en Västlänksutbyggnad. Sex kommuner förordar alternativ Haga-Korsvägen, två kommuner förordar alternativ Korsvägen och en kommun tar inte ställning mellan de två Korsvägsalternativen.

### *Samlad bedömning*

I en samlad bedömning förordar GR alternativ Haga-Korsvägen, variant Södra Älvstranden då det ger flest positiva effekter. Förstärkningsalternativet avstyrkes.



# Köpmannaförbundet

ORGANISERAR HANDEL OCH SERVICE I GÖTEBORGSREGIONEN

Till Banverket  
Västra banregionen  
Box 1014  
405 21 GÖTEBORG

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006 -05- 11
Dnr 05 - 1418	Sign
Dsnr SAG0	

BRVP-GAB

Yttrande

Västlänken, järnvägsutredning inkl MKB  
utställningshandling (Banverket) 2006-02-09  
samt  
Västlänken, program för detaljplaner  
samrådshandling (Stadsbyggnadskontoret) februari 2006

Västlänken är en framtida järnvägstunnel under centrala Göteborg. I järnvägsutredningen presenteras tre alternativa tunneldragningar, i princip från nuvarande bangårdsområde vid Centralstationen till en anslutning till Väst-kustbanan vid Almedal. Dessutom finns ett fjärde alternativ kallat Förstärkningsalternativet, som endast innebär en parallelltunnel till nuvarande Gårdatunneln.

Järnvägsutredningen och planprogrammet är samstämda så till vida, att båda diskuterar konsekvenserna av de olika alternativen. Slutsatsen däremot, val av alternativ, skiljer sig. Planprogrammet tar dessutom inte upp Förstärkningsalternativet till diskussion, eftersom detta för Göteborgs del inte är intressant (sidan 28).

Järnvägsutredningen och planprogrammet är ett steg i en pågående utveckling av planeringsarbetet för Västlänken som startade 2004 och de hänger intimt samman. Man måste läsa båda parallellt för att få grepp om projektets helhet. Köpmannaförbundet väljer därför att avge ett gemensamt yttrande för järnvägsutredningen och planprogrammet.

Kopplat till Västlänkenutredningen finns också K2020, Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet utarbetat av Göteborgsregionens kommunalförbund och om vilken Köpmannaförbundet nyligen lämnat yttrande. Den målbild K2020 ställer upp för den framtida kollektivtrafiken bygger i hög grad på samma argument som ligger bakom Västlänken. K2020 ser Västlänken som en förutsättning för att kunna skapa en önskvärd utveckling av kollektivtrafiken i Göteborgsområdet.

## Köpmannaförbundet

K2020 säger sig inte ha tagit ställning till något av tunnelalternativen, men har använt alternativet Haga Korsvägen som beräkningsgrund. Eftersom Västlänkens framtida utvecklingsmöjligheter beror av vilket tunnelalternativ man väljer, anser vi att K2020 därmed **har** tagit ställning.

Järnvägsutredningen och planprogrammet är omfattande dokument, som bakom sig har en mängd handelsutredningar framtagna av experter inom sina respektive gebit. Antalet personer bakom utredningarna är många, i järnvägsutredningen namnges ca 60 personer och i planprogrammet 22 personer förutom presidierna i Byggnadsnämnden, Fastighetsnämnden och Trafiknämnden. De önskemål Banverket framför i följebrevet om vad yttrandena bör innefatta, skulle för Köpmannaförbundets del innebära, att vi måste kalla in experter inom åtskilliga kompetensområden (ex resandeutvecklingsanalyser, samhällsekonomiska analyser, miljökonsekvensanalyser, byggt teknik mm), något som vi inte har möjlighet att genomföra. Vi väljer därför att yttra oss över utställningshandlingen och samrådshandlingen med den kunskap och insikt vi för närvarande förfogar över och hoppas, att Banverket trots detta beaktar våra synpunkter .

Tre viktiga faktorer ligger bakom Västlänkenprojektet.

1. Västsverige växer. Befolkningen ökar, näringslivet växer och regionen förstoras. För att klara denna tillväxt på ett för transportsystemet och miljön acceptabelt sätt, måste tågresandet och den lokala kollektivtrafiken utvecklas.
2. Biltrafiken växer. Om inte fler väljer att åka kollektivt kommer trafiklederna att proppas igen stora delar av dygnet. Biltrafiktillväxten måste alltså minska. Ett medel är utbyggd kollektivtrafik.
3. Spårkapaciteten i Göteborgs Central med tillfarter samt problemet med säckstationen har nått taket. Västlänken höjer tågkapaciteten, vilket medför att övriga Västsverige också höjer sin tågkapacitet.

Både järnvägsutredningen och planprogrammet är faktaspäckade handlingar, delvis lätta, delvis svåra att greppa, eftersom analyser och konsekvensbeskrivningar i flera fall fordrar specialkunskap. Vi betonar, att vi inte haft möjlighet att sätta oss in i det omfattande utredningsarbete (undantaget K2020) som ligger bakom utställningshandlingarna. Våra synpunkter och kommentarer baseras alltså enbart på vad vi inhämtat från järnvägsutredningens utställningshandling och planprogrammets samrådshandling.

Våra kommentarer inriktar sig i huvudsak på driftsskedet. Vi har valt bort Förstärkningsalternativet av samma skäl som planprogrammet gör, d v s att alternativet är en halvmesyr, som medför totalt oacceptabla följder för människor, bostadshus och miljö längs Kobbarnas väg och i Olskroken. Vi har svårt att uppfatta detta som ett seriöst förslag.



## Köpmannaförbundet

Vi har också valt bort alternativet Haga- Chalmers, eftersom vi anser att detta inte kan mäta sig med alternativet Haga- Korsvägen.

Västsverige utvecklas starkt både befolkningsmässigt och ekonomiskt. En viktig faktor till den ekonomiska utvecklingen är koncentrationen av befolkning och sysselsättning till allt större lokala marknader - en regionförstoring. Göteborg har idag ca en halv miljon invånare och om 15- 20 år har staden vuxit med 100.000 personer enligt prognoserna. Den sk nya ekonomiska geografin visar, att det är genom att de tre storstadsregionerna växer, som Sveriges ekonomi får en hållbar tillväxt. Fler människor och företag innebär fler transporter.

Näringslivet i Västra Götaland svarar värdemässigt för mer än en fjärdedel av Sveriges hela export. Potentialen för fortsatt ekonomisk tillväxt bedöms vara stor, men utvecklingen hämmas av att transportinfrastrukturen inte utvecklats på senare tid. Därför behöver kollektivtrafiken (men också vägsystemet) byggas ut. De mål som satts upp för kollektivtrafiken i tex K2020 talar om mer än en fördubbling av resandet inom 15 år. Detta innebär stora satsningar på utbyggd kollektivtrafik av alla slag och förväntas medföra att biltrafikökningen halveras jämfört med om ingenting görs. Biltrafiken kommer ändå att öka med upp emot 20 procent och är ju redan idag ett problem med köer och avgaser, som kommer att förvärras. Den målbild som K2020 satt upp säger, att kollektivtrafikandelen av det totala resandet inom Göteborgsområdet skall öka från dagens 24 procent till 35 procent, vilket medför att dagens 400.000 resor ökar till 900.000 resor i Göteborgsområdet.

### Köpmannaförbundets kommentarer och synpunkter

#### 1. Varför satsa på tåg?

Problemet med att Göteborgs Central är en säckstation är lätt att förstå. Idag avgår/ ankommer 370 tåg/dygn och taket är nått. Med den genomgående Västlänken och övriga planerade/ diskuterade åtgärder i bansystemen in mot Göteborg beräknar Banverket, att antalet tåg kan fördubblas. Västlänken kommer därvid att bidra till en positiv regionutveckling och regionförstoring.

”Det räcker inte med att bygga ut lokaltrafiken i storgöteborg, det krävs ett regionalt system som kan konkurrera med bilen.

Och då är tåget det enda alternativet (snabbhet, bekvämlighet). En genomgående Västlänk är därvid en nödvändig första förutsättning, men en fortsatt utbyggnad kommer snart att behövas.” står det på sid 16 i planprogrammet.

## Köpmannaförbundet

*Vår slutsats: på sikt räcker det alltså inte med en genomgående Västlänk enligt järnvägsutredningens tre alternativ.*

### **2. Resandeutveckling, kapacitetsprognoser**

Järnvägsutredningen och K2020 använder olika trafikprognosmodeller som ger olika resultat, vilket förbryllar. "Enligt K2020 blir resandet i Västlänken nära dubbelt så stort, som det blir enligt basprognosen", står det på sidan 63. På sidorna 26-27 läser vi, att enligt basprognosen har de tre alternativen erforderlig kapacitet fram till 2080.

Men enligt K2020 har kapacitetstaket nåtts redan 2020. 60 år skiljer! Om Västlänken får fyrspårsstationer räcker kapaciteten till 2040. Alltså: järnvägsutredningen – 2 spår – 2080 och K2020: 4 spår – 2040. Vad gäller?

"Prognoserna för överflyttning av resenärer till kollektiva färdmedel ska betraktas som relativt osäkra", läser vi på sidan 27.

*Vår slutsats: om vi skall tro K2020 är Västlänkens utbyggnadsmöjligheter en mycket viktig fråga. Så bygg då fyrspårsstationer från början!*

### **3. Stadsutveckling, knutpunkter**

Järnvägsutredningen skriver på sidan 53: "Den ökade tillgängligheten ger potential för stadsutveckling kring Västlänkens stationslägen. De största utvecklingspotentialerna finns i regionkärnan men även runt övriga städer i regionen." I K2020 talas på flera ställen om att: "En utveckling av knutpunkter där tågtrafiken ansluter till den lokala kollektivtrafiken måste tydligt prioriteras."

I Gullbergsvass finns den stora utvecklingspotentialen i centrala Göteborg. Detta områdes utveckling stärks säkert av en västlänkstation, men kommer att utvecklas även om inte Västlänken byggs. Vid de övriga stationslägena (Haga, Chalmers, Korsvägen) tycks det oss inte finnas några nya stadsutvecklingsmöjligheter. Om Haga skriver planprogrammet: "Området är fullt utbyggt och den utvecklingspotential som finns är mer av stadslivsmässig karaktär" (sidan 52). Och om Korsvägen: "Området är fullbyggt" (sidan 46).

Planprogrammet diskuterar framtida tänkbara stationer och skriver om Järntorget: "Efter byggandet av Götaleden finns stora utvecklingsmöjligheter väster om Järntorget" och "Järntorget utgör en viktig bytespunkt mellan tåg och övriga trafikslag" (sidan 65, avsnitt om framtida utbyggnadsmöjligheter).

K2020 skriver: "På Järntorget möts fem stora kollektivtrafikstråk" (sidan 30).

## Köpmannaförbundet

*Vår slutsats: med undantag av Gullbergsvass finns inga stadsutvecklingspotentialer vid de föreslagna stationslägena i centrala Göteborg. Men vid Järntorget finns möjligheter.*

### **4. Utbyggnadsmöjligheter, flexibilitet**

I Planprogrammet på sidan 13 står : "En viktig faktor vid val av sträckningsalternativ är också de framtida utbyggnadsmöjligheterna." Och på sidan 16: "En genomgående Västlänk är därvid en nödvändig första förutsättning, men en fortsatt utbyggnad kommer snart att behövas. Något som bör beaktas vid val av Västlänksalternativ." Och på sidan 60: "Eftersom järnvägsutredningen endast behandlar tidsperspektivet till 2020 och endast antyder möjliga spårkopplingar mot Hisingen respektive Askim finns anledning att inför valet av Västlänksalternativ även blicka längre fram."

Ett så kolossalt projekt som Västlänken bör naturligtvis ses i ett mycket långt tidsperspektiv och kopplas till visioner om framtida stadsutveckling. Västlänken som Banverket vill bygga den inom en 15-års-period till en kostnad av minst 10-12 miljarder kronor är visserligen en lång tunnel med många positiva effekter, men bör väl rimligen ses som första steget i en fortsatt utveckling av lokal-/ regiontågstrafiken i Göteborgsområdet. Framtida kopplingar och utbyggnadsmöjligheter måste vara oerhört viktiga faktorer vid val av tunnelalternativ.

Järnvägsutredningen befattar sig nästan inte alls med framtiden. Utbyggnadsmöjligheter avhandlas på en och en halv sida utan några illustrationer och närmare funderingar kring framtida stadsnytta. Järnvägsutredningen drar slutsatsen på sidan 58: "Alternativet Haga- Korsvägen via Älvstranden uppfyller målet bäst." Vi uppfattar här att järnvägsutredningen/ Banverkets framtid sträcker sig till 2020.

Planprogrammet (Stadsbyggnadskontoret) behandlar framtida utbyggnadsmöjligheter i två kapitel (kapitel 7 och 9, sammanlagt 16 sidor) och sätter in Västlänken i ett stadsutvecklingsperspektiv bort mot 2050. Planprogrammet finner därvid i motsats till järnvägsutredningen: "På längre sikt (2050) erbjuder alternativet Korsvägen fler utbyggnadsmöjligheter och större flexibilitet än övriga alternativ." (sidan 77). Även om politiska beslut och Banverkets slutliga ställningstagande ännu inte skett, finner vi det anmärkningsvärt, att Banverkets planerare och Göteborgs stadsbyggnadskontor inte är samsynta om hur detta jätteprojekt skall dras genom staden. Vi tycker mycket bra om ambitionen att sätta in Västlänken i ett längre perspektiv och saknar dessa tankar också i K2020, även om målbilden i denna utredning be-gränsas på grund av namnet.

K2020 skriver dock, "...fortsatt utveckling av pendel-och regiontågstrafiken. Därför bör pågående planering redan nu ta sikte på en mer långsiktig utveckling....."

## Köpmannaförbundet

I kapitlet Jämförande analys skriver planprogrammet på sidan 70: "För att få motsvarande regionala direktresmöjligheter i Göteborg bör därför inriktningen vara att på sikt skapa ett system med flera nya stationer med frekvent trafik i centrala staden än Västlänkens två eller tre. Den största potentialen synes härvid alternativ Korsvägen ha."

Järntorget är i vår bild av staden en viktig och tydlig knutpunkt. Med spår-  
väg längs Skeppsbron och en kommande stadsutveckling vid Rosenlund  
och Masthuggskajen betonas detta än mer. I K2020 framhålls att här möts  
fem stora kollektivtrafikstråk. Planprogrammet skriver på sidan 61: "Med  
kopplingar mot Torslanda och Särö möjliggör alternativet Korsvägen en  
framtida länk mellan Sahlgrenska och Lindholmen, vilket skapar en ring  
runt centrala Göteborg. På sträckan mellan Sahlgrenska och Lindholmen  
kan en station vid Järntorget – den stora bytespunkten i västra delen av City  
– etableras."

Om det inte ligger några utsagda skäl bakom förstår vi inte, hur Västlän-  
ken kan missa knutpunkten Järntorget (jodå, vi vet svårigheten med Göta-  
tunneln). I planprogrammets framtidsbild är Järntorget en station i en järn-  
vägsring runt centrala Göteborg. Om station Haga skriver planprogrammet:  
"Ett läge längre västerut hade alltså varit att föredra" (sidan 72).

*Vår slutsats: Det är naturligtvis vid Järntorget en station skall ligga, inte  
vid Haga. Stationen kan kopplas till exploateringsmöjligheten bakom Fol-  
kets Hus, en suverän kombination av station/ kultur- och handelsbyggnad,  
gärna i en modern arkitektur – kort sagt en riktig knutpunkt.*

Banverket vill bygga stationerna som tvåspårsstationer (Göteborg C får 4  
spår) men med möjlighet att bygga ut till fyra spårsstationer i framtiden.  
"Med den ökning av trafiken som sannolikt sker i framtiden kan fyra spår  
behövas också på de nya stationerna" (sidan 37). Planprogrammet har en  
annan uppfattning, se sidan 60: ".....kan också ifrågasättas hur länge Väst-  
länken med tvåspårsstationer klarar önskvärd kapacitet i centrala Göteborg.  
En analys av skillnaden mellan att bygga två spår med utbyggnads-  
möjlighet mot att direkt bygga fyra spår (och sex spår vid Göteborg C) kan  
därför vara intressant."

Banverket och Stadsbyggnadskontoret har, som vi förstår formuleringarna i  
respektive handling, helt olika tidshorisonter och drar helt olika slutsatser  
om hur Västlänken bäst skall dras för att bidra till att lösa Göteborgs trans-  
portsystem framöver.

*Vår slutsats: Det är mycket märkligt, att Banverket och Staden inte är sam-  
ordnade i detta jätteprojekt och det förefaller oss lika märkligt, att inte  
Banverket ser längre fram än 15 år.*

## Köpmannaförbundet

Enligt formuleringar i både järnvägsutredningen och planprogrammet tyder mycket på, att fyrspårsstationer snart behövs. Banverket vill dock bara bygga tvåspårsstationer från början, men efter ett tag bygga ut till fyra spår. Med reservation för att vi inte ser hur byggtekniken skall lösa detta, kan vi inte förstå annat än att Korsvägen efter fyra års byggkaos med vad det innebär för boende, resenärer, trafik, turism, verksamheter och handel inom en inte alltför avlägsen framtid skall rivas upp igen. Detta synsätt är helt överkligt. Det måste väl kosta oerhört mycket mer att bygga om efter en tid mot att bygga klart från början. Visserligen skriver K2020 att kollektivtrafikens kostnader är något som "brukare måste ta", men skattefinansierade projekt måste väl hanteras på ett mera kostnadsmedvetet sätt. Plus att vi göteborgare vill se staden komma till ro i rimlig tid.

### **5. Möjlig framtida sänkning av bangården, Gullbergsvasstadsdelen**

I den Vision 2000 som Göteborgs stad och SJ tillsammans tog fram 1991 visades ett alternativ B med en flyttad bangård och nedgrävd station, som skulle ge fascinerande stadsbyggnadsmässiga möjligheter att integrera en ny Gullbergsvasstadsdel med Stampen och centrala staden. Vad vi förstår lever denna vision kvar även idag.

Att flytta bangården går tydligen inte längre enligt planprogrammet, men "däremot kan en sänkning med åtta meter vara intressant att fortsätta utreda" (sidan 26). Och på sidan 38: ".....skapa nya möjligheter att bygga samman stadsdelarna Stampen och Gullbergsvass i markplanet (och med en hel eller delvis överdäckning skapa en stor exploateringsvolym)."

Järnvägsutredningen kommenterar en eventuell nedsänkning av bangården på sidan 59 och medger, att barriäreffekten mellan olika delar av en utvidgad stadskärna skulle minska och attraktiva möjligheter till exploatering skapas. Frågan ryms inte inom projekt Västlänken anser järnvägsutredningen men menar, att alternativen Haga- Korsvägen och Haga- Chalmers inte hindrar en framtida sänkning, och att även alternativ Korsvägen är möjlig men kräver en större sänkning som fordrar beslut i kommande järnvägsplan. Järnvägsutredningen konstaterar till slut, att detta (Korsvägen) inte är geometriskt möjligt eftersom bangården endast kan sänkas tre meter mot erforderliga åtta meter pga svårigheten att korsa Väst kustbanan med Västra stambanan och E6. Således ytterligare en fråga där järnvägsutredningen och planprogrammet drar åt olika håll.

*Vår slutsats: Alla ansträngningar måste nu göras för att pröva en sänkning av bangården. Om 50 år kommer säkert Göteborg att fördöma kortsynthesen i att man inte 2006 planerade för en sänkning.*

## Köpmannaförbundet

### 6. Miljöperspektiv - stadsmiljö

Järnvägsutredningen och planprogrammet anför höga ambitioner om att stationerna skall bli utformade på sätt, som tillför stadsmiljön estetiska och funktionella kvaliteter. De gestaltningsskisser som visas är "illustrerande klossar", eftersom de skiljer sig högst väsentligt mellan utredningarna. Jämför hur järnvägsutredningen och planprogrammet illustrerar Korsvägenstationen. Den bild som visas nederst på sidan 74 i järnvägsutredningen är närmast förödande för platsen (en tre-fyra våningar hög skapelse som får Korsvägens rum att helt försvinna) och planprogrammets halvrunda byggnad verkar ha hämtats från Liseberg. Dessa viktiga inslag i stadsmiljön, som också skall ses som signaler för Västlänken, tycker vi skall formas genom gestaltungs-tävlingar.

Alternativet Haga- Korsvägen innebär att tunneln berör Skansen Lejonet och medför "mycket stor påverkan på kulturvärdet", samt "stor påverkan på stadsbilden" enligt järnvägsutredningen sidan 72. Vi beklagar detta. Tvärtom skulle det vara en tillgång om Västlänken kan bidra till, att spårområdet minskar runt borgklippan och miljön runt Skansen kan förbättras (alternativ Korsvägen!). I planprogrammets skisser för Centralstationen visas en järnvägsplan, där perspektivet från centralen mot Skansen Lejonet poängteras. När Gullbergsvass omvandlas till en bostadsstadsdel som integreras i Göteborgs City framstår Skansen som en av "den nya staden" Göteborgs viktiga landmärken.

Skansen Lejonet är idag en fest-, högtids- och bröllopslokal och en fascinerande sådan. Det förvånar oss, att inte Staden använder denna unika byggnad för mottagningar, representation och turism, kort sagt – marknadsföring av Göteborg. Den som inte besökt Skansen vet inte vad som döljs. Man skall komma innanför murarna för att inse, att detta inte är en "stenhög" från 1600-talet. I den kommande stadsdelen Gullbergsvass kan Skansen framträda som en av Göteborgs evenemangskomplement. Låt Västlänken hjälpa till att lyfta fram denna, idag högst levande, intressanta del av Göteborgs historia. Kanske då också som en senkommen kompensation för den skada som SJ åstadkom 1951, när man sprängde under byggnaden och dränerade den speciella brunnen med självtryck, som försett Skansen med vatten sedan 1600-talet.

### 7. Miljöperspektiv - emissioner

Västlänken medför, skriver järnvägsutredningen, att den minskade biltrafiken sparar 16.000 kubikmeter bensin/ år, vilket i sin tur medför att utsläppen av koloxid och kväveoxider minskar.

Bara detta ett skäl till järnvägsbygge! Men för att ge en från folkhälsosynpunkt korrekt bild, vilket järnvägsutredningen gör, skall också påpekas att underjordiska järnvägsstationer visar höga halter partiklar, som ökar risken för hjärt- och lungsjukdomar. Från emissionssynpunkt totalt sett menar

## Köpmannaförbundet

järnvägsutredningen att alternativet Haga- Korsvägen (tre stationer) är överlägset bäst och alternativet Korsvägen (två stationer) är sämre. Detta är säkert korrekt i ett visst perspektiv och om man vill favorisera Haga- Korsvägen, men man kan ju också vända på det och påstå, att alternativ Korsvägen med en station mindre ger mindre mängd hälsofarliga partikelutsläpp, samt en skorsten mindre som släpper ut partiklar i stadsmiljön.

Vi erkänner vår okunnighet på detta område och av samma okunnighet förbryllas vi av uppgifterna på sidorna 78-79, att utsläppen från biltrafiken av CO2 blir hela 27.500 ton mindre i Haga- Korsvägen än i Korsvägen. Båda är ju tunnlar, vars influensområden inte skiljer sig nämnvärt. Kan man verkligen teoretisera så här långt? Väljer man att resa med Västlänken, säg från Floda, spelar det nog ingen roll om arbetsplatsen ligger på Sten Sturegatan eller på Linnégatan.

### **8. Alternativet Haga - Korsvägen**

Som vi läser järnvägsutredningen är Banverkets slutsats entydig: "Vid en sammanvägning av de kriterier vi använt för att analysera utredningsalternativen finner vi, att alternativ Haga- Korsvägen via Södra Älvstranden uppfyller projektmålet bäst" (sidan 96). "Alternativet Haga- Korsvägen ger störst nytta....." (sidan 97). "Alternativet Haga- Korsvägen skiljer ut sig något genom att det ger störst överflyttning av resande, kortast restider, när nya viktiga målpunkter i staden och ger goda utvecklingsmöjligheter för staden" (sidan 103).

I järnvägsutredningens korta tidsperspektiv är denna slutsats säkert odiskutabel och bevisningen är överväldigande. I kapitlen 5-7 jämförs alternativens måluppfyllelse genom ett 25-tal olika kriterier och i samtliga utom tre bedöms alternativet Haga- Korsvägen vara bättre än alternativet Korsvägen. På sidan 97 görs i tabellform en jämförelse mellan alternativens måluppfyllelse utifrån hållbarhetsdimensionerna Människa, Samhälle och Miljö. Också här får alternativet Haga- Korsvägen det överlägset bästa betyget.

Järnvägsutredningen med sitt kortare tidsperspektiv föreslår helt klart genomförande av alternativ Haga- Korsvägen och i perspektivet 2020 ser också vi den största nyttan med detta alternativ. Samtidigt vill vi påpeka att det finns flera tveksamma/oförklarliga bedömningar, som måste skärskådas ytterligare.

1. Positiv stadsutveckling. Här bedöms Haga-Korsvägen "Mycket hög", medan Korsvägen bedöms "Låg". Båda är tunnlar där stationerna inte bjuder någon speciell stadsutveckling. Gullbergsvass kommer att utvecklas även utan Västlänken.
2. Framtida utbyggnadsmöjligheter. Haga- Korsvägen bedöms "Hög" och Korsvägen bedöms "Måttlig". Planprogrammet gör en annan bedömning.

## Köpmannaförbundet

### 9. Alternativet Korsvägen

Så som vi uppfattar det, avfärdar Järnvägsutredningen alternativet Korsvägen. Alternativet har bara en ny station (Korsvägen) och "saknar de värden som stationen vid Haga ger och blir därmed också något sämre på att attrahera nya resenärer" (sidan 103). Dock erkänns att alternativet har många av alternativ Haga- Korsvägens förtjänster om än i något mindre grad.

Planprogrammet däremot anför (i sin diskussion om framtida utbyggnadsmöjligheter) : "Med möjlighet till fler snabba direktresor till och från strategiska punkter i centrala Göteborg och mycket flexibla trafikeringsmöjligheter ger alternativet den bästa måluppfyllelsen" (sidan 74). Och om alternativet Haga-Korsvägens utbyggnadsmöjligheter: "...ger detta alternativ en lägre måluppfyllelse" (sidan 75). Planprogrammet påpekar, att med alternativ Korsvägen kan en ring skapas runt centrala Göteborg och en station etableras vid Järntorget (jfr ovan). I den jämförande analysen och sammanfattande tabellen på sidan 77 skriver planprogrammet. "På kort sikt (2020) ger alternativet Haga- Korsvägen de största nyttorna. På längre sikt (2050) erbjuder alternativ Korsvägen fler utbyggnadsmöjligheter och större flexibilitet än övriga alternativ."

*Vår slutsats är, att planprogrammet med sitt längre tidsperspektiv förordar alternativ Korsvägen med övervikt för variant Skånegatan. Även vi anser att Västlänken redan från början planeras i det långa perspektivet 2050,*

Om alternativ Korsvägen väljs, förordar vi variant Johannebergsgatan, eftersom denna bergstation måste vara lättare att bygga, de svåra störningarna under byggtiden längs Skånegatan undviks och kopplingen till Götaplatsen/ Avenyn blir möjlig. Tilläggas bör, att alternativet Korsvägen/ Johannebergsgatan undviker alternativet Haga- Korsvägens svåra byggstörningar med Mässan/ Gothia, Liseberg och Örgrytemotet. Den påverkan på Allén vid Gamla Ullevi som alternativ Korsvägen ger under byggtiden kan jämföras med Haga-Korsvägens påverkan på Allén/ Haga Kyrkoplan. Ett schakt på Heden borde kunna kombineras med byggandet av en underjordisk parkeringsanläggning för besökare till Avenyn, City och Evenemangsområdet.

### 10. Samhällsekonomisk lönsamhet

"Det finns idag inte vedertagna metoder för att kvantifiera och värdera alla de effekter som uppkommer vid den här typen av projekt", skriver järnvägsutredningen på sidan 62. Traditionell analys visar, att nyttan blir omfattande, främst för resenärerna genom ökad tillgänglighet och kortare restid, men att dessa nyttor inte väger upp de höga byggkostnaderna. De tre alternativen är i ekonomiskt avseende likvärdiga och inget uppnår samhällsekonomisk lönsamhet, varför finansieringsfrågan blir avgörande för fortsättningen, skriver järnvägsutredningen (sidan 103).



## Köpmanaförbundet

*Vår slutsats: vi ser en fördel i att inte ekonomiska faktorer avgör tunnelalternativ. Därför kan effekter av "mjukare slag" som är svårare att beräkna men viktiga för stadens funktion och miljö få bli betydelsefulla (ex stadsstruktur och -funktion, arbetsmarknad, utbyggnadsmöjligheter, trängsel i väg-systemet mm).*

### 11. Finansiering

Järnvägsutredningen analyserar Västlänkens samhällsekonomiska nytta och lönsamhet och konstaterar, att nyttan blir omfattande om man använder en traditionell analysmetod, men att lönsamheten blir låg pga den höga byggkostnaden. På sidan 97 står: "Från samhällsekonomisk utgångspunkt kan man säga att utredningsalternativen är tämligen likvärda."

Byggkostnaden är idag beräknad till 11-12 miljarder kronor. En viktig fråga för detta stora projekt är självklart hur projektet skall finansieras. Denna fråga är inte löst och behandlas inte i vare sig järnvägsutredningen eller planprogrammet. Järnvägsutredningen konstaterar bara: "En förutsättning för byggstart är att en gemensam finansiering är löst" (sidan 11). Samt på sidan 103: "Då projektet inte uppnår samhällsekonomisk lönsamhet enligt den traditionella beräkningsmetoden blir finansieringsfrågan avgörande för fortsättningen."

Enligt tidplanen på sidan 107 skall Banverket välja alternativ under 2006 (om man inte redan har gjort det). Spelar finansieringen någon roll vid val av alternativ? I följebrevet till järnvägsutredningen skriver Banverket: "Det finns många viktiga kriterier att värdera alternativen och varianterna mot. Även det faktum att projektet idag inte är finansierat vill vi uppmana er att beakta."

Köpmanaförbundet ser med förvåning och oro på att finansieringsfrågan inte är löst och att frågan inte ens diskuteras i järnvägsutredningen. Vi tycker att denna viktiga punkt måste med för att kunna bedöma helheten. I K2020 antyds försiktigt hur alla stora kollektivtrafikprojekt kan tänkas finansieras genom skatter och avgifter, som "brukare måste ta," samt "baseras på politisk vilja och förankring hos invånarna i Göteborgsområdet."

Och man kan undra vad K2020 avser med denna formulering:

"Dessutom kan trafikstyrande åtgärder behövas." Ett oroande rykte i Göteborg säger att den politiska viljan vill finansiera kollektivtrafikprojekten med den skatt, som välvilligt benämns trängselavgift.

Skulle detta bli verklighet, ser vi med oro an framtiden sett såväl ur den enskilde konsumentens som handelns perspektiv och inte minst stadskärnans fortsatta roll som motor i stadens och regionens utveckling. *Hur finansieringen av Västlänken skall ske är en mycket viktig fråga, som borde tagits upp i järnvägsutredningen. Om biltrafikökningen skall minskas tror vi,*

## Köpmanaförbundet

att skatter och avgifter i väg- och transportsystemen spelar en väsentlig roll. Enligt expertis vi lyssnat på vill det mycket till, innan bilisten släpper bekvämligheten i den egna bilen. Bensinkostnaden har ju hittills inte gett något större utslag. Kollektivtrafiken måste erbjuda inte bara bekvämlighet, snabbhet och punktlighet utan också en attraktiv avgiftsnivå.

### **14. Köpmanaförbundets sammanfattande slutsats**

Vi stödjer alla rimliga åtgärder för att skapa regional tillväxt, stärka centrala Göteborg som regionens kärna och vidga lokala marknader. Vi stödjer alla rimliga åtgärder för att minska biltrafikökningen och trängseln och utsläppen på våra vägar. Vi stödjer alla rimliga åtgärder för att skapa en ekologisk, ekonomiskt och socialt hållbar stad. Att utveckla kollektivtrafiken är ett medel i denna strävan. Vi stödjer planerna på att utveckla tågresandet. Västlänken är en del av detta.

Det ligger nära till hands att jämföra Västlänken med Götatunneln. Götatunneln har sagts vara ett av de största projekten i Göteborgs historia. Den tog 20 år att genomföra och blev tre gånger dyrare än vad den första kostnadsberäkningen visade. Västlänken är idag kostnadsberäknad till fyra gånger mer än vad Götatunneln till slut kostade. Västlänken är tre-fyra gånger längre än Götatunneln och betydligt svårare att bygga. Den är ett gigantiskt projekt.

Vi har stor respekt för Banverkets och Stadsbyggnadskontorets arbete med Västlänken. Vi är medvetna om, att bakom järnvägsutredningen och planprogrammet ligger ett mycket stort planeringsarbete med mängder av sakkunniga inblandade. Vi inser, att våra möjligheter att sätta oss in i och greppa denna oerhörda mängd fakta och avväganden är begränsad. Våra synpunkter får därför bedömas i perspektivet av att vi inte har full kunskap inom alla ämnesområden och att våra synpunkter i huvudsak baserar sig på järnvägsutredningens utställningshandling och planprogrammets samrådshandling. Dessa båda handlingar har vi studerat med stort intresse.

Vi har sorterat bort Förstärkningsalternativet och alternativet Haga- Chalmers och koncentrerat vårt intresse på de båda alternativ, som vi vid genomläsningen uppfattar som Banverkets förslag (Haga- Korsvägen) och Stadsbyggnadskontorets förslag (Korsvägen). Vilket av dessa man vill rekommendera är en fråga om vilket tidsperspektiv man skall ha. Begränsar man sikten till 2020, vilket vi anser såväl järnvägsutredningen som K2020 gör, är det nog ingen tvekan om, att alternativet Haga- Korsvägen väger tyngst. Ser man längre fram, säg till 2050 som planprogrammet gör, delar vi Stadsbyggnadskontorets uppfattning att alternativ Korsvägen bör förordas. Frågan är alltså vilken horisont det stora Västlänkenprojektet skall riktas mot, en fråga som rymmer mer än dom punkter järnvägsutredningen tar

## Köpmannaförbundet

fram till bedömning, vilka utvecklingsmöjligheter man efterlyser, i vilken grad tåg skall svara för kollektivtrafiken inom Göteborg, vilken stadsutveckling i Gullbergsvass som man vill ha, t ex med en nedsänkt bangård, samt förstås vilken finansieringsform man tänkt sig.

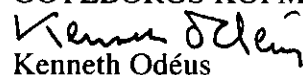
Eftersom det handlar om såväl mycket höga anläggningskostnader som dom följdkostnader som drabbar Göteborg, människorna, näringslivet, handeln och turismen under byggtiden (som järnvägsutredningen inte kommenterar), är det inte heller lätt att välja alternativ. Som göteborgare anser vi också, att Södra Älvstrandens utveckling måste vägas med i bedömningen. Efter alla dessa år med Götatunnelbygget har en förväntan växt allt starkare om en stadsutveckling så snart Götatunneln är klar. Kringens dragning längs Packhuskajen ser väl de flesta fram emot, utveckling av en offentlig miljö vid Operan likaså. Allt detta försenas med 10-15 år om alternativet Haga-Korsvägen/ Älvstranden väljs och kajområdet verkar "aldrig bli färdigt." Att göra Korsvägen, Örgrytevägen, Lisebergs huvudentré och Örgrytemotet till en gigantisk byggplats under 4-5 år låter inte heller lockande. Även om mycket talar för alternativ Haga- Korsvägen, talar också mycket emot. Även alternativ Korsvägen ställer till det under byggtiden, främst norr om Heden.

Vi har stor respekt för dom som tagit fram detta gedigna material. Men ett så gigantiskt projekt som är av så vital betydelse för Göteborgs och regionens framtid, får inte innehålla någon tveksamhet. Medborgarna som skall betala allt via skatter och avgifter har rätt att kräva det. Därför är det med stor förvåning vi ser, att projektets två "huvudmän", Banverket och Göteborgs stad (Byggnadsnämnden/ Stadsbyggnadskontoret), inte är på samma spår. Detta är oacceptabelt. Om Västlänken skall byggas av Banverket genom Göteborg, måste detta ske i full överensstämmelse med vad Göteborgs stad anser vara den bästa lösningen både på kort och lång sikt.

*Vår slutsats och starka rekommendation är att Banverket och Göteborgs stad (BN/Sbk) drar tillbaka järnvägsutredning och planprogram och resonerar sig samman om en gemensam bästa lösning på lång sikt för Göteborgs stad och för regionen och presenterar detta i en ny utredning.*

Låt nu inte prestige stoppa ett ansvarsfullt agerande. Västlänken får inte byggas om Göteborgs stad anser att fel val har skett. Kommande generationer skall aldrig behöva ifrågasätta om Västlänken byggdes på rätt sätt.

Göteborg den 8 maj 2006  
GÖTEBORGS KÖPMANNAFÖRBUND

  
Kenneth Odéus

VD



BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006-05-17
Dnr 05-1918	Sign
Dsnr SA60	

BRVP-GAB

**REMISS**  
05-1918/SA60

Banverket Västra banregionen  
Box 1014  
405 21 GÖTEBORG

## Västlänken- Järnvägsutredning inkl MKB

Hallandstrafiken AB har beretts möjlighet att lämna yttrande över rubricerad remiss.

Hallandstrafikens remissvar lämnas utifrån ett halländskt perspektiv och möjligheten till i första hand pendling mellan Halland och Göteborgsregionen.

### Utredningens syfte

I utredningen framgår att syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. Med Västsverige avses primärt ett område som avgränsas av Uddevalla-Tvästad-Alingsås-Borås och Varberg. Även den interregionala trafiken och fjärrtrafiken till Stockholm, Oslo och Köpenhamn behandlas i utredningen. Västlänken bidrar därmed starkt till en positiv regionutveckling och en så kallad regionförstoring. Människorna skall snabbare och enklare nå viktiga målpunkter såsom arbete, utbildning och kulturaktiviteter.

De planerade spåren är i första hand avsedda för regional persontrafik, men genom att nuvarande banor avlastas mellan Olskroken och Almedal ökar kapaciteten i hela systemet för samtliga slags tåg. Västlänken innebär en utveckling av järnvägssystemet som helhet.

### Trafikeringsförutsättning

För Halland är framkomligheten in till Göteborg mycket viktig, inte minst med sikten på år 2020. Det är svårt att utläsa av rapporten vilket trafiksystem som förväntas mellan Halland och Göteborgsregionen i ett sådant perspektiv. Dagens trafik består av KungsbackaPendeln med fyra tåg per timma i högtrafik, ett tåg per timma regionalt mellan Halmstad och Göteborg samt ytterligare ett Öresundståg per timma som fortsätter till Malmö/Köpenhamn, totalt sex tåg per timma i högtrafik.

Diskussioner förs om ytterligare tågssystem för att klara behoven söder om Kungsbacka med fokus på Åsa, Frillesås och Väröbacka. Detta kan innebära ytterligare två tåg per timma och utöver detta syns en ytterligare utbyggnad av KungsbackaPendeln till sex tåg per timma trolig. Ett inte helt otroligt scenario visar härmed att det inom en inte alltför avlägsen framtid kan trafikera tio tåg per timma i högtrafik in till Göteborg, exklusive en eventuell utbyggnad av X2000-trafiken Göteborg-Malmö.

## De olika utredningsförslagen

Hallandstrafiken har ingen möjlighet att göra någon egen utredning om vilket alternativ som alstrar flest resenärer. Även hallänningen är mån om att nå så många målpunkter som möjligt till minsta olägenhet samt att den totala restiden till målpunkten är så kort som möjligt. Det alternativ som ur halländsk synvinkel framstår som det mest attraktiva ur resenärssynpunkt är alternativet Korsvägen. Eftersom Korsvägen är en stor knutpunkt mellan buss och spårvagn, och kommer att utvecklas ytterligare, ser Hallandstrafiken alternativet Korsvägen som det mest fördelaktiga. Kopplingen till Chalmers Tekniska Högskola och Sahlgrenska Universitetssjukhuset kan ske snabbt med direkt spårvagn genom befintlig tunnel. Även kopplingen mot Västra Frölunda kan ske på ett smidigt sätt. Vidare är förbindelsen snabb in till Centralstationen med ytterligare kollektiva kopplingar både norr- och österut.

## Slutsats

Hallandstrafiken vill med detta remissvar i första hand klargöra vikten av att framkomligheten söderifrån in till Göteborg byggs ut för att klara de kommande kraven på ytterligare behov av trafik för att bygga pendlingsmöjligheter mellan regionerna. Det viktiga är att "säckstationen" vid Göteborgs Central byggs bort för att öka kapaciteten totalt sett. I övrigt förordas alternativet "Korsvägen".

HALLANDSTRAFIKEN AB



Rolf Persson  
VD



Bruno Andersson  
Planeringschef

# JERNHUSEN

BANVERKET  
Västra Banregionen  
Banregionkontoret Göteborg

Ink 2006-05-10

Dnr 05-1918	Sign
Dnr SA60	

BRYP-6AB

Banverket  
Västra banregionen  
Box 1014  
405 21 Göteborg

Handläggare, tfn

Christer Bejne 031 7602360

Fax

031 7602361

E-post

christer.bejne@jernhusen.se

Datum

2006-05-08

Ert datum

2006-02-01

Vår beteckning

J2006-0061/5101

Er beteckning

05-1918/SA60

Västlänken – tågtunnel under Göteborg. Remitterad järnvägsutredning februari 2006.

Jernhusen har med stort intresse tagit del av utredningen som är ett viktigt steg mot förverkligande av ett kapacitetsstarkt och konkurrenskraftigt järnvägssystem i Västsverige. Det är ett mycket omfattande arbete som lagts ner på att utarbeta förelagda alternativ och att utreda konsekvenserna av dem, och uppenbarligen har stor omsorg ägnats åt att presentera resultatet på ett tillgängligt sätt.

Våra verksamheter i Göteborgsområdet påverkas även innan Västlänken kommer till utförande. Genom att flera alternativ föreligger och att dessa inte är slutligt preciserade till sin sträckning uppkommer naturligt nog osäkerheter om den framtida användbarheten av fler byggnader och större markområden än vad som till sist verkligen berörs av den nya infrastrukturen. Detta problem delar vi med många andra och det torde ligga i allas intresse att planeringsprocessen drivs snabbast möjligt inte bara mot det faktiska genomförandet, utan mot först val av alternativ och därefter fastlagda avgränsningar för detta. Vi ser fram emot och är beredda att medverka i den processen.

Vid Göteborg C händer stora saker den dag Västlänken invigs och oberoende av vilket alternativ som då byggs förändras resecentrumet på ett mycket påtagligt sätt. Dels genom tillkomsten av en eller två ytterligare stationer i Göteborgs innerstad som avlastar centralen - som ändå genom ökat tågresa väntas ta hand om betydligt fler resenärer än idag, dels genom att sambanden och förflyttningsmönstren inom den sammantagna anläggningen förändras. (Tills vidare bortser vi här från Förstärkningsalternativet). Även ur det övergripande perspektiv som är tillämpligt i Västlänkprojektets nuvarande skede kan urskiljas olika sådana samband i de olika alternativen och varianterna, och det är dessa olikheter vid Göteborg C som för oss är huvudsakligen alternativskiljande och ger underlag för den rangordning Banverket efterfrågat. Efter den analysen

följer en mer allmän betraktelse över alternativen, liksom kommentarer om Västlänkens konsekvenser för våra verkstäder.

### Göteborg C – Resecentrum

Många aspekter måste hanteras när en underjordisk station skall lokaliseras i en stadskärna (som dessutom står inför utvidgning), och samverka med redan befintlig och kommande infrastruktur för inte minst kollektivtrafik. Eftersom utgångspunkten för hela Västlänkarbetet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel måste attraktiviteten hos hela systemet öka. Bytespunkterna är då av stor betydelse och eftersom Göteborg C torde vara och förbli Västsveriges viktigaste sådan menar vi att största omsorg måste ägnas åt samspelet mellan Västlänkstationen och andra trafikslag, och att detta inramas av en trygg, tilltalande och lättorienterad miljö. Detta bör enligt vår mening vara det prioriterade målet, som dock kan vara något svårt att avgränsa från mål för den omgivande stadsutvecklingen i övrigt eftersom åtskilliga resenärer otvivelaktigt har eller kommer att ha målpunkter inom gångavstånd från stationen.

Järnvägsutredningens alternativ/varianter leder till tre olika stationslägen vid centralen. I samband med förstudien 2003 gjorde Jernhusen en ingående genomgång av dessa tre lägen, med då kända förutsättningar. Vi kom då fram till att förorda stationsläge "Diagonal" vilket följer av alternativen över Haga med undervariant Stora Hamnkanalen. Valet grundade sig på att det diagonala läget dels anknöt väl till redan etablerade kommunikationer och stråk vid Drottningtorget, dels med sin nordöstra ände kunde anknytas till kommande stadsutveckling på Gullbergsvass och de kommunikationsstråk som väntas där. Goda möjligheter föreligger för förbindelse från Västlänkens plattformar till den kvarvarande säckbangården för fjärrtrafik.

Inte minst viktigt var att en tänkt huvudentré i sydvästra delen kan samordnas med det redan etablerade resecentrumet, vars kvaliteter därmed kan nyttiggöras också för Västlänksresenärerna. Det finns naturligtvis ur ekonomisk synpunkt en poäng i att redan utförda anläggningar meranvänds, men mycket betydelsefull är också upplevelsen av en sammanhållen anläggning, ett resecentrum, som bara åstadkommes om de ingående delarna är för trafikanten väl sammanfogade och upplevs nära varandra. Stationsläge "Diagonal" synes ge de bästa möjligheterna att åstadkomma detta.

I förhållande till förstudien redovisar nu järnvägsutredningen en mera väst-östlig förläggning av den diagonala stationen, av allt att döma av spårgeometriska skäl. Detta leder till att möjligheterna att anknyta till Gullbergsvass och andra målpunkter norr om kvarvarande markförlagda spår försämras. Möjligheterna för goda lösningar vid Drottningtorget kvarstår dock i stort sett oförändrade.

Linjealternativ Korsvägen leder till det stationsläge som Banverket kallar "Tvärs". Jämfört med förstudien har den blivande stationen flyttats något österut och ligger nu rakt under den planerade bangårdsviadukten. Detta försvagar i viss mån våra tidigare tankar om sammanhang med befintligt resecentrum vid Drottningtorget/Nils Ericsonplatsen, men bedöms ändå hanterbart. Avståndet längs Burggrevegatan är inte längre än att det bör kunna överbryggas på ett sätt som ger god koppling, i synnerhet som det antagligen uppstår behov av ytterligare service till resenärer och besökare som kan tillgodoses här.

Förläggning "Tvärs" ger utmärkta möjligheter till såväl anknytning norrut som till fjärrtågsplattformarna. I söder blir avståndet till Drottningtorget och dess lokaltrafik större, tankar finns dock om att förlägga spårvagnstrafik och -hållplats till Burggrevegatan.

Stationsläge "Norr", för de linjealternativ som går norr om Östra Nordstaden, skiljer ut sig genom sitt avstånd från det nuvarande resecentrumets tyngdpunkt. Naturligtvis blir kontakten med Gullbergsvass och framtida kollektivtrafik i norr utmärkt men i förhållande till förstudien har stationsläget skjutits österut varigenom kontakten med Östra Nordstaden inte blir fullt så god som då förutspåddes. Direktkontakt med fjärrtågsplattformarna saknas.

Vår bedömning är att resecentrum inte kommer att upplevas som en enhet om Västlänkstationen hamnar i norr och det övriga utbudet på nuvarande platser, orienterade söderut. Trots alla sina kvaliteter förmår inte Nils Ericsonterminalen vara en tillräckligt stark sammanhållande länk, inte bara genom den långsträckt formen utan sannolikt också genom utrymmesbrist i högtrafik. Många resenärer kommer då att vilja passera i nord-sydlig riktning samtidigt som byggnaden skall lösa sin uppgift för bussresenärerna.

Under byggtiden medför lägena "Diagonal" och "Tvärs" att nuvarande säckbangård etappvis måste tas i anspråk för arbetena. I utredningen nämns att provisoriska ersättande spår då kan behöva anläggas norr om de nuvarande men närmare information om omfattningen av detta finns ännu inte. Eftersom Jernhusens mark berörs förutsätter vi att utformning av eventuella provisorier sker i samråd med oss vid framtagandet av järnvägsplanen.

### Linjealternativ under staden

Av de båda linjealternativ som ger två ytterligare stationer i staden framstår Haga-Korsvägen som det mer attraktiva genom att platsen Korsvägen i sammanhanget är en intressantare målpunkt än Chalmers. Linjealternativ Korsvägen i sin tur tillför endast en ny station och naturligt nog blir därmed det



trafikarbete denna lösning kan utföra relativt sett mindre, för resbehov med målpunkter inom respektive stationers upptagningsområden. Ett annat sätt att uttrycka samma sak är att Haga-Korsvägen klarar av en större del av Göteborgs lokaltrafikbehov än Korsvägsalternativet, vilket självklart är en styrka. Men givet att Göteborg för att kunna utvecklas på ett hållbart sätt i framtiden behöver ett mer utvecklat lokaltrafiksystem kan man förmoda att Västlänken ändå inte räcker - vare sig station Haga byggs eller ej - andra lösningar med förmåga att nå många fler målpunkter måste till. Då kan ifrågasättas om Västlänkens storskaliga järnvägslösning förutom grundidéen genomgående tåg skall utformas med motivet att fylla en liten del av dessa förutsedda behov. Det kan vara mer rationellt att låta de genomgående tågen ta kortare väg under staden, med därav följande restids- och driftkostnadsvinster, och att på sikt knyta ett för uppgiften optimerat lokalt system därtill.

Om ovanstående resonemang äger giltighet framstår linjealternativ Korsvägen som mest intressant. Detta förstärks ytterligare om man väger in att det är i just detta alternativ som den i utredningen nämnda alternativa byggmetoden med tunnelborrmaskin kan användas, vilken på sträckorna mellan stationerna torde innebära en kraftigt minskad eller närmast utebliven störning under byggtiden. Dessutom är byggkostnaderna förmodligen lägre med denna metod.

### Nya stationer

Jernhusen har för sin del inget att tillföra till utredningens analys av de skisserade stationslägena Chalmers och Haga. Beträffande station Korsvägen är det lockande att, i två av varianterna, kunna åstadkomma en direkt access till Götaplatsen. Detta sker dock via en lång gångtunnel och en förutsättning för ett lyckat resultat i denna ambition torde vara att passagen oavsett klockslag nyttjas av många människor, för att inte kännas otrygg och komma att undvikas. Av de två lägen som följer av linjealternativ Korsvägen har Johannebergsgatan den synbara fördelen att kunna ge påtagligt mindre störningar under byggtiden eftersom den byggs i berg. En under flera år upprävd Skånegata torde vara problematisk.

Under hand har ställts frågan om Jernhusen skall ha en roll i framtida ägande och/eller drift av de nya stationerna. Givet den nuvarande rollfördelningen där infrastrukturhållaren står för "stommen" inklusive spår, plattformar och plattformsförbindelser är detta från vår sida fullt tänkbart, vi frågar oss dock hur mycket ytterligare ytor utöver de nämnda funktionerna som blir byggda och därmed ger utrymme för kommersiell service som ju vore vår grundläggande roll att tillhandahålla. Det förutsätts naturligtvis också att våra eventuella insatser svarar upp mot det avkastningskrav vår ägare ställer på Jernhusen.

## Förstärkningsalternativet

I avsikt att belysa konsekvenserna av en utbyggnad av nuvarande spårstruktur, till en kapacitet som motsvarar de förutsedda behoven på inte allt för lång sikt, har också det s k Förstärkningsalternativet utretts. Förutom farhågor om störningskänslighet och större trafikeringskostnader konstaterar vi att den stora utbyggnad av säckbangård och spårförbindelser i plan som då erfordras har kraftiga negativa effekter på möjligheterna att utveckla inte bara Göteborgs resecentrum utan också på stadsutvecklingen i övrigt. Av dessa skäl betraktar vi Förstärkningsalternativet som det sämsta av de presenterade alternativen.

## Konsekvenser för tågverkstäder

Flertalet av Jernhusens verkstadsanläggningar i Göteborg påverkas av Västlänkens presenterade linjeföring. Undantaget Förstärkningsalternativet tycks denna påverkan vara oberoende av alternativ men vi menar ändå att vi i sammanhanget måste påtala följande:

1. Den s k Motorvagnsverkstaden vid Skansen Lejonet är idag verkstad och tvättanläggning m m för huvuddelen av lokaltågen i Göteborgsområdet. Rent fysiskt är den inte i vägen för Västlänksutbyggnaden men uppenbarligen får den ett i förhållande till trafikströmmarna mycket sämre läge, det måste ifrågasättas om den inte skall ersättas med en ny anläggning.
2. Olskroksverkstaden tar idag hand om huvudsakligen fjärrtåg. Genom att Banverket i utredningen valt att låta Västlänken passera Olskroken i plan avskärs enligt uppgift hallens östra anslutningar till Nordlänken och Bohusbanan. Detta är naturligtvis till men för användbarheten och vi hoppas att en tillfredsställande lösning kan utformas i järnvägsplanen.
3. Det södra cirkellokstallet vid Sävenäs ("Dieselverkstaden") måste rivas vid föreslagen utformning. (Sannolikt gäller detta också fler byggnader i närheten som dock inte tillhör Jernhusen.) Dieselverkstaden används till ungefär hälften för järnvägsändamål såsom underredstvätt, uppställning och lättare service på fordon.
4. Skötselhall för lok är i vägen och måste också rivas med de linjeplaner som presenterats.
5. Vagnhallen öster om ovannämnda hyrs av Banverket Produktion och är uppenbarligen också i farozonen.
6. Det framgår inte direkt av framlagda linjeplaner, men i underlagsrapport "Kapacitet" sägs att också den nu under byggnad varande serviceverkstaden för regionalståg måste flyttas. Detta torde i så fall vara en följd av att en större bangård för tåguppställning är tänkt i området.

Jernhusen förutsätter att punkterna ovan vägs in i kommande arbete, såväl beträffande utformning som vid beräkning av kostnaderna för Västlänken. Vi bidrar gärna med kunnande om bästa lokalisering av framtida verkstäder och delar för övrigt den bedömning som gjorts att serviceverkstäder i möjligaste mån skall samlokaliseras med uppställningsplatser.

### Slutsatser

Valet av stationsläge vid Göteborg C står för oss mellan "Diagonal" och "Tvärs", där förstnämnda tycks erbjuda de bästa möjligheterna till integration med nuvarande strukturer, men sämre med kommande stadsutveckling. Dessutom belastas det läget med påtagliga genomförandeproblem genom bygandet i Stora Hamnkanalen/Brunnsparken.

Därför sätter vi till slut linjealternativ Korsvägen i främsta rummet. Stationsläge Tvärs framstår som väl användbart både för nutida och framtida samband och linjealternativet synes totalt sett vara det mest rationella. Om fortsatt utredande dessutom ger besked om att det kan byggas med en under byggtiden skonsammare teknik blir valet än lättare.

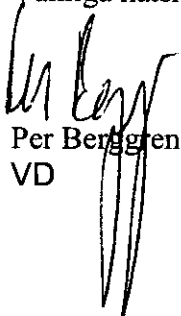
För station Korsvägen förordas på nuvarande kunskapsnivå läget Johannebergsgatan, främst för att problemen under byggtiden tycks bli mindre.

I andra hand menar vi att linjealternativ Haga-Korsvägen är det som skall genomföras, då med undervarianten via Stora Hamnkanalen.

Inget järnvägssystem fungerar utan väl lokaliserade serviceanläggningar och verkstäder, frågorna i samband med detta måste tas upp och lösas i kommande planarbete och vi bidrar som sagt gärna därvid.

Vi ser fram emot fortsatt samarbete för att förverkliga Västlänken!

Vänliga hälsningar



Per Berggren  
VD

**Björkdahl Gerd, BRVKA**

Från: CHRISTER WILHELMSSON [christer.wilhelmsson@telia.com]

Skickat: den 2 maj 2006 13:42

Till: Diariet Göteborg, BRV

Ämne: Remissvar på Västlänken

<b>BANVERKET</b> Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink 2006-05-02	
Dnr 15-1918	Sign
Dsnr 5760	

BRV - GAB

Järnvägsfrämjandet, lokalavdelning Väst har tagit del av förslagen till spårsträckning för Västlänken. Samtliga tre redovisade alternativ innebär, jämfört med nuläget, en klar förbättring av pendeltågstrafiken.

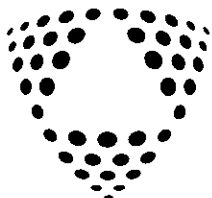
Vad gäller stationernas placering bör man ha som princip att dessa i första hand förläggs till befintliga eller planerade knutpunkter i det lokala kollektivtrafiknätet ( i första hand spårvägsnätet ). En sådan knutpunkt i söder är Korsvägen, som har spårvägstrafik i fem olika riktningar och dessutom ett flertal passerande busslinjer. Detta faktum jämte det att flera viktiga resmål ( Svenska Mässan, Liseberg m.fl.) ligger väl samlade här, gör Korsvägen mer än väl kvalificerad för en pendeltågsstation. Därmed faller alternativet "Haga Chalmers".

En motsvarande knutpunkt i väster är Järntorget, som kommer att få ökad betydelse, när "Kringen" är färdigbyggd. Någon station här har dock ej föreslagits, vilket sägs bero på ogynnsamma geologiska förutsättningar för tunnelbygge. I stället föreslås en station vid Hagakyrkan. Här finns visserligen den blivande lärarhögskolan och flera andra av universitetets institutioner på gångavstånd, men platsen är olämplig som knutpunkt för kollektivtrafiken. Anslutning till "Kringen" saknas. Flera av spårvägslinjerna västerifrån skulle då behöva bibehålla sin tidsödande sträckning förbi Hagakyrkan i stället för att utnyttja "Kringens" planerade genväg över Skeppsbron/Stora Badhusgatan.

Således förordar Järnvägsfrämjandet en spårsträckning enligt alternativet Korsvägen. Det bör påpekas att såväl Chalmers, Sahlgrenska samt universitetets institutioner bekvämt kommer att kunna nås med spårvagn antingen från Korsvägen eller Centralstationen.

För Järnvägsfrämjandet lokalavdelning Väst

Christer Wilhelmsson   Lars Hellman



**KRISBEREDSKAPS  
MYNDIGHETEN**

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006 -05- 04
Dnr 05-1918	Sign
Dsnr SA60	

BRVP-GAB

Yttrande

2006-05-03

Banverket Västra banregionen  
Box 1014  
405 21 Göteborg

Sid 1 (1)

Dnr 0153/2006

Er ref 05-1918/SA60


**Västlänken – Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvens-  
beskrivning**

Krisberedskapsmyndigheten (KBM) har fått rubricerat ärende på remiss.

KBM är positiv till att det gjorts en särskild analys av robusthet och säkerhet för projektet och till att sårbarhetsaspekterna studerats i samband med de olika utredningsalternativen.

I övrigt har KBM har inga synpunkter i ärendet.

Beslut i detta ärende har fattats av sektionschef Mona Matsson. Samordnare Karin Strand har varit föredragande.

  
Mona Matsson  
Sektionschef

  
Karin Strand  
Samordnare risk- och sårbarhetsanalyser

Kopia för kännedom  
Länsstyrelsen Västra Götaland

Internt KBM:  
VL  
Registraturen  
Skr/S  
Samtliga enheter

Box 599  
101 31 Stockholm

Tel 08-593 710 00  
Fax 08-593 710 01

kbm@krisberedskaps  
myndigheten.se

www.krisberedskaps  
myndigheten.se

Org.nr 202100-5349

**Besöksadress**  
Kungsgatan 53,  
Stockholm

Hågesta 1, Sollefteå

Banverket Västra banregionen  
Att. Gabriella Burel  
Box 1014  
405 21 GÖTEBORG

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg		
Ink	2006-09-07	
Dnr	05-1918	Sign
Dsnr	3760	

Upprättad av

Helena Wiberg, chef Flygplatsstaben

Datum

2006-09-04

Beteckning

LFV 2006-05907

Direkttelefon

031-94 10 77, 0708-94 10 77

Er datum

2006-03-17

Er beteckning

05-1918/SA60

## Remissvar

LFV har beretts tillfälle att svara på rubricerad remiss.

### Synpunkter

#### En järnväg till flygplatsen är positivt

LFV delar grundsynen angående fördelarna av Västlänken.

Flygplatsen anser att Västlänken är en förutsättning för att anslutningen av järnvägen till flygplatsen ska få en tydlig effekt.

En järnvägsanslutning med tillhörande Västlänken är positiv för flygplatsen genom:

- en ökad tillgänglighet till flygplatsen
- ett större upptagningsområde
- en minskad miljöbelastning
- att en knutpunkt för olika typer av transporter skapas på flygplatsen
- att det blir än mer attraktivt för nya företagsetableringar på flygplatsen

I flygplatsens senaste resvaneundersökning var det färre än 10% som åkte kollektiva färdmedel till flygplatsen. Detta återspeglar tydligt att det finns ett stort behov av ett mer konkurrenskraftigt alternativ.

Flygplatsen är även en stor arbetsgivare. Det är c:a 2600 personer som arbetar här, dvs som storleken av ett mindre samhälle, ett samhälle som behöver goda kommunikationer.

---

### Göteborg-Landvetter flygplats

**Det är angeläget att järnvägen genomförs i en snar framtid**

Västlänken är en förutsättning för att anslutningen av järnvägen till flygplatsen ska få en tydlig effekt. Det är viktigt att *hela* sträckan mellan Göteborg-Borås först byggs. När Västlänken med järnvägstunnel under Göteborg är klar kommer det att bli möjligt att, utan omstigning vid centralstationen, resa direkt till flygplatsen. Bland annat blir det då direktförbindelser från Trollhättan och Alingsås, vilket skulle vara positivt.

**Val av alternativ i Västlänken**

LFV ser positivt på Västlänken men väljer att inte förorda ett av utredningsalternativen. LFV ser det dock som en stark fördel om det finns ytterligare en centralt belägen station inne i Göteborg förutom Centralstationen. LFV önskar en snabb transport till flygplatsen med stationer som har ett bra upptagningsområde.

**Det fortsatta planeringsarbetet**

Efter regeringens beslut kommer Banverket att upprätta en järnvägsplan som beskriver hur det valda alternativet ska utformas. LFV anser att det är viktigt att planeringsarbetet för en ny järnväg fortskrider och att byggstart kan ske så snart som möjligt.

Följande frågor bör studeras noggrannare i kommande skede:

- Att samordning kan ske gällande byggstart mellan Västlänken och Götalandsbanan, delen Göteborg-Borås, så att full effekt kan erhållas av de båda projekten.
- Erfarenhetsåterföring från Arlandabanan

Med vänlig hälsning



Peder Grunditz  
Flygplatschef Göteborg-Landvetter Airport

Kopia: Bengt Wennerberg, BRG, Lars Lundberg, Lfv



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten  
Kristina Malvemyr  
031-60 51 35

YTTRANDE  
2006-06-27

Diarienummer  
343-10691-2006  
Gbg F 1685

Sida  
1(15)

402-13492-2006  
Gbg F 2098

Banverket  
Box 1014  
405 21 GÖTEBORG

Byggnadsnämnden  
Box 2554  
403 17 GÖTEBORG

BANVERKET Västra Bonieglonen Banregionkontoret Göteborg		
Ink	2006 -06- 28	
Dnr	05-1918	Sign
Dsnr	SA60	

BRVP-GAB

## Yttrande över

### VÄSTLÄNKEN – en tågtunnel under Göteborg Järnvägsutredning

Ref till utställningshandling, BRVT 2006:03:01, daterad 2006-02-09

och

### Program för detaljplaner VÄSTLÄNKEN – en tågtunnel under Göteborg Ett diskussionsunderlag inför val av sträckningsalternativ

Ref till samrådshandling daterad i februari 2006

Järnvägsutredningen och detaljplaneprogrammet belyser båda förutsättningar och konsekvenser för den framtida järnvägsutbyggnaden genom Göteborg, men i olika perspektiv. Utredningarna ger tillsammans en helhetsbild av projektet. Länsstyrelsen väljer därför att avge ett gemensamt yttrande för järnvägsutredningen och för detaljplaneprogrammet.

## Sammanfattning

### Projektet

Västlänken syftar till att öka kapaciteten i järnvägssystemet genom att knyta samman järnvägsnätet norr och söder om Göteborg med en genomgående tunnel, som passerar under Göteborgs central. I järnvägsutredningen har tre huvudalternativ utretts, med ytterligare två, respektive en stationer inne i centrala staden. Sträckningarna med vardera två delvarianter, benämns efter de nya stationer som passeras, Haga-Korsvägen, Haga-Chalmers och Korsvägen. Dessutom redovisas även det så kallade Förstärkningsalternativet, som innebär att Västlänken inte byggs utan att nuvarande säckbangård för vändande tåg utvidgas och en tunnel parallell med nuvarande Gårdatunnel byggs ut utan någon ny station i Göteborg. Alternativerna jämförs i järnvägsutredningen med ett nollalternativ vid horisontåret 2020.



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Västlänken skapar tillräcklig kapacitet för persontransporter i fjärtrafik och lokaltrafik likaväl som för godstransporter för lång tid framåt. En god utgångspunkt för en framtida utbyggnad av spårtrafik i Göteborgsområdet erhålles samtidigt som man åstadkommer en bättre balans mellan biltrafik och kollektivtrafik. Av detta följer positiva konsekvenser för luft- och bullersituationen i Göteborgsområdet. Förstärkningsalternativet klarar syftet att öka kapaciteten för järnvägen, men inte på lika lång sikt och klarar inte heller målsättningen att även öka tillgängligheten till ett antal viktiga målpunkter i regioncentrum Göteborg, varför det inte medför lika stor överflyttning från väg- till järnvägstransporter. Miljövinsterna blir därför inte heller lika stora. Störningsriskerna i tågtrafiken ökar därjämte i detta alternativ.

Detaljplaneprogrammet analyserar järnvägssystemet och det lokala kollektivtrafiksystemet på längre sikt, vid horisontåret 2050. Eftersom kommunen inte ser Förstärkningsalternativet som ett realistiskt och utvecklingsbart utredningsalternativ har det inte behandlats i detaljplaneprogrammet. I detaljplaneprogrammet har inte heller konsekvenserna för stadens funktion och miljö under byggskedet belysts utan häri hänvisas till Banverkets utredning. Miljökonsekvensbeskrivningen är gemensam för järnvägsutredning och detaljplaneprogram.

### Länsstyrelsens sammanfattande ställningstagande

Det viktigaste för järnvägsutbyggnaden är att det får en genomgripande effekt på transportsystemet till kollektivtrafikens fördel och långsiktigt bidrar till en hållbar regional utveckling. Ändamålet skall nås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön samt till en rimlig kostnad.

Länsstyrelsen understryker vikten av att Västlänken kommer till stånd och tillstyrker till utförande

- alternativet Haga – Korsvägen, älvstrandsvarianten i första hand
- alternativ Korsvägen, varianten Johannebergsgatan i andra hand

Vid en sammanvägd bedömning av alla redovisade aspekter anser Länsstyrelsen att alternativen Haga-Korsvägen och Korsvägen är jämförbara.

Alternativ Haga-Korsvägen medför störst överflyttning av resande och bidrar därmed bäst till att uppfylla syftet med projektet och ger störst nytta sett till järnvägsutbyggnaden i sig. Eftersom Göteborgs tillväxt och transportförhållanden är av betydelse såväl för regionen som för nationen får bedömningen från Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund väga tungt.

På längre sikt erbjuder alternativ Korsvägen fler utbyggnadsmöjligheter och större flexibilitet än övriga alternativ, vilket visas i detaljplaneprogrammet. Tillsammans med påverkan såväl kort- som långsiktigt på stadens näringsliv, trafikmiljö, stadsbild och fornlämningsmiljö ger alternativ Korsvägen

LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

störst fördelar. I den långsiktiga bedömningen av konsekvenserna för resandet inräknas det anslutande lokala kollektivtrafiksystemet, där fler stationer än för den nationella och regionala tågtrafiken måste skapas för att i första hand nå målbilden K2020. Riksintressena för kommunikation och för kulturmiljön kan förenas med alternativ Korsvägen.

Inför det slutliga valet av alternativ ser Länsstyrelsen det som nödvändigt med ytterligare dels en djupare bedömning av Göteborgsregionens kollektivtrafiknät på 40-50 års sikt, dels en bedömning av hur fyra spår i Mölndalsåns dalgång kan realiseras och/eller om tunnel genom Safjället behövs för att avlasta Mölndalsåns dalgång. Vidare erfordras mer detaljerade studier för att belysa om ett genomförande kan ske utan att riksintresset för kulturmiljön påtagligt skadas vid alternativ Haga-Korsvägen. De nu nämnda bedömningarna måste också inkludera en kostnadsuppskattning och en långsiktig finansieringsplan.

-----

## 1. Länsstyrelsens tidigare ställningstaganden

### *Ställningstaganden i åtgärdsprogram och infrastrukturplaner*

Länsstyrelsen har såväl i åtgärdsprogrammet "Frisk luft på väg" som i yttrande över Banverkets och Vägverkets förslag till infrastrukturplaner framfört att särskilda överläggningar mellan staten och berörda kommuner behövs för att lösa samordnings- och finansieringsfrågorna vad gäller utbyggnaden av infrastrukturen i Göteborgsregionen. Det krävs att Västlänken, tågtunneln under Göteborg, byggs ut och dessutom att spårvägs- och bussnätet ytterligare kompletteras. Betydande större volym järnvägs- och spårvägstrafik behövs för att trafiksystemet som helhet skall fungera i den växande regionen.

### *Förstudie*

Länsstyrelsen yttrade sig 2003-05-21 över förstudien och tillstyrkte fortsatt järnvägsutredning, i första hand avseende alternativ UA1 (nu alternativ Korsvägen), alternativ UA2 (nu alternativ Haga-Korsvägen) och alternativ UA3 (nu alternativ Haga-Chalmers). Viktigast ansågs vara att tunnelsträckningen ingår i en god, regional trafikstruktur med nära anknytning till utbildning, stora arbetsplatser, service och kultur.

Av Länsstyrelsens yttrande framgick vidare att alternativen UA4 (Järntorget-Sahlgrenska-Chalmers) och UA5 (Hjalmar Branting-Lindholmen-Järntorget) till stor del betjänar efterfrågan på resor inom Göteborg. Regionala resor genom hela tunnelsträckningen tar då längre tid. Svårigheter skulle dock finnas att nå Järntorget söderifrån. Det föreligger risk att behöva riva befintliga och kulturhistoriskt värdefulla byggnader längs Linnégatan.

Länsstyrelsen noterade också att om man betraktar spårtransportnätet i ett längre perspektiv och räknar med spår även till Hisingen-Torslanda och Särö-Kungsbacka så skiljer de olika alternativen obetydligt i kostnad räknat på det färdiga systemet. Det framstod dock inte som realistiskt att så mycket som 20 miljarder kronor skulle

kunna mobiliseras på en gång redan nu. Med denna svårighet att finansiera utbyggnaden bedömdes inte alternativen UA4 och UA5 lika viktiga att utreda i detta tidskede. Det sågs dock som desto mer angeläget att de alternativ som utreds studerades nog så att de kunde ingå i ett utvidgat spårssystem.

#### ***Miljökonsekvensbeskrivning till järnvägsutredningen***

Miljökonsekvensbeskrivningen togs fram vid successiva tematiska redovisningar under 2005. I december 2005 presenterades och behandlades ett koncept till en i järnvägsutredningen integrerad miljökonsekvensbeskrivning, som efter kompletteringar och justeringar framförallt vad gällde kulturmiljö- och miljöskyddsaspekter godkändes av Länsstyrelsen den 23 januari 2006. Länsstyrelsen framhöll att beslutet inte innebar ställningstagande till värderingar avseende de olika alternativen.

## **2. Samhällsutveckling och transporter**

### ***Långsiktigt hållbar utveckling och ett miljöanpassat transportsystem***

Västsverige växer och det internationella beroendet är stort. Näringslivet i Västra Götaland svarar värdemässigt för mer än en fjärdedel av Sveriges export och Göteborgs hamn, Nordens största hamn, har en strategisk betydelse för landets utrikeshandel. Göteborg som regioncentrum, industriort, tjänstearbetsplats och universitetsstad skall kunna utvecklas till gagn för hela landet och Västsverige. Den regionala bebyggelsestrukturen ska ge internationell konkurrenskraft, goda och jämna levnadsvillkor och en långsiktigt hållbar livsmiljö

För de regionala och långväga resorna är en kraftig utbyggnad av tågtrafiken den mest hållbara lösningen. Ett storregionalt spårbundet system med ökad kapacitet och god koppling till lokal kollektivtrafik kan konkurrera med bilen och är nödvändigt för att hållbart åstadkomma en "regionförstoring", skapa en större arbetsmarknadsregion. Överflyttning av resande och gods från väg till järnväg erfordras i stor omfattning, för att klara såväl transportkapaciteten som miljön. Det krävs därför också en omsorgsfull planering av Göteborg och av kranskommunernas tätorter längs järnvägslinjerna, för att uppnå en balanserad tillväxt i regionen.

För att skapa en gemensam plattform för en långsiktigt hållbar regional utveckling har de regionala aktörerna i olika rådslag skisserat visioner för framtiden. K2020 är en målbild för kollektivtrafiken i Göteborgsområdet år 2020. Den utgör en första del i HUR 2050. HUR 2050 och SPÅR 2050 är regionala visioner om en långsiktigt hållbar transport- och bebyggelsestruktur vid år 2050.

#### ***K2020***

K2020 har till syfte att fördubbla kollektivtrafikresandets andel till år 2020. Härvid förutsätts Västlänken, fler älvförbindelser för kollektivtrafik och ett utbyggt kollektivtrafiksystem på båda sidor älven. Kopplingen mellan tågtrafiken och den lokala kollektivtrafiken är viktig, med utvecklade knutpunkter.

#### ***HUR 2050***

HUR 2050 är en vision för en långsiktigt hållbar transport- och bebyggelsestruktur i regionen mot år 2050, som utarbetas i ett regionalt nätverk.

### *SPÅR 2050*

SPÅR 2050 är en idéstudie, som Banverket tagit fram i samverkan med övriga regionala aktörer. Idéstudien behandlar framtida tågssystem och bebyggelsestruktur i en långsiktigt hållbar region kring Göteborg

### *Godstrafik till Göteborgs hamn*

Kapaciteten för godstransporter på järnväg förbättras väsentligt med utredningsalternativen. Möjligheter till utveckling av kapaciteten för godstransporter till Sveriges nationellt mest betydelsefulla hamn är en strategisk faktor med långsiktig betydelse.

## **3. Jämförelse mellan alternativen**

Järnvägsprojektet kommer sammanfattningsvis att

- stärka konkurrenskraften för den nationella och internationella persontrafiken på järnväg
- stärka konkurrenskraften för godstrafik på järnväg, framförallt till och från Göteborgs hamn
- stärka den regionala kollektivtrafiken och höja andelen kollektivtrafikresenärer
- öka tillgängligheten mellan orter i Västsverige för att stärka regionens arbetsmarknader samt bidra till ökad jämställdhet på arbetsmarknaden
- öka tillgängligheten till högre utbildning, service, kultur, evenemang och andra sociala aktiviteter i regionen
- minska utsläppen genom övergång från väg- till järnvägstrafik, så att bl.a. miljö kvalitetsnormernas krav uppnås
- begränsa trafikens utrymmesbehov och intrång i stads-, park- och kulturmiljöer (effektiv markanvändning - inga skador på stadsmiljön)
- framtida utbyggnadsmöjligheter
- samhällsekonomisk nytta
- åstadkomma robusta järnvägssystem

Västlänken bidrar just till ett kapacitetsstarkt järnvägssystem, som binder ihop regionala knutpunkter och innebär ett långsiktigt uthålligt, miljöanpassat och samhällsekonomiskt effektivt transportsystem. Västlänken har också betydelse för det nationella tågssystemet genom att den förbättrar framkomligheten för fjärrtågen och frigör kapacitet för godstågen. Västlänken är en förutsättning för en hållbar och robust trafikförsörjning med en lämplig fördelning mellan biltrafik och kollektivtrafik inom regionen.

Förstärkningsalternativet medför ingen ny knutpunkt i staden och ger dålig anknytning till övrig kollektivtrafik. Kapaciteten kommer inte att räcka långsiktigt och dessutom kommer ett stort markområde i centrala staden att behöva utnyttjas som spårområde, istället för att den nya stadsdelen Gullbergsvass ska kunna utvecklas norr om Centralstationen som i Västlänkenalternativen.

Stationerna bör i första hand förläggas vid befintliga eller blivande knutpunkter i kollektivtrafiknätet för att skapa en ändamålsenlig helhet i spårsystemet. Korsvägen är en sådan viktig knutpunkt, också med flera viktiga resandemål i det s.k. evenemangsstråket. Stationen vid Chalmers har inte sådana förutsättningar. Alter-

LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

nativen Haga-Korsvägen och Korsvägen bedöms därför mer ändamålsenliga än Haga-Chalmers.

Alternativ Korsvägen innebär en rak och snabb väg genom Göteborg. Centralstationen och Korsvägen, som är de stora knut- och bytespunkterna nås. I Haga-Korsvägen tillkommer station Haga, som idag inte är en stor knut- eller bytespunkt men i sin närhet har bl.a. Göteborgs universitet, Handelshögskolan och Pedagoggen som mål för stora studerandeströmmar. Närliggande Järntorget är en station i det utvecklade spårnätet och har en större potential än Haga, då det redan är en stor knut- och bytespunkt.

I byggskedet innebär Haga-Korsvägen eller Haga-Chalmers via Stora Hamnkanalen alltför stora risker för kulturmiljön men också en flerårig påfrestning på näringslivet i city. I varianten Södra Älvstranden påverkas ändå Haga Kyrkoplan och alléstråket. Vidare måste lämningarna av älvfrontens försvarsverk tas bort och därmed försvinner ett historiskt viktigt befästningsstråk i staden samtidigt som utvecklingen av Södra Älvstranden försenas.

En utbyggnad innebär komplikationer i byggskedet för alla alternativ med station vid Korsvägen, eftersom Korsvägen är en stor bytespunkt för kollektivtrafik. Alternativ Haga-Korsvägen innebär ett stort ingrepp i Johannebergsparken och att huvudentréområdena för Svenska Mässan och Liseberg påverkas under flera år. Alternativ Korsvägen innebär en försenad utveckling av södra Liseberg i 10-15-år. Varianten Skånegatan innebär även risker för stenbebyggelsen längs Skånegatan men också problem för evenemangsområdet att fungera under byggtiden. Med varianten Johannebergsgatan påverkas under byggnadstiden Lorenbergsparken och Heden, men näringslivs- och evenemangsverksamheten inte alls lika negativt och de största riskerna för den kulturhistoriskt värdefulla stenstadsmiljön undviks. I båda varianterna påverkas Trädgårdsföreningen i viss mån men desto mer norra delen av alléstråket.

Om man ser till järnvägsutredningens tidsperspektiv (2020) uppfyller alternativ Haga-Korsvägen projektmålen och miljömålen bäst och ger störst nytta medan alternativen Haga-Chalmers och Korsvägen ger goda effekter men i något mindre grad. Vidare framgår att samtliga Västlänkenalternativ medverkar till att de transportpolitiska målen uppfylls, alternativen Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers något bättre än Korsvägen. Varianterna via Stora Hamnkanalen respektive Skånegatan ger allvarligare konsekvenser för stadsmiljön än varianterna via Södra Älvstranden respektive via Johannebergsgatan. Påverkan på kulturmiljön är dock negativ även vid varianten via Södra Älvstranden. Alternativ Korsvägen, via Johannebergsgatan, påverkar minst stadsmiljön i byggnadsskedet och i driftskedet. En intressant anknytning kan skapas till Götaplatsen. Centralstationen och Korsvägen är de viktigaste stationslägena, beroende på att de är stora knutpunkter i det lokala kollektivtrafiksystemet.

Detaljplaneprogrammet redovisar samma bedömning som i järnvägsutredningen vid år 2020 och pekar på störst fördelar för alternativ Haga-Korsvägen. Detaljplaneprogrammet ger därutöver en god bild av problematiken i ett mer långsiktigt perspektiv och med Västlänken närmare kopplat till kollektivtrafiksystemet i övrigt. Där har spårsystemets potential att nå boende, sysselsatta samt studerande vid framtida spårutbyggnader mot norr (Hisingen/Torslanda) och mot söder (Askim-Särö) vid år 2050 också studerats. Det blir då inte så stor skillnad mellan alternati-

ven vad gäller antalet resande i det totala, utbyggda systemet år 2050. Alternativ Korsvägen med anknötning till ett flerstationsnät för lokal spårtrafik, som kan ansluta till Järntorget, redovisas i det perspektivet innebära bättre utbyggnadsmöjligheter och större flexibilitet än övriga alternativ.

### **Måluppfyllelse**

Järnvägsutredningens slutliga utvärdering är av nödvändighet en översiktlig och kortfattad sammanvägning av olika tidigare bedömningar i underlagsrapporter och huvudrapport och visar därför inte tydligt konsekvenserna i alla dess delar. Länsstyrelsen är därför i viss mån tveksam till Banverkets uppfattning om måluppfyllelse i järnvägsutredningens perspektiv.

Utredningsalternativen medverkar till att de transportpolitiska delmålen och miljömålen uppfylls. Förstärkningsalternativet uppfyller dock inte målen om positiv regional utveckling och en God bebyggd miljö med tanke på effekterna vid Göteborg C. Nya viktiga målpunkter nås inte och den barriär för stadsutvecklingen, som nuvarande säckbangård innebär, kommer att förstärkas. Nollalternativet hämmar i ännu större grad regionens utveckling.

Alternativen Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers stödjer enligt järnvägsutredningen de transportpolitiska målen och miljömålen något bättre än alternativ Korsvägen, mot bakgrund av att större resandeströmmar fångas upp med tre stationer i Göteborg jämfört med två stationer.

Även i avstämning mot projektmålen konstateras i järnvägsutredningen att de tre Västlänkenalternativen uppfyller projektmålen i tillräcklig grad. Haga-Korsvägen ger störst överflyttning av resande. Haga-Chalmers och Korsvägen ger också goda effekter i dessa avseenden men i något lägre grad.

Järnvägsutredningen anger sammanfattningsvis att alternativ Haga-Korsvägen, via Södra Älvstranden, bäst uppfyller målen och att den samhällsekonomiska konsekvensen inte är alternativskiljande.

Detaljplaneprogrammet fokuserar på driftskedet och ser transport- och bebyggelseutvecklingen i ett längre perspektiv. En slutlig bedömning görs med de i programmet redovisade utbyggda linjealternativens potential med maximal utbyggnad år 2050.

Alternativ Korsvägen ger den bästa måluppfyllelsen i detta tidsperspektiv, med möjlighet till fler direktresor från strategiska punkter i Göteborg och mycket flexibla trafikeringsmöjligheter. Alternativ Haga-Korsvägen ger med färre möjligheter till snabba direktresor och begränsade trafikeringsmöjligheter en lägre måluppfyllelse liksom alternativ Haga-Chalmers. Chalmers är också mindre bra som bytespunkt än Korsvägen. Förstärkningsalternativet tas inte upp i detaljplaneprogrammet.

### **Riksintressen**

Göteborgs citykärna med park- och alléstråket längs Vallgraven och de anslutande stadsdelarna Haga, Vasastaden och Heden har mycket höga kulturmiljövärden. Dessa är av riksintresse för kulturmiljövärden och påverkas negativt i varierande grad av de olika utredningsalternativen. Stadsbilden mot älven, längs Stora Hamn-

LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

kanalen och vidare vallgraven med anslutande parkmiljöer, där Haga Kyrkoplan ingår, tillhör de mest känsliga av Göteborgs centrala kulturmiljöer.

Av de tre Västlänkenalternativen är alternativ Korsvägen skonsammast för kulturmiljön, även med sin stora påverkan i värdefulla parkmiljöer, särskilt alléstråkets nordöstra del. Alternativ Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers påverkar allvarligt, långsiktigt och ännu i outredd omfattning, både citykärnan med dess bebyggelse och befästningsrester samt vallgravsstråket i gränzonen mellan Haga och Vasastaden (Nya Allén, Kungsparken, Hagakyrkan med omgivning). Enligt järnvägsutredningen avråds från ett läge i Stora Hamnkanalen.

Det är angeläget att områdena kring stationslägena kan utvecklas som attraktiva punkter i staden med möjligheter till kompletterande exploatering i framtiden. I anslutning till ett senare utbyggt spårssystem bör bl.a. området väster om Järntorget kunna ges en hög exploatering jämfört med Haga Kyrkoplan. En ytterligare stadsutveckling kring Hagaplan är däremot inte möjlig med hänsyn till riksintresset för kulturmiljön.

Väg E6/E20 och Rv40, Rv 45 och järnvägen i sig är av riksintresse. Vägarna och järnvägen påverkas negativt framförallt under byggskedet. Samtliga nämnda transportleder är av riksintresse och det är viktigt att framkomligheten upprätthålls. Erforderliga trafikomläggningar och kompletterande anläggningar för att upprätthålla en acceptabel trafik kommer att genomföras. Enligt järnvägsutredningen ingår kostnader för de tillfälliga anläggningar, som krävs, i kalkylen för respektive alternativ. Dock ingår inte kostnaderna för Bangårdsviadukten eller spårväg via Södra Älvstranden.

Enligt järnvägsutredningen tillgodoses riksintresset för kommunikation, järnvägen, bäst av alternativ Haga-Korsvägen, detta främst på grund av att störst resandeöverflyttning sker med detta alternativ.

Om ett område är av riksintresse för flera oförenliga ändamål skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt (3:10 miljöbalken).

Länsstyrelsen bedömer att alternativ Korsvägen kan genomföras utan att riksintresset för kulturmiljön påtagligt skadas. Då detta alternativ även ger fler utbyggnadsmöjligheter och störst flexibilitet på lång sikt kan de två riksintressena på så sätt förenas. Om alternativ Haga-Korsvägen skall väljas erfordras fördjupade studier för att utröna om påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljön kan undvikas.

### *Natura 2000*

Enligt utredningen ligger Säveån utanför influensområdet för grundvattensänkning kring järnvägsutbyggnaden. Parallellt med Säveån ligger spåren för Västlänken i markplan. Influensområdet kommer därför att få en mycket lokal utbredning. Någon påverkan på Säveån och dess stränder bedöms inte uppstå. Säveån bedöms inte heller få någon indirekt påverkan av till exempel grumling från biflödet Gullbergsån eftersom Västlänken korsar den kulverterade ån på bro. I det fortsatta arbetet behöver före tillåtlighetsprövningen klargöras om denna i järnvägsutredningen gjorda bedömning står sig. Arbeten i anslutning till Mölndalsån kräver extra uppmärksamhet.

### Hälsa och säkerhet

Med en utbyggd Västlänk kommer buller- och luftsituationen i Göteborg att bli bättre genom att stor del av transporterna flyttas över från väg till järnväg. Buller, vibrationer och stömljud kommer enligt utredningen i driftskedet att kunna klaras under riktvärdena. I byggskedet krävs fördjupade studier för att lokalisera mass-transportvägar i bästa möjliga läge från störningssynpunkt.

Vad gäller påverkan från magnetfält anges sträckningen via Haga-Chalmers vara mest gynnsam, medan sträckningarna Haga-Korsvägen och Förstärkningsalternativet bedöms som acceptabla. Alternativ Korsvägen är sämre från strålningssynpunkt. Årsmedelvärdena kan sänkas genom att elmatningen anpassas, men inte toppvärdena. Toppvärdena kan reduceras genom skärmning.

Tunnelsäkerheten har behandlats ingående. Det förutsätts att bästa teknik i framtiden kommer att användas och att en målsättning om högre säkerhet än vid nu jämförbara infrastruktursatsningar i Sverige uppnås.

Samtliga alternativ utom Förstärkningsalternativet visar på stora risker för sättningar och skador på byggnaders grundläggning. Störst risker föreligger för alternativ Haga-Chalmers och Haga-Korsvägen via Stora Hamnkanalen och alternativ Korsvägen via Skånegatan. Samtliga alternativ berör värdefull park- och naturmark och förorenade markområden.

Totalstabiliteten för sträckningsalternativen förutsätts behandlas i det fortsatta arbetet. Risk för ras och skred samt vatteninträngning är större för alternativen som ligger närmre Göta Älv och i närheten av eller korsar kanaler eller Mölndalsån.

Stor hänsyn måste också tas till översvämningrisker i framtiden med tanke på en klimatförändring med varmare klimat och högre havsnivå samt ökad risk för oväder, vilket kan leda till stora nederbördsmängder och kraftiga vindar.

Grundvattenförhållandena kommer att kräva ingående studier och uppföljning i det fortsatta arbetet.

### Miljökvalitetsnormer

Länsstyrelsen har på regeringens uppdrag utarbetat ett åtgärdsprogram som syftar till att klara miljöbalkens gränsvärde för kvävedioxid i Göteborgsregionen. Programmet har utarbetats i samråd med bland andra Banverket, Vägverket och Göteborgs kommun. Som en av många åtgärder anges det bli nödvändigt att bygga ut pendeltågstrafiken, Västlänken och dessutom buss- och spårvägsnätet för att inte riskera ett överskridande av kvävedioxidnormen.

I driftskedet bidrar Västlänken till att luftföroreningarna minskar och ökar förutsättningarna för att klara miljöbalkens normer för kvävedioxid. Alternativ Haga-Korsvägen ger bäst förutsättningar att klara miljöbalkens normerna enligt järnvägsutredningen. Vad gäller överflyttning av resande från bil till järnväg finns skillnader mellan Västlänkenalternativen men de blir inte så stora om man också ser till det kompletterande kollektivtrafiknätet.

Under byggskedet anges att miljöbalkens normer kan komma att överskridas i samtliga alternativ. Alternativ Haga-Korsvägen ger risk för överskridande på flest platser medan alternativ Korsvägen och Förstärkningsalternativet ger minst påver-



kan. Banverket bör därför belysa möjligheterna att genom väl studerade transportvägar till och från tunnelbygget medverka till att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid skall kunna iakttas under byggskedet. Om nyttan för luftkvaliteten under drift är hög så kan det dock uppväga den negativa påverkan som uppkommer under det kortare byggskedet.

#### **Samhällsekonomi och finansiering**

Den samhällsekonomiska analysen visar att nyttan blir omfattande. Enligt järnvägsutredningen ligger den väl i nivå med andra stora infrastrukturprojekt såsom Citybanan i Stockholm och Citytunneln i Malmö. Mot bakgrund av den låga andelen kollektivtrafikresande i Göteborgsområdet idag är det viktigt med stor överflyttning från vägtrafik till järnvägstrafik. Med en stor överflyttning av resande på väg till spårbunden trafik tillsammans med en regionförstoring blir nyttan uppenbar.

Den samhällsekonomiska bedömningen ger en bra översikt av de samhällsekonomiska effekterna. Det finns vissa osäkerheter i kvantifiering och värdering. Utöver den traditionella analysen görs en analys av de dynamiska effekter, som påverkar den regionala utvecklingen. Effekterna på regionförstoringen är vitala. Det kan dock vara svårt att väga in nyttan i ett 50-100-årigt perspektiv. Den samhällsekonomiska konsekvensen blir inte avgörande för vilket Västlänkenalternativ som skall förordas. Emellertid kan konstateras att det inte blir en ändamålsenlig förbättring av järnvägsinfrastrukturen med Förstärkningsalternativet.

Det blir viktigt att möta spårutbyggnaden med omsorgsfull planering av stationslägen i Göteborg och i orterna i den förstörade arbetsmarknadsregionen för en positiv och långsiktigt hållbar regional utveckling. Projektets samlade nytta och förutsättningar för genomförande bör visas i mer utvecklade samhällsekonomiska kalkyler med känslighetsanalys och ett fördjupat studium av de dynamiska effekterna.

(Se bilaga: PM 2006-06-08 för mer detaljerad jämförelse mellan alternativen)

#### **4. Järnvägsutredning**

Järnvägsutredningen bygger på ett gediget utredningsarbete. Huvudrapporten utgör en sammanfattning av de nitton underlagsrapporter i olika specialämnena med mycket fakta som tagits fram för prognosåret 2020. Materialet ger en sammanfattande bild av förutsättningar och konsekvenser under såväl drift- som byggskede och förordar utifrån en slutlig sammanvägning alternativ Haga-Korsvägen. Med anledning av att huvudrapporten av nödvändighet blir kortfattad, att alternativen beskrivs i tre olika perspektiv och att bedömningarna sker genom successiva sammanvägningar av olika värden efterhand är den slutliga sammanvägningen något svår att ta till sig liksom viktningen av olika ingående värden.

Järnvägsutbyggnad behöver ses i ett mycket långsiktigt perspektiv, varför det är angeläget med utblickar mot år 2050, där de regionala målbilderna kan få betydelse.

## 5. Detaljplaneprogram

Detaljplaneprogrammet ger på ett utomordentligt sätt en kompletterande belysning av hur projektet Västlänken kan utvecklas i ett långsiktigt perspektiv (horisontår 2050) med koppling till det framtida kollektivtrafiknätet i Göteborg.

Effekterna av stationslägena på stadens utveckling redovisas. Målpunkter, kopplingen till lokaltrafiken, övriga trafikslag, tillgänglighet och trygghet, miljöpåverkan i närområdet samt utvecklingspotential tas upp. I övrigt hänvisas till Banverkets utredning vad gäller miljökonsekvenserna, konsekvenserna under byggtiden samt vad gäller teknik och kostnader. I detta perspektiv redovisas alternativ Korsvägen ge bättre utvecklingsmöjligheter och större flexibilitet än övriga Västlänkenalternativ.

Stationernas funktion i staden och anspråken på stadsutveckling i stationernas närområde, såväl i drift- som i byggskedet, bör ägnas ett fördjupat studium. Det hade varit bra om detta analyserats närmare och de fysiska konsekvenserna för stadsmiljön redovisats mer konkret i detaljplaneprogrammet. Det hade även varit en fördel om effekter på miljön tagits med i matrisen för den jämförande analysen av alternativen år 2050.

En redovisning av Förstärkningsalternativet på samma sätt som övriga alternativ i detaljplaneprogrammet, hade tydligare kunnat motivera bortvalet.

Gestaltningen av stationsmiljöerna är en angelägen uppgift och behöver studeras i det fortsatta arbetet.

## 6. Synpunkter inkomna under utställningen

Länsstyrelsen berör kort remissinstansernas synpunkter på den centrala frågeställningen om vilket alternativ som bör väljas för fortsatt planering.

*Boverket, Naturvårdsverket, Region Halland och Tågoperatörerna* framhåller alla vikten av att välja ett alternativ som ger bäst långsiktigt hållbar utveckling och mest överflyttning av resande från väg- till järnvägstrafik. De förordar därför att Västlänken, utan rangordning av alternativ, genomförs och avvisar Förstärkningsalternativet.

*Västra Götalandsregionen* anser att Västlänken är den enskilt viktigaste investeringen för att utveckla järnvägssystemet i Västsverige och förordar alternativen Haga-Korsvägen eller Korsvägen framför Haga-Chalmers. I val av alternativ anges att Göteborgs Stads och Västtrafiks synpunkter bör väga tungt.

*GR Göteborgsregionens kommunalförbund, Västtrafik, Svenska Mässan och Vägverket* förordar alternativ Haga-Korsvägen och avstyrker Förstärkningsalternativet. Alternativ Haga-Korsvägen väljs för att det enligt utredningen ger det största tågresandet och den största samhällsekonomiska nytta. *GR* samordnar kommunalförbundets kommuners yttrande och konstaterar att *kommunerna* alla är positiva till Västlänken och avstyrker Förstärkningsalternativet. Sex kommuner, däribland Göteborgs Stad (framförallt på grund av konsekvenser för luftkvalitet

och antalet möjliga resenärer), förordar alternativ Haga-Korsvägen. Två kommuner förordar alternativ Korsvägen. En kommun tar inte ställning mellan alternativen Haga-Korsvägen och Korsvägen. Detaljplaneprogrammets kompletterande bild av situationen år 2050 kommenteras inte.

*Riksantikvarieämbetet, Jernhusen, Hallandstrafiken, Järnvägsfrämjandets lokalavdelning och Köpmannaförbundet* förordar alternativ Korsvägen. *Riksantikvarieämbetet* förordar Korsvägen, eftersom det kommer närmast målet att inte skada kulturvärden, och bedömer att alternativen Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers medför påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö i Göteborgs stadskärna. *De övriga* förordar alternativ Korsvägen för att det i ett längre tidsperspektiv än bedöms rationellt och mest attraktivt från resenärssynpunkt med kort restid genom Göteborg och god anknytning till ett lokalt kollektivtrafiksystem.

*SIKA* har en från övriga remissinstanser avvikande uppfattning och ställer sig tveksam till de beskrivna dynamiska samhällsekonomiska effekterna. *SIKA* för fram en tanke om att de stora kapacitetsproblemen vid Göteborg C kan avhjälpas genom att stationen flyttas till Olskroken och att utvecklingsbehovet för centrala Göteborg tillgodoses med andra kollektivtrafiksatsningar än sådana som involverar trafik med fjärrtåg. Därmed kan Förstärkningsalternativet med lägst anläggningskostnad väljas.

*Övriga remissinstanser* framför inga synpunkter eller inga synpunkter på vilket alternativ som skall förordas.

(se bilaga: PM 2006—06-08 för en mer detaljerad sammanställning)

## 7. Länsstyrelsens slutliga bedömning

Länsstyrelsen har bl.a. som uppgift att särskilt verka för att riksintressen tas tillvara men även verka för att nationella mål får genomslag och att främja länets utveckling. Det alternativ som uppfyller målen och ger minsta intrång och olägenheter för människors hälsa och miljön skall väljas. Den lösning som förverkligas måste vara effektiv, ekonomiskt rimlig och miljömässigt acceptabel.

Länsstyrelsen bedömer att projektet Västlänken - genomgående tågtunnel under Göteborg - kommer att medverka väl till den trafikstruktur som Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund och flera enskilda kommuner gärna ser förverkligad. Projektet är angeläget från såväl nationell som regional och lokal synpunkt. Västlänken har en strategisk betydelse för att redan beslutade och erforderliga järnvägsutbyggnader av de olika stambanorna in mot Göteborg skall ge väntad effekt.

För att öka andelen kollektivtrafik enligt K2020 behövs fler älvförbindelser för kollektivtrafik och ett utbyggt kollektivtrafiknät på båda sidor älven. Mot denna bakgrund bedöms inte Förstärkningsalternativet som utvecklingsbart och Nollalternativet som uteslutet. Om Västlänken inte byggs bedöms möjligheten att utveckla såväl pendeltågstrafiken som fjärrtrafiken bli begränsad.

LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Utbyggnaden medverkar till att uppfylla miljömålen framförallt genom att avlasta vägtrafiken betydande volymer godstrafik och persontrafik. Förstärkningsalternativet bedöms dock inte långsiktigt uppfylla de mål, som satts upp för projektet och bidrar inte i tillräcklig mån till att uppfylla de transportpolitiska målen eller de nationella/regionala miljömålen. Det möjliggör inte en så långsiktig kapacitetsförstärkning och medför inte heller sådan samhällsekonomisk nytta som de tre Västlänksalternativen. Det medför också en orimligt stor bangård med ett mycket störningskänsligt system. Länsstyrelsen delar således utredningens uppfattning att endast de tre Västlänksalternativen uppfyller projektmålen i tillräcklig grad.

Länsstyrelsen vill sammanfattningsvis understryka vikten av att Västlänken kommer till stånd. Utifrån nu kända förhållanden anser Länsstyrelsen att alternativen Haga-Korsvägen via Södra Älvstranden och Korsvägen, via Johannebergsgatan är jämförbara men att den stora överflyttningen av resande i alternativ Haga-Korsvägen talar till detta alternativs fördel.

Alternativ Haga-Korsvägen är i järnvägsutredningens perspektiv år 2020 gynnsammast av alternativen, framförallt med anledning av den stora resandeöverflyttning från väg till järnväg, som åstadkoms med en station utöver Centralstationen och Korsvägen. Påverkan på riksintresset för kulturmiljön blir dock negativt och påtaglig skada kan befaras. Det bedöms angeläget att stationslägena kan utvecklas i framtiden. Detta är möjligt vid en framtida station vid Järntorget i det utbyggda spårsystemet, men inte vid Haga Kyrkoplan med hänsyn till kulturmiljön. Att anordna tillräckliga bytesmöjligheter i anslutning till stationen vid Haga kan också möta svårigheter av utrymmes- och miljöskäl.

Alternativ Korsvägen ger, som visas i detaljplaneprogrammet, fler utbyggnadsmöjligheter och större flexibilitet för framtida spårsystem än övriga alternativ. Detta tillsammans med påverkan såväl kort- som långsiktigt på Göteborgs näringsliv, sociala liv, trafikmiljö, stadsbild och fornlämningsmiljön är till fördel för alternativ Korsvägen. Riksintressena för kommunikation och för kulturmiljön kan i detta fall förenas.

Tidplan och finansiering har avgörande betydelse för val av huvudalternativ enligt ovan. Innan Västlänken och anslutande kollektivtrafiken fullföljs torde därjämte åtgärder behöva vidtas för att uppnå avlastning i transportsystemet.

## 8. Viktiga frågor att beakta inför fortsatt planering

I den fortsatta planeringen behöver vissa frågor fördjupas, några av dem före valet av alternativ :

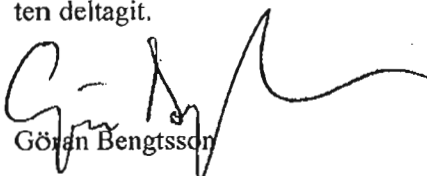
- Finns tillräckligt utrymme för tåg- och vägtrafik i Mölndalsåns dalgång eller måste möjlighet till spår genom Safjället utnyttjas?
- Fördjupad studium av påverkan på riksintresset för kulturmiljön
- Byggskedets långsiktiga konsekvenser för city och för Göteborgs utvecklingsområden; konsekvenser för stadsmiljön (kulturmiljö, näringsliv och evenemang) och människors hälsa och säkerhet
- Bästa framtida koppling till spår mot Hisingen/Kungälv/Torslanda och Särö/Kungsbacka
- Utveckling kring stationslägen i Göteborg

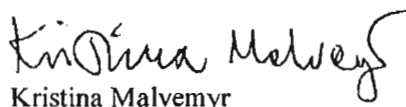
LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

- Gestaltning av stationsmiljöerna
- Totalstabilitet, grundvattenpåverkan
- Översvämningsfrågor beroende på ett förändrat klimat i framtiden
- Inventering av förmodade knölnatelokaler i Mölndalsån senast i järnvägsplaneskedet
- Utbyggnad av ny/a station/er med fyra spår och Centralen med sex spår bör övervägas redan från början med hänsyn till att stationernas kapacitet vid start är fullt utnyttjad med resandeprognosen för K2020
- Möjlighet att sänka bangården vid Göteborg C
- Fördjupad bedömning av plan- eller planskilda korsningar i Olskroken
- Ny teknik för tunnelbyggnad i jord?
- Fördjupad dynamisk samhällsekonomisk bedömning
- Tidplan och finansiering

-----

Beslut om yttrandets utformning har fattats av länsöverdirektör Göran Bengtsson efter föredragning av Kristina Malvemyr, samhällsbyggnadsenheten. Vid den slutliga handläggningen har dessutom länsarkitekt Sten Hedelin, samhällsbyggnadsenheten, samt representanter för enheten för skydd och säkerhet, kulturmiljöenheten, miljöskyddsgruppen, naturvårdsgruppen, samordningsgruppen och vattenvårdsgruppen deltagit.

  
Göran Bengtsson

  
Kristina Malvemyr

Bilaga :

PM 2006-06-08

med mer detaljerad jämförelse av alternativen utifrån järnvägsutredningens och detaljplaneprogrammets perspektiv samt redovisning av remissinstansernas synpunkter

Kopia till:

Västragötalandsregionen  
GR Göteborgsregionens kommunalförbund  
Göteborgs kommun  
Svenska Mässan  
Köpmannaförbundet  
Järnvägsfrämjandet lokalavdelning Väst  
Västrafik  
Tågoperatörerna  
Hallandstrafiken  
Region Halland

Boverket  
Elsäkerhetsverket  
Energimyndigheten

YTTRANDE  
2006-06-27

Diarienummer  
343-10691-2006  
Gbg F 1685  
402-13492-2006  
Gbg F 2098

Sida  
15(15)

LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Jernhusen  
Krisberedskapsmyndigheten  
Naturvårdsverket  
Riksantikvarieämbetet  
Räddningsverket  
SGI Statens geotekniska institut  
SGU Sveriges geologiska undersökning  
SIKA Statens institut för KommunikationsAnalys  
SMHI Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut  
Socialstyrelsen  
Vägverket region Väst

Länsstyrelsen/  
enheten för integration och jämställdhet  
enheten för skydd och säkerhet  
kulturmiljöenheten  
miljöskydds-enheten  
naturvårds-enheten  
sambandsbyggnads-enheten enligt expeditionslista  
social-enheten  
samordnings-enheten  
vattenvårds-enheten



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten  
Kristina Malvemyr  
031-60 52 86

BILAGA  
2006-06-08

Diarienummer  
343-10691-2006  
F 1685

Sida  
1(9)

402-13492-2006  
F 2098

## Bilaga till yttrande över

### VÄSTLÄNKEN – en tågtunnel under Göteborg Järnvägsutredning och program för detaljplaner

Sammanställning: Jämförelse mellan alternativen (kapitel 3)  
Sammanställning: Synpunkter från remissinstanser (Kapitel 6)

## 3. Jämförelse mellan alternativen

### 3.1 Alternativen i driftskedet

#### Järnvägsutredningens redovisning (driftskedet)

##### *Positiv regional utveckling/*

I Nollalternativet finns inte kapacitet att skapa önskvärd regional och nationell järnvägstrafik på sikt. Förstärkningsalternativet kopplar inte direktresor till viktiga målpunkter i Göteborg. Alternativ Haga-Korsvägen ger bäst kapacitet och knyter ihop regionen bäst.

##### *Positiv stadsutveckling och effektiv markanvändning/*

Haga-Korsvägen via Älvstranden (centralstation N) uppfyller stadsutvecklings- och markanvändningsmålen bäst. Haga-Chalmers är sämre p.g.a. mindre resandeunderlag.

##### *Framtida utbyggnadsmöjligheter/*

##### *Kapacitet/*

Möjlig kapacitetsförstärkning till 26 dubbelturer/timme innebär att Nollalternativet måste byggas ut med något av utredningsalternativen, Förstärkningsalternativet kan utökas till 26 spår i säckstationen (dock svårt att koppla till Bohusbanan). Västlänkenalternativen klarar efterfrågad kapacitet på sikt.

##### *Anslutning mot nord-sydligt stråk/*

VL-alternativen kan anslutas till nord-sydliga stråk. Station Skånegatan i alternativ Korsvägen gör visst intrång på Svenska Mässan. I Förstärkningsalternativet är det mer komplicerat och dyrbart att göra kopplingarna.

##### *Station Gustavsplatsen/*

Med Västlänken i samma nivå som Västra Stambanan kan ny station vid Gustavsplatsen inte byggas. Inte heller i Förstärkningsalternativet. Med Västlänken i tunnel även här, kan ny station vid Gustavsplatsen åstadkommas.

##### *Anslutning till framtida fyrspar söderut mellan Almedal och Mölndal/*

Haga-Korsvägen kan inte ansluta till sträckning genom Safjället från station Korsvägen. Haga-Chalmers kan ansluta från station Chalmers. Korsvägen, båda varianterna, kan ansluta till sträckning genom Safjället. Förstärkningsalternativet kan inte ansluta till Safjället.

***Framtida nedsänkning av säckbangården/***

I Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers via Älvstranden hindras inte en framtida nedsänkning av bangården. I Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers via Stora Hamnkanalen och alternativ Korsvägen är det möjligt att sänka bangården om stationen byggs på en lägre nivå än i övrigt optimalt. Passage vid Palacehuset i ännu djupare läge blir dock mycket tekniskt komplicerat och dyrbar. I Förstärkningsalternativet är framtida nedsänkning tekniskt möjlig men dyrbar. Största problemet med nedsänkning bedöms dock vara att spår från säckbangården mot Gårdatunneln ska korsas planskilt över Västra Stambanan och E6. Det går ej att sänka erforderliga 8 meter.

***Nytt spårvägsstråk i city/***

I K2020 anges behovet av en spårvägstunnel under city (i öst-västligt stråk förbi Brunnsparken, alltså i Hamnkanalstråket). Västlänken via Stora Hamnkanalen omöjliggör detta. Varianterna via Älvstranden ger valfrihet för ny spårväg under city. Alternativ Korsvägen måste läggas i djupare läge för att korsande spårväg skall anslutas till Angeredsbanan.

***Hög kapacitet för persontrafiken/***

Samtliga Västlänkenalternativ ger mycket hög kapacitet, medan Förstärkningsalternativet ger mindre.

***Ökad andel resande på järnväg/***

Haga-Korsvägen ger flest antal tågresenärer, följt av Haga-Chalmers och Korsvägen. Förstärkningsalternativet ger minst ökning av antalet tågresenärer.

***Godstrafik under dagtid/***

Samtliga utredningsalternativ ger möjlighet till ökad godstrafik under dagtid genom att nuvarande Gårdatunnel avlastas.

***Robust transportsystem i Göteborgsregionen/***

Alternativ Korsvägen är bäst ur robusthetssynpunkt, följt av alternativ Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers samt Förstärkningsalternativet. Nollalternativet är mest störningskänsligt.

***Anläggningskostnad/***

Haga-Korsvägen ca 11,6 miljarder (via Stora Hamnkanalen 13,4 miljarder)  
Haga-Chalmers ca 10,9 miljarder (via Stora Hamnkanalen 12,7 miljarder)  
Korsvägen ca 10,7 miljarder (via Skånegatan 12,0 miljarder)  
Förstärkningsalternativet ca 6,1 miljarder  
(Utbyggnad av spårväg längs Älvstranden och bangårdsviadukt ingår inte i kostnaderna).

***Samhällsekonomisk lönsamhet/***

Nyttan blir omfattande, väl i nivå med Citybanan i Stockholm och Citytunneln i Malmö. (Störst nytta ger Haga-Korsvägen, följt av Haga-Chalmers, Korsvägen och Förstärkningsalternativet). Traditionell samhällsekonomisk beräkning ger dock nettonuvärdeskvoter kring -0,5 till -0,6. Bedömning av dynamiska regionala effekter ger en annan syn och bör ses som en ansats till en mer heltäckande, men inte fullständig, samhällsekonomisk bedömning av projektet.

***Stadsmiljön/***

Alla alternativ innebär utveckling av Göteborg som en kommunikationspunkt.



Alternativ Korsvägen är bäst för kulturmiljön, även med stor påverkan i park- och Alléstråket. Varianten Korsvägen via Skånegatan är något bättre. Haga-Chalmers är nästbäst (via Älvstranden). Haga-Korsvägen (Älvstranden) liknar Haga-Chalmers men är något sämre p.g.a. stadsmiljön vid Korsvägen/Liseberg påverkas. Varianterna Stora Hamnkanalen bör undvikas. Förstärkningsalternativet har stor påverkan på stadsbilden vid Kobbarnas väg och Skansen Lejonet.

***Minskade luftutsläpp och minskad förbrukning av naturresurser/***

Haga-Korsvägen innebär en påtaglig sänkning av CO<sub>2</sub>-, NO<sub>2</sub>- och NO<sub>x</sub>- halterna. Haga-Chalmers är näst bäst, men skillnaden är liten. Korsvägen ger endast måttliga förbättringar.

***Ljud och vibrationer/***

Alla Västlänkenalternativ medför likartat luftljud. Sträckan norrifrån Sävenäs in mot centralen har höga ljudnivåer. Samtliga alternativ klarar Banverkets riktlinjer för ekvivalent ljudnivå och målvärden för stomljud. Risk för vibrationer i byggnader som hamnar i direkt anslutning till betongtunnel i alla alternativ.

***Magnetfält/***

Haga-Chalmers är mest gynnsamt. Haga-Korsvägen och Förstärkningsalternativet är också bra. Södra Älvstranden är bättre än via Stora Hamnkanalen. Korsvägen, båda varianterna, är sämre från magnetfältssynpunkt.

***Risk för skador på liv och egendom/***

Samtliga Västlänkenalternativ medför låg risk för skador. Översvämningsrisken kan komma att öka på lång sikt p.g.a. klimatförändringar.

***Projektmålen – uppfyllelse/***

Haga-Korsvägen uppfyller projekt målet i hög grad. Skillnaden mot de två övriga Västlänkenalternativen är tydlig och avser främst ökad resstandard. Från miljösynpunkt är Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers positiva, även om de under byggtiden innebär störningar av olika slag. De tre hållbarhetsperspektiven uppfylls i hög grad av Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers, och de delvis negativa miljökonsekvenserna i byggskedet bedöms inte vara bestående. Haga-Korsvägen ger störst nytta, följt av Haga-Chalmers och Korsvägen och sist Förstärkningsalternativet. Med anläggningskostnaderna jämnas skillnaderna ut. Från samhälls-ekonomisk synpunkt är därför utredningsalternativen tämligen likvärdiga.

**Detaljplanprogrammets redovisning (driftskedet)**

Programmet fokuserar på driftskedet, d.v.s. markanvändning, utformning och trafikering, då Västlänken är utbyggd.

Detaljplanprogrammet framhåller Västlänkens nationella, regionala och lokala betydelse, men programmet behandlar huvudsakligen de regionala och lokala aspekterna. Det regionala systemet ska baseras på tåg och det lokala på buss och spårvagn. Två principer, stjärnsystem och ringsystem redovisas.

I detaljplanprogrammet studeras stationslägena mer i detalj och de effekter de har på stadens utveckling. Vision Göteborg 2050 visualiseras för att analysera varianter vid Göteborg C. Målpunkter, kopplingen till lokaltrafiken, övriga trafikslag, tillgänglighet och trygghet, miljöpåverkan i närområdet samt utvecklingspotential redovisas och bedöms för alla stationslägena. I övrigt hänvisas till Banverkets utred-

ning vad gäller konsekvenserna under byggtiden samt vad gäller teknik och kostnader.

Västlänkens fyra stationslägen (K=Korsvägen, HK=Haga-Korsvägen, HC=Haga-Chalmers) studeras utförligt vad gäller potential för resande. För att kunna jämföra alternativen redovisas också summariskt möjliga framtida stationer (Sahlgrenska, Järntorget, Lindholmen; Frihamnen --den senare som schablon för ny bytespunkt på centrala Hisingen).

Potential för att nå boende, sysselsatta och studerande i de olika varianterna bedöms utifrån varje stations upptagningsområde inom 800 meter:

K via Skånegatan /	2010 totalt 86 400 pers. 2050 totalt 111 000 pers.
K via Johannebergsgatan /	2010 totalt 94 700 pers. 2050 totalt 120 400 pers.
HK via Älvstranden /	2010 totalt 147 600 pers. 2050 totalt 171 300 pers.
HK via S Hamnkanalen/	2010 totalt 179 800 pers. 2050 totalt 179 800 pers.
HC via Älvstranden/	2010 totalt 135 900 pers. 2050 totalt 171 600 pers.
HC via S hamnkanalen/	2010 totalt 139 000 pers. 2050 totalt 170 700 pers.

Detaljplaneprogrammet redovisar också en bedömning av spårsystemets potential att nå boende, sysselsatta och studerande med framtida spårutbyggnader mot norr (Hisingen/Torslanda) och mot söder (Askim-Särö) på lite längre sikt, 2050, än järnvägsutredningens horisont 2020.

**Alt K** + stationer vid Sahlgrenska, Järntorget, Frihamnen, Lindholmen, Eriksberg, skapar en ring runt centrala Göteborg med koppling till Torslanda och Särö

via Skånegatan	2050 totalt 258 300 pers.
via Johannebergsgatan	2050 totalt 268 300 pers.

**Alt HK** + stationer vid Ringön, Hjalmar Branting, Lindholmen, Eriksberg och Sahlgrenska; stjärnsystemet kan utveckla nya länkar mot Torslanda och Särö (jfr Storkringen i K2020)

via Älvstranden	2050 totalt 255 300 pers.
via S Hamnkanalen	2050 totalt 254 200 pers.

**Alt HC** + stationer vid Ringön, Hjalmar Branting, Lindholmen, Eriksberg och Sahlgrenska; stjärnsystemet kan utvecklas mot Torslanda och Särö

via Älvstranden	2050 totalt 233 700 pers.
via S Hamnkanalen	2050 totalt 236 600 pers.

### 3.2 Alternativen i byggskedet

#### Järnvägsutredningens redovisning (byggskedet)

##### Stadsmiljön/

Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers bedöms som "acceptabla" trots konsekvenserna vid Haga kyrka.

Varianterna via Stora Hamnkanalen medför stor påverkan på stadsbild och stadsliv och bör undvikas. Varianterna via Södra Älvstranden medför måttliga konsekvenser.

Haga-Korsvägen medför störningar vid Korsvägen/Liseberg.

Korsvägen via Johannebergsgatan medför stora negativa konsekvenser från park- och natursynpunkt, Heden och Lorensbergsparken (=Landeriparken?) påverkas kraftigt. Skånegatan är mer acceptabel (se dock nedan under mark och vatten).

Båda varianterna medför buller i Trädgårdsföreningen. Förstärkningsalternativet är mest gynnsamt med ringa påverkan på park- och naturmiljön.

Sammanfattningsvis anges nollalternativet bäst värna stadsmiljön, därefter Förstärkningsalternativet, följt av Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers och sämst Korsvägen.

***Störningar för näringsidkare i byggskedet/***

Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers via Stora Hamnkanalen ger störst störningar för näringsidkarna. City får sämre tillgänglighet. Även ombyggnad av Korsvägen ger störningar för verksamheterna i området, evenemangsstråket, Svenska Mässan och Liseberg.

***Luftkvalitet/***

Alternativen ger i princip lika stor belastning på luftmiljön. Korsvägen och Förstärkningsalternativen ger minst risk för överskridande av miljökvalitetsnormer.

***Ljud- och vibrationer/***

Antal boende som blir störda, grov uppskattning  
Haga-Korsvägen, 7500 via Södra Älvstranden, 7000 via Stora Hamnkanalen  
Haga-Chalmers, 8500 via Södra Älvstranden, 8000 via Stora Hamnkanalen  
Korsvägen, 3000 via Johannebergsgatan, 5500 via Skånegatan  
Förstärkningsalternativet ,3000.

***Mark o vatten/***

Samtliga alternativ utom Förstärkningsalternativet visar på risker för sättningar och skador på byggnaders grundläggning. Störst risker för Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers via Stora Hamnkanalen och Korsvägen via Skånegatan. Samtliga alternativ berör värdefull park- och naturmark och förorenade markområden.

**Detaljplaneprogrammets redovisning (byggskedet)**

Hänvisar till järnvägsutredningens beskrivning.

**3.3 Miljömålen**

**Järnvägsutredningens redovisning**

***Begränsad klimatpåverkan/***

Västlänken gynnar miljökvalitetsmålet, Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers något bättre än Korsvägen. Förstärkningsalternativet ger endast marginella förbättringar.

***Frisk luft/***

Under byggtiden kommer luftföroreningarna att temporärt öka på vissa platser, dock endast under ca 2-4 år. Västlänken gynnar miljökvalitetsmålet, Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers något bättre än Korsvägen. Förstärkningsalternativet ger endast marginella förbättringar.

***Bara naturlig försurning / Ingen övergödning / Levande sjöar och vattendrag/***

Under byggtiden vidtas skyddsåtgärder för att begränsa skadliga effekter. Samtliga utredningsalternativ stöder de tre miljökvalitetsmålen

***Giftfri miljö/***

Markföroreningar saneras vid behov

***Säker strålmiljö/***

Uppsatta målvärden för magnetfält kommer att klaras i alla alternativ

***God bebyggd miljö/***

Västlänken stödjer delmålet men Förstärkningsalternativet gör inte det

### **3.4 De transportpolitiska målen**

#### **Järnvägsutredningens redovisning**

***Tillgängligt transportsystem -***

Förstärkningsalternativet når inte nya viktiga målpunkter, men i övrigt jämförbart med VL-alternativen. Samtliga utredningsalternativ stödjer delmålet

***Hög transportkvalitet/***

Samtliga utredningsalternativ stödjer delmålet, alt HK något bättre än övriga

***Säker trafik/***

Samtliga utredningsalternativ stödjer delmålet.

***God miljö/***

Under byggskedet blir det störningar. Påverkan på omgivningen från trafiken i driftskedet blir mycket begränsad, Samtliga utredningsalternativ stödjer delmålet, alt HK och HC något bättre än övriga

***Positiv regional utveckling/***

Västlänken stödjer delmålet. Förstärkningsalternativet varken stödjer eller motverkar delmålet

***Jämställt transportsystem/***

Samtliga utredningsalternativ stödjer delmålet

## **6. Synpunkter från övriga remissinstanser**

***Göteborgsregionens kommunalförbund*** förordar Haga-Korsvägen, via Älvstranden, och avstyrker Förstärkningsalternativet. Detaljplaneprogrammets utblick mot spårsystemet år 2050 kommenteras inte (Kommunerna är alla positiva till utbyggnad av Västlänken, men avstyrker Förstärkningsalternativet. Sex kommuner förordar alternativ Haga-Korsvägen, två kommuner förordar alternativ Korsvägen och en kommun tar inte ställning mellan de två alternativen via Korsvägen

***Ale kommun*** förordar Korsvägen eller Haga-Korsvägen utan inbördes rangordning  
***Alingsås kommun*** anger att det finns många fördelar med Haga-Korsvägen, eftersom det binder samman flera stråk vilket förbättrar möjligheten att resa direkt utan byten till flera platser.

***Göteborgs Stad*** förordar Haga-Korsvägen via Södra Älvstranden som ger största ökningen av antalet resande och därmed mindre utsläpp. Det bedöms ge minst konflikter på allmän platsmark och har en god koppling till framtida cityexpansion vid Gullbergsvass.

**Härryda kommun förordar** Haga-Chalmers eller Haga-Korsvägen utan rangordning, då de ger större upptagningsområde för in- och utpendling

**Kungälv kommun förordar** Haga-Korsvägen

**Lerums kommun förordar** Haga-Korsvägen och avstyrker Förstärkningsalternativet

**Lilla Edets kommun framhåller** att Västlänken måste byggas, men rangordnar inte alternativen, och att Förstärkningsalternativet inte ger önskade effekter

**Partille kommun anger** att Haga-Korsvägen verkar ha flest fördelar ur ett regionalt perspektiv, men att det är viktigt att knyta samman systemet med det lokala trafiksystemet

**Mölnåls Stad förordar** Korsvägen i det långsiktiga byggnadsperspektivet  
Stenungsunds kommunanser att Korsvägen är mest fördelaktigt

**Tjörns kommun ser positivt** på att Västlänken kommer till.

**Öckerö kommun tillstyrker** att något av Västlänkenalternativen byggs och att nuvarande station med säcklösning snarast ersätts)

**Västra Götalandsregionen anser** att Västlänken är den enskilt viktigaste investeringen för att utveckla järnvägssystemet i Västsverige. Säckstationen i Göteborg C måste byggas bort. Samtliga Västlänkenalternativ är lämpliga men en station vid Korsvägen utgör den viktigaste knutpunkter utöver Göteborg C. Haga-Korsvägen och Korsvägen förordas framför Haga-Chalmers. Göteborgs stads bedömning av genomförbarheten och Västtrafiks bedömning av stationslägen och koppling till kollektivtrafiken bör väga tungt.

**Region Halland förordar** att något av Västlänkenalternativen byggs ut till nytta för hela Västsverige och förkastar Förstärkningsalternativet

**Västtrafik förordar** Haga-Korsvägen då det enligt utredningen ger det största tågresandet och största samhällsekonomiska nytta. Förstärkningsalternativet förkastas då det innebär stora störningsrisker i tågtrafiken, inte erbjuder någon ny station i Göteborg och har stora nackdelar i övrigt jämfört med Västlänkenalternativen. Korsvägen och Haga-Chalmers rangordnas efter Haga-Korsvägen.

**Tågoperatörerna förordar** att något av Västlänkenalternativen genomförs och avfärdar Förstärkningsalternativet, som medför en orimligt stor bangård och blir ett störningskänsligt system. Dessutom saknar Förstärkningsalternativet möjlighet till utbyggnad som kommer att bli nödvändig på längre sikt.

**Hallandstrafiken förordar** alternativ Korsvägen som mest attraktivt från resenärssynpunkt.

**Järnvägsfrämjandets lokalavdelning förordar** alternativ Korsvägen och menar att Hagastationen är olämplig som knutpunkt för kollektivtrafiken.

**Köpmannaförbundet förordar** alternativ Korsvägen, via Johannebergsgatan, sett i ett längre tidsperspektiv än järnvägsutredningens 2020 och anser att fyrsparstationer kommer att behövas redan från början, bl.a. med hänvisning till K2020. Förstärkningsalternativet avstyrks. Köpmannaförbundet uppmanar till en samordnad utredning vad gäller järnvägsutredning och detaljplaneprogram i ett långsiktigt tidsperspektiv. Köpmannaförbundet pekar också på oförklarliga sammanvägda viktningar i slutmatrisen jämfört med mer detaljerade beskrivningar i utredningen.  
**Svenska Mässan förordar** alternativ Haga-Korsvägen som bäst ökar möjligheterna för tillresande. Byggskedet kommer dock att för de två Korsvägenalternativen in-

nebära störningar för verksamheten i området. Örgrytevägen och Skånegatan anges som besvärliga under byggnadstiden. Korsvägen innebär inskränkningar på Lisebergs utvecklingsmöjligheter under 10 – 15 år, varför det är dåligt för hela evenemangsstråket.

**Boverket** förordar det alternativ som ger bäst långsiktigt hållbar utveckling, mest överflyttning från väg- till järnvägstrafik.

**Elsäkerhetsverket** konstaterar att de försiktighetsåtgärder som bör vidtas avseende kraftfrekventa magnetfält har beaktats och har inga vidare synpunkter.

**Energimyndigheten** konstaterar att föreslagen bansträckning inte påverkar intressen som myndigheten har att bevaka.

**Jernhusen** förordar alternativ Korsvägen, via Johannebergsgatan, med ett stationsläge vid Göteborgs central som är användbart såväl nu som i framtiden. Linjesträckningen är rationell och belastas inte med riskerna vid Brunnsparken och Stora Hamnkanalen vid genomförandet. Förstärkningsalternativet bedöms vara det sämsta alternativet.

**Krisberedskapsmyndigheten** är positiv till att robusthet och säkerhet har analyserats men tar inte ställning till alternativ.

**Naturvårdsverket** tillstyrker Västlänkenalternativen utan rangordning och avstyrker Förstärkningsalternativet. Behov av kompletteringar påpekas, bl.a. beträffande eventuell risk för påverkan av Sävveån (Natura 2000) under byggskedet.

**Nutek** har inga synpunkter.

**Riksantikvarieämbetet** förordar alternativ Korsvägen som det alternativ som kommer närmast målet att inte skada kulturvärden. Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers bedöms medföra påtaglig skada på viktiga delar av riksintresset för kulturmiljö i Göteborgs stadskärna.

**Räddningsverket** bedömer att alla alternativ uppnår Banverkets säkerhetsnivå för tunnlar och att projektet utformas med ett enkelt och robust säkerhetstänkande med goda marginaler till dagens säkerhetsnivå.. Alternativen rangordnas inte.

**SIKA** har en från övriga remissinstanser avvikande uppfattning och ställer sig tveksam till de beskrivna dynamiska samhällsekonomiska effekterna. SIKA anser att de stora kapacitetsproblemen vid Göteborg C kan avhjälpas genom att stationen flyttas till Olskroken och att utvecklingsbehovet för centrala Göteborg tillgodoses med andra kollektivtrafiksatsningar än sådana som involverar trafik med fjärrtåg. SIKA anser att det vore intressant att jämföra resultatet av en sådan analys med utfallet av nuvarande utredningsalternativ. Tunnelbygge under centrala Göteborg medför risk att man bygger in sig i en struktur som kan komma att visa sig obsolet.

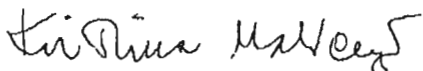
**SGI** påtalar de geotekniska svårigheterna för alla alternativ. Förstärknings- och nollalternativen innebär minst geotekniska risker, men alternativen bedöms inte möta kraven på en framtida trafiksituation. Totalstabiliteten för sträckningsalternativen behöver behandlas, särskilt viktigt för tunnelsträckningar nära Göta Älv. Grundvattenproblematiken i anslutning till Mölndalsån kräver säkra tekniska lösningar. Korsvägen med längre tunnel i jord ger troligen störst geotekniska risker för

omgivningen. Hag-Korsvägen och Haga-Chalmers innebär både via Älvstranden och stora Hamnkanalen stora ingrepp och kräver avancerade tekniska lösningar.

*SGU* anser att ur geologisk synpunkt är de tre Västlänkenalternativen likvärdiga. Förstärkningsalternativen har minsta inverkan på grundvattnet.

*SMHI* anser att projektet inte berör SMHI:s discipliner och har inga synpunkter.

*Vägverket* förordar Haga-Korsvägen, via Stora Hamnkanalen, och rangordnar där-  
efter Korsvägen och Haga-Chalmers. Under byggskedet kommer Vägverkets in-  
tressen att påverkas mest. Trafikomläggningar och vissa kompletteringar i vägsy-  
stemet kommer att krävas. Kallebäcksmotet kommer att påverkas av alla utbygg-  
nadsalternativ. Örgrytemotet påverkas vid de två Korsvägenalternativen Rv 40 i  
samtliga alternativ. Rv 45 påverkas av Haga-Korsvägen och Korsvägen i olika  
delar. Samtliga nämnda vägar är av riksintresse och det är viktigt att  
framkomligheten upprätthålls.



Sammanställt av Kristina Malvemyr



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

Allan Nilsson  
Tel: 08-698 1252  
allan.nilsson  
@naturvardsverket.se

BANVERKET	
Västra Banregionen	
Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006-05-02
Dnr	05-1918
Dsnr	S 1760
Sign	

1 (6)

YTTRANDE *ORVP-GRAB*  
2006-04-27 Dnr 542-1075-06 Rv

Banverket Västra Regionen  
Box 1014  
405 21 Göteborg

## Västlänken – utställning av järnvägsutredning för en tågtunnel genom Göteborg, Göteborgs stad, Västra Götalands län

Naturvårdsverket får med anledning av rubricerade järnvägsutredning framföra följande synpunkter.

### Sammanfattning

- För att inte känna bundenhet inför kommande remiss inför regeringsprövningen av Västlänken ger Naturvårdsverket i detta yttrande endast synpunkter om behov av kompletteringar och förtydliganden i järnvägsutredning och miljökonsekvensbeskrivning.
- Naturvårdsverket anser att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) bör utgöra en egen handling eller åtminstone utgöra en tydligt urskiljbar och samlad del av en järnvägsutredning. Då Banverkets utredning inte uppfyller detta krav är en sådan revidering av järnvägsutredningen angelägen. I samband med denna revidering bör även övervägas att införa mer information från underlagsrapporterna i det samlade MKB-dokumentet.
- Naturvårdsverket vill även betona vikten av goda möjligheter och kapacitet för spårtrafik till och från Göteborgs hamn. Banverket bör därför i järnvägsutredningen tydligare beskriva hur spårutbyggnaden kan förbättra trafikförhållandena för godstrafiken till och från hamnen. I MKB:n bör även tydligare beskrivas hur alternativen beräknas påverka omfattningen av vägtrafik med personbil och lastbil respektive spårtrafik samt vilken ändrad trafikfördelning som kan uppkomma mellan transportslagen.
- För att säkerställa en hög ambitionsnivå vad avser buller och vibrationer i bygg- och driftskede av banan finns det skäl för att Banverket mera konkret i ansökan om tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken anger om man åtar sig att verkställa åtgärder så att angivna riktvärden kan innehållas.



- Naturvårdsverket anser att vissa av de kompletterande undersökningar som föreslås genomföras om grundvattenförhållandena bör genomföras redan i järnvägsutredningsskedet och inte i kommande skeden som Banverket förespråkar.
- Banverket bör i det fortsatta planeringsarbetet upprätta en plan som visar hur de berg- och jordmassor som uppkommer i samband med banprojektet kommer att hanteras. I masshanteringsplanen är det även särskilt viktigt att eventuell förekomst av förorenade massor ges stor uppmärksamhet.
- Med hänsyn till att Säveåns Natura 2000-område kan komma att påverkas under byggskedet behöver Banverket komplettera handlingarna med en utredning som visar om en sådan risk föreligger. Skulle det visa sig att Säveån kan komma att påverkas på ett betydande sätt behöver en särskild tillståndsprövning även ske av projektet i enlighet med bestämmelserna i 7 kap. 28 a § miljöbalken.
- Banverket behöver i MKB:n ytterligare belysa vilka möjligheter som kan finnas att genom ändrade transportvägar för trafik till och från tunneln medverka till att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid kan innehållas under byggskedet.
- För att ge en mer rättvis bild av den samhällsekonomiska bedömningen anser Naturvårdsverket att den även bör innehålla känslighetsanalyser för val av diskonteringsränta. Valet av diskonteringsränta kan ha stor betydelse för analysens resultat då tidsperspektivet är långt. En känslighetsanalys skulle tydligare bidra till jämförelsen av långsiktiga nyttor och kostnader och bättre hänsyn skulle då kunna tas även till svårigheterna att nå det långsiktiga klimatmålet.

### **Bakgrund**

Banverket har i slutet av 90-talet allt mer uppmärksammat ett växande kapacitetsproblem i och kring Göteborg när det gäller järnvägsinfrastrukturen. Ett utredningsarbete har därför genomförts för att utveckla järnvägsnätet i Göteborg så att det kan rymma flera tåg och samtidigt öka tillgängligheten till fler viktiga målpunkter i Göteborg. En järnvägsutredning har tagits fram och denna är nu föremål för utställning lokalt och för remiss till bl.a. centrala myndigheter.

### **Naturvårdsverkets synpunkter**

#### *Allmänt*

När det gäller ärenden som ska bli föremål för tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken har Naturvårdsverket valt att först i samband med remissen inför regeringsprövning avge yttrande. Banverket har för detta projekt framfört särskilt önskemål om att verket yttrar sig även i här aktuellt planeringsskede. För att Naturvårdsverket inte skall känna bundenhet inför yttrandet i kommande "regeringsremiss" ger verket därför i detta yttrande endast synpunkter av mera övergripande karaktär samt tar upp frågor om behov av kompletteringar och förtydliganden i järnvägsutredning och miljökonsekvensbeskrivning.

**Miljökonsekvensbeskrivning**

Naturvårdsverket anser att järnvägsutredningen över Västlänken är något svåröverskådlig när det gäller beskrivningen av miljökonsekvenserna. Flera avsnitt - utöver avsnitt 7 - tar upp frågor som hör samman med en MKB. Inte minst med tanke på att Västlänken är ett mycket omfattande projekt är det enligt verket viktigt att miljökonsekvenserna kan läsas samlat.

Naturvårdsverket anser därför att Banverket bör överväga att låta MKB:n utgöra ett eget dokument vid sidan av andra uppgifter i järnvägsutredningen eller åtminstone utgöra en samlad del i järnvägsutredningen. Naturvårdsverket anser också att den samlade MKB:n skulle bli mera heltäckande om mer information från underlagsrapporterna infördes i det samlade MKB-dokumentet.

**Alternativbeskrivning**

Järnvägsutredningen har belyst fyra olika alternativ till lösning av kapacitetsproblemen för järnvägsinfrastrukturen i Göteborg. Tre alternativ (Västlänksalternativen) avser möjlighet för genomgående tåg att passera Göteborgs central och sedan vidare i tunnel genom de centrala delarna av staden medan ett alternativ (Förstärkningsalternativet) bygger på att nuvarande bangård för vändande tåg behålls samt att delvis nya spår byggs utmed befintlig bansträckning. Kostnaden för "Västlänksalternativen" uppgår till c:a 11 miljarder kronor medan kostnaden för "Förstärkningsalternativet" uppgår till c:a 6 miljarder kronor.

En utbyggnad enligt "Förstärkningsalternativet" ger visserligen fördelar kostnadsmässigt men detta alternativ löser inte problemet med Göteborgs central som en säckstation. En utbyggnad av detta alternativ har även den nackdelen att det inte tillskapas mer än ett nytt stationsläge (Liseberg) i de centrala delarna av Göteborg.

I fråga om "Västlänksalternativen" framgår av handlingarna att dessa alternativ inte är alternativskiljande när det gäller samhällsekonomin. När det gäller de samlade effekterna för människa, samhälle och miljö anges i handlingarna att alternativet Haga - Korsvägen via Älvstranden är det alternativ som bäst uppfyller målen. Från miljösynpunkt uppvisar de olika "Västlänksalternativen" inte så stora skillnader utom att alternativet Korsvägen via Skånegatan bedöms uppvisa störst påverkan på mark och vatten.

Naturvårdsverket anser sammantaget att om det skall det bli en ändamålsenlig förbättring av järnvägsinfrastrukturen i Göteborg så bör en utbyggnad ske i annan form än genom "Förstärkningsalternativet". Naturvårdsverket väljer att i detta skede inte ta ställning till vilket av "Västlänksalternativen" som bör väljas men verket anser dock att alternativ Korsvägen är det alternativ som bör sättas längst ner på denna prioriteringslista. Skälet till detta är dels att detta alternativ uppvisar något större påverkan på mark och vatten och dessutom ger det inte samma möjlighet till nya stationslägen och därmed kunna nå bostadsområden som gäller för övriga utbyggnadsalternativ.

Att ha goda möjligheter och kapacitet för spårtrafik till och från hamnen är också viktigt. Även om tunneln i första hand skall användas för persontrafik är det viktigt att spårutbyggnaden totalt sett även kan medverka till förbättrad kapacitet för godståg till och från hamnen. Vad innebär ändrad fördelning mellan spår- och vägtransport av gods till och från hamnen i form av ändrad miljöpåverkan? Vad blir i förekommande fall nettominuskningarna av koldioxid respektive utsläpp till luft av minskade personresor med bil och ev. påverkan från ändrade godstransporter? Detta bör belysas i ett perspektiv fram mot 2050, eftersom behovet av minskningar av växthusgaser som kan behövas till denna tid är avsevärt svårare att nå än klimatmålet för 2008-2012.

Banverket bör därför i järnvägsutredningen tydligare beskriva hur spårutbyggnaden kan förbättra trafikförhållandena för godstrafik till och från hamnen. I MKB:n bör även tydligare beskrivas hur alternativen beräknas påverka omfattningen av vägtrafik med personbil och lastbil respektive spårtrafik samt vilken ändrad trafikfördelning som kan uppkomma mellan transportslagen.

#### ***Buller och vibrationer***

Eftersom Västlänken förläggs i anslutning till bostadsbebyggelse behöver frågorna om buller och vibrationer ges stor tyngd i det fortsatta utredningsarbetet. Banverket har belyst dessa frågor på ett tydligt sätt i underlagsrapporten "Ljud och vibrationer". När det gäller driftskedet för banan framgår av handlingarna att möjligheterna att innehålla de bullerriktvärden som riksdagen fastställt (infrastrukturprop.1996/97:53) för järnvägsbuller är goda. Även för vibrationer och stomljud synes angivna riktvärden kunna innehållas. För att säkerställa denna höga ambitionsnivå vad avser buller och vibrationer i driftskedet av banan finns det skäl att Banverket mera konkret i ansökan om tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken anger om man åtar sig att verkställa åtgärder så att angivna riktvärden kan innehållas.

Byggverksamheten med Västlänken kommer att pågå under lång tid och bullerpåverkan kan därför bli betydande på vissa platser. Banverket har i handlingarna hänvisat till de bullerriktvärden som Naturvårdsverket angett i Allmänna råd (NFS 2004:15) "Buller från byggplatser". Det framgår dock inte lika tydligt vilka möjligheter som kan finnas att innehålla dessa riktvärden. På denna punkt behöver Banverket komplettera handlingarna. När det gäller byggbuller behöver även hänsyn tas till det buller som uppkommer från trafiken i form av transporter av jord- och bergmassor från t.ex. tunnelarbetena.

#### ***Grundvattenfrågorna***

Banverket har i underlagsrapporten "Grundvatten" belyst grundvattenfrågorna på ett bra sätt med utgångspunkt från den information som för närvarande föreligger. Naturvårdsverket delar även Banverkets synpunkter om att det behövs ytterligare kunskaper om grundvattenförhållandena. Detta bör ske genom att kompletterande undersökningar genomförs, som bl.a. undersökningsborrning och tester för att fastställa jordlagrens och berggrundens vattenförande förmåga. Naturvårdsverket anser dock att vissa av dessa kompletterande undersökningar

om grundvattenförhållandena bör genomföras redan i jänvägsutredningsskedet och inte i kommande skeden som Banverket anger.

Med hänsyn till att Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) har ett särskilt ansvar för miljökvalitetsmålet "Grundvatten av god kvalitet" bör Banverket samråda med denna myndighet i det fortsatta utredningsarbetet rörande grundvattenfrågorna.

### ***Masshantering***

Ett tunnelprojekt av den omfattning som gäller för Västlänken kommer att innebära en omfattande hantering av berg- och jordmassor. I handlingarna har Banverket översiktligt berört frågorna om transport av överskottsmassor. Då formerna för masshanteringen är mycket viktiga behöver dessa frågor behandlas särskilt utförligt i kommande planeringsskeden. Banverket bör här upprätta en plan som visar hur användning och deponering av de berg- och jordmassor som uppkommer i samband med banprojektet kommer att ske. I masshanteringsplanen är det även särskilt viktigt att eventuell förekomst av förorenade massor ges stor uppmärksamhet.

### ***Riksintressen för naturvård och friluftsliv***

Av handlingarna framgår att Västlänken inte direkt berör något område av riksintresse för naturvård/friluftsliv. Det faktum att Mölndalsån och Gullbergsån mynnar ut i Säveån, som är ett Natura 2000-område, kan dock leda till att Säveån indirekt kan komma att påverkas under byggfasen av projektet.

Med hänsyn till att Säveåns Natura 2000-område kan komma att påverkas under byggskedet är det viktigt att Banverket kompletterar handlingarna med en utredning som visar om en sådan risk föreligger. Skulle det visa sig att Säveån kan komma att påverkas på ett betydande sätt behöver en särskild tillståndsprövning även ske av projektet i enlighet med bestämmelserna i 7 kap. 28 a § miljöbalken.

### ***Miljö kvalitetsnormer***

Banverket anger i handlingarna att ökad risk för överskridande av gällande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid föreligger i byggskedet för samtliga utbyggnadsalternativ.

Naturvårdsverket vill här erinra om att ny verksamhet inte får tillkomma som medverkar till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken, med tillhörande förordningar och föreskrifter, överträds. Naturvårdsverket anser därför att det vid en sådan bedömning är viktigt att även se till den sammanlagda nyttan för luftkvalitet av själva anläggningen under drift. Visar denna bedömning att nyttan av den färdiga anläggningen är klart högre än den negativa påverkan som uppkommer under byggnadsskedet bör den samlade effekten väga tyngst. Banverket behöver belysa dessa frågor i MKB:n och även ytterligare belysa vilka möjligheter som kan finnas att genom ändrade transportvägar för trafik till och från tunneln medverka till att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid kan innehållas.

**Samhällsekonomisk bedömning**

Naturvårdsverket anser att den samhällsekonomiska bedömningen även bör innehålla känslighetsanalyser där olika diskonteringsräntor används. Eftersom tidsperspektivet för den samhällsekonomiska bedömningen är långt kan valet av diskonteringsränta i kalkylerna ha stor betydelse för analysens resultat. Förslagsvis skulle en diskonteringsränta som avtar över tiden kunna användas och den kan basera sig på olika alternativ för den framtida ekonomiska utvecklingen. Diskonteringsräntan på mycket lång sikt bör bestämmas utifrån antaganden om den ekonomiska tillväxten. Detta bör kunna få stor effekt på värdet av de beräknade nyttorna för de olika utredningsalternativen. En komplettering med känslighetsanalyser för diskonteringsränta skulle ge en mer rättvisande bild av baskalkylen och bör därför utföras. Investeringar i järnvägar idag påverkar kommande generationers val av transportsätt långt in i framtiden. Att väga in nytta i 50 – 100 års perspektiv är lämpligt för så långsiktiga investeringar som nya järnvägsprojekt. Detta med hänsyn till svårigheterna att nå långsiktiga mål för växthusgaser där en avlastning av den ökande vägtrafiken är angelägen.

---

Beslut om detta yttrande har fattats av tillförordnade direktören Björn Södermark.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit vikarierande enhetschefen Anna Peters samt avdelningsdirektörerna Lena Tranvik, Kristina Feldhusen, Mats Barregren, Kerstin Blyh och Allan Nilsson, den sistnämnde föredragande.

För Naturvårdsverket



Björn Södermark



Allan Nilsson

# NUTEK

Verket för näringslivsutveckling

Yttrande

2006-03-09

BANVERKET Västra Banregionen Banverket Kontrakt Göteborg	
Ink	2006-03-10
Dnr	05-1918
Titel	SÄGO
Sign	

Vår dnr 09-2006-677

Ert dnr 05-1918/SA60

BRVT-GAB

Banverket Västra banregionen  
Box 1014  
405 21 GÖTEBORG

## Västlänken - Järnvägsutredning inkl MKB

Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning för Västlänken har tillställts Nutek för synpunkter.

Nutek har dock inga synpunkter att anföra utan ärendet avföres från vidare handläggning.



Kurt Ekelund  
Områdesansvarig

Datum  
06-04-12Diarienummer  
RH 06061

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg		
Ink	2006 -05- 02	
Dnr	05-1918	Sign
Dsnr	SA60	
BRVP-GAB		

Banverket Västra Banregionen  
Box 1014  
405 21 GöteborgRemiss  
05-1918/SA60

### Yttrande angående järnvägsutredningen: Västlänken - en tågtunnel under Göteborg

Västlänken syftar till att bygga bort de kapacitetsbegränsningar som idag finns på Göteborgs central. Begränsningarna medför att stora förseningar drabbar resenärerna samtidigt som godtrafiken hänvisas till tider på dygnet då det finns tillgång till spår. Göteborgs central är idag utformad som en så kallad "säckstation" vilket innebär att alla tåg måste lämna stationen samma väg som de kom. Denna typ av stationsutformning är utrymmeskrävande och medför att tågen ofta måste vänta på att få lediga spår. En tunnel skulle betyda att vissa tåg kan köras genomgående utan att behöva vända på stationen, vilket ger en avsevärt bättre kapacitet och driftsäkerhet.

De tre studerade tunnelalternativen innebär alla spårdragning västerut från Västkustbanan i höjd med Almedal och i tre olika alternativa sträckningar under Göteborgs centrum för att sedan ansluta till Göteborgs central. De olika alternativen har stationslägen vid Korsvägen, Haga och Korsvägen respektive Haga och Chalmers. Förutom de tre tunnelalternativen har även ett förstärkningsalternativ studerats. Detta alternativ innebär en förstärkning av Västkustbanan med ytterligare två spår i separat tunnel mellan Göteborg och Almedal, samt en utbyggnad av bangården vid centralstationen. Förstärkningsalternativet innebär att järnvägsstationen förblir en säckstation.

Möjlig byggstart för Västlänken beräknas till tidigast 2011. Tunnelalternativen bedöms kosta mellan 10,7 och 11,6 mdkr. Förstärkningsalternativet bedöms kosta 6,1 mdkr.

#### Bygg ut Västlänken!

Västkustbanans utbyggnad är en mycket viktig fråga för Halland. För att skapa bästa möjliga res- och transportmöjligheter återstår flera flaskhalsar att åtgärda. Dessa åtgärdas genom: anläggandet av Citytunneln i Malmö, utbyggnaden av dubbelspår vid norra infarten till Helsingborg, anläggandet av tunneln genom Hallandsåsen, utbyggnaden av dubbelspår i Falkenberg, utbyggnad av stadsmiljötunneln i Varberg samt anläggandet av Västlänken i Göteborg.

Järnvägssystemet är inte starkare än dess svagaste länk och Västlänken är därför för oss lika viktig som övriga åtgärder på Västkustbanan. I den regionala utvecklingsstrategin för Halland "Halland-bästa livsplatsen", lyfts begreppet "tillgänglighet" fram som en grundläggande förutsättning för regionens utveckling. Ur detta perspektiv är det oerhört

viktigt att främja en effektiv pendling mellan såväl de kommuner som finns utmed Väst kustbanan som de olika arbetsmarknadsregionerna. Den utvecklingspotential för Halland som ett ökat arbetspendlande och fritidsresande såväl norrut som söderut kan utgöra, måste tas tillvara. Detta blir omöjligt om kapaciteten i systemet inte är tillräcklig. Mycket talar för att kapacitetstaket på Göteborgs central redan är nått. Detta trots att färdigställandet av Västlänken ligger många år fram i tiden och att ökningstakten av antal passagerare de närmaste åren kan antas bli hög.

Den utökade trafikeringen på Väst kustbanan som startade vid årsskiftet 05/06 är mycket positiv. Tre nya regionala tåg, som framförallt trafikerar sträckan Halmstad-Göteborg, men även förstärker turutbudet mellan Malmö och Göteborg, har satts i trafik. På detta sätt har den ökade efterfrågan av framförallt effektiva arbets- och studieresor kunnat tillgodoses. Hallandstrafiken har noterat ökad försäljning av pendelkort med 17 % från februari 2005 till februari 2006.

Vi delar Hallandstrafikens uppfattning om att Väst kustbanan år 2020 trafikeras av 6 turer per timme på Kungsbackapendeln, 2 turer/timme till Varberg, samt 2 turer/timme Halmstad/Malmö samt av X2000 tåg på sträckan Göteborg-Malmö. Detta ger, förutom X2000 trafiken, 10 inkommande tåg per timme till Göteborgs central 2020 - söderifrån.

Satsningar på tågtrafiken är viktiga för miljön. Biltrafiken på E6:an har ökat kraftigt under de senaste åren. På E6:an vid mät punkt norr om Halmstad har trafiken ökat med 82 % från 11 600 fordon/dygn till 21 100 fordon/dygn från 1990 till 2005. Det enda transportmedlet som kan konkurrera med bilen är tåget. Målet är att Väst kustbanans trafik utvecklas på bekostnad av biltrafiken.

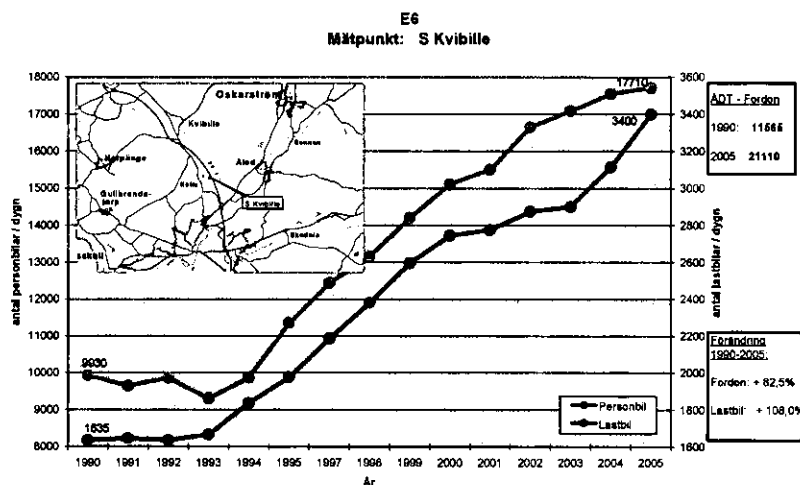


Diagram från Vägverket Region Väst.

Ur ett Halländskt perspektiv finns det därför inga tvivel om att en utbyggnad av Västlänken är av största vikt för att främja en positiv regional utveckling. En begränsning av kapaciteten på Göteborgs central som medför att trafiken på Väst kustbanan inte kan byggas ut efter behov, skulle vara mycket olyckligt för såväl tillväxten som miljön i Halland. Region Halland förordar därför att Västlänken byggs ut i något av de studerade korridoralternativen.



## Förkasta förstärkningsalternativet

Förstärkningsalternativet bör förkastas av flera anledningar. De begränsningar som en så stor säckstation innebär medför att detta alternativ inte är långsiktigt hållbart. I utredningen anges bland annat att risken för störningar är större beroende på att tågen måste korsa fler spår. Ur ett regionalt perspektiv är detta ingen bra lösning. Störningar i ett järnvägssystem fortplantar sig långt ut och får ofta stora förseningar som följd. Detta påverkar resenärernas tilltro till järnvägen som alternativ och försvårar överflyttning av trafik från bil till tåg. Även när det handlar om framtida möjlig utbyggnad av systemet beskrivs förstärkningsalternativet ha sämre möjligheter.

## Synpunkter på metoden i utredningen

Den framtagna utredningen väcker dock vissa frågor. Själva utredningen präglas i mycket av ett lokalt Göteborgs perspektiv. På flera ställen råder en begreppsförvirring där Västra Götalandsregionen används synonymt med Västsverige.

Det framgår inte av utredningen hur man har gjort prognoser för den framtida trafikeringen av Göteborgs central. Hallands planer för den framtida trafikeringen av Västkustbanan torde vara en viktig aspekt att ta med i dessa prognoser. Det är också svårt att utläsa hur länge den föreslagna lösningen beräknas hålla kapacitetsmässigt.

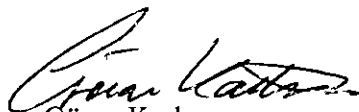
## Slutsatser

Sammantaget förordar Region Halland att Västlänken byggs ut och att förstärkningsalternativet förkastas. Det är viktigt att poängtera att utbyggnaden av Västlänken inte får ske på bekostnad av någon annan viktig del av Västkustbanan, exempelvis stadsmiljötunneln i Varberg. Den tidigaste möjliga byggstarten för Västlänken är beräknad till 2011 medan byggstarten för stadsmiljötunneln i Varberg är planerad med byggstart 2010-2015. Stadsmiljötunneln i Varberg är ett projekt som otaliga gånger flyttats framåt i tiden och ytterligare en försening är oacceptabelt.

Vi anser det angeläget att påpeka att det inte går att avgränsa Västlänken till ett lokalt Göteborgs projekt när det i så stor utsträckning påverkar hela Västsverige.

Region Halland är den organisation i Halland som har ansvaret för den regionala utvecklingsplaneringen. Vi har också övertagit ansvaret för infrastrukturplaneringen från länsstyrelsen. Vi ser det därför som självklart att vi inbjuds medverka i den fortsatta planeringen eftersom detta är ett projekt som i så hög utsträckning påverkar utvecklingsförutsättningarna för Halland.

Region Halland

  
Göran Karlsson  
Regionstyrelsens ordförande

  
Martin Andrae  
Regiondirektör



Kulturmiljöavdelningen

2006-05-09

Dnr: 332-619-2006

Samhällsbyggnadsenheten

2006-02-01

Er ref: 05-1918/SA60

Birgitta Sander

<b>BANVERKET</b> Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	<b>2006 -05- 10</b>
Dnr <i>05-1918</i>	Sign
Dsnr <i>SAG0</i>	

BRVP-GAB

Banverket Västra Banregionen  
Box 1014  
405 21 GÖTEBORG

## Västlänken - Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning - REMISS.

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) har tagit del av handlingarna i rubricerade ärende som utgörs av Järnvägsutredning, utställningshandling, underlagsrapport Kulturmiljö samt underlagsrapport Park- och naturmiljö (2006-02-09).

### Sammanfattande synpunkter

Riksantikvarieämbetet anser att:

- alternativen Haga-Korsvägen och Haga-Calmers, såväl via Stora Hamnkanalen som via Älvstranden medför påtaglig skada på viktiga delar av riksintresset för kulturmiljö i Göteborgs stadskärna.
- alternativ Korsvägen är det alternativ som kommer närmast målet "Kulturvärden får inte skadas".
- kulturmiljöunderlagets bedömningar och konsekvenser för de särskilt värdefulla och karakteristiska områdena framgår inte tydligt i Järnvägsutredningens sammanvägda bedömning.

### Generella synpunkter

RAÄ menar att de utpekade särdragen för Göteborg som har listas och framhållits som värdefulla för stadens identitet i första hand skall vara de som värnas och enligt projektmålen inte får skadas. Underlagsrapportens kap. 5 "Kulturmiljö", avsnittet "Konsekvenser längs olika sträckningar" visar tydligt hur de olika alternativen påverkar värdefulla kulturmiljöer. Inget av alternativen når målet *Kulturvärden får inte skadas*, men RAÄ bedömer att alternativet Korsvägen framstår som det alternativ som kommer närmast detta mål.

RAÄ förutsätter att de val av optimala lägen för korridorer, som också beskrivs i underlagsrapporten Kulturmiljö, kommer att beaktas i det slutliga utförandet.



Kulturmiljöavdelningen  
Samhällsbyggnadsenheten

2006-05-09

Dnr: 332-619-2006

RAÄ vill framhålla att underlagsrapporten Kulturmiljö på ett förtjänstfullt och tydligt sätt beskriver de kulturhistoriska karaktärsdrag och särskilt värdefulla kulturmiljöer som präglar Göteborg. Med detta som utgångspunkt har projektmål formulerats för driftskedet och byggskedet. I båda dessa skeden är målet att stadsmiljön skall värnas, i driftskedet dessutom att kulturvärden inte får skadas.

I Järnvägsutredningens samlade utvärdering (8.5) konstateras att utredningsalternativen i stort sett medverkar till att de transportpolitiska delmålen och miljömålen uppfylls. När det gäller avstämningen mot projektmålen konstaterar Banverket att endast de tre Västlänksalternativen (Haga-Korsvägen, Haga-Chalmers och Korsvägen) kan sägas uppfylla målen i tillräcklig grad. Sammantaget bedömer Banverket att alternativ Haga-Korsvägen via Älvstranden bäst uppfyller målen.

RAÄ anser att metoden att väga samman alla miljöaspekter för att redovisa de olika alternativens måluppfyllelse (tabell "Jämförande analys" sid. 97) blir missvisande. Konsekvenserna för kulturmiljön och de mål som satts upp; "Kulturvärden får inte skadas" och "Stadsmiljön skall värnas" kommer inte fram på ett tydligt sätt.

RAÄ anser att de bedömningar av konsekvenserna av olika alternativ för de särskilt värdefulla och karakteristiska områden som beskrivs i kulturmiljöunderlaget också bör framgå av den sammanvägda bedömningen, liksom att alternativet Korsvägen via Skånegatan bäst når målet "Stadsmiljön värnas och utvecklas".

De två alternativen Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers medför, både via Älvstranden och via Stora Hamnkanalen påtaglig skada på viktiga delar av riksintresset för kulturmiljö i Göteborgs stadskärna. I avsnittet "Stadsmiljö" framhålls uttryckligen att Stora Hamnkanalen bör undvikas eftersom detta alternativ ger stor påverkan på kulturvärden. Här talas också om osäkerheten i själva arbetsföretaget, dvs om det verkligen går att undvika att skada kulturvärdena. I det avsnitt som behandlar byggskedet sägs också att varianterna via Stora Hamnkanalen medför stor påverkan på såväl stadsbild som stadsliv och bör undvikas.

Även i alternativet via Älvstranden blir konsekvenserna betydande på de kulturmiljöer som utpekats som särskilt värdefulla. För både alternativet Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers gäller att de också skall passera vallgraven och den känsliga miljön kring Haga kyrkoplan, som också räknas till de särskilt värdefulla kulturmiljöerna.



Kulturmiljöavdelningen  
Samhällsbyggnadsenheten

2006-05-09

Dnr: 332-619-2006

I varje avsnitt i Järnvägsutredningen som på något sätt berör konsekvenserna av de olika alternativen i förhållande till stadsbild och/eller park- och kulturmiljö i både driftskedet och byggskedet, påtalas den negativa påverkan för de särskilt utpekade kulturmiljöerna. RAÄ delar dessa bedömningar.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschefen Birgitta Johansen efter föredragning av 1:e antikvarien Birgitta Sander. I den slutliga handläggningen har även biträdande avdelningschefen Anita Bergensträhle-Lind deltagit.

Birgitta Johansen  
Avdelningschef

Birgitta Sander  
Birgitta Sander  
1:e antikvarie

Kopia till länsstyrelsen i Västra Götaland



**RÄDDNINGSV  
VERKET**

Handläggare, direkttelefon  
Anna Nordlander, 054-13 50 51  
E-post  
anna.nordlander(a)srv.se  
Projektbeteckning

## Yttrande

1 (2)

Datum  
2006-05-09  
E.t datum

Dossie/Djariern  
273-3625-2003  
Er referens  
05-1918/SA60

Banverket Västra banregionen  
Box 1014  
405 21 Göteborg

<b>BANVERKET</b> Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
<b>Ink 2006 -05- 0 9</b>	
Dnr 05-1918	Sign
Dnr SA60	

## Västlänken – Utställelse av järnvägsutredning för tågtunnel under Göteborg

BRVP-GAB

Räddningsverket har tagit del av järnvägsutredning med MKB. Därutöver har Räddningsverket underhand i utredningsskedet lämnat synpunkter och deltagit i framtagandet av delrapporter som sammanfattats i underlagsrapporten Säkerhet och robusthet.

Banverket har i missivet till utredningen önskat att remissinstanser rangordnar de olika utredningsalternativen. Av utredningen framgår att alla alternativ oavsett val av sträckning eller byggteknik skall byggas med ett högt säkerhetstänkande. Alla alternativen uppnår Banverkets ambitionsnivå för säkerhet i tunnlar och stationerna skall utformas på ett säkert sätt. Räddningsverket tar inte ställning till rangordning av alternativen därlör att vi förutsätter att alla rimliga säkerhetskrav som gäller tunnel och stationer kommer att uppfyllas oavsett vilket alternativ som väljs. De projektmål som satts för projektet kommer därför sannolikt att styra val av alternativ utifrån andra kriterier.

Räddningsverket önskar därför att följande synpunkter vägs in i den slutliga bedömningen av alternativen.

Räddningsverket förutsätter att oavsett om man väljer två spår i en tunnel med särskild utrymnings-/servicetunnel eller två separata spårtunnlar kommer den slutliga utformningen att uppfylla kraven på utrymnings-säkerhet och möjligheterna att genomföra en räddningsinsats. De fördelar som alternativen erbjuder kommer att kunna kompenseras vid utformning av det andra alternativet. Detta kan dock komma att slutligen påverka kostnaden för det alternativ som väljs.

Om de tekniska lösningarna av tunneln innebär att utformningsprinciperna kommer att växla längs sträckan får inte detta påverka utrymnings-säkerheten. De utrymnande skall alltid ledas ut säkert och får inte riskera att förvirras av motstridig information eller krav på särskilt agerande. Enligt utredningen är korridorerna tillräckligt tilltagna för att inrymma alternativ utformning. Det förutsätts också att dessa rymmer utrymningsvägar mellan stationerna och tillfartsvägar för räddningsfordon.

## RÄDDNINGSVERKET

2 (2)

Datum  
2006-05-09Dossier/Diari nr  
273-3625-2003

Räddningsverket strävar efter att infrastruktur och i detta fall Västlänken skall utformas med ett enkelt och robust säkerhetstänkande. Säkerheten för utrymmande personer och för räddningstjänsten vid insats skall inte vara avhängiga tekniskt komplicerade utformningar.

Vid planering för framtida infrastruktur skall man inte bygga med små marginaler i förhållande till den säkerhetsnivå som vi accepterar idag. Säkerhetskoncepten skall inte bygga på framtida oöprövad teknik och inte heller på krav på framtida teknisk utformning av tåg och tågpersonalens agerande vid en olycka.

För att tillgodose särskilda behov för funktionshindrade och personer med nedsatt rörlighet krävs ibland särskild hänsyn vid utformning samt tekniska lösningar. Det är även viktigt att tillgodose dessa behov vid utformning av utrymningskoncepten av stationsmiljöer samt tunnlar. Även barn och äldre är grupper som har särskilda behov vid utformning av säkerhetskoncept och därmed även utrymning vid nödsituationer.

Det är viktigt med en trafiksäker utformning av stationsentréer då de flesta olyckorna inträffar till och från kollektivtrafiken. Eftersom barn har andra förutsättningar att hantera trafiksituationer till skillnad mot de flesta vuxna samt att många barn och ungdomar reser själva till och från skola och fritidsaktiviteter är det viktigt med ett barnperspektiv vid utformning av stationsmiljöerna.

Räddningsverket har tillsammans med Boverket, Vägverket och Banverket arbetat i ett regeringsuppdrag om personsäkerhet i tunnlar. Projektet har under 2005 resulterat i fem rapporter som finns att beställa från Boverket. En av delrapporterna är särskilt avsedd att beaktas i planeringsprocessen. Denna rapport föreslår att de projekt som innehåller utredningsalternativ med tunnlar bör redan i utredningsskedet behandla tunnelsäkerhetsfrågor. Eftersom alla alternativa sträckningar i denna järnvägsutredning innehåller tunnlar och dessutom underjordiska stationer föreslår Räddningsverket att Banverket särskilt beaktar tunnelsäkerhetsfrågorna eftersom detta kommer att påverka möjliga utformningar och framför allt kostnadsbilden för alternativen.

Avdelningen för olycksförebyggande verksamhet

  
Ann-Sofie Eriksson  
Enhetschef

  
Anna Nordlander



BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006 -05- 10
Dnr 05-1918	Sign
Dsnr SA60	

BRVP-GAB

**Datum**  
2006-05-08

**Ert datum**  
2006-02-01

**Beteckning**  
5.32-0503-0155

**Er beteckning**  
05-1918/SA60

**Vår referens**  
C Hultén

Banverket, Västra banregionen

Box 1014  
405 21 Göteborg

Samrådsyttrande

### **Västlänken - Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensutredning (MKB) - Remiss.**

Statens geotekniska institut, SGI, har av Banverket Västra banregionen inbjudits att lämna yttrande i rubricerat ärende.

SGI är en myndighet med sektoransvar för det geotekniska området, d.v.s. jords tekniska egenskaper och tillämpningen i markanvändning och byggande. Häri ingår bland annat geologi, grundläggning med stabilitetsfrågor och geohydrologi. Yttrandet avser endast de delar av utredningen som berör SGI:s kompetensområde.

#### **Underlag**

"Västlänken; en tågtunnel under Göteborg. Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensutredning (MKB)" BRVT 2006:03:01, daterad 2006-02-09. Underlaget levererat med huvudrapport i pappersformat samt underlagsrapporter på CD-skiva.

#### **Tidigare yttranden**

SGI har tidigare lämnat ett remissyttrande till Länsstyrelsen i samband med förstudien (SGI diariernr 5.2-0302-0073). Institutets synpunkter har också framförts i Länsstyrelsens yttrande till Banverket.

SGI har lämnat synpunkter till Banverket på det pågående arbetet med järnvägsutredningen för Västlänken i remissyttrandet daterade 2005-04-29 och 2005-12-16 (SGI Diariernr 5.32-0503-0155).

#### **Yttrande**

De geotekniska förhållandena är svåra och medför stora geotekniska risker för alla alternativ, om man bortser från nollalternativet och förstärkningsalternativet. Förstärknings- och nollalternativet innebär minst geotekniska förstärkningar och geotekniska risker, men dessa alternativ bedöms inte kunna möta kraven på framtida trafiksituation.

SGI:s förutsätter därför att något av utbyggnadsalternativen kommer att väljas och har därför endast behandlat dessa.

De tekniska lösningarna i jordförlagda delar är lika i alternativen. Grundvattenproblematiken i anslutning till Mölndalsån, kräver för alla utbyggnadsalternativ säkra tekniska lösningar så att inte skadlig omgivningspåverkan skall beröra stora områden om läckage skulle uppstå. Samtliga lägen för centralstation innebär avancerade geotekniska lösningar som måste studeras i detalj i kommande projekteringsskede.

Alternativ Korsvägen: Varianten Skånegatan synes ge upphov till större grundvattenproblematik och risk för omgivningspåverkan än varianten Johannebergsgatan. Alternativ Korsvägen kräver större andel betongtunnel i jord, och därmed troligen större geotekniska risker för omgivningspåverkan, än övriga alternativ.

Alternativ Haga - Korsvägen, Haga – Chalmers: Varianterna Älvstranden respektive Stora Hamnkanalen innebär båda stora ingrepp med avancerade tekniska lösningar med hänsyn till Götatunneln och befintliga känsliga byggnader. Störst hänsyn till omgivningspåverkan bedöms krävas för varianten Stora Hamnkanalen. Från det att varianterna går samman kommer alternativen till största delen att gå i bergtunnel.

Det är viktigt att övervaknings- och kontrollprogram av grundvattennivåer, porttryck, mark-sättningar för befintliga förhållanden och nuvarande sättningsförlopp startar i god tid, minst två – tre år, innan entreprenaderna påbörjas eftersom lång observationstid krävs för att erhålla säkert underlag för värdering av de rådande förhållandena. Erfarenheterna från Götatunneln förutsätts kunna utnyttjas.

Institutet har i tidigare yttranden förutsatt att totalstabiliteten för sträckningsalternativen behandlas. Detta är särskilt viktigt för tunnelsträckning i lera i närheten av Göta älv. Järnvägsutredningen bör kompletteras med denna redovisning.

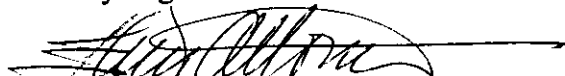
Det är också angeläget att i god tid planera för åtgärder inom områden med förorenad jord. Kan t.ex. alternativa behandlingsmetoder tillämpas inom vissa delar?

Projektet innebär stora geotekniska utmaningar och risker som i nästa projekteringsskede är viktigt att detaljstudera bl. a. med avseende på omgivningspåverkan, sättningar, avvaxlingar, övergångar mellan berg och jord samt grundvatten.

Med hänsyn till de geotekniska riskerna, främst med avseende på omgivningspåverkan, bedömer SGI att alternativen Haga – Korsvägen eller Haga – Chalmers, båda med varianten Älvstranden, är att föredra om större utbyggnad skall utföras jämfört med förstärkningsalternativet. De båda alternativen är ur geoteknisk synpunkt likvärdiga.

Yttrandet har utarbetats av kontorschef Carina Hultén och överingenjör Åke Johansson.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT  
Myndighetsfunktionen



Elvin Ottosson



## Myndighetsuppgifter

Handläggare, direkttelefon/Our reference, telephone

Inger Lundqvist, 031-708 26 57

## YTTRANDE

Vårt datum/Our date

2006-05-04

Ert datum/Your date

2006-02-01

BRV

Box 1014

405 21 GÖTEBORG

1(2)

Vår beteckning/Our reference

01-264/2006

Ert beteckning/Your reference

05-1918/SA60

<b>BANVERKET</b> Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	<b>2006 -05- 05</b>
Dnr	05-1918
Dsnr	SA60
Sign	

BRVP-GAB

## Västlänken en tågtunnel under Göteborg – Järnvägsutredning inkl MKB

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har genom remiss den 10 februari år 2006 erhållit rubricerat ärende för yttrande. Med anledning härav får SGU framföra följande.

### Underlagsrapport Teknik

#### Kap. 4.2 Geologi och bergteknik

Rad 4: " i dagligt tal endast benämnd gnejs eller Göteborgsgnejs". Ordet Göteborgsgnejs strykes, en sådan benämning torde inte användas allmänt.

Rad 6: "(diabas, metafit m.fl.)". Metafit skall vara metamafit.

Tredje stycket: Meningen skall vara: Huvudsakliga sprickriktningar är nordvästliga till nordnordvästliga och öst-västliga.

Fjärde stycket: Här talas det om att krosszoner finns mellan olika bergartsled och att dessa zoner ofta har östvästlig riktning. De aktuella bergartsleden har nordvästlig till nordnordvästlig till nordsydlig riktning (blir "nordsydligare" ju längre norrut man kommer) och de krosszoner som finns mellan dem har alltså inte östvästlig riktning.

Det finns ingen referenslista till rapporten "Teknik" och i "Västlänken en tågtunnel under Göteborg" finns SGU inte omnämnt vilket gör att man inte kan värdera kvaliteten på det använda geologiska underlagsmaterialet.

### Underlagsrapport "Grundvatten"

Rapporten ger en omfattande beskrivning av förutsättningarna för påverkan på grundvattnet. På ett pedagogiskt sätt redovisas bedömd påverkan på grundvattenmiljön inom olika delsträckor. Det är bra att det i kap 3.2 "Analysmetodik" framgår vilka ansatser och beräkningsmetoder som använts. Hur själva analysen gått till för att nå fram till de redovisade bedömningarna kan inte förväntas vara mer beskriven än vad som är fallet i en underlagsrapport av denna karaktär, men är av hydrogeologiskt intresse. SGU anser att den

geohydrologiska kartan i bilaga 1 inte är acceptabel för redovisning. Kartan är, för de intressanta delarna där mest information finns, i stort sett oläslig. Ett möjligt sätt att redovisa informationen kan vara en uppdelning i flera delkartor eller en bibehållen A3-bilaga men med en helt omgjord layout där de centrala delarna redovisas i betydligt större skala.

I kap 1.2 anges under miljömål "Grundvatten av god kvalitet" delmål 5 som skall vara delmål 2.

#### SGUs ställningstagande

SGU anser att ur geologisk synpunkt är alternativen Haga - Chalmers, Haga – Korsvägen eller Korsvägen likvärdiga. Förstärkningsalternativet torde ha den minsta inverkan på grundvattenförehållandena i området.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad verksjurist.

I ärendets handläggning har deltagit statsgeologerna I Lundqvist och L-O Lång samt laborator C-M Backman (föredragande).



Hans-Göran Jansson



Carl-Magnus Backman

Vårt dnr: 044-200-06  
Ert dnr: 05-1918/SA60

2006-03-14



Banverket Västra Regionen  
Att: Gabriella Burel  
Box 1014  
405 21 GÖTEBORG

BANVERKET Västra Regionen Banverket/nätet Göteborg	
Ink	2006 -03- 22
Dnr	05-1918
Ert dnr	SA60
BRVT-GAB	

## Yttrande över Järnvägsutredning inkl MKB Västlänken

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, har anmodats yttra sig över rubricerade utredning. SIKA har tidigare yttrat sig i ett förberedande skede av Järnvägsutredningen Västlänken, se Ert dnr 05-366/SA20, och anför nu följande.

I den samhällsekonomiska kalkylen som gjordes i samband med förstudien beräknades nytta och kostnad för projekt Västlänken uppgå till ungefär samma storlek (NNK = 0,04). SIKA noterar att samtliga de tre utredningsalternativ som innebär att en tunnel byggs under centrala Göteborg visar på betydande olönsamhet enligt Järnvägsutredningens samhällsekonomiska kalkyl. Endast för det så kallade förstärkningsalternativet erhålls en nytta i paritet med kostnaden.

SIKA anser att basprognosen för kollektivresandet är den naturliga utgångspunkten för beräkningarna. Därutöver vore det befogat att genomföra alternativa kalkyler med antagande om trafikstyrande åtgärder som till exempel trängselskatt eller åtgärder riktade mot parkeringsmarknaden. För sådana alternativ bedömer SIKA att överflyttningen av trafik från privatbilism på väg till kollektivtrafik kan leda till ett förbättrat samhällsekonomiskt utfall för projekt Västlänken.

SIKA ställer sig mer avvaktande till utredningens bedömning om att nuvärdet av de dynamiska regionförstoringseffekterna "förväntas bli många miljarder kronor". Ännu har SIKA inte sett att man lyckats skatta storlek eller ens belägga förekomst av produktivitetshöjningar som ett resultat av regionförstoring tillfredsställande i litteraturen. Enligt SIKA:s mening underbyggs dessutom påståendet om att Västlänken skulle ge upphov till sådana produktivitetshöjningar i västra Sverige endast fragmentariskt i utredningen.

Två angelägna mål anges i utredningen, nämligen att:

- 1) Avhjälpa kapacitetsproblem för järnvägstrafiken i västra Sverige
- 2) Utveckla centrala Göteborg genom ökad kollektivtrafikförsörjning

För att uppnå dessa två mål avser man enligt Järnvägsutredningen att i huvudsak använda ett medel – ett tunnelbygge för järnvägstrafik under centrala Göteborg.

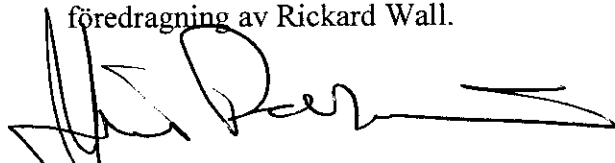
SIKA efterlyser en analys där de två målen uppnås med hjälp av två medel:

- a) Det stora kapacitetsproblemet för järnvägstrafiken i västra Sverige består i att Göteborg C är en säckstation. Detta kan avhjälpas genom att stationen flyttas till området kring Olskroken.
- b) Utvecklingsbehovet för centrala Göteborg – som skulle öka om centralstationen flyttades till Olskroken – tillgodoses med hjälp av andra kollektivtrafiksatsningar än sådana som involverar trafik med fjärrtåg. Det kan visa sig vara görligt att försörja centrala Göteborg med kollektivtrafik utifrån ett antagande om en knutpunkt i Olskroken.

SIKA anser att det vore intressant att jämföra resultatet av en sådan analys med utfallet av nuvarande utredningsalternativ.

SIKA vill avslutningsvis peka på att de alternativ som inbegriper tunnelbygge under centrala Göteborg medför en risk för att man bygger in sig i en struktur som så småningom kan komma att visa sig obsolet, men då blir kostsam att ändra. Förstärkningsalternativet däremot låter sig förenas med eventuella framtida transportlösningar som både en flytt av centralstationen och tunnelbyggen under centrala Göteborg.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Kjell Dahlström efter föredragning av Rickard Wall.



Kjell Dahlström  
Generaldirektör



2006-03-07

Vår ref: 2006/336/184

Er ref: 05-1918/SA60

Banverket Västra banregionen  
Box 1014  
405 21 GÖTEBORG

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006 -03- 08
Dnr	05-1918
Esnr	SA60
Sign	

BRVT-GAB

### Beträffande Västlänken - Järnvägsutredning inkl MKB

Det aktuella projektet innebär en tunnelförlagd järnväg, något som inte berör SMHIs discipliner. SMHI har inte några synpunkter på detta ärende.

Direktör Tord Kvick har beslutat i detta ärende som beretts av Sven Kindell.

För SMHI

Tord Kvick  
Direktör

Enheten för hälsoskydd  
Marianne Löwenhielm  
Tel: 08- 555 532 18  
E-post: [marianne.lowenhielm@sos.se](mailto:marianne.lowenhielm@sos.se)

Banverket Västra Regionen  
Box 1014  
405 21 Göteborg

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006 -05- 18
Dnr 05-1918	Sign
Dnr SAG6	

BRVP-GAB

## Remiss angående järnvägsutredningen inklusive miljökonsekvensbeskrivning för Västlänken

Socialstyrelsen har valt att endast lämna yttrande ur hälsoskyddssynpunkt. Vi anser generellt att hälsoeffekterna bör beskrivas mer ingående, både allmänt samt kopplat till det aktuella projektet. Det vore angeläget att utföra en miljömedicinsk bedömning eftersom utredningsområdet är tätbefolkat.

### **Luft**

Det hade varit intressant med en miljömedicinsk bedömning av vad minskningen av luftutsläppen innebär för människors hälsa i de olika alternativen. Vad gäller minskningarna är det intressant att studera *var* dessa sker, för att se om det berör miljöer där människor bor/vistas.

### **Buller**

Det saknas information om effekter på hälsan och miljömedicinska bedömningar när det gäller buller och vibrationer. Alternativen går inte att jämföra utifrån hälsoeffekter.

Det framkommer inte vilka ev. störningar som kommer att ske nattetid, vilket har betydelse eftersom tåg ger upphov till maxbullernivåer som kan ge sömnstörningar.

### **Byggskedet**

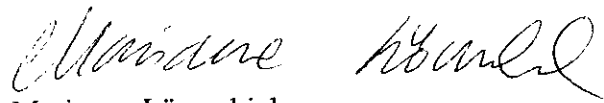
Överskridanden kommer att ske av miljökvalitetsnormen för NO<sub>2</sub>. Hälsokonsekvenserna kring detta bör beskrivas eftersom överskridandena kan pågå 1-2 år. Det är angeläget att jobba vidare med åtgärder för att få ned dessa nivåer.

När det gäller buller riskerar många som drabbas av luftburet buller även att utsättas för höga ljudnivåer via stomljud. Detta medför att risken för störning ökar. Resonemanget kring detta bör utvecklas och tas med i bedömningen.

När det gäller åtgärder för att begränsa buller diskuteras detta endast i allmänna ordalag. Begränsningar av arbetstiden, ersättningsbostäder för värst drabbade etc. bör kunna diskuteras som åtgärder.

Detta beslut har fattats av enhetschef Ann Thuvander. Marianne Löwenhielm har varit föredragande.

Enligt Socialstyrelsens beslut

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marianne Löwenhielm', written in a cursive style.

Marianne Löwenhielm



## REMISSYTTRANDE

Banverket  
Box 1014

405 21 GÖTEBORG

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006 -06- 27
Dnr 05-1918	Sign
Dnr SA60	

BRYP-GAB


Datum  
2006-06-20  
  
Ert datum  
2006-02-01

Vår referens  
2006/498-01  
  
Er referens  
05-1918/SA60

### Västlänken – Järnvägsutredning med MKB

Statens strålskyddsinstitut har inga synpunkter på ovanstående remiss. Den remitterade utredningen återsänds till Banverket.

För Statens strålskyddsinstitut

  
Tomas Löfgren



BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006 -05- 09
Dnr 05-1918	Sign
Dnr SA60	

BRVP-GAB

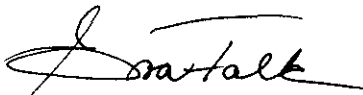
Projektledare Gabriella Burel  
Banverket Västra banregionen  
Västlänken  
Box 104  
405 21 GÖTEBORG

Göteborg 2006-05-08

Bifogat Svenska Mässans remissvar angående Västlänken.

För ordningens skull bifogas också kopia av registreringsbevis.

Vänliga hälsningar,



**Eva Falk**

**Remissvar från  
Svenska Mässan angående  
Västlänken**

---

*2006-05-05*

## Innehåll

1.	Bakgrund	3
2.	Sammanfattning – förordat alternativ	4
3.	Svenska Mässan – en bakgrund	5
4.	Västlänkens påverkan på Svenska Mässan	6
4.1	Påverkan under byggskedet	6
4.2	Svenska Mässans tillgänglighet efter projektets genomförande	6
4.3	Svenska Mässans möjligheter till fortsatt expansion	7
5.	Slutsats	8

## 1. Bakgrund

Svenska Mässan Stiftelse har som berörd fastighetsägare beretts tillfälle att lämna sina synpunkter dels på Banverkets Järnvägsutredning och dels på Stadsbyggnadskontorets program avseende Västlänken. De tre föreslagna och studerade sträckningarna (*Haga-Korsvägen*, *Korsvägen* och *Haga-Chalmers*) ger helt olika förutsättningar för Svenska Mässans utveckling vilket föranlett Svenska Mässan att analysera konsekvenserna för de olika alternativen.

## 2. Sammanfattning - förordat alternativ

Liseberg, Svenska Mässan och Got Event har som berörda fastighetsägare beretts tillfälle att lämna sina synpunkter dels på Banverkets Järnvägsutredning och dels på Stadsbyggnadskontorets program avseende Västlänken. De tre föreslagna och studerade sträckningarna (*Haga-Korsvägen*, *Korsvägen* och *Haga-Chalmers*) ger helt olika förutsättningar för evenemangsstråkets utveckling vilket föranlett oss att noggrant analysera konsekvenserna för de olika alternativen och komma med en gemensam rekommendation.

Västlänken är en viktig faktor för Göteborgsregionens fortsatta utveckling och därmed även för aktörerna i evenemangsstråket. En färdigställd Västlänk ökar tillgängligheten till Liseberg, Svenska Mässan, Ullevi och Scandinavium på lång sikt och medför att människor enklare kan ta sig till evenemangsstråket i Göteborg. Västlänkens positiva effekter blir därför i ett längre perspektiv betydande för hela evenemangsstråket.

Efter genomgång av de tre alternativen, förordar Liseberg, Svenska Mässan och Got Event gemensamt alternativet *Haga-Korsvägen*.

*Haga-Korsvägen* är det alternativ som bäst ökar möjligheten för tillresande, såväl privatresenärer som affärsbesökare, att enkelt ta sig till de där belägna storskaliga anläggningarna. *Korsvägen* är mycket betydande som västsvenskt nav för upplevelser och möten där nöjespark, publika arenor, mäss- och kongressanläggning samt hotellboende har en koncentrerad etablering. Stationen vid *Korsvägen*/Götaplatsen förenklar resandet och förkortar restiden till centrala Göteborg både för regionalt resande och för långdistanstrafik. Med västlänken skapas också möjligheter till att förkorta restiden till flygplatserna Landvetter och Kastrup.

Kortsiktigt kommer dock byggskedet, både för alternativet *Haga-Korsvägen* och för alternativet *Korsvägen*, att innebära störningar för verksamheten i området. Dessa kommer att kunna innebära ett minskat antal gäster och affärsbesökare med ökade besvär för dessa med ekonomiska konsekvenser för anläggningarna som följd.

Om alternativet *Korsvägen* väljs kommer det - genom dess dragning över kvarteret Immeln söder om Liseberg - att innebära mycket stora inskränkningar på Lisebergs möjligheter att utveckla verksamheten under en 10- 15 års period. Detta är därför ett mycket dåligt alternativ för hela evenemangsstråket.

De exakta ekonomiska konsekvenserna av de olika alternativen måste beräknas när mer detaljerad information om Västlänkens byggskede finns tillhands och exempelvis den exakta dragningen vid Örgrytevägen fastställts. I samband med detta kan krav från fastighetsägarna på kostnadskompensation komma att ställas.

Alternativet *Haga-Chalmers* är ur evenemangsstråkets perspektiv ett dåligt alternativ då stationen vid *Korsvägen* helt saknas.

### 3. Svenska Mässan - en bakgrund

Svenska Mässan Stiftelses ändamål är att främja näringslivet genom att erbjuda en mötesplats för både mässor, konferenser, affärsmöten samt andra events. Organisation och verksamhet inom Koncernen Svenska Mässan består av *Svenska Mässan Stiftelse* och de helägda dotterföretagen *Svenska Mässan Möten och Hotell AB*, *Mässans Gata AB*, *Svenska Mässan Arena AB* samt *VIPS AB*. Härutöver ingår intresseföretagen *Bok & Bibliotek i Norden AB* och *Event Teknik i Göteborg AB*. Gentemot omvärlden exponeras verksamheten främst genom de tre varumärkena *Svenska Mässan*, *Hotel Gothia Towers* och *Göteborg Convention Centre (GCC)*.

Svenska Mässan genererar cirka tre gånger sin omsättning i turistiskt inflöde och bidrar därmed till att göra Göteborgsregionen och Västsverige attraktivare för etablering och bosättning. Därmed har Svenska Mässan en stor betydelse för nordiskt näringsliv och handel vilket inte minst visas genom att besöksnäringseffekterna de senaste tio åren ökat från knappt 0,9 miljarder kronor till 2,3 miljarder. Vårt huvudmål är tillväxt för att på så sätt generera ännu större besöksnäringseffekter för Göteborg.

Sedan mitten på 1980-talet har Svenska Mässan vuxit från att vara en liten mässarrangör till en omfattande mötesplats med egen hotellverksamhet som konkurrerar om de stora evenemangen i Europa och världen. För detta har Svenska Mässan haft stor glädje av det Göteborg kan erbjuda i form av infrastruktur, mötesplatser, samarbete och atmosfär. Vi är beroende av hur Göteborg lyckas attrahera omvärlden och är på så sätt en del av stadens utveckling med ett ansvar för att också aktivt delta och bidra till att sätta Göteborg på kartan.

Till detta behöver Svenska Mässan en anläggning som erbjuder ett attraktivt helhetsintryck åt alla tillresande. Sett historiskt har Svenska Mässan vågat satsa på och utveckla sin anläggning, vilket tillsammans med det centrala läget skapat en unik mötesplats. Omfattande investeringar har gjorts och Svenska Mässan behöver även för framtiden möjlighet att expandera fysiskt för att förstärka sin betydelse för Göteborg.

Svenska Mässan har en för verksamheten värdefull omgivning med evenemangsstråkets utbud som bidrar till konkurrenskraften. Kvaliteten på tillgängligheten i stort är ytterst avgörande för den framtida konkurrenskraften. Det avser såväl tillfarten till Göteborg i form av antalet direkta flyglinjer, kvaliteten på kringliggande flygplatser, tågförbindelser och tillfartsvägar men även goda möjligheter till angöring och parkering för såväl affärs- som privatbesökare.

En effektiv angöring från Korsvägen har avgörande betydelse för Svenska Mässans, och därmed evenemangsstråkets, utveckling. Vår bedömning är att alternativet *Haga-Korsvägen* ger bäst förutsättningar att fullfölja denna ambition.

## 4. Västlänkens påverkan på Svenska Mässan

Västlänken är en viktig faktor för Göteborgsregionens fortsatta utveckling och därmed även för Svenska Mässan, som berörs i mycket hög utsträckning och på flera olika sätt. Påverkan kan i stora drag anses ske inom tre olika faser, och Svenska Mässan har här värderat de tre alternativa dragningarna av Västlänken utifrån dessa. Faserna är:

- Påverkan under byggskedet
- Tillgänglighet efter Västlänkens genomförande
- Möjligheter till fortsatt expansion

**Svenska Mässan delar utredningens bedömning om att alternativ *Haga-Korsvägen* är det som gynnar Göteborgs utveckling på bästa sätt.**

### 4.1 Påverkan under byggskedet

Alla studerade lokaliseringar berör på olika sätt Svenska Mässan då samtliga alternativ tangerar evenemangsområdet.

I båda alternativen *Haga-Korsvägen* och *Korsvägen* kommer Örgrytevägen under flera år att vara en byggarbetsplats. Tillgängligheten till nuvarande huvudentré för Svenska Mässan och GCC kommer därför att periodvis vara nedsatt. Angöringen för gäster och leveranser till Hotel Gothia Towers samt godsinfarten till mässhallarna, påverkas kraftigt under byggtiden vilket har en negativ inverkan på Svenska Mässan.

Då Svenska Mässans verksamhet pågår året runt förutsätter vi ett nära samarbete och en kontinuerlig dialog då byggnadsarbeten planeras. Detta för att på bästa sätt minimera ljudmässiga och tillgänglighetsbegränsande störningar av pågående evenemang och verksamheter, samt reducera eventuella störningar för hotellgäster med avseende på ljud och vibrationer vilka kan befaras uppkomma. Dessa störningar kan komma att påverka Svenska Mässans affärer negativt vilket innebär att de ekonomiska konsekvenserna måste medtas i kalkylen för Västlänken.

Alternativ *Korsvägen* berör Svenska Mässan främst genom att byggnadsarbetena i gatan kan komma att påverka tillgängligheten till kongresshallens entré vid Skånegatan.

Alternativ *Haga-Chalmers* är den sträckning som i byggskedet minst påverkar Svenska Mässans nuvarande verksamhet.

### 4.2 Svenska Mässans tillgänglighet efter projektets genomförande

Svenska Mässan är för sin framtida expansion beroende av att Göteborg utvecklas som en attraktiv storstad. God miljö, trivsam stadsmiljö och bra kollektivtrafik är några viktiga faktorer. De positiva effekter på Göteborg och regionen, som utredningen redovisar ger också synergieffekter på hela Svenska Mässans verksamhet. Såväl mäss-, mötes- som hotellverksamheten gagnas av dessa. Antalet besökare i Göteborgsregionen kan förväntas öka och tillgängligheten för de som bor i regionen blir större.

Korsvägen är i dag en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken med byten mellan olika linjer. Korsvägen är också den viktigaste hållplatsen för såväl Svenska Mässan, Liseberg och Scandinavium som för Universeum och Världskulturmuseet. Att Västlänken får en station vid Korsvägen är av mycket stor vikt för både Svenska Mässans och hela evenemangsområdets framtid.

Varje enskild aktör som ingår i evenemangsstråket bidrar på sitt sätt till att forma områdets dynamik, såväl till innehåll som visuellt. Utöver stationens funktionalitet ser Svenska Mässan det värdefullt att stationens arkitektoniska utformning bidrar till att markera platsens roll som entré mot evenemangsstråkets samlade utbud. Den föreslagna ansatsen med en huvuduppgång med en stor mezzaninvåning med trappor mot Svenska Mässan bejakar vi.

Även i detta avseende är alternativ *Haga-Korsvägen* det bästa följt av alternativ *Korsvägen*. Alternativ *Haga-Chalmers* kan i detta sammanhang knappast anses skapa några positiva effekter för Svenska Mässan på lång sikt, då ingen station placeras i närheten av Svenska Mässan. Detta alternativ vill vi därför bestämt avstyrka.

### **4.3 Svenska Mässans möjligheter till fortsatt expansion**

Västlänken med möjlighet till angoring vid Korsvägen är en avgörande faktor för Svenska Mässans möjligheter att kunna behålla och stärka sin internationella konkurrenskraft som en ledande mötesplats. Den expansiva mötesverksamheten kommer för överskådlig tid framöver att ha sin exponering mot Korsvägen. Det är därför av stor betydelse att redan nu långsiktigt dimensionera angoringskapaciteten för besökarvolymen som överstiger dagens behov.



## 5 Slutsats

Svenska Mässan ser det som ytterst angeläget att Västlänken genomförs och förordar alternativet *Haga-Korsvägen* då det bäst ökar möjligheten för tillresande att enkelt ta sig till evenemangsstråket. Enligt vår uppfattning är alternativet *Korsvägen* näst bäst men långt ifrån fullgott. Alternativet *Haga-Chalmers* är ur och evenemangsstråkets perspektiv ett dåligt alternativ då stationen vid Korsvägen helt saknas.

Göteborg 2006-05-05

Svenska Mässan



Petter Ulberg,

Vice Verkställande Direktör



Alf Josefsson,

Ekonomidirektör

2006-05-10

BANVERKET Västra Banregionen Banreglankontoret Göteborg	
Ink	2006-05-12
Dnr 05-1918	Sign
Dnr SA60	

BRVP-GAB

Banverket  
Västra Banregionen  
405 21 Göteborg

## Västlänken – en tåg tunnel under Göteborg

Branschföreningen Tågoperatörerna har tagit del av Banverkets järnvägsutredning "Västlänken, en tåg tunnel under Göteborg, Utställningshandling", och lämnar här synpunkter för det fortsatta arbetet.

### Sammanfattning

- \* En ökad kapacitet i Göteborgsområdets spårssystem är helt nödvändig
- \* Påverkan på gods- och persontrafik under byggskedet är inte tillräckligt belyst
- \* Det vore en stor fördel att kunna leda även fjärrtåg genomgående i Västlänken, att bygga ett flexibelt trafiksystem
- \* Vändspår bör byggas vid Korsvägen
- \* Olskroken bör bli föremål för en fördjupad studie
- \* De västlänksalternativ som innebär genomgående spår förordas långt framför det så kallade förstärkningsalternativet

### Inledning

Det är helt nödvändigt med ökad kapacitet i Göteborgsområdets spårssystem. Med ett ökat oljeberoende i samhället och ständiga larm om växthuseffektens konsekvenser ter sig tåget som ett allt bättre alternativ för transporter av både personer och gods. Tåget har framtiden för sig, men det förutsätter att de infrastrukturella förutsättningarna tillskapas för att den nödvändiga utvecklingen och utökningen av trafiken ska kunna ske. Byggandet av Västlänken är en helt nödvändig del av de infrastrukturella förutsättningarna i Västsverige.

Branschföreningen har i denna remiss koncentrerat sig på den järnvägstekniska aspekten av järnvägsutredning Västlänken. Vi är medvetna om att den fortsatta planeringen måste bygga på en sammanvägning av många olika faktorer.

Järnvägsutredningen är mycket omfattande. Huvudrapporten (utställningshandlingen) åskådliggör på ett bra sätt hur de olika västlänksalternativen påverkar människan, miljön och samhället i ett övergripande perspektiv.

### Hur påverkas järnvägstrafiken, både persontrafik och godstrafik, av byggskedet?

Göteborg central är navet för all persontrafik på järnväg i västra Sverige. Det är lika viktigt att Göteborg C fungerar väl både under tiden fram till byggstart och under själva byggtiden.

Olskroken är också ett nav i järnvägstrafiken kring Göteborg, då såväl gods- som persontrafik möts här. Att Olskroken fungerar väl under både byggskede och driftsskede är också mycket viktigt.



Underlagsrapporten Byggskedet ger en bild av hur framförallt vägtrafiken påverkas under byggtiden. Byggtiden för hela Västlänkenprojektet är förhållandevis lång (6 år). För tågtrafiken gäller systemkravet att "Dagens kapacitet skall kunna upprätthållas under hela byggtiden".

Underlagsrapportens uppbyggnad är sådan att det är svårt att skaffa sig en helhetsbild av hur befintlig tågtrafik / bangård kommer att påverkas av byggskedet. Benämningar i huvudrapporten för alternativa sträckningar över Göteborgs central (rak nord, diagonal, rak syd) används inte i analysen.

I underlagsrapporten redovisas påverkan på olika platser, i konfliktpunkter.

För Plats 4 (Haga-Chalmers, Haga-Korsvägen, delen E6-Drottningtorget) som avser bangården på Göteborgs central, beskrivs att tågtrafiken kommer att påverkas och en möjlig lösning till problemen. Lösningen är mycket översiktligt beskriven och vi ställer oss frågande till om det är möjligt att upprätthålla systemkravet. Eftersom lösningen också förutsätter att logistiken kring städning och underhåll av befintlig tågtrafik ändras, behöver detta utredas vidare.

Konsekvenser under byggtiden för tågtrafiken vid byggande av Förstärkningsalternativet är också översiktligt beskrivna. Eftersom Förstärkningsalternativets sträckning i mycket hög grad kommer påverka befintlig tågtrafik (stor aktivitet på befintlig bangård, komplicerade konstbyggnader vid och kring befintliga spår, inte minst vid Olskroken) saknar vi en mer ingående analys.

### **Hur påverkar de olika Västlänksalternativen tågtrafikens möjligheter att utvecklas?**

De tre utbyggnadsalternativen är i stort sett likvärdiga från kapacitetssynpunkt för persontrafik. Med Förstärkningsalternativet måste samtliga genomgående tåg byta körriktning inne på säckstationen, vilket förlänger restiden och ökar störningsrisken.

De planerade spåren i Västlänken sägs i första hand vara avsedda för regional persontrafik. Vi vill trycka på att det vore en stor fördel att kunna leda även fjärrtåg genomgående i Göteborg. Det handlar främst om att bygga ett system som kan utnyttjas med största möjliga flexibilitet för framtida trafikupplägg. För att fjärrtåg (lokdragna tåg eller tågsätt med drivenhet) ska kunna trafikera effektivt bör banan utformas för max 1,5% lutning (gradient). En gradient på maximalt 1,5% ger också mindre störningskänslighet vid driftsäkerhetsproblem med fordon. Samtliga Västlänksalternativ och Förstärkningsalternativet frigör kapacitet i Gårdatunneln (eller ny parallell tunnel till Gårdatunneln) för godtrafik. Målet om två godståg per riktning under maxtimmen klaras.

### **Linjer norrifrån som inte är genomgående, tåg som tas ur trafik**

De flesta regionala och lokala linjerna förutsätts vara genomgående i Göteborg. De linjer som kommer in norrifrån är dock fler och därför förutsätts någon av dessa sluta söder om Västlänken; i utredningen föreslås Mölndal. Sträckan Korsvägen-Mölndal skulle dock komma att bli en onödigt lång tomkörning som kraftigt fördyrar driften. Det är därför önskvärt att tågen kan vändas tidigare.

Tåg norrifrån som ska tas ur trafik efter morgonrusningen föreslås i utredningen tas in på säckstationen. På samma sätt föreslås tåg norrut som ska in i eftermiddagsrusningen utgå från säckstationen. Vi anser att dessa tågs attraktivitet minskar eftersom övriga stationer i Västlänken inte nås utan tidsödande omstigning. Även dessa tåg bör gå till Korsvägen och därefter vändas och gå till terminal.



Vi föreslår därför att ett, eller om behovet visar två, vändspår för dessa två uppgifter byggs direkt efter Korsvägen. Bästa alternativ är i tunneln, direkt efter station Korsvägen. Näst bästa alternativ är direkt efter tunnelmynningen i Almedal.

Det förutsätts i detta fall att ingen kontroll av om resande är kvar i tåget görs vid sista uppehållet. Eventuella kvardröjande resande får följa med till vändplatsen och släppas av på återresan (modell tunnelbanan).

Det är viktigt att vändspåren, oavsett var de lokaliseras, placeras mellan upp- och nedspåren för att undvika korsande tågvägar.

Tåg söderifrån som ska tas ur trafik bör inte gå i trafik till Sävenäs. Detta är ytterligare en fördröjande faktor eftersom ombordpersonal då måste följa med tåget till Sävenäs.

### **Placering av terminalfunktioner**

Utredarna anser det viktigt att terminalfunktioner placeras samlat och att de ligger nära Göteborg C. Vi instämmer helt i detta. En rationell terminalhantering är både en viktig kvalitets- och kostnadsfaktor och förslaget att placera denna i Sävenäs förefaller rimligt om det inte är möjligt att på ett bra sätt lösa detta vid Göteborg C. Vi anser det viktigt att terminal- och uppställningskapaciteten är tillräckliga och att det finns utrymme för expansion om behoven ökar.

### **Olskroken**

Utredningen visar att planskilda korsningar mellan tågvägarna i Olskroken är dyra att genomföra. Utredarna bedömer att även i alternativ T3 kan trafiken klaras med Västlänken Plan, d.v.s. helt utan planskildheter.

Vi anser att ett sådant alternativ är riskfyllt. Även med föreslagna åtgärder som väntspår, korta blocksträckor och automatik i tågvägsläggningen riskerar Olskroken att bli en starkt störningsgenererande del i systemet. Något av alternativen Olskroken Bro eller Tunnel förefaller nödvändigt. Likaså bör resandetåg från Bergslagsbanan, som också kommer att ha hög turtäthet, kunna komma in i Västlänken planskilt.

Det är inte heller rimligt att tro att man med tidtabeller kan optimera systemet. Om tidtabellen för hela västra Sverige eller som det egentligen blir, hela Sverige, ska få navet Olskroken som ny begränsande faktor, riskerar detta att medföra låsningar som minskar kapaciteten i systemet som helhet. Att låsa sig vid ett specifikt tidtabellsalternativ när man planerar en infrastruktur är kortsiktigt och leder av erfarenhet genom förändrade förutsättningar snabbt till nya kapacitetsproblem.

Vi anser att frågan om Olskroken och infarten till depån i Sävenäs bör bli föremål för en fördjupad studie.

Det är troligt att möjligheten att ställa upp fordon på ytterstationer ökar, i synnerhet för lokaltågen. Denna möjlighet bör dock inte överskattas eftersom många fordon trots allt behöver komma till depån på dagtid även om de rent omloppsmässigt skulle kunna stå över på en ytterstation. Det finns ofta behov av småreparationer och behov av att skifta fordon i omloppen p.g.a. skador. Uppställda fordon på ytterstationer är dessutom av erfarenhet särskilt utsatta för klotter och annan vandalism.

### **Resenärernas nytta**

Resenärerna i järnvägssystemet är våra kunder. Hur påverkas de av de olika västlänksalternativen?




Alla utredningsalternativ innebär i princip en förbättring för resenärerna eftersom den kapacitetsökning som uppnås möjliggör ett ökat turutbud och fler direkta resmöjligheter med undantag för förstärkningsalternativet. De olika tunnelalternativen under Göteborg med möjlighet till olika stationslägen är intressanta. Fler omstigningsmöjligheter mellan olika färdmedel är bra för resenären och för operatören av tågtrafik.

#### **Rangordning av alternativ**

Branschföreningen Tågoperatörerna förordar något av Västlänksalternativen som medför genomgående spår på Göteborgs central. "Rak nord" på Göteborgs central är att föredra då den stör befintlig bangård minst under byggskedet. Det är med genomgående alternativ som tågtrafiken får en chans att utvecklas långsiktigt hållbart i regionen.

I motsats till dessa alternativ finns Förstärkningsalternativet, som medför en orimligt stor bangård med ett mycket störningskänsligt system för in- och utväxling.

Förstärkningsalternativet saknar de möjligheter till utbyggnad som med största sannolikhet kommer att bli nödvändiga på längre sikt. Inte heller resenärerna ges någon utökad möjlighet till omstigning, och dessutom resulterar i flera fall längre restider, varför Förstärkningsalternativet inte förordas ur vår synvinkel.

  
Peder Wadman  
VD



Banverket Västra Banregionen  
Box 1014  
405 21 GÖTEBORG

Kopia till: A, LE, Lst, KF

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg		
Ink	2006 -05- 08	
Dnr	05-1918	Sign
Dsnr	SAG0	
BRVP-GAB		

## Västlänken - Järnvägsutredning inklusive MKB, Göteborgs kommun

### Allmänt

Banverket har för yttrande översänt Västlänken - Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning.

Västlänken är en tågtunnel under centrala Göteborg som möjliggör genomgående pendeltågstrafik och ger nya stationer i staden. Järnvägsutredningen redovisar tre olika alternativ för Västlänken som alla innebär genomgående tåg vid Göteborgs central. Dessutom redogörs även för det så kallade Förstärkningsalternativet, som innebär att Västlänken inte byggs, utan nuvarande bangård för vändande tåg utvidgas. De tre alternativa sträckningar för Västlänken som utreds är Haga-Korsvägen, Haga-Chalmers samt Korsvägen. Haga-Korsvägen samt Haga-Chalmers har två varianter, antingen via Södra Älvstranden eller via Stora Hamnkanalen. Alternativ Korsvägen har två varianter, en via Skånegatan och en via Johannebergsgatan. För samtliga tre alternativ gäller att Göteborgs Central får en underjordisk station som tillåter genomgående trafik, till skillnad mot idag när inkommande tåg måste vända på stationen.

Utredningsalternativen jämförs med Nollalternativet, vilket innebär ingen utbyggnad. De utbyggnader som finns med i Banverkets framtidsplan 2004-2015 förutsätts vara genomförda i Nollalternativet. Jämförelsetidpunkten är satt till år 2020.

Tidigaste realistiska byggstart är år 2011, med trafikstart år 2017.

Vägverket har fått järnvägsutredningen på remiss som en deluppgift inom regeringsuppdraget att som ansvarig för hela vägtransportsystemet verka för en hållbar utveckling i samverkan med kommuner och regionala organ. Målet är ett långsiktigt hållbart och samhällsekonomiskt effektivt transportsystem, som är tillgängligt för så många som möjligt, oavsett kön, ålder eller funktionshinder.



## **Mål för Västlänken**

Västlänken ska bidra till en hållbar tillväxt i Göteborgsregionen genom att resor i större utsträckning skall kunna ske på järnväg. Målet utgår från de transportpolitiska målen och innehåller sociala, ekonomiska och miljömässiga dimensioner.

## **Västlänken ur människornas perspektiv (kap 5)**

Det är positivt att utredningen lyfter fram betydelsen av stationernas utformning för funktionshindre (sid. 40). Såväl rörelsestråk inom- och utomhus som vertikala transporter och trafikinformation omfattas av tanken att stationerna ska vara tillgängliga också för funktionshindre.

Västlänken underlättar resande för grupper som i lägre grad har tillgång till bil, t ex yngre och kvinnor. Västlänken är därför betydelsefull ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom kvinnor använder kollektivtrafiken i högre grad än män. Jämställdhet är ett av de transportpolitiska mål som Vägverket arbetar med. Västlänken innebär även att barns och ungdomars resande gynnas, vilket är positivt.

## **Trafikstörningar under byggskedet (5.3)**

Det är under byggskedet som Vägverkets intressen mest kan komma att påverkas. Banverket har gett ut ett PM ("Aktivitets-PM 14, Trafik i byggskedet") som redovisar hur trafiken för bil, buss, spårvagn, tåg, cykel och gång kommer att påverkas under byggtiden utifrån de olika sträckningsalternativen. Rapporten presenterar lösningar för hur dessa störningar kan minimeras.

När Västlänken i söder ska anslutas till befintliga spår utmed väg E6/E20 måste denna breddas minst fem meter för arbetsutrymme. Vägverket förutsätter att kostnaden för denna och andra under byggskedet nödvändiga förändringar av det allmänna vägnätet täcks av projektkostnaden.

Samtliga utbyggnadsalternativ medför att väg E6/E20 måste flyttas ca 10 m österut vid Kallebäcksmotet. För att klara trafiken måste då det tidigare skisserade körfältet under Rv 40 nu utföras för att på ett rimligt sätt klara trafikrörelserna från söder till avfarten vid Örgrytemotet. Väg E6/E20 och Rv 40 är av riksintresse i enlighet med 3:8 MB och det är viktigt att framkomligheten här upprätthålls. För alternativen Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers kan konflikter uppstå med trafiken på väg E6/E20 vid Kallebäcksmotet, där stora trafikomläggningar kommer att krävas. Trafiken kring Örgrytemotet riskerar också att öka på grund av ombyggnader vid Korsvägen (alt. Korsvägen och Haga-Korsvägen). Möjligheterna att komma ut på



väg E6/E20 och Rv 40 vid Kallebäcksmotet och Örgrytemotet får inte försämrans under byggtiden. (PM 14 sid. 26-27)

Den ökade biltrafiken på de stora vägarna E6/E20 och Rv 40 gör att tidigare diskuterad komplettering av Ullevimotet med ramper norrut kan komma att aktualiseras. Viss trafik skulle då kunna ledas om till detta mot och då avlasta de större vägarna när Västlänken byggs.

Alternativen Haga-Korsvägen samt Haga-Chalmers har delvis samma sträckning och har därför likartade konflikter på den gemensamma sträckan. Alternativen har stor påverkan på trafiken vid Rosenlundskanalen, i Nya Allén och Sprängkullsgatan. Vid Korsvägen är konflikterna mot alla trafikslag stora. Sträckningen via Stora Hamnkaneln innebär stora konflikter med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt med näringsliv och handel i city. Varianten Södra Älvstranden påverkar främst trafiken på Göta älvbron.

Vid ett eventuellt stationsbygge i Haga kan trafiken ledas förbi byggarbetsplatsen via tillfälliga överbryggningar. Nya Allén är en viktig tillfart till Rv 45/Oscarsleden och pekas dessutom i K2020 ut som ett viktigt stråk för kollektivtrafiken, särskilt busstrafiken. Det är därför viktigt att framkomligheten i Nya Allén upprätthålls så att kollektivtrafik kan komma fram samt att möjligheten att komma ut på Rv 45/Oscarsleden inte försämrans avsevärt.

I alternativ Korsvägen är det oklart hur byggandet av Västlänken påverkar Rv 45 samt hur sträckningen vid Gullbergsvass kommer att se ut. De största konflikterna riskerar att inträffa med trafikanter vid Göteborgs Central, Polhemsplatsen och Korsvägen.

### **Västlänken ur samhällets perspektiv (kap 6)**

Genom att Gårdatunneln avlastas ger samtliga utredningsalternativ möjlighet till ökad godstrafik dagtid. Ur Vägverkets perspektiv är detta positivt, eftersom delar av godstrafiken på väg E6/E20 då kan flyttas över till järnväg, vilket frigör utrymme på vägen. Det är dock svårt att uppskatta hur stor del av lastbilstransporterna som kan föras över till järnväg (sid. 65).

Vägverket anser att det är positivt att alla sträckningsalternativ av Västlänken går att ansluta till ett framtida nord-sydligt stråk mot Hisingen/Kungälv och sydvästra Göte-





borg och Särö (sid. 58). I Förstärkningsalternativet är det däremot komplicerat och dyrt att åstadkomma sådana anslutningar.

En positiv regional utveckling är ett transportpolitiskt mål som är gemensamt för såväl Vägverket som Banverket. Genom att Västlänken ger kortare restider och ökad tillgänglighet till arbetsplatser i regionen, utvecklas Göteborgsregionen positivt och ökar sin attraktionskraft.

### **Västlänken ur miljöperspektivet (kap 7)**

Miljöfrågorna är en viktig del av Vägverkets sektorsansvar. För att miljöeffekterna av transporter skall minska krävs en omställning av resandet från bil till mer hållbara färdssätt, såsom kollektivtrafik och cykeltrafik. Vägverket är därför positivt till Västlänken och den förbättring av kollektivtrafiksystemet som denna innebär. Länken ger förutsättningar för en överflyttning från bilresande till tågresande, vilket minskar biltrafiken i Göteborg samt på infartslederna till staden. Följden av denna överflyttning är minskade luftutsläpp och trängsel samt förbättrad hälsa. Dessutom kan behovet av att bygga ut vägnätet dämpas.

Genom bland annat snabbare restider bidrar Västlänken till att tåget blir mer attraktivt som transportmedel. Detta medför en överflyttning av bilresenärer till tåg. Samtliga alternativ ökar andelen kollektivresande, men i olika grad. Beroende på alternativ beräknas den minskade biltrafiken ge en minskad bensinförbrukning på 5 000 – 16 000 m<sup>3</sup> per år. Alternativ Haga-Korsvägen ger den största överflyttningen från bil till tåg och därmed minskar koldioxid- och kväveoxidutsläppen mest om detta alternativ väljs. Alternativ Haga-Chalmers kommer på andra plats när det gäller minskade emissioner medan alternativ Korsvägen och Förstärkningsalternativet har minst effekt på minskade utsläpp.

Det är viktigt att det finns möjlighet att ta med cykel ombord på tågen samt att cykel-parkeringar ordnas i anslutning till Västlänkens stationer.

Under byggskedet gäller för samtliga alternativ att bullerproblem kan uppstå och att luftkvaliteten i vissa områden riskerar att försämrats.

### **Jämförande analys (kap 8)**

I detta kapitel analyseras utredningsalternativen genom att väga samman olika kriterier: Människan utanför respektive på tågen, samhällets utveckling, transportsystemets standard samt miljön i drift- och byggskedet. Läsaren får en god överblick över



i vilken grad varje alternativ uppfyller projektmålen. Sammantaget uppfyller alternativ Haga-Korsvägen, variant Södra Älvstranden, projektmålen bäst.

### **Vägverkets rangordning**

För Vägverkets del är Västlänkens positiva effekter i form av minskad bilanvändning, fler kollektivtrafikresor och mindre utsläpp av särskilt intresse när alternativen skall viktas mot varandra.

Vägverket anser att alternativ Haga-Korsvägen är att föredra. Anledningarna till detta är flera: de betydligt minskade luftutsläppen, hög kapacitet med störst ökat antal tågresenärer, flest nya målpunkter som nås utan byten och flest bytesmöjligheter. Nackdelen är att detta alternativ är det dyraste. Variant Älvstranden kräver att Götaleden behöver korsas två gånger, en gång vid Hasselblads och en gång vid Otterhällan. Detta är svårt och innebär vissa problem vid genomförandet. Liknande konflikt finns inte i variant Stora Hamnkanalen. Ur Vägverkets synpunkt är det därför bättre om Västlänken dras via Stora Hamnkanalen. Vid Hasselblads har Vägverket förberett för två spår i ett tunnelrör om Västlänken kommer att gå via Södra Älvstranden. Inga motsvarande förberedelser har gjorts vid Otterhällan.

Alternativ Korsvägen ger endast måttligt ökat antal resenärer och har den minsta minskningen av emissioner, men har samtidigt den fördelen att Korsvägen, som redan idag är en viktig knutpunkt för både bil- och kollektivtrafik, blir en hållplats för Västlänken. Korsvägen är dessutom det billigaste alternativet. Vägverket delar Banverkets mening att skillnaderna mellan de bägge varianterna Johannebergsgatan och Skånegatan är relativt små, varför rangordning mellan dessa inte görs.

Haga-Chalmers innebär betydligt minskade luftutsläpp och ökat antal tågresenärer men har den nackdelen att station Chalmers är minst lättillgängliga av de stationer som föreslås. Korsvägen blir i detta alternativ ingen station för Västlänken vilket Vägverket, mot bakgrund av Korsvägens läge och karaktär av knutpunkt, anser är en nackdel.

Vägverket har en positiv inställning till Västlänken varför Nollalternativet och Förstärkningsalternativet ses som de minst attraktiva lösningarna.

På sid. 24 finns ett stapeldiagram som illustrerar hur antalet regionala och långväga kollektivtrafikresor till och från Göteborgsområdet kommer att öka när Västlänken byggts. Vägverket vill här påpeka att de ökningar av dessa resor som man tack vare



Västlänken kan uppnå är förhållandevis små om man jämför med Nollalternativet, samt med tanke på Västlänkens kostnad. För det alternativ som innebär den största ökningen, Haga-Korsvägen, är ökningen 15 %, för Haga-Chalmers 12 % och för Korsvägen 6 %. Med förstärkningsalternativet beräknar man kunna öka antalet regionala och långväga kollektivtrafikresor till och från Göteborgsområdet med 2 % jämfört med Nollalternativet. Vägverket ställer sig därför frågande till utredningens konstaterande att det främst är resenärer som gör regionala och långväga resor som kommer att attraheras av den framtida tågtrafiken och få nytta av Västlänken (sid. 24). Det är mot bakgrund av dessa siffror inte en orimlig tanke att Västlänken kommer att göra störst nytta när det gäller lokala resor inom Göteborgsområdet.

Med vänlig hälsning  
**VÄGVERKET REGION VÄST**  
**Lokalkontoret Göteborg**

Jörgen Einarsson



# VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

REGIONUTVECKLING  
Kommunikationsenheten  
Ulrika Bokeberg

YTTRANDE  
2006-04-25

RSK 239-2006

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink 2006-05-04	
Dnr 05-1918	Sign
Dsnr S760	

Till Banverket Västra banregionen  
Box 1014  
405 21 Göteborg

BRVP-GAB

## Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för Västlänken – en tågtunnel under Göteborg

Banverket Västra Banregionen har upprättat järnvägsutredningen, bl a genom ett gediget samrådsarbete med allmänhet och myndigheter. Rapporten är mycket välstrukturerad och upplagd för att underlätta för läsaren att särskilja alternativen.

Västlänken är den enskilt viktigaste investeringen för att utveckla järnvägssystemet i Västsverige. Att bygga bort dagens säckstation vid Göteborgs central innebär ökad kapacitet och snabbare regionala förbindelser. Den ökade kapaciteten har även betydelse för utvecklingen av den nationella och internationella tågtrafiken. Vi ser därför mycket positivt på att det finns tre utredningsalternativ som möjliggör detta.

Viktiga grundprinciper för regionen är kortare restider, förbättrade bytesmöjligheter (det gäller läget geografiskt, men även tillgängligheten till själva stationen), samt utvecklingsmöjligheter såsom framtida resandeökningar och möjligheter till ytterligare kopplingar – t ex mot Hisingen. Utredningen visar också tydligt att kopplingen mellan tåg och den lokala kollektivtrafiken är betydligt viktigare än kopplingen mellan ett regionaltåg till ett annat. Utifrån dessa grundprinciper anser vi att samtliga tre utredningsalternativ är lämpliga, men att en station vid Korsvägen utgör den viktigaste knutpunkten utöver Göteborgs C. Det innebär att alternativ Haga-Korsvägen och alternativ Korsvägen förordas före alternativ Haga-Chalmers.

Byggandet av Västlänken kommer att bli komplicerat och innebära stora konsekvenser för Göteborgs stad. Göteborgs bedömning av genomförbarheten av utredningsalternativ och varianter måste väga tungt. Regionen tar därmed inte ställning till alternativ.

För bedömning av stationslägen/ kopplingen till den övriga kollektivtrafiken bör Västtrafiks bedömning väga tungt.

Regionen ansvarar för finansieringen av underskottet för den regionala tågtrafiken som kommer att trafikera Västlänken. Vi vill understryka att regionen har ambitionen att utveckla trafiken till de nivåer som utredningen utgått från – dvs en kraftig utökning av tågtrafiken i Västra Götaland.

Postadress  
Regionens Hus  
Box 1091  
405 23 Göteborg

Besöksadress  
N Hamngatan 14

Telefon  
031-63 05 00

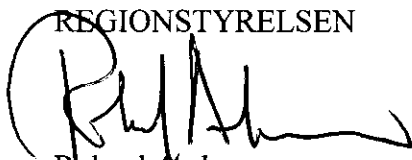
Telefax  
031-63 09 70

Inom Västra Götaland pågår ett arbete – Målbild K2020 - för att med en helhetssyn på dagens system öka det kollektiva resandet kraftigt i Göteborgsområdet. Ambitionen är att antalet resor med kollektivtrafiken i Göteborgsområdet ska mer än fördubblas. Denna ökning anses nödvändig för minskad trängsel, minskad ökning av utsläpp och därmed en hållbar tillväxt i Västra Götaland. Västlänken och de investeringar som ingår i Målbild K2020 har ett ömsesidigt beroende och förstärker varandras nyttor – båda behövs för att ändra resmönstren i Västsverige i en mer hållbar riktning.

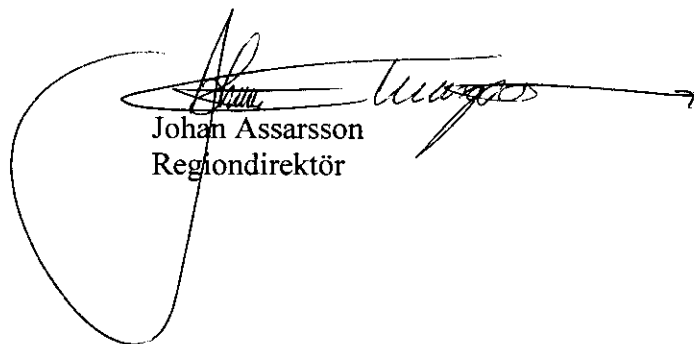
Med de kompletterande satsningar som kommer att göras i Göteborgsregionen för att öka andelen kollektiva resor anser vi att prognosen för resandeutvecklingen (och därmed nyttan) som redovisas för Västlänken är underskattad.

Det är nu mycket angeläget att planeringsprocessen för Västlänken fortskrider och att byggandet kan starta så snart som möjligt.

REGIONSTYRELSEN



Roland Andersson  
Ordförande



Johan Assarsson  
Regiondirektör



Skövde 2 maj 2006

Banverket Västra Banregionen  
Box 1014  
405 21 Göteborg

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006 -05- 08
Dnr 05-1918	Sign
Dsnr SAGO	

BRVP-GAB

## Remissyttrande

### Västlänken - Järnvägsutredning inkl MKB

Banverket har skickat ut rubricerad järnvägsutredning på remiss. Då Västtrafik är huvudman för kollektivtrafiken utgår yttrandet från ett resenärs- och trafikeringsperspektiv. Stadsmiljö, intrång, markanvändning, byggnadstekniska frågor, kulturvärden, etc. kommenteras inte i Västtrafiks remissvar.

### Västlänkens betydelse

Västtrafik vill poängtera vikten av att Västlänken kommer till stånd så snart som möjligt. Göteborg är navet i det västsvenska järnvägsnätet med 370 tåg som kör in och ut ur sackstationen varje dag. Under det senaste decenniet har tågtrafiken ökat kraftigt och belastningen på och kring Göteborgs Central är så stor att det uppstår oacceptabla trafikstörningar. De växande kapacitetsproblemen i järnvägssystemet begränsar möjligheten att utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det är mycket angeläget att hela järnvägssystemet i och kring Göteborg byggs ut med tillräcklig kapacitet så snart som möjligt. Det är också angeläget att hela kollektivtrafiksystemet formas så att regionresenärerna som reser med tåg lättare når intressanta målpunkter i Göteborg och också får en god anslutning till det lokala kollektivtrafiksystemet i Göteborg.

I järnvägsutredningen redovisas tre Västlänksalternativ för genomgående tåg vid Göteborgs Central samt ett förstärkningsalternativ med vändande tåg. Förstärkningsalternativet uppfyller kapacitetsmålet kortsiktigt men kan innebära begränsningar långsiktigt. Förstärkningsalternativet klarar inte heller att öka tillgängligheten till större målpunkter i Göteborg.

Remissvaret innehåller tre huvuddelar

- kommentarer till samtliga fyra alternativ.
- rangordning och gradering av alternativ och varianter.
- slutsatser.



### **Förstärkningsalternativet**

Banverket redovisar i utredningen att förstärkningsalternativet klarar syftet att öka kapaciteten i järnvägssystemet. Detta gäller inledningsvis, men långsiktigt kan Förstärkningsalternativet innebära en begränsning när det gäller utbyggnad enligt de tankar som finns i projektet HUR 2050.

Förstärkningsalternativet innebär korsande körvägar för tågen in i Göteborgs säckbangård och tågen måste få klarsignal för att korsa andra spår. Detta leder i högre grad än för de tre Västlänksalternativen till konflikter tåg emellan och en ökad risk för trafikstörningar med förseningar som följd. Försening på ett tåg riskerar också att sprida sig till flera tåg, vilket kan medföra att anslutande bussar ute i regionen missas. Västtrafik känner en viss oro över att kapaciteten inte kommer att uppnås fullt ut, även om utredningen visar att så är fallet. Västtrafik upplever att trafikstörningarna idag är ett påtagligt problem för tågresenärerna och det finns risk att Förstärkningsalternativet bidrar till att dessa problem kommer att fortleva i framtiden.

I ett framtida scenario med 10-minuterstrafik under högtrafik krävs i förstärkningsalternativet att säckbangården byggs ut till 26 spår, vilket är en mycket stor yta att överblicka för resenärerna.

Förstärkningsalternativet erbjuder ingen ny station i Göteborg och klarar därför inte det önskade tillgänglighetsmålet, dvs att genom direktresa kunna öka närheten till intressanta målpunkter i Göteborg eller till stadens lokaltrafik. I utredningen redovisas att en koppling till Bohusbanan är svår att lösa, vilket är en begränsning för förstärkningsalternativet.

Även om Förstärkningsalternativet klarar genomgående pendeltåg t ex från Alingsås till Kungsbacka, så kommer restiden att påverkas negativt, ca 5 minuter, då föraren måste byta ändkupé varje gång tåget passerar Göteborg Central.

Slutsatsen är att Förstärkningsalternativet klarar en kraftig trafikökning, men att alternativet har stora nackdelar jämfört med de tre Västlänksalternativen. Dessutom kan förstärkningsalternativet innebära stora svårigheter att genomföra då Göteborgs kommun anser att detta alternativ har uppenbara brister. Västtrafik vill inte hindra eller fördröja genomförandeprocessen utan anser att det är angeläget att Västlänken byggs så snart som möjligt.

### **Alternativ Haga-Chalmers**

I alternativ Haga-Chalmers byggs stationer vid Hagakyrkan och vid Chalmers huvudentré. Stationen vid Chalmers byggs 39-47 meter under marknivån. Västtrafik anser att det är en stor nackdel att stationen hamnar så djupt och detta kommer att upplevas negativt av resenärerna, dels sett i ett trygghetsperspektiv, dels genom att gångavstånd och gångtider blir långa. Sekundäruppgången bakom Landala Torg hamnar i ett undanskymt läge, som kan upplevas som otryggt.



Alternativet ger förhållandevis många framtida tågresenärer, men i utredningsrapporten framgår också att stationsläget har mindre god koppling till omgivningen. Läget har endast en liten stadsutvecklingspotential, vilket innebär att exploateringsmöjligheten av stationens omgivningar är begränsad och därmed är också utrymmet för nytt resande med start eller mål i stationens närhet begränsat.

Stationerna i Haga och i Göteborgs Central kommenteras i alternativet Haga-Korsvägen.

### **Alternativ Korsvägen**

Stationen vid Korsvägen är ett strategiskt bra läge med närhet till olika målpunkter i evenemangsområdet. Korsvägen är dessutom alldeles utmärkt bytespunkt mellan tåg, spårvagnar och bussar. Genom att tåget ansluter till Kringen erbjuds också bra förbindelser till Chalmers tekniska högskola och Sahlgrenska Universitetssjukhus. Alternativ Korsvägen ger också den kortaste restiden med tåg söderifrån fram till Göteborgs Central, ca 2-3 minuter kortare än de två övriga Västlänksalternativen.

Beträffande stationen under Korsvägen finns två varianter, Skånegatan respektive Johannebergsgatan.

#### *Variant Skånegatan*

I varianten "Skånegatan" hamnar stationen direkt under Korsvägen vilket är ett mycket bra läge för resenärerna. De resenärer som kommer att ha mål i omgivningarna runt Korsvägen (22 % av resenärerna) får relativt korta gångavstånd till sina mål. De resenärer som skall byta mellan tåg och stadstrafik (78 %) får korta gångavstånd och därmed också korta bytestider. Korsvägen blir en attraktiv bytespunkt med en station i betong som ger möjlighet att skapa goda ljusförhållanden och en klar organisation och positiv upplevelse sett i ett trygghetsperspektiv. Variant Skånegatan är ca 1,3 mdr dyrare att bygga än varianten Johannebergsgatan, men ger stora fördelar för resenärerna i form av närhet och attraktivitet.

#### *Variant Johannebergsgatan*

I varianten "Johannebergsgatan" hamnar stationen i ett läge mellan Götaplatsen och Korsvägen. Fördelen med detta alternativ är att resenärerna även når Götaplatsen och delar av Avenyn. Stationsläget för Johannebergsvarianten blir ändå lite av en kompromiss för att kunna erbjuda två uppgångar, en vid Korsvägen och en vid Götaplatsen. För att kunna klara båda uppgångarna krävs 150 meter långa gångtunnlar från stationen till både Götaplatsen och Korsvägen. Sett i ett trygghetsperspektiv är dessa gångtunnlar en nackdel.

Stationen vid Göteborgs C byggs tvärs under det nuvarande spårområdet, dvs långt ifrån Stadstrafikens hållplatser. Alternativ Korsvägen innebär stora svårigheter om man vill bygga en framtida spårvägstunnel i ett öst-västligt stråk under Brunnsparken och under





Stora Hamnkanalen. Detta kan eventuellt klaras med ett något djupare stationsläge och anpassning av mezzaninplanet.

### **Alternativ Haga-Korsvägen**

I alternativ Haga-Korsvägen byggs stationer både under Korsvägen och under Haga-kyrkan. Stationslägena ger resenärerna en ökad tillgänglighet till Göteborg. I utredningsrapporten redovisas att detta alternativ ger det största tågresandet och också den största samhällsnyttan, vilket naturligtvis är positivt.

Station Haga har en huvudentré vid Allén och en sekundär uppgång vid Vasagatan. Stationen har det största resandeunderlaget i form av boende, sysselsatta och studerande av samtliga Västlänksstationer och underlaget är i paritet med ett läge vid Järntorget. Spårväghållplats finns i anslutning till båda uppgångarna. Vid Allén kommer antalet spårvägslinjer att reduceras när spårvägen längs södra älvstranden tagits i bruk, men möjlighet finns att öka utbudet av busstrafik.

Stationen vid Korsvägen har uppgångar både till Korsvägen och till Götaplatsen, den senare som sekundär uppgång. Västtrafik anser att det är positivt att närheten till Korsvägen har prioriterats och om alternativet går vidare till en Järnvägsplan vill Västtrafik framhålla vikten av att stationsläget inte förskjuts ytterligare västerut. För att uppnå korta gångavstånd till Korsvägen är det önskvärt att stationen i stället förskjuts österut, ca 50 meter.

Alternativet Haga-Korsvägen har två varianter när det gäller sträckningen in mot Göteborg C, dels via Stora Hamnkanalen dels via Älvstranden. Sträckningarna i sig påverkar inte tågresenärerna. I stället är det läget för den framtida underjordiska stationen vid Göteborgs Central som påverkas.

#### *Variant via Stora Hamnkanalen*

För Stora Hamnkanalsvarianten hamnar stationen diagonalt under det nuvarande stationsområdet. Det finns två alternativa stationslägen, Diagonal Syd respektive Diagonal Nord.

Diagonal Syd ger ett bättre läge med uppgångar nära den nuvarande stationsbyggnaden samt till Drottningtorget och den stadstrafik som finns tillgänglig där. Ungefär 2/3 av tågresenärerna som stiger av vid Göteborgs Central kommer att byta till stadstrafiken eller till andra tåg medan 1/3 kommer att ha mål i närheten av stationen. Det är därför viktigt att erbjuda korta gångavstånd till Drottningstorget och detta klarar Diagonal Syd.

Diagonal Nord däremot hamnar ytterligare 175 meter åt nordost, dvs bort från själva Drottningtorget och perrongen hamnar mitt under det nuvarande spårområdet. Även om Diagonal Nord hamnar närmare Gullbergsvass, vilket är positivt när det gäller stadsutvecklingen, så bedöms att gångavståndet från perrongen till Drottningstorget blir alltför långt, vilket är en stor nackdel för Diagonal Nord.



Om Stora Hamnkanalsvarianten går vidare i Banverkets nästa utredningssteg, dvs Järnvägsplanen, är det angeläget att prioritera närheten till Drottningtorget och därmed också Diagonal Syd.

Under byggtiden kommer det att krävas stora trafikomläggningar av Göteborgs stadstrafik, bl a måste spårvagns- och busstrafiken i Norra Hamngatan läggas om. Kollektivtrafiken i Östra Hamngatan och Brunnsparken är av sådan omfattning att en tillfällig bro måste byggas för att överbrygga den öppna schakt som krävs för att bygga järnvägstunneln. Särskilt känslig är den etapp då Drottningtorget kommer att vara uppgrävt. Då kommer troligen spårvägsnätet att få delas upp i ett östligt och ett västligt nät.

#### *Variant via Älvstranden (station Nord)*

I Älvstrandsvarianten hamnar stationen (som heter Nord) i ett nordligt läge nära Gullbergsvass. Detta läge är sämre än flera av de övriga stationslägena vid Göteborgs central. Avståndet till stadstrafikens utbud är alltför stort så som stadstrafiken utformad idag. Stationsläget har dock en stor utvecklingspotential. När dagens Göta älvbro ersätts med en ny älvförbindelse kan alla kollektivtrafiklinjer till/från Hisingen få en hållplats strax norr om Nils Ericson Terminalen, nästan rakt ovanför Västlänksstationen. Då kommer stationen att få god kontakt med stora delar av det lokala linjenätet. Under de närmaste åren kan City förväntas växa norrut mot Lilla Bommen och på sikt kommer Gullbergsvass att exploateras. Det är således viktigt att poängtera att om "station Nord" skall bli ett attraktivt läge så krävs en stor omläggning av stadstrafikens linjer. Det är också viktigt att detta förbereds inom ramen för K2020-projektet.

Det finns en utbyggnadsfördel med stationsläget i variant Nord jämfört med övriga stationslägen under Göteborg C. Det är det enda stationsläget som är tänkbart att utvidga från fyra till sex spår, om detta kommer att krävas i framtiden.

Om det i framtiden kommer att behövas en spårvägstunnel (för spårvagn) under city skulle denna tunnel kunna förläggas i ett öst-västligt stråk under Brunnsparken och under Stora Hamnkanalen. Älvstrandsvarianten skulle möjliggöra en sådan framtida spårvägstunnel medan Stora Hamnkanalsvarianten skulle omöjliggöra spårvägstunneln.

#### **Utbyggbarhet**

Stationerna Haga, Chalmers och Korsvägen kan i samtliga varianter förberedas för fyra spår om det skulle behövas i framtiden. Om stationen under Göteborgs Central skulle behöva utökas från fyra till sex spår kan detta endast ske i alternativen Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers i varianten via Älvstranden.

Beträffande möjligheten att koppla Bohusbanan och annan spårtrafik från Hisingen till Västlänken så bedöms detta likvärdigt i samtliga alternativ. Spårväg från Askim-Särö-Kungsbacka går också att ansluta till Västlänken i samtliga alternativ utom i Förstärkningsalternativet.



## Rangordning av alternativ och varianter

I missivet till järnvägsutredningen beskriver Banverket att remissorganen skall rangordna alternativen och varianterna samt beskriva i vilken grad det ena alternativet är bättre än de andra. Det framgår inte exakt hur detta skall göras. Västtrafik har valt att rangordna de tre Västlänksalternativen från 1-3, där 1 är bäst och 3 är sämst. Graderingen av alternativen har gjorts genom att Västtrafik delar ut en pott av 100 poäng.

*Alternativen rangordnas enligt följande:*

Alternativ	Rangordning	Poäng
Haga-Korsvägen	1	60
Korsvägen	2	40
Haga-Chalmers	3	0

*Varianterna rangordnas enligt följande:*

### Alternativen Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers

1. variant via Älvstranden
2. variant via Stora Hamnkanalen

inom varianten via Stora Hamnkanalen finns två stationslägen som rangordnas enligt följande:

1. Diagonal Syd
2. Diagonal Nord

### Alternativ Korsvägen

1. variant Skånegatan
2. variant Johannebergsgatan

## Slutsats

Västtrafik förordar alternativ Haga-Korsvägen med varianten via Älvstranden. Stationen vid Korsvägen bör förskjutas ca 50 meter österut.

Detta ärende har behandlats i Västtrafiks styrelse den 28 april 2006.

Skövde dag som ovan  
VÄSTTRAFIK AB

  
Håkan Bergqvist

Jan Efraimsson



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALAND

Samhällsbyggnadsenheten  
Rolf Bondeson  
Arkitekt  
031 - 60 52 48

BESLUT  
2003-05-21

Diarienummer  
402-86049-2002  
Gbg F 1685

Sida  
1(3)

Banverket  
Västra Banregionen  
Box 1014  
405 21 GÖTEBORG

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink 2003-05-28	
Dnr 01-1933	Sign
Dsnr 35	

C BRUT

**Fråga om betydande miljöpåverkan av Västlänken – en tågtunnel under Göteborg, Göteborgs kommun**

Förstudie 2002-12-12

**Ställningstagande**

Länsstyrelsen anser att Västlänken medför betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 4 § miljöbalken.

**Motiv till ställningstagandet**

Göteborgs miljöförvaltning har efter remiss yttrat sig den 8 april 2003. Miljöförvaltningen anser att projektet innefattas av sådana verksamheter som alltid innebär betydande miljöpåverkan enligt bilaga 1 till regeringens förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Skälet är att projektet huvudsakligen innebär att lägga nytt spår på en sträcka av minst fem kilometer för befintliga järnvägar för fjärrtrafik.

Länsstyrelsen delar denna uppfattning men vill för egen del även tillägga följande: Eftersom utredningen bland olika utföranden kan komma att presentera ett som är kortare än fem kilometer, så bör samtidigt följande omständigheter som anges i bilaga 2 till den ovan nämnda förordningen beaktas:

Projektet är av stor omfattning och förenat med en mängd närliggande infrastrukturprojekt både fysiskt och funktionsmässigt. Projektet är ett tunnelprojekt med åtföljande risker. Projektet berör Göteborgs tätbefolkade innerstad och stadens historiskt mest värdefulla delar. Projektet berör områden där miljökvalitetsnormer kan antas bli överskridna. Effekterna av projektet kan väntas bli komplexa och av stor betydelse.

Länsstyrelsen anser således under alla omständigheter att projektet medför betydande miljöpåverkan.

## Råd om miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsutredningen

Frågor som bl.a. behöver tas upp är:

- Tunnelns s. k systemeffekter på den övergripande strukturen av kommunikationer och byggande (sammanfattning av förstudiens redovisning) .
- Sårbarhet mot sabotage och liknande under byggtiden och i drift
- Risker för passagerare, personal och natur under byggtiden och under drift
- En särskild arbetsgrupp med bred representation bör snarast tillsättas med uppgift att belysa säkerhetsfrågorna i det kommande arbetet.
- Hantering av förorenade massor
- Kulturmiljö – omfattande utredning enligt vad som sägs nedan
- Tunnelns påverkan på miljö kvalitetsnormerna
- Påverkan på naturen från material som används vid byggandet
- Hur tunneln medverkar till miljömål

Byggteknik med öppna schakt kan förväntas påverka kulturmiljövärden inklusive parker såväl ovan jord som under jord och i vatten. I den fortsatta processen måste därför en bred, fördjupad kulturmiljöutredning genomföras som underlag till kommande miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen har enligt 2 kap. 11 § lagen om kulturminnen rätt att ställa krav på särskild arkeologisk utredning inför genomförande av större arbetsföretag. I den utsträckning det inte är praktiskt möjligt med en regelrätt utredning måste kända arkeologiska lämningar under jord ändå redovisas utifrån den erfarenhet som redan finns tillsammans med förväntade konsekvenser. I övrigt bör resultaten från en särskild arkeologisk utredning arbetas in. Ett ingrepp i t.ex. Stora Hamnkanalen kan också förväntas beröra marin arkeologiska lämningar varför det är viktigt att inte utelämna denna aspekt.

Konsekvenserna för kulturmiljön av att värdefull bebyggelse, broar och övriga anläggningar kommer att rivs alternativt monteras ner och sedan återuppföras måste även detta tydliggöras och beskrivas noggrant.

I Malmö pågår arbetet med Citytunneln och i Stockholm med Citybanan. I båda dessa projekt har säkerhetsfrågorna haft en framträdande plats. Säkerhetsarbetet bör bedrivas på liknande sätt för Västlänken. Statens räddningsverks skrift "Olycksrisker och miljökonsekvensbeskrivning" bör användas i tillämpliga delar. Länsstyrelsen har informerat Statens räddningsverk om förstudien för Västlänken. Räddningsverket har förklarat att man önskar följa det fortsatta säkerhetsarbetet med Västlänken.


Det är viktigt att geotekniska erfarenheter från bygget av och uppföljningen av Göta-tunneln hålls tillgängligt och utnyttjas under det fortsatta planeringsarbetet samt senare vid anläggningen. Det är också viktigt att följa upp t.ex. sättningsutveckling på mark och på byggnader. Redan i ett tidigt skede bör man slutligen planera uppföljningsprogram för grundvatten och portryck.

### Ärendets beredning

Förstudien har presenterats i Länsstyrelsens interna, statliga beredningsgrupp den 6 februari 2003.

I detta ärende har länsarkitekt Sven Öjersjö beslutat efter föredragning av arkitekt Rolf Bondeson. Vid den slutliga handläggningen har dessutom Kerstin Harvenberg, miljöskyddsenheten, Lars Jacobzon, kulturmiljöenheten och Birgit Willner, enheten för civil beredskap deltagit.

  
Sven Öjersjö

  
Rolf Bondeson

### Kopia till:

Miljöförvaltningen, Göteborg  
kulturmiljöenheten  
enheten för civil beredskap  
miljöskyddsenheten  
sambällsbyggnadsenheten enl exp.lista



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten  
Kristina Malvemyr  
Arkitekt  
031-60 52 86

BESLUT  
2006-01-23

18  
Diarienummer  
343-1666-2006

Sida  
1(2)

F 1685

Banverket Region Väst  
Box 1014  
405 21 GÖTEBORG

BANVERKET Västra Banregionen Banregionkontoret Göteborg	
Ink	2006 -01- 2 4
Dnr	05-1918
Dsnr	SABO
Sign	

## Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning till järnvägsutredningen för Västlänken, en tågtunnel under Göteborg, Västra Götalands län

Version BRTV 2006:03:01, 2006-02-09

CBRVT- GAB  
on GAB

### Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen godkänner den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen, som redovisas som del av järnvägsutredningen för rubricerade objekt.

### Ärendet

Banverket har anhållit om Länsstyrelsens godkännande av inlämnad miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med miljöbalken 6 kap 9 § samt lagen om byggande av järnväg 2 kap 1a §.

Parallellt med miljökonsekvensstudierna har arbete bedrivits med övriga delar av järnvägsutredningen. Som underlag för miljökonsekvensbeskrivningen och för järnvägsutredningen som helhet har ett digert material tagits fram och presenterats i ett tjugotal underlagsrapporter. Miljökonsekvensbeskrivningen ingår som del i järnvägsutredningen och omfattar: Sammanfattning, Kap 2.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 5.2, hela Kap 7, kap 8.3, hela Kap 9 samt Kap 10.2.

### Länsstyrelsens bedömning

En miljökonsekvensbeskrivning skall godkännas av Länsstyrelsen innan den fogas till en järnvägsutredning. Efter utställning kommer Länsstyrelsen att avge ett slutligt yttrande över järnvägsutredningen.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas projektets lokalisering, omfattning, utformning och konsekvenser. Alternativa lokaliseringar är väl studerade och konsekvensbeskrivna. Under arbetets gång har flera alternativ valts bort utifrån en översiktlig bedömning av tekniskt möjlig genomförbarhet, konsekvenser, ekonomi och markanvändning. Ett s.k. nollalternativ har jämförts med de tre i järnvägsutredningen studerade tunnelalternativen under staden (efter stationslägena utöver centralstationen benämnda "Korsvägen", "Haga-Korsvägen", "Haga Chalmers") och ytterligare ett tunnelalternativ (det s.k. "Förstärkningsalternativet") parallellt med nuvarande Gårdatunnel. Åtgärder för att undvika skadliga konsekvenser har berörts i beskrivningen.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en lättillgänglig, icke-teknisk sammanfattning.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att Banverket har genomfört samråd i enlighet med kraven i miljöbalken och lagen om byggande av järnväg.

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen på godtagbart sätt uppfyller de krav, som anges i miljöbalken. Den kan därför utgöra ett underlag vid bedömning av järnvägsutredningen.

### Övriga synpunkter

I detta beslut tas enbart ställning till den rubricerade miljökonsekvensbeskrivningen som underlag för bedömning av järnvägsutredningen. Länsstyrelsen återkommer i yttrandet över järnvägsutredningen till värderingar i olika avseenden beträffande de redovisade alternativen.

### Upplysningar

Detta beslut om godkännande kan enligt 6 kap 9 § miljöbalken inte överklagas

### Beredning/deltagande

I den slutliga handläggningen av ärendet har, förutom nedanstående företrädare för samhällsbyggnadsenheten, deltagit företrädare för enheten för skydd och säkerhet (Birgit Willner), kulturmiljöenheten (Mats Herklint), miljöskydds-enheten (Lotta Silfver), naturvårdsenheten (Helena Irenesson), vattenvårdsenheten (Dan Hellman), samordningsenheten (Anna Dahllöf) samt socialenheten (Ingemar Sunnerdahl).

  
Sten Hedelin

  
Kristina Malvem

### Kopia till:

Banverket Västra banregionen, Box 1014, 405 21 GÖTEBORG. (I Ranheim)

WSP, Rullagergatan 6, 415 26 GÖTEBORG (A Samuelsson)

Länsstyrelsen/

-enheten för skydd och säkerhet (B Willner)

-kulturmiljöenheten (S Axelsson, M Herklint, J Ottander, S Sedenmalm)

-miljöskydds-enheten (L Silfver)

-naturvårdsenheten (H Irenesson)

-samordningsenheten (A Dahllöf)

-vattenvårdsenheten (D Hellman)

-samhällsbyggnadsenheten enligt expeditionslista



Järnvägsutredningens utställningshandling och underlagsrapporter:

- 1 Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning (Utställningshandling)
- 2 Utdrag ur Järnvägsutredning inklusive MKB
- 3 Byggskedet
- 4 Gestaltning
- 5 Grundvatten
- 6 Kapacitet
- 7 Kostnadskalkyl och byggtid
- 8 Kulturmiljö
- 9 Linjesträckningar
- 10 Ljud och vibrationer
- 11 Luftmiljö
- 12 Magnetfält
- 13 Mark, vatten och resursanvändning
- 14 Park- och naturmiljö
- 15 Samhällsekonomisk bedömning
- 16 Samrådsredogörelse, utökat samråd
- 17 Sociala konsekvenser
- 18 Stationslägen och stadsutveckling
- 19 Säkerhet och robusthet
- 20 Teknik
- 21 Trafikering och resanalys
- 22 Västlänkens regionala utvecklingseffekter