

Datum  
2004-12-16

Vår beteckning  
Västlänkens Stygrupp



Västra banregionen  
Västlänken  
Box 1014  
SE-405 2 1 Göteborg  
Besöksadress:  
Stampgatan 34

Telefon 031-10 32 00  
Telefax 031-10 32 51  
www.banverket.se



## Minesanteckningar

<b>Tid</b>	2004-12-16, kl. 13.00 - 15.00
<b>Plats</b>	Banverket Stampgatan 34, konferensrum Centralen
<b>Närvarande</b>	Håkan Bergqvist, Västtrafik Jonas Johansson, Trafikkontoret Göteborgs stad Rolf Thor, Västra Götalandsregionen Roland Rydin, Göteborgsregionens kommunalförbund Anneli Hulthén, Göteborgs Stad Lars-Gerhard Westberg, Västra Götalandsregionen Leif Blomqvist, Västra Götalandsregionen Lotta Brändström, Banverket Bengt Rydhed, Banverket Gabriella Burel, Banverket Christine Källner, Banverket
<b>Delges</b>	Närvarande Gert Inge Andersson, Västra Götalandsregionen

Lotta hälsade styrgruppen välkommen.

### 1. Föregående minnesanteckningar

Föregående mötesanteckningar gick igenom och lades till handlingarna.

### 2. Lägesbeskrivning

Lotta meddelar att Anslutning M2 i förstudie Almedal - Mölnlycke kommer att föras vidare till utredningsskedet varför Västlänken måste ta med båda Mölndalsalternativen (M1 och M2). Dessa visades av Bengt på en overhead.

Styrgruppen hade kort diskussion kring frågan varför Banverket tar med alternativet när majoriteten av remissvaren inte förordat det. Banverket

Handläggare:  
Christine Källner  
Tfn 031-10 32 94  
Mobil 0706-23 32 94  
christine.kallner@banverket.se

förklarade att det är praxis på Banverket att inte avvisa alternativ i tidiga skede såsom förstudier, som rör en kommun då kommunen själva förordar det. I stället låter man det gå vidare till järnvägsutredning och där utreda om alternativet bör avvisas.

Anneli Hulthén meddelar att hon är Göteborg Stads representant på styrgruppen och att GR kommer att utse en ny representant.

#### Lägesbeskrivning av utredningsskedet

Systemanalysskedet har inletts. I systemanalysskedet fastläggs korridorerna för de olika utredningsalternativen samt tänkbara varianter av dessa. Den primära utgångspunkten är stationslägen i staden. Till bästa möjliga stationsläge anpassas spårgeometri och övrig teknisk utformning. Arbetet följs med ett successivt kalkylarbete, både vad beträffar anläggningskostnader och nyttoberäkningar/-bedömningar. De olika utredningsalternativen utreds i följande ordning:

1. Haga - Chalmers
2. Haga Korsvägen
3. Liseberg
4. Korsvägen

Systemanalysarbetet avslutas i mars med dokumentation i form av rapporter. I februari har utredningen hunnit igenom en första analys av samtliga utredningsalternativ.

Samråd med allmänhet och berörda kommer att ske i januari-februari.

Gabriella exemplifierade hur resonemanget förs beträffande placering av stationsläge. Samtliga fyra stationsalternativen vid Göteborgs C för alternativen Haga-Korsvägen samt Haga-Chalmers får sin bästa möjliga placering så långt västerut som möjligt, för att komma nära resenärers mål- och knutpunkter.

Utredningen har påbörjat systemanalysen av Haga-Chalmers i delen från Göteborg C via Stora hamnkanalen. Nedan följer exempel på viktiga konstateranden värt att nämna:

- Station vid Göteborg C i sydligt läge, riktning Stampen-Stora Hamnkanalen innebär att vi måste in under bl.a. GP-huset samt Posthuset vid Drottningstorget om vi inte ska tvingas kröka stationen. Att gå in under befintliga byggnader och förstärka grundläggningen är i regel en mycket kostsam operation.
- Längs Storahamnkanalen och ända fram till Järntorget kommer tunneln att byggas i öppen schakt. Schaktdjup är kostnadsdrivande. En kritisk punkt är där tunneln övergår från jord till berg. Bergets kvalitet avgör hur grunt eller djupt tunneln måste läggas. Vid Järntorget finns risk för att tunneln måste läggas djupare än antaget

i förstudien. Vid ytterligare fördjupning av utredningen vet vi närmare hur detta förhåller sig.

- En fyrspårsstation vid Haga måste förläggas djupare än en tvåspårsstation för att få tillräcklig bergtäckning (bergtjocklek över tunneln), eftersom spännvidden för en fyrspårsstation är minst dubbelt så lång.

För övriga alternativ är följande viktigt att nämna:

Haga-Korsvägen:

Utredningen kommer att studera ett stationsläge vid Korsvägen som har uppgång i Korsvägen i ena änden samt en uppgång i närheten av Götaplatsen.

Korsvägen:

Ytterligare varianter har tillkommit till utredningalternativ Korsvägen; Skånegatan samt Sten Sturegatan. Varianterna har tillkommit för att förenkla/förbättra stationslägets riktning (variant Sten Sturegatan) samt för att försöka undvika att korsa Trädgårdsföreningen (variant Skånegatan). Trädgårdsföreningen utgör riksintresse.

Gabriella presenterade den nya kostnadsberäkningen.

Kostnadskalkylen för anläggningsmassan från förstudien har setts över. Vi konstaterar att förstudiens kostnader behöver räknas upp med ca 2,3-2,7 miljarder.

Den största delen av kostnadsuppskrivningen beror av att förstudien begränsade Västlänken geografiskt vid E6/Olskroken samt Almedal vilket innebär att inga anslutningar/planskildheter med befintlig järnväg ingick i förstudien. I järnvägsutredningen är det nödvändigt att ta med anslutningarna.

Delar av kostnadsuppräknningen finns det täckning för enligt Framtidsplanen.

Rapportering från kalkylarbetet blir en återkommande punkt i styrgruppen.

### **3. Samrådet i januari/februari**

Gabriella redogjorde för hur Banverket kommer att samråda med berörda (göteborgare) under utredningen.

Samråd kommer att ske vid fyra tillfällen på fyra olika platser i staden. Platserna väljs att vara i nära anslutning till utredningens olika stationer. Samrådstillfällena omfattar utställning, informationsmöte samt gåtur till det närmaste tänkta stationsläget. Tänkta datum för samråd är: 17 och 27 januari samt 3 och 9 februari.

En broschyr kommer att skickas ut till ca 30 000 personer som är berörda i de olika alternativens korridorer.

Diskussion om broschyren:

Samverkansparterna uttryckte stort missnöje med att alternativ Liseberg enligt Banverket utgör ett likvärdigt alternativ till de övriga tre huvudalternativen. Samverkansparterna anser inte att Liseberg "är en Västlänk" eftersom det inte är en tunnel under Göteborg utan snarare bör ses som ett noll-/jämförelsealternativ.

Anneli Hulthén meddelande att Göteborgs Stads kommunstyrelse igår (onsdagen den 15 december) enhälligt beslutat att man inte ser Liseberg som ett alternativ.

Det påpekades att Lisebergsalternativet enligt broschyren är förstnämnd som om det vore ett första huvudalternativ.

Banverket redogjorde för sin inställning. Projektet kommer enligt miljöbalken att tillåtlighetsprövas hos regeringen. Att förkasta ett alternativ för tidigt kan innebära att utredningen måste göras om i sin helhet eller i delar. Oavsett utredningsalternativ i detta projekt så är det behäftat med stora kostnader och det är inte självklart att välja bort ett säckalternativ. Det finns exempel i Europa där stora städer (exempelvis Frankfurt) väljer säckstation istället för genomgående lösningar. Banverket förordar inte något alternativ i detta skede utan har till uppgift att utreda samtliga alternativ på ett neutralt och objektiva sätt.

Det förslogs att avvakta systemanalysen och återuppta diskussionen om fortsatt utredning av Liseberg-alternativet därefter. Något beslut härom fattades dock ej.

Banverket håller med om att Liseberg i broschyren framställs som ett alternativ jämfört med de övriga tre huvudalternativen, vilket inte är riktigt. Broschyren kommer att omarbetas i detta hänseende.

#### **4. Trafikering - dimensionering av Västlänken**

Hur tågtrafiken kommer att köras utan Västlänken (= efter det att framtidsplanen fullföljts) samt med Västlänken (= inkl antagande om att järnvägen till Borås är dubbelspårig) presenterades. Sammanlagt 13 tågpar trafikerar Västlänken. Dessa 13 tågpar utgörs av pendel- och regiontåg i första hand. Till regiontågen har även räknats tåg från Malmö.

Utdrag ur ett simuleringsprogram presenterades. Simuleringsprogrammet används i projektet för att kunna göra avancerade kapacitetsberäkningar. Simuleringen gjordes för ua Haga-Chalmers. Detta visar att Västlänken med två spårsstation i Haga och Chalmers inte kan ta fler tåg än 13 tågpar (=tåg i varje riktning). Styrgruppen uppmanas att ta ställning till vilken kapacitet Västlänken ska dimensioneras för.

Datum  
2004-12-16

Vår beteckning  
Västlänkens Styrgrupp



## 5. **Ekonomi**

Gabriella skickar ut kortfattad redogörelse för status

## 6. Lisebergsalternativet

Berördes under diskussionen ovan.

## 7. Nästa möte

Seminariet den 13 januari flyttas till 21 januari. Utskick med nytt datum kommer att ske.

Nästa möte: 21 januari och 18 mars

Bilagor:

inga

Vid anteckningarna

Christine Källner