

Moses: Att Västlänken avlastar lokaltrafiken i Göteborg är inte svårt att förstå. Gamlestaden-Korsvägen med pendeltåg är snabbare än spårväg och om andra byter mellan tåg och annat på fler ställen än vid centralen så minskar trängseln på "annat" vid just centralen. Finns det underökningar gjorda på hur stora dessa effekter kommer bli? Eller är det för beroende av annat eller svärmodellerat?



Karin Holmström: Du har rätt i att trängseln kommer att minska vid centralen men jag kan inte i dagsläget ge dig exakta siffror.

15:20, 16 December 2014

Jan Lenander: Det går ju att se att Västlänken har stora lokala nyttor, avlastning Brunnsparken, snabba kortresor, .. Jag hittar dock inga siffror på hur mycket det blir sammanlagt. Finns det något sådant underlag? eller åtminstone en mellan tummen och pekfinger uppskattning?



Karin Holmström: Nej, vi har inga sådana siffror i dagsläget.

15:16, 16 December 2014

Hisings-Bo : 5 Fakta o Västlänken. Nummer 3. Nya Stadsdelar. Västlänkens nya stationer har delvis valts ut på grund av sina kopplingar till de nya utvecklingsområdena Skeppsbron, Gullbergsvass, Frihamnen och Ringön. Har ni inte den minsta koll på hur Göteborg ser ut, eller härstammar texten från det tidiga förslaget när tunneln gick via Hisingen ?



Karin Holmström: Med den nya pendeltågstationen vid Haga finns kopplingen till Skeppsbron, norra Masthugget och södra älvstranden. Med den utökade stationen vid centralen når fler människor lätt nya arbetsplatser och bostäder vid framtidens Gullbergsvass, Ringön och Frihamnen.

15:15, 16 December 2014

kjell: De oerhörda konsekvenserna för de som bor vid sprängområdena är kanske inte helt tydliga förrän det närmar sig. I Annedal lyckades vi med en oerhört kompetent grupp avstyra trasporttunneln. Hur ställer sig Hagabor och jakobsdalbor här? Några protester?



Karin Holmström: Detaljplanen är nu ute på granskning och de som har synpunkter har möjlighet att lämna in dem fram till den 27 januari.

15:09, 16 December 2014

Mats: Karin: Varför använder Göteborgs stad uppblåsta siffror (700 000 invånare) om sin befolkning år 2035, när beräkningar från SCB och statistik från Västra Götalandsregionen säger att befolkningen då kommer att vara betydligt mindre (600 000)?



Karin Holmström: Befolkningsprognoserna i Göteborgs Stads strategi för utbyggnadsplanering pekar mot att Göteborg kommer att passera 600 000 invånare omkring år 2024. Jämfört med dagens 540 000 invånare kan Göteborg ha ökat med 150 000 fram till 2035, alltså närmare 700 000.

15:08, 16 December 2014

Hans: Hoppas att in inte har samma konsulter som till Hallandsåsen!



Bo Larsson: Trafikverket har lärt sig mycket av Hallandsås, och andra projekt.

På de 25 år som gått sen Hallandsås projekterades har branschen utvecklats, och t ex Götatunneln gick ju utan större problem!

15:04, 16 December 2014

Mats: Bo: så i jämförelse med ingenjörerna i Köln och Amsterdam så gör era svenska ingenjörer ett bättre jobb, är det vad du vill säga?



Bo Larsson: Jag har ingen detaljkunskap om hur ingenjörerna i Köln och Amsterdam jobbar. Vi kommer efter årskiftet att besöka Amsterdam för att få erfarenheter från deras arbete.

15:03, 16 December 2014

Annelie Pernheden: Karin, det är väldigt skillnad på att byta ut ETT enda träd, inemellan alla andra, men när kanske 500 träd skall bort så blir koldioxideffekten en helt annan. Är detta medräknat i miljökonsekvenserna?



Karin Holmström: Nej, denna koldioxideffekt finns inte med i Göteborgs Stads miljökonsekvensbeskrivning.
15:03, 16 December 2014

Anders: Är det som stod om oenighet i GP då mer att betrakta som problem med internkommunikationen inom Räddningstjänsten?



Bo Larsson: Jag ar inga synpunkter på Räddningstjänstens interna arbete. Vi har en bra dialog med Räddningstjänsten och har haftsa under tre års tid.
15:01, 16 December 2014



moderator: Intresset för Västlänken är stort, det märker vi på alla frågor som kommit in. Nu har det gått en timma och vi stänger för inkommande frågor.

Men Karin Holmström och Bo Larsson fortsätter att svara på alla frågor. Så stanna kvar och läs svaren.

Tack alla ni som ställde frågor och tack till er som svarade./ Margareta Romare, redaktör Vårt Göteborg
15:00, 16 December 2014

Anders: Har Räddningstjänsten haft personal med i arbetet för Trafikverkets lösning på säkerhetsproblematiken?



Bo Larsson: Ja Räddningstjänstens personal deltar kontinuerligt i vårt säkerhetsarbete dels genom kontinuerliga mötesserier samt scenariospel och workshops
14:59, 16 December 2014

Hasse: När man läser svaren till alla som ställer frågor, så målar ni upp era svar i "rosenrött" utan några problem, men nog måste det finnas mängder av STORA problem som ni inte har insett? Berätta! Jämför projektet genom Hallandsåsen (kost och tid)!



Bo Larsson: Vilka problem vi INTE upptäckt kan jag inte svara på! Däremot har vi tillsammans med våra konsulter en mycket stor erfarenhet av liknande projekt, vilket gör att risken för att vi missar nåt viktigt är liten. Kontroll och uppföljning i byggskedet gör också att vi ser saker innan de hinner bli ett problem!
14:57, 16 December 2014

Pippi: Ingår stationer och annat ovan mark i Västlänkens 20 miljarder?



Bo Larsson: I 20 miljarder i prisnivå 2009 ingår fullt fungerande stationer med klimatskydd ovan mark (ex. Triangeln i Malmö). Sedan kommer staden att stadsutveckla kring stationerna och om staden eller annan exploatör väljer att bygga bostäder eller annan verksamheter ovanpå stationsbyggnader så ingår det i deras åtagande
14:54, 16 December 2014

Inger: Hur kommer de privata och offentliga företagen i Göteborg att påverkas under själva projektiden - när västlänken byggs?



Karin Holmström: De kan påverkas både positivt och negativt under byggtiden. Både Trafikverket och Göteborgs Stad kommer att diskutera och samarbeta med dem som berörs för att komma fram till så bra lösningar som möjligt.
14:53, 16 December 2014

eric: Finns det något som kan stoppa Västlänken? Vad i så fall?



Karin Holmström: Vi har uppdrag från byggnadsnämnden att ta fram detaljplanen för Västlänken och stationerna. Vi jobbar så länge vi inte får något annat besked eller direktiv.
14:51, 16 December 2014

Annelie Pernheden: Tack så mycket, några frågor har fått bra svar, men tyvärr tycker jag att ni glider runt många frågeställningar och bara svarar i alltför allmänna ordalag. En sista fråga från mig: Ni som nu förespråkar den nuvarande utformningen av Västlänken, skulle ni vara lika självsäkra om ni själva skulle få stå för de extra

kostnader som en majoritet av göteborgarna tror skall tillkomma. Intressant att höra detta svar, om det nu blir något, eftersom det är så mycket lättare att handskas med anonyma penga



Bo larsson: I mitt uppdrag och i Trafikverkets organisation så har vi ett stort fokus på att tilldelade medel ska klaras med beställd funktion

14:51, 16 December 2014



Göteborgs
Stad

moderator: Nu är det tio minuter kvar av chatten. Vi slutar kl 15, då stänger vi för inkommande frågor.
/Margareta Romare, redaktör Vårt Göteborg

14:50, 16 December 2014

Moses: Hvitfeldtsplatsen är inte speciellt trygg efter mörkrets inbrott. Är kommunen på tårna och tänker göra åt stationernas närområden? Skapa trygga gångstråk till och från, i detta fallet, station Haga?



Karin Holmström: Trygghetsfrågorna finns förstås med i arbetet med stationerna och områdena runt om ovan mark.

14:48, 16 December 2014

Hasse: Om de ekonomiska kalkylerna och tidsramarna inte håller, finns det då några personer som kommer att vara juridiskt och personligen ekonomiskt ansvariga för detta, eller blir det som vanligt att ingen är ansvarig?



Bo larsson: Som projektchef är jag ansvarig för projektet.

14:46, 16 December 2014

Moses: Kommer man göra förberedelser för den där tunnelkopplingen till Hisingen som Västlänken ska möjliggöra? Ringötunneln eller vad den kallas... Hur blir det med Ringötunneln och nedgrävd och överdäckad E45a?



Bo larsson: Vi kommer inte omöjliggöra fortsatta utbyggnader av järnvägssystemet med Västlänken. Överdäckad E45a är ett annat projekt inom Trafikverket, samordning sker med dem.

14:44, 16 December 2014

Pippi: Det pratas om höghastighetståg till Landvetter. Kommer dessa att köra genom Västlänken?



Bo larsson: Nej, höghastighetståg kommer att gå in i nuvarande station (som genom byggandet av Västlänken får ökad kapacitet). Regional och pendeltåg (även från Landvetter) kommer att gå in i Västlänken.

14:43, 16 December 2014

Elvis: Om vi förhoppningsvis blir av med trängselskatten (som 57% av de röstande vill), stoppar ni projektet med Västlänken då eller var ska ni ta pengarna från i så fall?



Karin Holmström: Det pågår just nu en utredning kring hur Västsvenska paketet skulle kunna finansieras om trängselskatten tas bort. Denna utredning ska presenteras för Göteborgs kommunstyrelse i slutet av januari.

14:42, 16 December 2014

Mats: Bo: I Köln och Amsterdam hade ingenjörerna både byggt tunnlar och haft stor kännedom om markförhållandena, trots det är tunnelprojekten där rena fiaskon med sprängda budgetar och tidsramar. Kan du garantera att samma sak inte kommer att inträffa för Västlänken?



Bo larsson: Vi har respekt för de förhållanden som finns i Köln och Amsterdam. Trafikverket har i närområdet byggt Göta tunneln, en tunnel i liknande förhållanden

14:41, 16 December 2014

Lisa: Så Trafikverket har inte varit med och lagt fram tidsplanen för arbetet vid Norra hamngatan?



Bo larsson: Nej!

14:40, 16 December 2014

Moses: Citybanan släppte en ny informationsfilm idag. Där framgick det att man bygger genom sand vid (exempelvis) Södra station. Vad är svårast: Sand eller lera?



Bo Larsson: Olika jordar ger olika problembilder. Lera har generellt sett lägre hållfasthet och är mer sättningkänslig. I sand är däremot grundvattenfrågorna mer uttalade. Alla jordar kräver sina lösningar!
14:39, 16 December 2014

Nisse P: Hur många alternativ till Västlänken har ni utrett? Eller har ni egentligen inte utrett något annat?



Bo Larsson: Sedan 2001 har flera alternativ studerats mer information finns på www.trafikverket.se/vastlanken
14:39, 16 December 2014

Inger: Vilken ekonomisk påverkan väntas projektet ha på privata och offentliga företag i Göteborg och på Göteborg som evenemang stad?



Karin Holmström: Genom förbättrad kollektivtrafik och infrastruktur blir Göteborg en mer attraktiv stad - vilket är positivt för boende, besökare och näringsliv i hela regionen.
14:39, 16 December 2014

Nilson: Hur mycket dyrare kommer renoveringen av kanalmuren vid Norra hamngatan bli pga. oförutsedda problem under bygges gång som sprickbildningar i berget och kablar/ledningarna som inte var med vid upphandlingen. Förseningen är beräknad till minst 4 månader enl. byggarna? Jag undrar hur kan Bo Larsson vara så säker på att det inte blir förseningar med Västlänken då det blir det i detta lilla jobb i kvickleran.



Karin Holmström: Jag har fullt förtroende för att Västlänken håller tidplanen. Trafikverket har lång erfarenhet av att jobba i Göteborgsleran, till exempel vid bygget av Götatunneln. Två av Västlänkens sex kilometer ska byggas i lera, resten går genom berg.
14:35, 16 December 2014

Annelie Pernheden: Hur länge kommer Korsvägen vara avstängd och hur löser man kommunikationerna som går där igenom?



Bo Larsson: Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik kommer att kunna passera "obehindrat", i enlighet med Västsvenska paketets intentioner. Biltrafik i nordsydlig riktning GENOM Korsvägen kommer dock att vara förhindrad under något år.
14:33, 16 December 2014

Aron Laurell Håkansson: Varför väljer Göteborg att lägga ofantligt många miljarder på en tunnel i leran när ni säger att vi ska ligga i framkant? Varför byggs inte magnetfält istället?



Bo Larsson: Magnetfältståg kan inte byggas ihop med övrigt tågssystem.
14:31, 16 December 2014

Moses: Lastprofil C. Men hur tajt? Kan Västlänken i framtiden rent fysisk svälja ännu större tåg. Typ finska dubbedäckare?



Bo Larsson: Lastprofil C och inte mer, vilket får styra vilka tåg som kan trafikera Västlänken.
14:31, 16 December 2014

Hasse: Ni kommer säkert att hitta mängder med arkeologiska skatter när det ska grävas för Västlänken. Hur ska detta hanteras forskningsmässigt och de tidsfördröjningar av projektet som detta kommer att innebära. Vem bekostar detta?



Bo Larsson: Vi har gjort förundersökningar för att identifiera arkeologiska fynd och till exempel i byggnationen kring Kvarnberget ner mot residenset har vi tagit till i tidplanen för att kunna hantera eventuella kulturhistoriska fynd.
14:29, 16 December 2014

Annelie Pernheden: Vad gör ni om leran börjar glida, när ni gräver i den? Tuve- och Lerumsrasen startade ju utan grävning, så detta verkar illavarslande.



Bo Larsson: Förutsättningarna för den typen av skred finns inte då vi kommer att schakta inom stödväggar. Det som kan ända är att dessa rör på sig, eller att "botten kommer upp". Detta förhindras genom noggrann dimensionering, granskning, kontroll och uppföljning. Skulle det ändå röra på sig så slutar vi gräva och i allra värsta fall fyller schakten till dess problemet är åtgärdat.

14:29, 16 December 2014

Annelie Pernheden: Det räcker ju inte att plantera ETT nytt träd, istället för ett gammalt. Hur många träd planteras för vart och ett fullvuxet som måste tas ner, för att ge samma effekt?



Karin Holmström: Stadens träd åldras och byts ut kontinuerligt. Om vi ser till det totala antalet träd i stan så är det ett fåtal som berörs. Grundtanken är att ett träd ersätter ett annat

14:29, 16 December 2014

Hasse: Varför måste vi Göteborgare betala största delen av Västlänken när det är resande från kringkommunerna som ska åka i tågen? Borde inte kostnaderna fördelats på ett mer rättvist sätt mellan alla kommunerna?



Bo Larsson: Av 20 miljarder kommer 50% av finansieringen via Västsvenska paketet övrig del kommer från staten. I västsvenska paketet finansierar Göteborg 1,25 miljarder, 14 miljarder kommer från trängselskatt merparten av dessa betalas av icke-göteborgare

14:25, 16 December 2014

Hans: När ni ska bygga Västlänken så kommer ju mängder med arbetsfordon (lastbilar, grävmaskiner, övriga entreprenadmaskiner mm) att spy ut mängder med avgaser, buller och oljud. Hur ska ni klara av detta så att medborgarna fortfarande kan bo kvar i staden utan att ta skada av detta?



Bo Larsson: Tillsammans med tillsynsmyndigheten kommer vi att arbeta och verka för att vi ska ha en fungerande stad under hela byggnationen. Erfarenheter från Citybanan i Stockholm så märks tillskottet av byggtrafiken i den vanliga trafiken inte så mycket.

14:22, 16 December 2014

Carina: Var ska alla lermassor dumpas och vad händer om leran är förorenad?



Bo Larsson: Vi arbetar med en masshanteringsplan i samråd med Länsstyrelsen. Ett alternativ som diskuteras är utfyllnad av vissa hamnområden. Beträffande föroreningar, så kan sägas att lermassor generellt sett är rena eftersom leran är väldigt tät. Föroreningar finns främst i fyllnadsmassor uppe på leran, och dessa kommer att hanteras separat.

14:21, 16 December 2014

eric: Finns det något som kan stoppa Västlänken? Vad i så fall?



Bo Larsson: Trafikverket har uppdraget från regeringen via nationell plan och tills andra direktiv ges fortsätter Trafikverkets uppdrag

14:21, 16 December 2014

Kalle: Hur många kommer att använda Västlänken? Hur gör ni sådana beräkningar? Hur vet vi inte att ni inte bygger luftslott?



Bo Larsson: Siffrorna bygger på prognoserna som i sin tur bygger på målbilder och visioner kring det framtida Göteborg och Västsverige.

14:20, 16 December 2014

Gunnar: Det finns ju endast en enda spårvägsförbindelse till Hisingen och det är ju faktiskt där som en stor del av Göteborgs framtida expansion äger rum, både vad gäller bostäder och arbetsplatser. Nu vill man dessutom sänka denna bro, med oundvikligen många fler störningar. Om man nu är så kåt på att bygga tunnlar, vore det nu inte bättre att bygga en spårvägstunnel till Hisingen? Och varför bygger man inte färdig spårvägsförbindelsen via Operan för att avlasta Brunnsparken?



Karin Holmström: Vi planerar för fler kollektivtrafikförbindelser över älven, men detta är ännu bara på planeringsstadiet. Operalänken norr om Nordstan måste avvakta bygget av Hisingsbron och Västlänken eftersom spåren kommer att gå ovanpå tunneln.

14:19, 16 December 2014

Janne: Hur kan det, i runda slängar, kosta lika mycket att bygga en bergtunnel i Stockholm som en (delvis) lertunnel i Göteborg med ungefär samma längd. Vad är det vi inte får med i Göteborg?



Bo Larsson: I Citybanan i Stockholm passeras Riddarfjärden och kulturhistoriska byggnader samt anpassas den mot befintlig tunnelbana.

14:19, 16 December 2014

Klasse: Är inte Västlänken en form av tunnelbana egentligen?



Bo Larsson: En tunnelbana byggs ofta med mindre tvärsnitt, Västlänken byggs för "stora tåg" och blir således en del av det regionala nätet. Vad skillnaden annars går kan säkert diskuteras.

14:19, 16 December 2014

Lisa E: Om grundvattnet sjunker kan ju delar av Haga och Vasastan behöva rivas. Är det så ni planerar, för att kunna bygga nya höghus mitt inne i stan?



Bo Larsson: Bl a därför kommer vi att var väldigt noggranna med att INTE sänka grundvattnet. Vi ska ha en tät anläggning, såväl i bygg-som i driftskedet.

14:16, 16 December 2014

Osborn: Något som är signifikant för en större stad är att det inte bara finns ett centrum utan flera, förutom just i Göteborg där ledande personligheter tycker att allt måste gå via Johanna i brunnsparken. Vore det inte bättre att bygga en ny station utanför stan i stället för att förtäta ännu mer i centrum. Ska vi vara en region som växer så bör vi våga tänka utanför den snäva boxen.



Karin Holmström: Vi har redan börjat, genom att bygga pendeltågstationen vid Gamlestadstorget. Det finns också tankar på att bygga en pendelstation vid Backa/Brunnsbo. Med de två nya stationerna Korsvägen och Haga får vi fler knutpunkter, och man kan ta sig direkt både väster- och söderut.

14:15, 16 December 2014

S Hansson: Hur många hus måste faktiskt rivas för att ge plats åt Västlänken?



Bo Larsson: SJ sporthall (Volviahallen), några mindre industribyggnader och en kretsloppsstation öster om Göteborgs central. I samråd med Liseberg kommer även Lisebergshallen och huvudrestaurangen att tas ner. Dessa återuppbyggs dock inte då Liseberg planerar annan verksamhet i detta område. Även Lisebergs P-hus vid Örgrytevägen kommer att ta bort. Slutligen kommer mindre delar av NE-terminalen att tas ner för att sedan återuppbyggas.

14:13, 16 December 2014

Tågkramare: Bra att stan satsar mer på kollektivtrafiken. Men varför ingen station på Hisingen? Det hade ju verkligen behövts, nu glömmet ni bort oss Hisingsbor igen.



Karin Holmström: Västlänken är en del i ett kollektivtrafiksystem och det pågår mycket arbete för att utveckla kollektivtrafiken både på Hisingen och övriga Göteborg, till exempel bussar, spårvagnar och linbana. Det finns tankar på en pendeltågstation i Brunnsbo men den ingår inte i projekt Västlänken.

14:13, 16 December 2014

Gustav Öberg: En sak jag har funderat på. Västlänken ökar väl kapaciteten mer än förstärkningsalternativet, kanske mer än prognos? Nyttan med denna överkapacitet är ju beroende på vilka andra satsningar som kopplas på (höghastighetståg till Sthlm, 8-miljonersstaden, etc.). Beroende på vilken nettonyttan ytterligare projekt har som kan utnyttja denna kapacitet, så borde det påverka Västlänkens nytta. Finns det ett sätt att beräkna "potentiell nytta" av en sån överkapacitet? Om ni förstår vad jag är menar...



Bo Larsson: Ett försök att svara på frågan är att all fortsatt samhällsutveckling genom infrastrukturbyggnader ger ökad samhällsnytta till den första investeringen i systemet. Det finns även samhällsnyttor som inte fångas upp i en kalkyl.

14:12, 16 December 2014

Lars-Dennis: Trädfråga i Haga: En stor kastanj står precis i Vallgravens strandkant ganska nära Rosenlundsbron. Enligt skisser och annat, ligger detta träd verkligen på gränsen till schaktgropen. Jag undrar om trädet kan klaras genom att sättas på en "balkong" eller genom en flytt, eller om det måste tas ned?



Karin Holmström: Vi vet fortfarande inte hur specifika träd kommer att påverkas, om de kan flyttas, skyddas eller behöva tas ner.

14:12, 16 December 2014

Sofia: Hur stökigt blir det när Västlänken ska byggas? Jag läste om buller, damm, skakningar. Hur ska vi stå ut?



Bo Larsson: Inte så farligt som många vill göra gällande. Vi kommer att märkas, men i princip inte värre än när man byggde Götatunneln, och det tyckte de flesta hanterbart!!

14:12, 16 December 2014

Robban: Varför blir det ingen station för Västlänken vid Järntorget, istället för Haga? Järntorget är ju en knutpunkt redan idag, så det vore väl mer naturligt. Haga känns märkligt.



Karin Holmström: En station vid Järntorget hade påverkat staden mycket mer, hus hade behövt rivras.

14:11, 16 December 2014

Annelie Pernheden: För mig verkar det huvudlöst att räddningstunnlarna lyfts ut. I både Stockholm och i Malmö finns de. Varför anser man att Göteborg inte behöver några och kom nu inte med svar om att hisslösningen är lika bra, för det förstår ju vem som helst, att det inte stämmer?



Bo Larsson: I projekteringen, riskarbetet och scenariospel är båda lösningarna likvärdiga. Födelen med insatstorn är att vi minimerar intrång i riksintresset för kulturmiljö och att vi bygger en mindre anläggning.

14:11, 16 December 2014

Kerstin: Västlänken gynnar ju bara de som pendlar till Göteborg. Varför ska vi gräva upp hela staden bara för dem?



Karin Holmström: Hela staden kommer inte att grävas upp, två av tunnelns sex kilometer går genom lera och byggs med öppna schakt. Övriga fyra kilometer går genom berg och byggs under jord med mycket litn påverkan på marknivå. Genom bättre infrastruktur kan hela Göteborgsregionen växa, fler kan bo på pendlingsavstånd och det gynnar arbetsmarknaden och Göteborgs utveckling och framtid.

14:10, 16 December 2014

Skeptisk: Hur kan ni vara så säkra på att 20 miljarder räcker? Tänk bara på Hallandsåsen...



Bo Larsson: Med den detaljeringsnivån som vi nu presenterar i järnvägsplanen samt att vi har använt två olika metoder med olika sakkunniga har vi konstaterat att vi i dagsläget känner oss trygga

14:10, 16 December 2014

Hisings-Bo : 5 Fakta o Västlänken. Nummer 3. Nya Stadsdelar. Västlänkens nya stationer har delvis valts ut på grund av sina kopplingar till de nya utvecklingsområdena Skeppsbron, Gullbergsvass, Frihamnen och Ringön. Har ni inte den minsta koll på hur Göteborg ser ut, eller härstammar texten från det tidiga förslaget när tunneln gick via Hisingen ?



Karin Holmström: Med den nya pendeltågstationen vid Haga finns kopplingen till Skeppsbron, norra Masthugget och södra älvstranden. Med den utökade stationen vid centralen når fler människor lätt nya arbetsplatser och bostäder vid framtidens Gullbergsvass, Ringön och Frihamnen.

15:15, 16 December 2014

kjell: De oerhörda konsekvenserna för de som bor vid sprängområdena är kanske inte helt tydliga förrän det närmar sig. I Annedal lyckades vi med en oerhört kompetent grupp avstyra trasportunneln. Hur ställer sig Hagabor och jakobsdalbor här? Några protester?



Karin Holmström: Detaljplanen är nu ute på granskning och de som har synpunkter har möjlighet att lämna in dem fram till den 27 januari.

15:09, 16 December 2014

Mats: Karin: Varför använder Göteborgs stad uppblåsta siffror (700 000 invånare) om sin befolkning år 2035, när beräkningar från SCB och statistik från Västra Götalandsregionen säger att befolkningen då kommer att vara betydligt mindre (600 000)?



Karin Holmström: Befolkningsprognoserna i Göteborgs Stads strategi för utbyggnadsplanering pekar mot att Göteborg kommer att passera 600 000 invånare omkring år 2024. Jämfört med dagens 540 000 invånare kan Göteborg ha ökat med 150 000 fram till 2035, alltså närmare 700 000.

15:08, 16 December 2014

Hans: Hoppas att in inte har samma konsulter som till Hallandsåsen!



Bo Larsson: Trafikverket har lärt sig mycket av Hallandsås, och andra projekt.

På de 25 år som gått sen Hallandsås projekterades har branschen utvecklats, och t ex Götatunneln gick ju utan större problem!

15:04, 16 December 2014

Mats: Bo: så i jämförelse med ingenjörerna i Köln och Amsterdam så gör era svenska ingenjörer ett bättre jobb, är det vad du vill säga?



Bo Larsson: Jag har ingen detaljkunskap om hur ingenjörerna i Köln och Amsterdam jobbar. Vi kommer efter årskiftet att besöka Amsterdam för att få erfarenheter från deras arbete.

15:03, 16 December 2014

Annelie Pernheden: Karin, det är väldigt skillnad på att byta ut ETT enda träd, inemellan alla andra, men när kanske 500 träd skall bort så blir koldioxideffekten en helt annan. Är detta medräknat i miljökonsekvenserna?



Karin Holmström: Nej, denna koldioxideffekt finns inte med i Göteborgs Stads miljökonsekvensbeskrivning.

15:03, 16 December 2014

Anders: Är det som stod om oenighet i GP då mer att betrakta som problem med internkommunikationen inom Räddningstjänsten?



Bo Larsson: Jag ar inga synpunkter på Räddningstjänstens interna arbete. Vi har en bra dialog med Räddningstjästen och har haftsa under tre års tid.

15:01, 16 December 2014



moderator: Intresset för Västlänken är stort, det märker vi på alla frågor som kommit in. Nu har det gått en timma och vi stänger för inkommande frågor.

Men Karin Holmström och Bo Larsson fortsätter att svara på alla frågor. Så stanna kvar och läs svaren.

Tack alla ni som ställde frågor och tack till er som svarade./ Margareta Romare, redaktör Vårt Göteborg

15:00, 16 December 2014

Anders: Har Räddningstjänsten haft personal med i arbetet för Trafikverkets lösning på säkerhetsproblematiken?



Bo Larsson: Ja Räddningstjänstens personal deltar kontinuerligt i vårt säkerhetsarbete dels genom kontinuerliga mötesserier samt scenariospel och workshops

14:59, 16 December 2014

Hasse: När man läser svaren till alla som ställer frågor, så målar ni upp era svar i "rosenrött" utan några problem, men nog måste det finnas mängder av STORA problem som ni inte har insett? Berätta! Jämför projektet genom Hallandsåsen (kost och tid)!



Bo larsson: Vilka problem vi INTE upptäckt kan jag inte svara på! Däremot har vi tillsammans med våra konsulter en mycket stor erfarenhet av liknande projekt, vilket gör att risken för att vi missar nåt viktigt är liten. Kontroll och uppföljning i byggskedet gör också att vi ser saker innan de hinner bli ett problem!

14:57, 16 December 2014

Pippi: Ingår stationer och annat ovan mark i Västlänkens 20 miljarder?



Bo larsson: I 20 miljarder i prisnivå 2009 ingår fullt fungerande stationer med klimatskydd ovan mark (ex. Triangeln i Malmö). Sedan kommer staden att stadsutveckla kring stationerna och om staden eller annan exploatör väljer att bygga bostäder eller annan verksamheter ovanpå stationsbyggnader så ingår det i deras åtagande

14:54, 16 December 2014

Inger: Hur kommer de privata och offentliga företagen i Göteborg att påverkas under själva projektiden - när västlänken byggs?



Karin Holmström: De kan påverkas både positivt och negativt under byggtiden. Både Trafikverket och Göteborgs Stad kommer att diskutera och samarbeta med dem som berörs för att komma fram till så bra lösningar som möjligt.

14:53, 16 December 2014

eric: Finns det något som kan stoppa Västlänken? Vad i så fall?



Karin Holmström: Vi har uppdrag från byggnadsnämnden att ta fram detaljplanen för Västlänken och stationerna. Vi jobbar så länge vi inte får något annat besked eller direktiv.

14:51, 16 December 2014

Annelie Pernheden: Tack så mycket, några frågor har fått bra svar, men tyvärr tycker jag att ni glider runt många frågeställningar och bara svarar i alltför allmänna ordalag. En sista fråga från mig: Ni som nu förespråkar den nuvarande utformningen av Västlänken, skulle ni vara lika självsäkra om ni själva skulle få stå för de extra kostnader som en majoritet av göteborgarna tror skall tillkomma. Intressant att höra detta svar, om det nu blir något, eftersom det är så mycket lättare att handskas med anonyma pengar



Bo larsson: I mitt uppdrag och i Trafikverkets organisation så har vi ett stort fokus på att tilldelade medel ska klaras med beställd funktion

14:51, 16 December 2014



moderator: Nu är det tio minuter kvar av chatten. Vi slutar kl 15, då stänger vi för inkommande frågor. /Margareta Romare, redaktör Vårt Göteborg

14:50, 16 December 2014

Moses: Hvitfeldtsplatsen är inte speciellt trygg efter mörkrets inbrott. Är kommunen på tårna och tänker göra åt stationernas närområden? Skapa trygga gångstråk till och från, i detta fallet, station Haga?



Karin Holmström: Trygghetsfrågorna finns förstås med i arbetet med stationerna och områdena runt om ovan mark.

14:48, 16 December 2014

Hasse: Om de ekonomiska kalkylerna och tidsramarna inte håller, finns det då några personer som kommer att vara juridiskt och personligen ekonomiskt ansvariga för detta, eller blir det som vanligt att ingen är ansvarig?



Bo larsson: Som projektchef är jag ansvarig för projektet.

14:46, 16 December 2014

Moses: Kommer man göra förberedelser för den där tunnelkopplingen till Hisingen som Västlänken ska möjliggöra? Ringötunneln eller vad den kallas... Hur blir det med Ringötunneln och nedgrävd och överdäckad E45a?



Bo Larsson: Vi kommer inte omöjliggöra fortsatta utbyggnader av järnvägssystemet med Västlänken. Överdäckt E45a är ett annat projekt inom Trafikverket, samordning sker med dem.

14:44, 16 December 2014

Pippi: Det pratas om höghastighetståg till Landvetter. Kommer dessa att köra genom Västlänken?



Bo Larsson: Nej, höghastighetståg kommer att gå in i nuvarande station (som genom byggandet av Västlänken får ökad kapacitet). Regional och pendeltåg (även från Landvetter) kommer att gå in i Västlänken.

14:43, 16 December 2014

Elvis: Om vi förhoppningsvis blir av med trängselskatten (som 57% av de röstande vill), stoppar ni projektet med Västlänken då eller var ska ni ta pengarna från i så fall?



Karin Holmström: Det pågår just nu en utredning kring hur Västsvenska paketet skulle kunna finansieras om trängselskatten tas bort. Denna utredning ska presenteras för Göteborgs kommunstyrelse i slutet av januari.

14:42, 16 December 2014

Mats: Bo: I Köln och Amsterdam hade ingenjörerna både byggt tunnlar och haft stor kännedom om markförhållandena, trots det är tunnelprojekten där rena fiaskon med sprängda budgetar och tidsramar. Kan du garantera att samma sak inte kommer att inträffa för Västlänken?



Bo Larsson: Vi har respekt för de förhållanden som finns i Köln och Amsterdam. Trafikverket har i närområdet byggt Göta tunneln, en tunnel i liknande förhållanden

14:41, 16 December 2014

Lisa: Så Trafikverket har inte varit med och lagt fram tidsplanen för arbetet vid Norra hamngatan?



Bo Larsson: Nej!

14:40, 16 December 2014

Moses: Citybanan släppte en ny informationsfilm idag. Där framgick det att man bygger genom sand vid (exempelvis) Södra station. Vad är svårast: Sand eller lera?



Bo Larsson: Olika jordar ger olika problembilder. Lera har generellt sett lägre hållfasthet och är mer sättningsskänslig. I sand är däremot grundvattenfrågorna mer uttalade. Alla jordar kräver sina lösningar!

14:39, 16 December 2014

Nisse P: Hur många alternativ till Västlänken har ni utrett? Eller har ni egentligen inte utrett något annat?



Bo Larsson: Sedan 2001 har flera alternativ studerats mer information finns

på www.trafikverket.se/vastlanken

14:39, 16 December 2014

Inger: Vilken ekonomisk påverkan väntas projektet ha på privata och offentliga företag i Göteborg och på Göteborg som evenemang stad?



Karin Holmström: Genom förbättrad kollektivtrafik och infrastruktur blir Göteborg en mer attraktiv stad - vilket är positivt för boende, besökare och näringsliv i hela regionen.

14:39, 16 December 2014

Nilson: Hur mycket dyrare kommer renoveringen av kanalmuren vid Norra hamngatan bli pga. oförutsedda problem under bygges gång som sprickbildningar i berget och kablar/ledningarna som inte var med vid upphandlingen. Förseningen är beräknad till minst 4 månader enl. byggarna? Jag undrar hur kan Bo Larsson vara så säker på att det inte blir förseningar med Västlänken då det blir det i detta lilla jobb i kvickleran.



Karin Holmström: Jag har fullt förtroende för att Västlänken håller tidplanen. Trafikverket har lång erfarenhet av att jobba i Göteborgsleran, till exempel vid bygget av Götatunneln. Två av Västlänkens sex kilometer ska byggas i lera, resten går genom berg.

14:35, 16 December 2014

Annelie Pernheden: Hur länge kommer Korsvägen vara avstängd och hur löser man kommunikationerna som går där igenom?



Bo Larsson: Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik kommer att kunna passera "obehindrat", i enlighet med Västsvenska paketets intentioner. Biltrafik i nordsydlig riktning GENOM Korsvägen kommer dock att vara förhindrad under något år.

14:33, 16 December 2014

Aron Laurell Håkansson: Varför väljer Göteborg att lägga ofantligt många miljarder på en tunnel i leran när ni säger att vi ska ligga i framkant? Varför byggs inte magnetåf istället?



Bo Larsson: Magnetfältståg kan inte byggas ihop med övrigt tågssystem.

14:31, 16 December 2014

Moses: Lastprofil C. Men hur tajt? Kan Västlänken i framtiden rent fysisk svälja ännu större tåg. Typ finska dubbedäckare?



Bo Larsson: Lastprofil C och inte mer, vilket får styra vilka tåg som kan trafikera Västlänken.

14:31, 16 December 2014

Hasse: Ni kommer säkert att hitta mängder med arkeologiska skatter när det ska grävas för Västlänken. Hur ska detta hanteras forskningsmässigt och de tidsfördröjningar av projektet som detta kommer att innebära. Vem bekostar detta?



Bo Larsson: Vi har gjort förundersökningar för att identifiera arkeologiska fynd och till exempel i byggnationen kring Kvarnberget ner mot residenset har vi tagit till i tidplanen för att kunna hantera eventuella kulturhistoriska fynd.

14:29, 16 December 2014

Annelie Pernheden: Vad gör ni om leran börjar glida, när ni gräver i den? Tuve- och Lerumsrasen startade ju utan grävning, så detta verkar illavarslande.



Bo Larsson: Förutsättningarna för den typen av skred finns inte då vi kommer att schakta inom stödväggar. Det som kan ända är att dessa rör på sig, eller att "botten kommer upp". Detta förhindras genom noggrann dimensionering, granskning, kontroll och uppföljning. Skulle det ändå röra på sig så slutar vi gräva och i allra värsta fall fyller schakten till dess problemet är åtgärdat.

14:29, 16 December 2014

Annelie Pernheden: Det räcker ju inte att plantera ETT nytt träd, istället för ett gammalt. Hur många träd planteras för vart och ett fullvuxet som måste tas ner, för att ge samma effekt?



Karin Holmström: Stadens träd åldras och byts ut kontinuerligt. Om vi ser till det totala antalet träd i stan så är det ett fåtal som berörs. Grundtanken är att ett träd ersätter ett annat

14:29, 16 December 2014

Hasse: Varför måste vi göteborgare betala största delen av Västlänken när det är resande från kringkommunerna som ska åka i tågen? Borde inte kostnaderna fördelats på ett mer rättvist sätt mellan alla kommunerna?



Bo Larsson: Av 20 miljarder kommer 50% av finansieringen via Västsvenska paketet övrig del kommer från staten. I västsvenska paketet finansierar Göteborg 1,25 miljarder, 14 miljarder kommer från trängselskatt merparten av dessa betalas av icke-göteborgare

14:25, 16 December 2014

Hans: När ni ska bygga Västlänken så kommer ju mängder med arbetsfordon (lastbilar, grävmaskiner, övriga entreprenadmaskiner mm) att spy ut mängder med avgaser, buller och oljud. Hur ska ni klara av detta så att medborgarna fortfarande kan bo kvar i staden utan att ta skada av detta?



Bo larsson: Tillsammans med tillsynsmyndigheten kommer vi att arbeta och verka för att vi ska ha en fungerande stad under hela byggnationen. Erfarenheter från Citybanan i Stockholm så märks tillskottet av byggtrafiken i den vanliga trafiken inte så mycket.

14:22, 16 December 2014

Carina: Var ska alla lermassor dumpas och vad händer om leran är förorenad?



Bo larsson: Vi arbetar med en masshanteringsplan i samråd med Länsstyrelsen. Ett alternativ som diskuteras är utfyllnad av vissa hamnområden. Beträffande föroreningar, så kan sägas att lermassor generellt sett är rena eftersom leran är väldigt tät. Föroreningar finns främst i fyllnadsmassor uppe på leran, och dessa kommer att hanteras separat.

14:21, 16 December 2014

eric: Finns det något som kan stoppa Västlänken? Vad i så fall?



Bo larsson: Trafikverket har uppdraget från regeringen via nationell plan och tills andra direktiv ges fortsätter Trafikverkets uppdrag

14:21, 16 December 2014

Kalle: Hur många kommer att använda Västlänken? Hur gör ni sådana beräkningar? Hur vet vi inte att ni inte bygger luftslott?



Bo larsson: Siffrorna bygger på prognoserna som i sin tur bygger på målbilder och visioner kring det framtida Göteborg och Västsverige.

14:20, 16 December 2014

Gunnar: Det finns ju endast en enda spårvägsförbindelse till Hisingen och det är ju faktiskt där som en stor del av Göteborgs framtida expansion äger rum, både vad gäller bostäder och arbetsplatser. Nu vill man dessutom sänka denna bro, med oundvikligen många fler störningar. Om man nu är så kåt på att bygga tunnlar, vore det nu inte bättre att bygga en spårvägstunnel till Hisingen? Och varför bygger man inte färdig spårvägsförbindelsen via Operan för att avlasta Brunnsparken?



Karin Holmström: Vi planerar för fler kollektivtrafikförbindelser över älven, men detta är ännu bara på planeringsstadiet. Operalänken norr om Nordstan måste avvakta bygget av Hisingsbron och Västlänken eftersom spåren kommer att gå ovanpå tunneln.

14:19, 16 December 2014

Janne: Hur kan det, i runda slängar, kosta lika mycket att bygga en bergtunnel i Stockholm som en (delvis) lertunnel i Göteborg med ungefär samma längd. Vad är det vi inte får med i Göteborg?



Bo larsson: I Citybanan i Stockholm passeras Riddarfjärden och kulturhistoriska byggnader samt anpassas den mot befintlig tunnelbana.

14:19, 16 December 2014

Klasse: Är inte Västlänken en form av tunnelbana egentligen?



Bo larsson: En tunnelbana byggs ofta med mindre tvärsnitt, Västlänken byggs för "stora tåg" och blir således en del av det regionala nätet. Vad skillnaden annars går kan säkert diskuteras.

14:19, 16 December 2014

Lisa E: Om grundvattnet sjunker kan ju delar av Haga och Vasastan behöva rivas. Är det så ni planerar, för att kunna bygga nya höghus mitt inne i stan?



Bo larsson: Bl a därför kommer vi att var väldigt noggranna med att INTE sänka grundvattnet. Vi ska ha en tät anläggning, såväl i bygg-som i driftskedet.

14:16, 16 December 2014

Osborn: Något som är signifikant för en större stad är att det inte bara finns ett centrum utan flera, förutom just i Göteborg där ledande personligheter tycker att allt måste gå via Johanna i brunnsparken. Vore det inte bättre att bygga en ny station utanför stan i stället för att förtäta ännu mer i centrum. Ska vi vara en region som växer så bör vi våga tänka utanför den snäva boxen.



Karin Holmström: Vi har redan börjat, genom att bygga pendeltågstationen vid Gamlestadstorget. Det finns också tankar på att bygga en pendelstation vid Backa/Brunnsbo. Med de två nya stationerna Korsvägen och Haga får vi fler knutpunkter, och man kan ta sig direkt både väster- och söderut.

14:15, 16 December 2014

S Hansson: Hur många hus måste faktiskt rivas för att ge plats åt Västlänken?



Bo Larsson: SJ sporthall (Volviahallen), några mindre industribyggnader och en kretsloppsstation öster om Göteborgs central. I samråd med Liseberg kommer även Lisebergshallen och huvudrestaurangen att tas ner. Dessa återuppbyggs dock inte då Liseberg planerar annan verksamhet i detta område. Även Lisebergs P-hus vid Örgrytevägen kommer att ta bort. Slutligen kommer mindre delar av NE-terminalen att tas ner för att sedan återuppbyggas.

14:13, 16 December 2014

Tågkramare: Bra att stan satsar mer på kollektivtrafiken. Men varför ingen station på Hisingen? Det hade ju verkligen behövts, nu glömmer ni bort oss Hisingsbor igen.



Karin Holmström: Västlänken är en del i ett kollektivtrafiksystem och det pågår mycket arbete för att utveckla kollektivtrafiken både på Hisingen och övriga Göteborg, till exempel bussar, spårvagnar och linbana. Det finns tankar på en pendeltågstation i Brunnsbo men den ingår inte i projekt Västlänken.

14:13, 16 December 2014

Gustav Öberg: En sak jag har funderat på. Västlänken ökar väl kapaciteten mer än förstärkningsalternativet, kanske mer än prognos? Nyttan med denna överkapacitet är ju beroende på vilka andra satsningar som kopplas på (höghastighetståg till Sthlm, 8-miljonersstaden, etc.). Beroende på vilken nettonyttan ytterligare projekt har som kan utnyttja denna kapacitet, så borde det påverka Västlänkens nytta. Finns det ett sätt att beräkna "potentiell nytta" av en sån överkapacitet? Om ni förstår vad jag är menar...



Bo Larsson: Ett försök att svara på frågan är att all fortsatt samhällsutveckling genom infrastrukturbyggnader ger ökad samhällsnytta till den första investeringen i systemet. Det finns även samhällsnyttor som inte fångas upp i en kalkyl.

14:12, 16 December 2014

Lars-Dennis: Trädfråga i Haga: En stor kastanj står precis i Vallgravens strandkant ganska nära Rosenlundsbron. Enligt skisser och annat, ligger detta träd verkligen på gränsen till schaktgropen. Jag undrar om trädet kan klaras genom att sättas på en "balkong" eller genom en flytt, eller om det måste tas ned?



Karin Holmström: Vi vet fortfarande inte hur specifika träd kommer att påverkas, om de kan flyttas, skyddas eller behöva tas ner.

14:12, 16 December 2014

Sofia: Hur stökigt blir det när Västlänken ska byggas? Jag läste om buller, damm, skakningar. Hur ska vi stå ut?



Bo Larsson: Inte så farligt som många vill göra gällande. Vi kommer att märkas, men i princip inte värre än när man byggde Götatunneln, och det tyckte de flesta hanterbart!!

14:12, 16 December 2014

Robban: Varför blir det ingen station för Västlänken vid Järntorget, istället för Haga? Järntorget är ju en knutpunkt redan idag, så det vore väl mer naturligt. Haga känns märkligt.



Karin Holmström: En station vid Järntorget hade påverkat staden mycket mer, hus hade behövt rivas.

14:11, 16 December 2014

Annelie Pernheden: För mig verkar det huvudlöst att räddningstunnlarna lyfts ut. I både Stockholm och i Malmö finns de. Varför anser man att Göteborg inte behöver några och kom nu inte med svar om att hisslösningen är lika bra, för det förstår ju vem som helst, att det inte stämmer?



Bo Larsson: I projekteringen, riskarbetet och scenariospel är båda lösningarna likvärdiga. Födelen med insatstorn är att vi minimerar intrång i riksintresset för kulturmiljö och att vi bygger en mindre anläggning.

14:11, 16 December 2014

Kerstin: Västlänken gynnar ju bara de som pendlar till Göteborg. Varför ska vi gräva upp hela staden bara för dem?



Karin Holmström: Hela staden kommer inte att grävas upp, två av tunnelns sex kilometer går genom lera och byggs med öppna schakt. Övriga fyra kilometer går genom berg och byggs under jord med mycket litn påverkan på marknivå. Genom bättre infrastruktur kan hela Göteborgsregionen växa, fler kan bo på pendlingsavstånd och det gynnar arbetsmarknaden och Göteborgs utveckling och framtid.

14:10, 16 December 2014

1 2 >