

Datum  
2005-09-16

Vår beteckning  
Västlänkens Styrgrupp



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](http://www.banverket.se)



## Minnesanteckningar

<b>Tid</b>	2005-09-16 kl. 10.00 – 12.00
<b>Plats</b>	Banverket Stampgatan 34, konferensrum Centralen
<b>Närvarande</b>	Håkan Bergqvist, Västtrafik Lars-Bertil Ekman, Trafikkontoret Göteborgs stad Rolf Thor, Västra Götalandsregionen Roland Rydin, Göteborgsregionens kommunalförbund Kenneth Johansson, Göteborgsregionens kommunalförbund Anneli Hulthén, Göteborgs Stad Leif Blomqvist, Västra Götalandsregionen Lars-Gerhard Westberg, Västra Götalandsregionen Lars Berggrund, Banverket (ny ordförande) Lotta Brändström, Banverket (endast inledningsvis) Bengt Rydhed, Banverket Gabriella Burel, Banverket Christine Källner, Banverket
<b>Delges</b>	Gert Inge Andersson, Västra Götalandsregionen

Lotta hälsade styrgruppen välkommen.

Till dagens möte hälsades Lars-Bertil Ekman och Lars Berggrund välkomna till sitt första styrgruppsmöte. Ordförandeskapet i styrgruppen lämnades över till Lars från och med dagens möte.

Lars har inlett med enskilda möten med medlemmar av styrgruppen och kommer att fortsätta med dessa under hösten för att skapa sig en bild av både gruppen som Västlänksprojektet.

### 1. Föregående minnesanteckningar

Föregående mötesanteckningar lades till handlingarna utan synpunkter.

Handläggare:  
Christine Källner  
Tfn 031-10 32 94  
Mobil 0706-23 32 94  
[christine.kallner@banverket.se](mailto:christine.kallner@banverket.se)

## 2. Lägesbeskrivning/senaste nytt (se bilaga 1)

### Slutdokumentation

Järnvägsutredningen kommer att bestå av tre olika typer av dokument som riktar sig till olika målgrupper.

1. Järnvägsutredning (inklusive MKB) = 1 dokument
2. Underlagsrapporter = 20-tal dokument
3. Järnvägsutredning ”light” = 1 dokument

Kapitelindelning efter Västlänkens mål se bilagan. Järnvägsutredningen kommer vara ca 100 sidor i A4 format.

Styrgruppen påminde om att tillväxtperspektivet ska lyftas fram tydligt i järnvägsutredningen.

Styrgruppen kom här in på frågan om hur många olika alternativ Västlänken har. Därefter också olika benämningar som nollalternativ, nollalternativ-plus, förstärkningsalternativ, utbyggnadsalternativ och utredningsalternativ.

Styrgruppen klargjorde åter sin ställning avseende UA Liseberg som ett icke acceptabelt utredningsalternativ, då det inte uppfyller de övergripande målen enligt deras mening samt att kommunen helt motsätter sig detta alternativ.

Banverket uttryckte sin förståelse för styrgruppens hållning och vill söka möjligheter att så långt det är möjligt söka tillfredställa alla parter men manande till avvaktan på ett första utkast av järnvägsutredningen där man mer helhetsmässigt kan göra sig en bild av både alternativ- och konsekvensbeskrivning.

### Höstens Arbeta

Gabriella redogjorde för arbetet som pågår just nu. Dels så är underlagsrapporterna ute på granskning samtidigt som författandet av Järnvägsutredningen pågår. Hon visade även tidplanen för hösten (se bilagan).

Gabriella frågade om granskningstiden på knappt 2 veckor var ok för styrgruppen.

Styrgruppen tyckte att 2 veckor var för kort granskningstid.

Beslöts att Styrgruppen får samma utkast av järnvägsutredningen som Projektgruppen dvs. redan i mitten av november och därmed får ca 5 veckor att granska den på.

Styrgruppen emotsåg också en egen dragning av järnvägsutredningen, vilket också beslöts genomföras den 2 december i samband med nästa styrgruppsmöte. Kl. 10.00 – 13.00.

### **Informationsaktiviteter**

Det kommer att hållas ett avslutande seminarium som riktar sig till alla remissinstanser och vara ca 3-4 timmar, tidpunkt är någon gång runt den 18 november. Styrgruppen föreslog att detta kunde slås ihop med seminariet 2 december enligt ovan.

Beslöts att seminariet både för remissinstanser och styrgrupp kommer att hållas den 2 december.

Därefter önskade Gabriella synpunkter på vilken ambitionsnivå det skulle vara på utställelsen? (feb - april)

Styrgruppen diskuterade detta och sammanfattningsvis så tyckte styrgruppen att pendlare i kranskommunerna skall få ”enklare och lättillgänglig information” sedan bör det finnas ngn central, traditionell utställning på lokal i Göteborg. Det föreslogs också att en Power Point presentation skulle tas fram så att man enkelt skulle kunna presentera Västlänken i olika forum.

Styrgruppen skulle också vilja se Kommunikationsplanen den 2 december.

### **Samhällsekonomi**

Arbetet med samhällsekonomi pågår för fullt. Programvaran VISUM för trafikanalysen har varit behäftad med fel och ”buggar” varför denna del av utredning är försenad. Nedanstående är en lägesrapport och uppgifterna får ses som preliminära, men indikerar vissa svårigheter.

Svårt att med traditionella beräkningsmetoder räkna hem Västlänken. De dynamiska beräkningarna kommer dock att ge ett nyttotillskott. Dessa har dock ännu inte påbörjats.

Man kan konstatera vissa skillnader mellan förstudiens beräkningar och utredningens. Exempelvis var ”godsnyttan” ganska högt räknad i förstudien. Förstudien omfattade dessutom en mindre anläggningsmassa än järnvägsutredningen eftersom anslutningen i Olskroken ej var med.

Beräkningarna just nu visar alternativen rangordnade enligt nedan mest samhällsnytta för:

1. UA Haga – Korsvägen (även dyrast)
2. UA Korsvägen
3. UA Haga –Chalmers
4. UA Liseberg

Vad som saknas här är nyttan av godstrafiken och markvärdesökningar.

### **Se bilaga.**

Gabriella konstaterar att vi ligger sämre till än förstudien samt både Citytunneln som Citybanan vad gäller att ”räkna hem” projektet samhällsekonomiskt.

### 3. Anslutning i Olskroken

Vid anslutningen i Olskroken till Nordlänken/Bohusbanan samt Västra stambanan kommer många korsande tågrörelser att ske. Tågen väver sig mellan de olika banorna in till Göteborg C och vävs dels till kvarvarande säck dels till den nya underjordsstationen (Västlänken). Det är därför viktigt att anslutningarna dimensioneras så att den inte utgör flaskhals när Västlänken är klar för trafikering. Bästa kapaciteten uppnås då tåg korsar planskilt. Ett förslag till sådan planskildhet togs fram i en enskild kapacitetsstudie som gjordes för några år sedan i samband med Partihallsförbindelsen (då denne inkräktar en del på tillgängligt spårområde). Denna kapacitetsstudie studerade en dubbelspårstunnel för Västra stambanan under Nordlänken. I kalkylarbetet visar sig en sådan lösning vara mycket kostsam (ca 2 miljarder kr) och tynger Västlänken. Därför lägger vi nu ner extra arbete med att titta på om vi kan finna ”billigare” lösningar. Dessa kallas Alt B och C nedan.

Alt B, BRO; Bro över Olskrokens bangård, bangårdsombyggnad i plan vid anslutning till Sävenäs och mot Hamnen (Skäran).

Alt C, PLAN; Bangårdsombyggnad som ansluter Västlänken vid Olskrokens bangård med växelförbindelser och spårkryss. Ger många korsande växlings-/tågrörelser vilket kan begränsa kapaciteten.

Styrgruppen undrade om anslutningarna är en given del och måste belasta Västlänken i kostnadskalkylen.

Arbete som nu återstår här:

- Kapacitetsanalys alt C och B
- Hur bygger man vidare från planlösning med full trafik i Västlänken.
- Detaljerade kalkyler samt utredning av alternativens omgivningspåverkan.
- Val av representant i Västlänkens kalkyl.
- Undersöka om anslutningarna är en självklar del av Västlänkens kalkyl.

### 4. Nästa möte

2 dec. Kl.13.00 -15.30

### 5. Övriga frågor: -

**Bilagor:** 1. Gabriellas presentation 2005-09-16

Vid anteckningarna/Christine Källner