

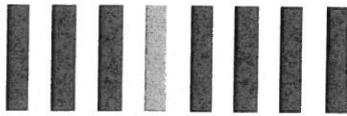
Datum  
2007-05-09

Vår beteckning



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

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



## Minnesanteckningar från möte med styrgrupperna för Västlänken och förstudie Almedal - Mölnlycke

<b>Tid</b>	2007-05-09 kl. 1400-1530
<b>Plats</b>	Konferensrum Centralen, Stampgatan 34
<b>Närvarande</b>	Hans Bergfelt, Mölndal Stad Kjell Björkqvist, GR Leif Blomqvist, Västra Götalandsregionen Lars-Bertil Ekman, Trafikkontoret Göteborgs Stad Anette Eiserman-Wikström, Härryda kommun Sten Hedelin, Länsstyrelsen i Västra Götaland Anneli Hulthén, Göteborg Stad Lars Ivarsson, Stadsbyggnadskontoret, Göteborg Stad Kenneth Johansson, GR Leif Johansson, GR Patrik Karlsson, Mölndal Stad Ulf Knape, Vägverket Roland Rydin, GR Ing-Marie Samuelsson, Härryda kommun Rolf Thor, Västra Götalandsregionen Lars Berggrund, Banverket, ordförande Bo Lindgren, Banverket, projektledare Josefin Axelsson, Banverket
<b>Ej närvarande</b>	Gert-Inge Andersson, Västra Götalandsregionen Håkan Bergqvist, Västtrafik Åke Eriksson, Vägverket Susanna Haby, Göteborgs stad Lars-Gerhard Westberg, Västra Götalandsregionen
<b>Delges</b>	Styr – och projektgrupper Lotta Brändström, Banverket Jan Gilbertsson, Banverket Birgitta Hellgren, Banverket Katarina Norén, Banverket Kerstin Olsson, Banverket

Handläggare:  
Bo Lindgren  
Tfn 031-10 32 68  
Mobil 070-6033268  
Bo.w.lindgren@banverket.se

## 1. Inledning

Lars Berggrund hälsade alla välkomna och förklarade syftet med mötet; information och öppen diskussion om var vi (Banverket) står idag i valet av alternativ för Västlänken. Eftersom valet berör kopplingen till Götalandsbanans dragning genom Mölndal har även styrgruppen för förstudien Almedal-Mölnlycke bjudits in.

Lars gav en kort redogörelse för remissomgången av järnvägsutredningen för Västlänken som gav ett tydligt politiskt ställningstagande för alternativet Haga-Korsvägen. Detta stärker utredningens slutsats som i en samlad utvärdering kommit fram till att Haga-Korsvägen är bäst. Men eftersom ett antal utestående frågor fått svar och att betydande osäkerheter finns om kostnaderna, vill vi få till stånd ett samtal utifrån läget som det ser ut idag för att testa om den nya kunskapen på något sätt ändrar utredningens slutsats eller det politiska ställningstagandet.

Lars fortsatte med att konstatera att det är två kvarstående alternativ som det står mellan: Haga-Korsvägen via älvstranden och Korsvägen med station Johanneberg. De tillkommande kunskaperna minskar skillnaderna mellan alternativen vilket innebär viss beslutsvanda – vilket beslut är klokast; att ha kvar två alternativ ett tag till, eller välja ett nu, och i så fall vilket? Bortsett från kostnader, nyttor och osäkerheter påverkas valet även av finansieringsfrågan. Större totalkostnad försvårar sannolikt finansieringen, även om totalnyttan finns. Dessutom kan vi troligtvis inte begära tillåtlighet förrän finansieringen är löst.

## 2. Lägesrapport

Utifrån ett antal Power-point-bilder som fanns utdelade gick Bo Lindgren igenom läget i de två projekten; järnvägsutredningen Västlänken och förstudien Almedal-Mölnlycke. Bo konstaterade följande:

- Projekten befinner sig i olika planeringsskeden. Vi skall välja alternativ i Västlänken (Haga-Korsvägen eller Korsvägen) medan vi i förstudien Almedal-Mölnlycke skall välja bort alternativ inför kommande järnvägsutredning.
- Båda projekten har Almedal som gränssnitt men det har tillkommit ett alternativ som innebär att man kan gå direkt till Mölndal via Safjället. Etapputbyggnaden förändras.
- Västlänken ”börjar” väster om E6 vid Skansen Lejonet med erforderliga anslutningar österut i plan mot Bohusbanan, Nordlänken och Västra Stambanan.
- Ett nytt alternativ Mölnlycke-Mölndal, som godkänts i Mölndals KS våren 2006 och som ansluter till Västkustbanan vid Åbromotet, kan ersätta övriga Mölndalsalternativ i kommande järnvägsutredning.
- Endast alternativ Korsvägen kan fortsätta genom Safjället vars linjedragning nu studerats till samma nivå som övriga linjedragningar i Västlänken.

- Alternativ Haga-Korsvägen kan kombineras med
  - Almedal-Mölnlycke, kostnad 15,1-16,8 Mdr (prisnivå 2007-01, +/- 25% men exkl 4-spår till Mölndal 1,1-1,5 Mdr. Måste byggas ut på sikt)
  - Almedal-Mölndal-Mölnlycke 16,5-16,9 Mdr.
- Alternativ Korsvägen kan kombineras med
  - Almedal-Mölnlycke, kostnad 14,1-15,8 Mdr (prisnivå 2007-01, +/- 25% men exkl 4-spår till Mölndal 1,1-1,5 Mdr. Måste byggas ut på sikt)
  - Almedal-Mölndal- Mölnlycke 15,5-15,9 Mdr
  - Safjället-Mölndal-Mölnlycke ca 15,5 Mdr.
- Lösning finns för Almedals ”gränssnitt” för planskild vävning av de fyra dubbelspårerna för Västlänken, Gårdatunneln, Väst kustbanan och Götalandsbanan.
- Skillnader i restid mellan att gå direkt till Mölnlycke eller via Mölndal är 1 minut för 2 km och 1,5 minuter för 3 km. Ett tågstopp i Mölndal kan uppskattas till ca 2 minuter.
- Att bygga Västlänken i lera med tunnelbormaskin (TBM) är tekniskt möjligt och ekonomiskt försvarbart endast för alternativ Korsvägen. Bygghetod väljs i nästa planeringsskede.
- TBM minskar problemen under byggskedet vilket Göteborg Stad bör värdera.
- TBM löser Olskrokens kapacitetsproblem genom ett alternativ som börjar vid Sävenäs för Västra Stambanan och med Nordlänken på separat bana mellan de två tunnelrören in mot Göteborg C. Kostnaden för alternativ Korsvägen ökar med 1.2 Mdr för denna planskildhet och kapacitetshöjning jämfört med utredningens ”vävning” i plan.
- Stadsbyggnadskontorets ”Program för detaljplaner” konstaterar att ”Haga-Korsvägen når flest boende och sysselsatta totalt sett men vid ett studium av de framtida utbyggnadsmöjligheterna jämnar emellertid dessa skillnader ut sig”
- I jämförelsen mellan Haga-Korsvägen och Korsvägen konstateras
  - Att målpuffyllelsen är bäst eller likvärdig för Haga-Korsvägen på samtliga punkter med undantag för påverkan på kulturmiljön.
  - Att båda alternativen innebär att tågresenärerna ökar kraftigt från dagens ca 40.000/dygn till över 100.000 men att Haga-Korsvägen ökar med 12000 fler/dygn.
  - Att restidsbesparingarna ökar mest ute på banorna men att Haga-Korsvägen också ”sparar” 1000 fler timmar.

- Att bytesmöjligheterna till lokaltrafik minskar belastningen på Göteborgs C med 5000 fler byten/dygn för Haga-Korsvägen.
- Att luftutsläppen (kväveoxider och koloxid) minskar mer i Haga-Korsvägen.
- Att utbyggnaden av Kringen och Södra Älvstranden i alternativ Haga-Korsvägen senareläggs motsvarande sin planerings – och byggtid samt omöjliggör kanal i Östra Hamngatan.
- Att TBM inte kan väljas som byggmetod för alternativ Haga-Korsvägen vilket innebär
  - att vi avstår möjligheten för en skonsammare byggprocess.
  - att vi avstår från en sannolikt betydligt billigare lösning av kapacitetsproblemen i Olskroken.
- Att Almedal kvarstår som gränssnitt för Västlänken och alternativerna i förstudien Almedal-Mölnlycke men att Mölndal kvarstår som princip för anslutning av Götalandsbanan.
- Att Safjället utgår som alternativ för 4-spår till Mölndal vilket innebär
  - Att framtida kapacitet till Mölndal måste byggas ut i Mölndalåns dalgång
  - Att problemen med intrången i Liseberg/Örgrytevägen finns kvar under byggskedet och i Mölndalåns dalgång under överskådlig tid.

Avslutningsvis ställde Bo följande frågor:

- Väger de nya kunskaperna för Korsvägen upp de kända plusvärdena för Haga-Korsvägen?
- Ska vi gå vidare med båda alternativen ett tag?
- Hur länge vill ni fundera? Före eller efter sommaren?

### **3. Diskussion**

I den efterföljande diskussionen framkom följande i kronologisk ordning:

- Banverket kontrollerar om det är sant att tillåtlighet inte kan sökas innan finansieringen är löst?
- Indexökningen drygt 10% för 2006 gäller entreprenadindex (E84).
- Station för resenärer i Almedal är inte längre aktuellt både av utrymmesskäl och att den ligger nära Korsvägen.

- TBM som byggmetod är inte aktuellt för Haga-Korsvägen eftersom tunnallengden i lera är för kort och att tunneln ligger för nära markytan vid Södra Älvstranden på grund av korsningen med Götatunneln.
- Tunnel genom Safjället är ca 3,5km.
- Götalandsbanan till Borås ligger i storleksordningen 10 Mdr och totalt till Stockholm uppemot 50 Mdr.
- Götalandsbanan mellan Göteborg och Stockholm är ett stort projekt med huvudsyftet att få ner restiden till drygt 2 timmar. Banan skall gå genom många städer och regioner, vilket kan leda till ökad restid. Avvägning mellan regional och interregional funktion blir viktig att göra.
- Dubbelspårutbyggnaden mellan Mölnlycke-Bollebygd minskar restiden med 12 minuter jämfört med idag. Det känns knepigt att ha kvar alternativ som förlänger restiden i den fortsatta utredningen om Almedal-Mölnlycke.
- Götalandsbanan med snabbtåg och framtida regional och lokal trafik är olika produkter. Härryda kommun menar att det känns konstigt att prata om minuter mellan Mölnlycke och Göteborg. Hur ser vårt samhälle ut 2050? Då åker man tåg till Göteborg. Eventuellt kan den gamla banan bli kvar för lokala tåg (duo). Härryda kommun förordar ”via Mölndal” för Götalandsbanan.
- Göteborg stad meddelar enhälligt att man inte har ändrat uppfattning i val av alternativ (Haga-Korsvägen). Staden behöver inte tid att fundera över sommaren utan vill sätta ner foten före sommaren. Det kommer alltid nya pusselbitar.
- Mölndal Stad, som i första hand förordat Korsvägen, menar dock att Göteborg har tolkningsföreträdare vid val av Västlänken. Det är viktigt att Götalandsbanan dras via Mölndal. Att gå via Mölndal är inte alternativskiljande för alternativen i Västlänken. Däremot kan dragning genom Safjället endast kombineras med Korsvägen.
- De nya plusvärdena för Korsvägen ligger sannolikt i storleksordningen 2 Mdr;
  - att TBM kan lösa planskildheten i Olskroken
  - att spårkapaciteten till Mölndal kan lösas med Safjället
- I stadsbyggnadskontorets ”program för detaljplaner” som varit på remiss samtidigt med Västlänken, diskuteras framtida utbyggnadsmöjligheter på längre sikt. Enligt programmet jämnar skillnaderna ut sig mellan alternativen i Västlänken. Vilka förändringar leder exempelvis en station i Haga till? Göteborg Stad anser att programmets slutsatser i detta sena skede inte ändrar på det politiska

Datum  
2007-05-09

Vår beteckning



ställningstagandet till Haga-Korsvägen.

- Ett beslut om Haga-Korsvägen betyder att Safjället utgår i den fortsatta planeringen och att TBM som byggmetod inte är aktuellt för Västlänken.

**Slutsats:** Den politiska ståndpunkten är fortfarande att välja Haga-Korsvägen. Om inget oförutsett inträffar blir därför nästa styrgruppsmöte ett beslutsmöte.

#### **4. Nästa möte**

2007-06-13 kl 1200 hos Banverket.

Vid anteckningarna

Bo Lindgren

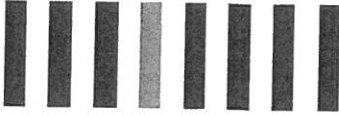
Datum  
2007-06-14

Vår beteckning



Information  
Box 1014  
SE-405 21 Göteborg  
Besöksadress:  
Stampgatan 34

Telefon 031-10 32 00  
Telefax 031-10 32 03  
[www.banverket.se](http://www.banverket.se)



Minnesanteckningar

## Styrgruppsmöte Västlänken

Kopia till:

<b>Tid</b>	13 juni 2007, kl. 12.00
<b>Plats</b>	Banverket, Stampgatan 34, Göteborg
<b>Närvarande</b>	Lars Berggrund, Banverket (Ordförande) Birgitta Hellgren, Banverket Bo Lindgren, Banverket Sten Hedelin, Länsstyrelsen i Västra Götaland Anneli Hulthén, Byggnadsnämnden, Göteborgs Stad Lars-Bertil Ekman, Trafikkontoret, Göteborgs Stad Håkan Bergqvist, Västtrafik Leif Blomqvist, Västra Götalandsregionen Roland Rydin, GR Rolf Thor, Västra Götalandsregionen Lars Ivarson, Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad Kerstin Olsson, Banverket (Vid pennan)
<b>Delges</b>	Gert-Inge Andersson, Västra Götalandsregionen Kenneth Johansson, GR Lars-Gerhard Westberg, Västra Götalandsregionen Lotta Brändström, Banverket Jan Gilbertsson, Banverket Katarina Norén, Banverket Mia Hedström, Banverket

Ordföranden Lars Berggrund hälsade alla välkomna till mötet. Syftet idag är att styrgruppen ska besluta om vilket alternativ för Västlänken man ska rekommendera Banverket att fatta beslut om.

Handläggare:  
Kerstin Olsson  
Tel. 031-10 32 15  
Mobil 070-325 32 15  
[kerstin.a.olsson@banverket.se](mailto:kerstin.a.olsson@banverket.se)

## 1) Minnesanteckningar från möte 2007-05-09 med styrgrupperna för Västlänken och förstudie Almedal – Mölnlycke.

Minnesanteckningar är detaljerade och det är viktigt för Banverket att formuleringarna speglar de åsikter som framkom.

Synpunkter på anteckningarna:

- Förtydligande av sista punkten på sidan 3: en ökning av antalet tågresenärer med alternativ Korsvägen är 12 000 och med Haga-Korsvägen 24 000, utöver den ökning från dagens 40 000 resenärer/dygn till 100 000 som är prognostiserad i nollalternativet för år 2020.

För övrigt godkändes anteckningarna.

## 2) Frågor av vikt för beslutsrapporten

Vid diskussionsmötet 2007-05-09 konstaterade Banverket att det är två kvarstående alternativ som det står mellan: "Haga-Korsvägen via Älvstranden" och "Korsvägen med station Johanneberg". Efter järnvägsutredningens remissomgång har vi fokuserat på de alternativskiljande frågorna och fördjupat studierna kring byggmetoder och anslutningar till framtida Götalandsbana. De tillkommande kunskaperna har minskat skillnaderna mellan alternativen men detta ledde inte till några förändringar i den tidigare politiska enigheten att stå fast vid att rekommendera "Haga – Korsvägen".

Dagens möte fokuserade på följande frågor för "Haga – Korsvägen" jämfört med "Korsvägen" som det är speciellt viktiga att kommentera i Banverkets beslutshandling:

- **Alternativet senarelägger utvecklingen på delar av Södra Älvstranden och delar av Kringen (Operalänken).**
- **Alternativet kan endast anslutas till Almedal** vilket innebär att möjligheten att lösa kapacitetsfrågorna till Mölndal via **tunnel genom Safjället utgår ur fortsatt planering**. Kapacitetsfrågorna får hanteras i Mölndalsån dalgång.
- **Alternativet påverkar kraftigt Korsvägen, Örgrytevägen och norra delen av Liseberg under byggskedet.** Eventuella konflikter med pågående planering av Gothia Towers tredje torn är oklara. Även alternativ Korsvägen påverkar något området kring Korsvägen genom stationsentrén.
- **Alternativet är planerat med traditionell byggmetod.** TBM – metoden som utretts för "Korsvägen" och som bedömts vara skonsammare för centrala Göteborg under byggskedet bedöms ej vara en konkurrenskraftig metod för "Haga-Korsvägen". Styrgruppen förutsätter emellertid att mest skonsamma byggmetod och eventuell ny teknik kommer att användas även för "Haga-Korsvägen" vid tiden för bygget.



- I järnvägsutredningen ingår endast anslutningar i plan för de fem olika järnvägarna som sammanstrålar i Olskroken. I framtiden blir sannolikt planskildheter nödvändiga och som Banverket har börjat utreda. TBM-utredningen för alternativ Korsvägen visar på en intressant möjlighet att kunna skapa en planskild lösning mellan Västra Stambanan och Nordlänken/Bohusbanan i Olskroken.
- Kalkyler är i fokus. Jämförande kalkyler har gjorts med Citybanan i Stockholm och Citytunneln i Malmö som pekar på bl.a. att byggherrekostnaderna blir avsevärt högre än de vi tagit höjd för i Västlänken. I inriktningsplanen har nu Haga-Korsvägen kostnadsberäknats till 13,2 miljarder (2007 prisnivå), men kalkylen är givetvis fortfarande osäker och. Vi följer noga utvecklingen i de båda andra tunnelprojekten. Kostnaderna är alternativskiljande genom att Haga-Korsvägen är ca 1 mdr dyrare än Korsvägen.

### **3) Stygruppens förslag till alternativ**

Styrgruppen föreslog enhälligt att Banverket skall besluta att Västlänken byggs enligt alternativet Haga-Korsvägen via Älvstranden. Banverkets beslut väntas i början av hösten 2007, därefter genomförs en s.k. beredningsremiss under ca 3 månader innan ansökan om tillåtlighet går till miljödepartementet.

### **4) Frågor kring finansiering och förhandling**

Banverket är i slutet på en process att ta fram underlag till regeringens inriktningsplanering för perioden 2010-2019. Här finns Västlänken med i två av alternativen: +25 % och + 50 % men inte i alternativen +-0%, -25% och -50%.

Banverket har också ombetts lämna förslag på projekt som skulle kunna vara aktuella för s k OPS - lösningar (offentlig privat samverkan) och där finns Västlänken omnämnd som ett möjligt medfinansieringsprojekt. Med tanke på hur Citytunneln och Citybanan har finansierats så är det naturligt.

Västra Götalandsregionen framförde att man anser att Västlänken även borde finnas med i det s.k. 0-alternativet med tanke på att projektet är nämnt i nuvarande Framtidsplan. Styrgruppen betonade också att det är viktigt att Västlänken behandlas både i ett nationellt och regionalt perspektiv, bl.a. för att godstrafiken underlättas med Västlänken (kapacitet frigörs i Gårdatunneln). Även vikten av en förhandlingsman för projekten i Västsverige betonades.

### **5) Mediakontakter**

Förslag till pressmeddelande behandlades. Anneli Hulthén, Leif Blomqvist och Roland Rydin kompletterade pressmeddelandet med egna uttalanden.

Pressmeddelandet skickades ut direkt efter mötet.

### **6) Övriga frågor**

Inga övriga frågor.

Datum  
2007-06-14

Vår beteckning



## 7) Avslut

Lars Berggrund avslutade mötet och tackade styrgruppen för ett gott samarbete. I och med att järnvägsutredningen nu går mot sitt slut konstaterades att detta är sista mötet.

Styrgruppen tackade i sin tur Banverket för ett gott arbete.

Vid anteckningarna

Kerstin Olsson och Bo Lindgren