

INNEHÅLL

TSammanfattning	4
T1 Inledning	5
2 Samverkan	6
3 Samråd med länsstyrelsen	6
4 Samråd med övriga myndigheter och statliga verk	6
4.1 Utskick	6
4.2 Samrådsmöten	9
5 Samråd med allmänheten	10
5.1 Sammanfattning aktiviteter	10
5.2 Enkät och informationsbroschyr	10
5.3 Informationsmöten	11
5.4 Samrådsgrupper.....	12
5.5 Övrigt samråd med allmänheten	14

Bilaga 1	Svar från myndigheter och andra efter utskick 050225
Bilaga 2	Minnesanteckningar från samrådsmöten med allmänheten
Bilaga 3	Minnesanteckningar från avslutande möte med samrådsgrupperna samt material från de olika samrådsgrupperna
Bilaga 4	Minnesanteckningar från informationsmöten för politiker och tjänstemän
Bilaga 5	Protokoll från samrådsmöte med Riksantikvarieämbetet samt minnesanteckningar från möte med Vägverket rörande Götatunneln
Bilaga 6	Frågor och svar

Sammanfattning

Det utökade samrådet i samband med järnvägsutredning för Västlänken har gett oss mycket värdefullt underlag för inriktningen av det fortsatta arbetet. Samrådet har varit mest intensivt under första halvåret 2005 med olika aktiviteter till exempel utskick till olika myndigheter, samrådsmöten med en del av dessa och informationsmöten med allmänheten. För att försöka nå så många som möjligt ur allmänheten genomförde vi också guidade promenader, samrådsgrupper och enkät.

Samråd med allmänheten

En samrådsform som engagerade många från allmänheten var samrådsgrupperna. Drygt 100 personer deltog i någon av de sex grupperna som bildades. Grupperna valde själva vilka frågor de ville arbeta med. Flera av samrådsgrupperna förordade någon av Västlänkens alternativa sträckningar. Olika grupper förordade olika sträckningar med olika motiveringar. Några presenterade också egna nya förslag på sträckningar. En annan viktig uppgift för samrådsgrupperna var att ställa de frågor som de ville ha svar på i utredningen. Samrådsgruppernas arbete ledde fram till att nya alternativa lösningar har studerats i den fortsatta utredningen. Det innebar också att vi som arbetar med järnvägsutredningen har fått en klarare bild av vilka frågor allmänheten tycker är särskilt viktiga att belysa, till exempel i miljökonsekvensbeskrivningen.

Vi höll fyra informationsmöten på olika platser i staden, nära de stationslägen som är aktuella i utredningen. Vid dessa möten informerade även stadsbyggnadskontoret om sitt arbete med planprogram för de delar av staden som berörs av Västlänken. Flera intressanta och viktiga frågor ställdes av allmänheten vid mötena. Dessutom ordnades promenader med guide i området kring det tänkta stationsläget som låg närmast möteslokalen. Dessa promenader visade sig ge alla som deltog stora möjligheter att framföra sina synpunkter. De lockade en relativt stor andel kvinnor (ca 40 %).

Som inbjudan till de olika samrådsaktiviteterna för allmänheten skickade vi ut cirka 30 000

informationsbroschyrer till hushåll och vissa företag i staden. Informationsmötena annonserades också i Göteborgs-Posten. Till informationsbroschyren bifogades en enkät som ca 1 500 personer/hushåll svarade på. De som svarade var ganska jämnt fördelade vad gäller kön och ålder. De flesta var positiva till Västlänken och tyckte att järnvägens roll i framtiden är viktig. Frågor de som svarat ville veta mer om var bland annat buller, vibrationer och skador på hus och annat som gäller byggskedet. De hade också många olika åsikter om var stationerna bör ligga.

Samråd med myndigheter

Samråd med olika myndigheter har skett i form av ett utskick där vi frågade efter synpunkter inför det fortsatta utredningsarbetet och i några fall i form av särskilda möten. Skriftliga svar kom in från Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Nutek (Verket för näringslivsutveckling), Räddningsverket, SGI (Statens Geotekniska Institut), SGU (Sveriges Geologiska Undersökning), SIKA (Statens Institut för KommunikationsAnalys) och SSI (Statens StrålningsInstitut).

Järnvägsutredningen för Västlänken bedrivs i samverkan mellan Västra Götalandsregionen, Banverket, Västtrafik, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund. Dessa samverkanspartners diskuterar aktuella frågor löpande, bland annat i en styrgrupp och en projektgrupp.

Löpande samrådsmöten har hållits med Länsstyrelsen samt med en speciell samrådsgrupp för säkerhetsfrågor där representanter från bland annat Räddningsverket, Räddningstjänsten och Boverket ingår.

Särskilda samrådsmöten har hållits med några olika organisationer. Med Riksantikvarieämbetet om olika kultur- och naturmiljöfrågor, med Vägverket om hur Götatunneln och Västlänken kan påverka varandra, med Liseberg AB om eventuell påverkan på dess verksamhet samt med Boverket om deras synpunkter på vad utredningen bör innehålla.

1 Inledning

Länsstyrelsen beslutade (2003-05-21) på grundval av Förstudien (december 2002) att projektet Västlänken medför betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken 6 kap § 4. Järnvägsutredningen har därför genomförts med så kallat utökat samråd enligt miljöbalken 6 kap § 5. Samråd bedrivs inte bara för att uppfylla lagkrav utan också för att informera i god tid och ge möjlighet för utomstående att lämna synpunkter och påverka projektet.

Det utökade samrådet i samband med järnvägsutredning för Västlänken har bedrivits på flera olika sätt. Samrådet har innehållit både vanliga aktiviteter t.ex. utskick till olika myndigheter och lite mer ovanliga aktiviteter som guidade turer och samrådsgrupper. I denna samrådsredogörelse beskriver vi de aktiviteter som genomförts. Vi tar också upp de viktigaste synpunkter som kommit in samt några exempel på

synpunkter och åsikter som framförts vid samrådsmötena.

För mer detaljerade uppgifter om de olika samrådsaktiviteterna hänvisas till bilagorna.

Järnvägsutredningen genomförs i samverkan med Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund. Samverkansparternas intressen tas tillvara i olika typer av möten. Protokoll och minnesanteckningar från dessa möten finns inte med som bilagor till samrådsredogörelsen utan finns tillgängliga på Banverket. Detta gäller också minnesanteckningar från samrådsmöten med Länsstyrelsen och från samrådsgrupp säkerhet Västlänken, med vilka det har hållits ett stort antal möten löpande under hela utredningen.



Samråd i form av guidad promenad

2 Samverkan

Järnvägsutredningen för Västlänken genomförs i samverkan mellan Västra Götalandsregionen, Banverket, Västtrafik, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund.

Representanter från dessa samverkanspartners och från länsstyrelsen har under järnvägsutredningen träffats löpande varje månad i en projektgrupp. På mötena har punkterna *aktuella aktiviteter, program för detaljplan* och *strategiska frågor* tagits upp.

Representanter från samverkanspartners deltar också i projektets styrgrupp med politiker och chefstjänstemän och i flera olika arbetsgrupper. Banverket deltar också i stadsbyggnadskontorets arbetete med att ta fram program för detaljplan.

För att öka kunskapen om projektet har Banverket och Stadsbyggnadskontoret ordnat informationsmöten för politiker och tjänstemän den 21 januari respektive den 1 juni 2005. Minnesanteckningar från dessa möten finns i bilaga 4

3 Samråd med länsstyrelsen

Länsstyrelsen Västra Götaland har under utredningens gång fått information om arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen och har lämnat synpunkter på vad den bör innehålla och omfatta. Möten har hållits löpande varje eller varannan månad under utredningstiden.

Varje möte har i huvudsak koncentrerats kring ett eller två ämnesområden så som t ex elektromagnetiska fält, buller, stadsbild, kulturmiljö eller trafikering. Vid mötena har olika PM redovisats, länsstyrelsen har fått möjlighet att lämna sina synpunkter och projektet har informerat om utredningsläget i stort t ex bortval av vissa varianter av alternativ, frågor rörande rapportstruktur och samrådsaktiviteter.

Minnesanteckningar från dessa möten finns hos Banverket.

4 Samråd med övriga myndigheter och statliga verk

4.1 Utskick

En preliminär disposition för järnvägsutredningen samt en informationsfolder om projektet skickades 2005-02-25 till ett antal myndigheter och föreningar. Till några av myndigheterna bifogades även en eller flera PM från inventeringsskedet.

Materialet sändes till Försvarsmakten, Riksantikvarieämbetet, Vägverket, Boverket, Naturvårdverket, Socialstyrelsen, SIKÄ, SNF Bohuslän, Svenska Kraftnät, NUTEK, Statens Energimyndighet, Elsäkerhetsverket, Sprängämnesinspektionen, SGU, Statens Geotekniska Institut, SMHI, SACO, LO, TCO och Svenskt Näringsliv.

Flera av dessa lämnade sina synpunkter på järnvägsutredningen och MKB till Banverket före 2005-04-30.

Svaren återfinns i sin helhet i bilaga 1. Nedan följer en sammanfattning av inkomna synpunkter. Generellt sett tar Banverket till sig framförda synpunkter som ett värdefullt underlag för det fortsatta utredningsarbetet. Där vi har en annan uppfattning i något viktigt avseende kommenteras detta.

Boverket

I Boverkets svar hänvisas till en allmän PM och därutöver har man följande synpunkter:

Det är viktigt att stadsutvecklingsfrågorna behandlas i ett brett perspektiv. Det handlar inte bara om hur denna typ av infrastruktursatsning påverkar stadsbilden.

Av den preliminära dispositionen framgår inte om barriäreffekterna kommer att behandlas för både bygg- och driftskede.

Kommentar: Ett speciellt samrådsmöte med Boverket där deras synpunkter diskuterades vidare hölls 2005-08-23 (se kapitel 4.2)

Energimyndigheten

Energimyndigheten konstaterar att utredningen knappast berör de intressen som myndigheten har att bevaka.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket koncentrerar sig på innehållet och utformningen i MKB:n i sitt svar.

MKB-dokumentet skall uppfylla de krav som ställs i miljöbalken. Därför är det viktigt att olika alternativ beskrivs på ett likartat sätt och att olika effekter och konsekvenser kvantifieras så att det går att kontrollera hur väl riksdagens fastställda miljö kvalitetsmål, miljö kvalitetsnormer och miljöbalkens hänsynsregler uppfylls.

Grundvattenfrågor är extra viktigt att MKB:n behandlar utförligt i ett tunnelprojekt. För att uppfylla detta bör projektet bland annat ha nära samarbete med SGU.

Buller och vibrationer är troligen den påverkan som är mest påtaglig för de närboende. Dessa behöver därför ges en fyllig belysning i MKB:n. Bland annat är stomljud en viktig fråga. Man anger också vilka riktvärden som bör tillämpas.

Det är viktigt att beskriva hur *tunnelarbete och masshantering* är tänkt att ske då tunnelbygget kommer att innebära omfattande masshantering. Kanske kan delar av transportererna ske med järnväg eller pråm.

Stoft- och luftutsläpp skall behandlas. Beräknade utsläpp av partiklar och kväveoxider i samband med det transportarbete som bygget medför skall tas upp. Problemet med partiklar under driften av tunneln behöver också uppmärksammas.

Framsida på den informationsbroschyr som bland annat skickades till olika myndigheter.

NUTEK Verket för näringslivsutveckling

NUTEK Verket för näringslivsutveckling har inga synpunkter.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet upplyser om att det i utredningen skall framgå om projektet kan genomföras utan oacceptabla konsekvenser för kulturmiljön och hur projektet kan anpassas till kulturmiljön. En allmän frågelista för MKB och kulturmiljö bifogas.

Riksantikvarieämbetet tycker också att PM:et från inventeringsskedet rörande främst parker och byggnader utgör en viktig del i en bredare syn på kulturmiljöns värde. Man påtalar också att det är angeläget att företrädare för kulturmiljövården finns med aktivt, tidigt och kontinuerligt under processen.

Räddningsverket

Räddningsverket anser att frågor som rör personsäkerhet och förutsättningar för räddningstjänstens insatser samt olyckors miljöpåverkan ska utredas för alla alternativ.

Frågor som rör säkerhet och trygghet bör redovisas i ett eget kapitel.



Kommentarer: Samråd med räddningsverket har fortsatt i samrådsgrupp säkerhet Västlänken (se kap 4.2). Det finns en underlagsrapport ”säkerhet och robusthet” där frågor rörande säkerhet och trygghet är samlade. I järnvägsutredningen kommer dock dessa frågor behandlas på ett par olika ställen då kapitlena delas in efter västlänkens mål rörande människa, samhälle och miljö.

SGI Statens Geotekniska Institut

SGI lämnar några synpunkter inför redovisningen:

Institutet förutsätter att man utöver inventering också gör en värdering av byggnadstekniska förutsättningar, omgivningspåverkan samt redovisar en geoteknisk riskanalys för anläggningsarbetet.

Man förutsätter att totalstabiliteten för alternativen behandlas. Detta är särskilt viktigt för tunnelsträckning i lera nära Göta älv.

Institutet anser också att det är viktigt att redan nu planera för ett övervakningsprogram av grundvattennivåer, portryck och marksättningar eftersom kartläggning av befintliga förhållanden och nuvarande sättningsförlopp kräver lång observationstid.

Det är också angeläget att i god tid planera åtgärder inom områden med förorenad jord.

SGU Sveriges geologiska undersökning

Inventeringsarbetet med insamlingen av tidigare framtagen information bedöms vara grundligt genomförd men SGU understryker att det kan dyka upp nya undersökningar som kan vara av relevans för projektet.

Grundvattenförhållandena är i många områden påverkade av dränerande anläggningar främst berg tunnlar. Noggranna undersökningar för lokalisering av vattenförande zoner är därför av största vikt för projektet.

SIKA Statens institut för kommunikationsanalys

SIKA framför två synpunkter:

Den ömsesidiga påverkan mellan tillgång på väg- och järnvägskapacitet bör analyseras. Ett

sätt att representera knappheten i vägkapaciteten är att simulera effekterna av en trängsel-skatt. Med en trängsel-skatt kan efterfrågan på kollektivtrafiken väntas bli större därför finns goda skäl att analysera hur en sådan skatt påverkar lönsamheten av järnvägsinvesteringar. Dessa effekter är troligen större än de som följer av förväntad regionförstoring.

SIKA menar att det kan finnas anledning att analysera hur Västlänken kan påverka lokaliseringen av boende och arbetsplatser och därmed efterfrågan på resor i Göteborgsregionen.

Kommentarer: I arbetet kommer prognosmodellen dels att bygga på en uppskrivning av resandet enligt trend, dels en analys enligt de förutsättningar som K2020-projektet ger. I den senare inryms en framtid där någon form av trängsel-/väg-/marginalkostnadsbaserad avgift eller skatt finns.

Det pågår en intensiv diskussion om huruvida regionförstoringens effekter är beräkningsbara och hur de ska behandlas i de samhällsekonomiska analyserna. Under arbetet genomförs flera seminarier, där frågan behandlas. Vi väljer att ge en genomsiktighet i järnvägsutredningen genom att behandla frågan men inte lägga ihop effekten enligt den traditionella och den dynamiska modellen.

SSI Statens strålskyddsinstitut

SSI ställer sig tveksamma till den uppskattning som nämns i utredningen om sambandet mellan antalet barncancerfall och förekomsten av magnetfält. De tycker att uppskattningen verkar vara något för hög.

4.2 Samrådsmöten

Säkerhetsfrågor har diskuterats i samrådsgrupp säkerhet Västlänken. Gruppen har haft möten nästan varje månad under hösten 2004 och våren 2005. Här deltar bland annat representanter från Räddningsverket, Räddningstjänsten, Boverket, Länsstyrelsen, Krisberedskapsmyndigheten, Arbetsmiljöinspektionen, SBK och Tågoperatörerna. Minnesanteckningar från dessa möten finns hos Banverket.

Med Riksantikvarieämbetet hölls ett speciellt samrådsmöte (2005-06-02). På mötet diskuterades olika kultur- och naturmiljöfrågor och man gick en guidad tur för att på plats studera vissa frågor. I Bilaga 5 återfinns minnesanteckningar från detta möte

Ett samrådsmöte (2005-03-01) hölls med Vägverket angående hur Götatunneln och Västlänken kan komma att påverka varandra. På mötet konstaterades bland annat att det är viktigt att bergutredningen i järnvägsutredningen görs tillräckligt omfattande så att

Vägverket har möjlighet att bedöma konsekvenserna för Götatunneln när de svarar på remissen av järnvägsutredningen. Vägverket delgav också värdefulla erfarenheter från tunnelbyggnationen. Minnesanteckningar från detta möte finns i bilaga 5.

Ett samråd med Liseberg AB hölls 2005-01-13. Liseberg AB framförde då önskemål om att så långt som möjligt undvika störande ingrepp vid byggnationen, särskilt i de centrala delarna av nöjesparken. För det aktuella utredningsalternativet finns nu även en variant inom korridoren som nästan helt undviker intrång i nöjesparken.

Med Boverket hölls ett samråd 2005-08-23. Där diskuterades Boverkets svar på utskicket (se kap 4.1). Boverket betonade stadsanalysen och vikten av utvidgade konsekvensbedömningar. Man påpekade också att barnperspektivet ofta glöms bort.



På guidad tur med Riksantikvarieämbetet studeras Palacehuset.

5 Samråd med allmänheten

5.1 Sammanfattning aktiviteter

Under januari och februari månad 2005 genomfördes ett antal aktiviteter. Den 5 januari delade vi ut cirka 30 000 informationsbroschyrer i centrala Göteborg. Urvalet gjordes med tanke på närheten till de utbyggnadskorridorer som studeras. Samtidigt bjöds allmänheten in till informationsmöten via annonser i Göteborgs-Posten den 7 och 16 januari samt den 3 februari. Från och med den 5 januari har motsvarande information även funnits tillgänglig på Banverkets hemsida www.banverket.se.

Informationsbroschyren som sändes ut innehöll även en enkät. Omkring 1500 svar kom in till Banverket.

Vi har tillsammans med Stadsbyggnadskontoret genomfört fyra informationsmöten, den 17 respektive 27 januari samt 3 och 9 februari.

Mötena hölls på platser nära de stationslägen som studeras i utredningen. I samband med informationsmötena fanns en utställning bemannad under eftermiddagen och guidade turer kring de planerade stationslägena ordnades både på eftermiddagen och på kvällen efter informationsmötet.

I enkäten och under informationsmötena fanns möjlighet för allmänheten att anmäla sig till att delta i samrådsgrupper, se vidare i avsnitt 6.4.

5.2 Enkät och informationsbroschyr

Cirka 30 000 informationsbroschyrer med vidhängande enkät delades ut till hushåll och företag i berörda områden. Ett par veckor senare hade ca 1 500 enkätsvar skickats in till Banverket.

De privatpersoner som svarade på enkäten var ganska jämnt fördelade vad gäller kön och ålder. Cirka 5 % av de som svarade var företag.

De som svarade var övervägande positiva till Västlänken (80 %) och tyckte att järnvägens roll i framtiden är viktig eller mycket viktig (84 %). Något över hälften (54 %) hade hört



BANVERKET

Välkommen till samråd och utställning om Västlänken

Västlänken - en tågunnel under Göteborg - behövs för att underlätta kommunikationerna i Göteborgsregionen och västra Sverige. Västlänken bidrar till att möta ett ökat resande på järnväg till och från Göteborg. Västlänken skapar också en ökad tillgänglighet till arbete, utbildning, kultur- och sportutbud.

Banverket genomför nu en järnvägsutredning för att kolla fram till vilket av alternativen för Västlänken som är bäst. Utredningen genomförs enligt lagren och byggande av järnväg och miljööbalken och i samverkan med Göteborgs Stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Västrastra.

Inför fortsättningen av arbetet är vi angelägna om att få in synpunkter från allmänheten och därför anordnar vi möten under februari:

1) Torsdag 3 februari,
Göteborgs stadsbyggnadskontor, Köpmansg. 20

2) Onsdag 9 februari,
Universitet, Södra vägen 50

Program och tider för närhållna:
kl 13-15, bemannad utställning om Västlänken
kl 15-16, promenad med guide kring planerat stationsläge
kl 18.30-20, informationsmöte med guidad promenad

En utställning kommer också att finnas på Stadsbyggnadskontoret i Göteborg under perioden 10 - 28 februari.

Vid frågor kontakta:
Gabriella Burell, projektchef, eller Inger Ranheim, projektledare, tel: 031-10 32 00.

Läs även mer på www.banverket.se/vastlanken
Västra banregionen, Box 1014, 405 21 Göteborg
E-post: regionvastra@banverket.se

www.banverket.se

Annons med inbjudan till samrådsmöten som publicerades i Göteborgs-Posten.



Får vi be om lite av din tid
för några frågor om järnvägen och Västlänken?

1. Vad anser du om järnvägens roll i framtiden?
 Viktig Överordnad Mycket viktig Mindre viktig Vet inte

2. Känner du till Banverkets planer att bygga en järnvägstunnel under Göteborg innan du fick den här informationsbroschyren?
 Ja Nej
 Om du svarat ja, fick du informationen från:
 TV Press Banverket Göteborgs Stad Annat _____

3. Du har hört om järnvägsutredningen, till vilken ofta tror du att Västlänken kan vara för dig _____
 för Göteborg _____

4. Vi utredde nu var Västlänken kan byggas, hur din kan påverkas och vilka effekter det ger. Vad tycker du är viktigt att ta reda på?
 Var stationerna kan ligga, 1 ex _____
 Hur många påverkas av Västlänken, 1 ex _____
 Störningar under byggandet, 1 ex _____
 Annat _____

5. Uteöver utredningen kommer Banverket att samråda och samverka med berörda allmänhet, företag och tjänsteleverantörer. Hur skulle du vilja få information om, och kunna lämna synpunkter på utredningen?
 Skriftlig information Utställning på bibliotek eller annan lokal Informationsmöten
 Banverkets hemsida Annat sätt _____

För att vi skall kunna sammanställa enkäten på bästa sätt skulle vi vilja att du fyller i följande uppgifter:
 Är du som svarat på enkäten:
 Man Kvinna Sammanboende/gift par Repräsentant för ett företag
 med barn: _____
 0-30 år 30-50 år 50-70 år >70 år

Postnummer: _____

Tack för din medverkan!

Vi ser fram emot ditt svar på enkäten senast den 20 januari.

Enkäten (förminsad)

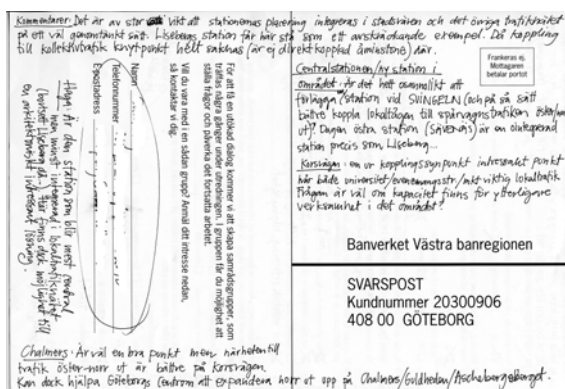
talas om Västlänken innan de fick informationsbroschyren och då främst via pressen.

I enkäten frågade vi om vad som är viktigt att få veta mer om i utredningen. Följande frågor ville många (fler än 4%) veta mer om eller hade åsikter om:

- Buller, vibrationer och skador på hus och annat under byggskedet av Västlänken. Vem betalar? (23%)
- Har åsikter om var stationerna ska ligga. (20%)
- Trafikomläggningar för bil och kollektivtrafik och hur länge de störs under byggskedet. (18%)
- Ekonomi; vad kostar de olika alternativen och vem ska betala, är det lönsamt? (10%)
- Trafikförändringar, trafikkaos, antal bilar ovan mark efter färdigställande av Västlänken. (8,5%)
- Hur påverkas stadsbilden, parker och kulturmiljö? Kommer hus att rivras? (6,9%)
- Buller, vibrationer och skador på hus och annat under drift av Västlänken (6,5%)
- Luftföroreningar (5,5%)
- Geologiska förutsättningar för tunneln i lera och berg, samt byggmetoder. (4,6%)
- Närhet och smidighet att byta till buss/spårvagn vid stationerna (4,2%)

I enkäten fanns också en fråga om hur man ville få mer information om utredningen, och hur man skulle kunna lämna synpunkter på den. De flesta (81%) kryssade i att de ville få "Skriftlig information". 34% tyckte att "Utställning på bibliotek eller annan plats" och att "Banverkets hemsida" var bra samrådskanaler. Medan något färre (29%) kryssade i rutan "Informationsmöte". Andra sätt som föreslogs av dem som fyllde i enkäten var t ex e-post (4,2%), lokal-tidningar (3,7%) och lokal-TV (1,6%)

5.3 Informationsmöten



Via enkäten kom många åsikter fram, några hade svårt att få plats med allt de ville framföra

Informationsmöten genomfördes, den 17 januari på Chalmers kårhus (nära station Chalmers), den 27 januari på Handelshögskolan (nära station Haga), den 3 februari på Göteborgs Stadsbyggnadskontor (nära centralstationen) och den 9 februari på Universeum (nära station Korsvägen). Dagordningen var enligt följande schema.

13-15	Bemannad utställning om Västlänken
15-16	Gåtur med guide kring tänkta stationslägen (det närmaste)
18.30-20	Informationsmöte med frågestund och guidad gåtur

Minnesanteckningar från mötena redovisas i bilaga 2. Vid mötena fanns en utställning där Banverket och Stadsbyggnadskontoret beskrev projektet och dess förväntade effekter samt planeringsprocesserna enligt järnvägslagen respektive PBL. Utöver möjligheten att ställa frågor och lämna synpunkter vid mötena fanns också blanketter tillgängliga där besökarna kunde lämna synpunkter skriftligen. Man kunde också anmäla sig till att medverka i särskilda samrådsgrupper.

Vid utställningarna, gåturen och informationsmötena framkom många frågor och synpunkter. Här följer några exempel på vanliga frågor:

- Var ligger alternativen, hur djupt, i berg eller lera? Var kan uppgångarna från stationerna hamna?

- Hur påverkas boende under byggtiden av t ex buller, vibrationer, masstransporter trafikomläggningar m.m.?
- Vilken funktion får Västlänken och hur kopplas den ihop med övriga trafiksystemet? Kör pendeltåg och/eller fjärrtåg i tunneln? Hur kan man koppla vidare med tåg mot Hisingen respektive Särö? Hur fungerar byten till spårvagn och buss?
- Vilka byggnader påverkas och hur? Till exempel om man bygger i Stora Hamnkanalen?
- När kan projektet genomföras?
- Hur påverkas boende av elektromagnetiska fält, partiklar, vibrationer och otrygghet vid stationerna?
- Vad kostar Västlänken att bygga? Vem betalar?
- Vad kommer det att kosta att åka med tågen i Västlänken?



Informationsmöte på Handelshögskolan

Vid en av utställningarna framförde en person åsikten att man borde dra sträckningen i alternativ Korsvägen i berget under kvarteret väster Södra vägen och inte via Södra vägen. Denna tanke har visat sig vara utvecklingsbar och i utställelsehandlingen visas korridoren i en av varianterna.

Banverket har uppdrag att arbeta för ett jämställt transportsystem. För att kontrollera hur jämställt samrådet har varit har vi räknat antal kvinnliga och manliga deltagare i olika

sammanhang. Andelen kvinnor vid de olika samrådsaktiviteterna var:

Utställningarna	28 %
Gåtur em	33 %
Informationsmöten	34 %
Gåtur kväll	47 %

5.4 Samrådsgrupper

I enkäten fanns även möjlighet att anmäla sig till att aktivt medverka i särskilda samrådsgrupper under våren. Även under informationsmötena fanns möjlighet att anmäla sig till dessa grupper. Cirka 400 personer anmälde sig.

Den 9 mars hölls informationsmöte för dem som anmält intresse av att delta i samrådsgrupperna. Vid mötet närvarade 80 personer. Härutöver hade 30 personer anmält förhinder för mötet men att man ändå önskade delta i gruppernas arbete. 33% av de som deltog i samrådsgrupperna var kvinnor.

Sex samrådsgrupper bildades:

- ”Kjell Johansson”-gruppen som tittade vidare på de förslag till utformning som privatpersonen Kjell Johansson arbetat fram.
- ”Stadsutveckling och kollektivtrafik” som inriktade sig på just stadsutvecklings- och kollektivtrafikfrågor.
- ”Chalmers” som ville fördjupa sig i frågor rörande stationsläget vid Chalmers (Landala).
- ”Centrala stan” som framför allt studerade frågor som rör centrum.
- ”Haga – Korsvägen” som fördjupade sig i alternativ Haga- Korsvägen.
- ”Internetgrupp” som istället för att träffas personligen ville ta del av information och diskutera via internet.

Den 17 maj hölls ett möte där samrådsgrupperna redovisade resultatet av sitt arbete. I bilaga 3 finns minnesanteckningar från detta möte samt redovisningsmaterial från olika samrådsgrupper.

Kjell Johanssongruppen redovisade här ritningar över sitt förslag till alternativ sträckning från norr, mellan Prippska tomten och Trädgårdsföreningen, under Nya Allén, under Haga-kyrkan, under Sprängkullsgatan, under Nilssonberg, under Carl Grimbergsgatan, vidare under Sahlgrenska, Chalmers, Korsvägen, under spegeldammen i Liseberg och sedan söderut för att ansluta till befintlig järnväg vid Almedal.



Kjell Johanssongruppens förslag på alternativ sträckning.

Chalmers gruppen lämnade en lista på frågor som man vill ha svar på i järnvägsutredningen. Bland annat vill man veta mycket om störningar under byggtid och drift. Man vill också veta mer om stadsutvecklingsfrågor.

Stadsutveckling och kollektivtrafik gruppen förordade alternativ Haga – Korsvägen. Deras argument för denna sträckning är:

- Befolknings- och kollektivtrafikmässigt bäst
- Snabb spårvagnsanslutning till Chalmers och Sahlgrenska

- Genomströmning av människor dagtid och kvällstid vid stationerna
- Norra sträckan skonar historisk bebyggelse längs hamnkanalen
- Kan samordnas med Operalänken



Samrådsgruppen Stadsutveckling och kollektivtrafik träffas

Intenetgruppen berättade att deras västlänkhemsida kom att fungera mer som informationskälla än som ett diskussionsforum. Därför hade gruppen inga speciella åsikter att föra fram på mötet.

Inom *Centrala stan* gruppen rymdes många olika åsikter. De presenterade tre olika alternativ som olika delar av gruppen förordade. Några förordar alternativ Korsvägen med motiveringen att Västlänken byggs mest för regiontrafik och därför är det viktigt att ha få stationer och rak väg genom Göteborg. Några förordar alternativ Haga – Korsvägen med en dragning via Södra Älvstranden och station Göteborg C belägen norr om nuvarande Göteborg C med motiveringen att det blir tre bra stationer i Göteborg och att Göteborg C får en väldigt bra placering. Någon i gruppen har en vision om Stora Hamnkanalen som en plats där det återigen blir fullt av med båtar och folkliv och menar att en dragning av Västlänken i Hamnkanalen kan vara en förutsättning för att åstadkomma detta i framtiden.

Haga- Korsvägen gruppen förordade just alternativ Haga-Korsvägen med dragning under Södra Älvstranden bland annat med motiveringen att man kommer nära Linnéstaden och att

man undviker att bygga under Stora Hamnkanalen.

Samrådsgruppernas arbete ledde fram till att några olika nya alternativa lösningar beaktas i den fortsatta utredningen. Det har också inneburit att de som arbetar med järnvägsutredningen har fått en klarare bild av vilka frågor allmänheten tycker är extra viktiga att belysa noga i tex miljökonsekvensbeskrivningen.

5.5 Övrigt samråd med allmänheten

Via mail, brev, telefon och personliga möten har representanter från projektet varit i kontakt

med många som har haft frågor eller åsikter. Ofta är det liknande frågor som flera vill ha svar på och därför har vanliga frågor och svar på dessa sammanställts i en lista som finns tillgänglig på projektets hemsida. Listan med frågor och svar finns också i bilaga 6.

På hemsidan har även mycket annan information, tex material från förstudien, funnits tillgänglig för de som har varit intresserade av att veta mer. Via hemsidan har man också kunnat skicka e-post med frågor eller kommentarer direkt till de projektansvariga.

Västlänken

Västlänken är en viktig förutsättning för ökade resor med järnväg - för en hållbar tillväxt i Västsverige och i landet som helhet

Västlänken är en tågtunnel under centrala Göteborg som gör det möjligt att åka med genomgående tåg. Till Västlänken hör också nya stationer i staden. Detta är ett miljöprojekt som kan färdigställas tidigast år 2017.

Nyheter

Kontakta oss

vestlabanregionen@banverket.se

Telefon 031-10 32 00
Fax 031-10 32 03

Postadress
Banverket Västra banregionen
Västlänken
Box 1014
405 21 Göteborg

Besöksadress
Stånggatan 34
411 01 Göteborg

Samverkanspartner:
Västra Götalandsregionen
Göteborgs stad
Göteborgsregionen
Västtrafik

Utmärkt webb

Senast uppdaterad den 5 april 2005

Utdrag från Västlänkens hemsida