

Datum  
2006-11-23

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



## Minnesanteckningar

<b>Tid</b>	2006-11-23 kl. 09:00-11.30
<b>Plats</b>	Konferensrum Centralen, Stampgatan 34
<b>Närvarande</b>	Rolf Thor, Västra Götalandsregionen Roland Rydin, Göteborgsregionens kommunalförbund Håkan Bergqvist, Västtrafik Kenneth Johansson, Göteborgsregionens kommunalförbund Johan Karlsson, repr. Anneli Hulthén Göteborgs Stad Lars-Gerhard Westberg, Västra Götalandsregionen Lars-Bertil Ekman, Trafikkontoret Göteborgs stad Lars Berggrund, Banverket Birgitta Hellgren, Banverket Gabriella Burel, Banverket Bo Lindgren, Banverket Inger Ranheim, Banverket Maria Zachariadis, Banverket Christine Källner, Banverket
<b>Delges</b>	Närvarande och Leif Blomqvist, Västra Götalandsregionen

Lars Berggrund hälsade alla välkomna

### 1. Föregående minnesanteckningar

Föregående mötesanteckningar lades till handlingarna utan synpunkter.

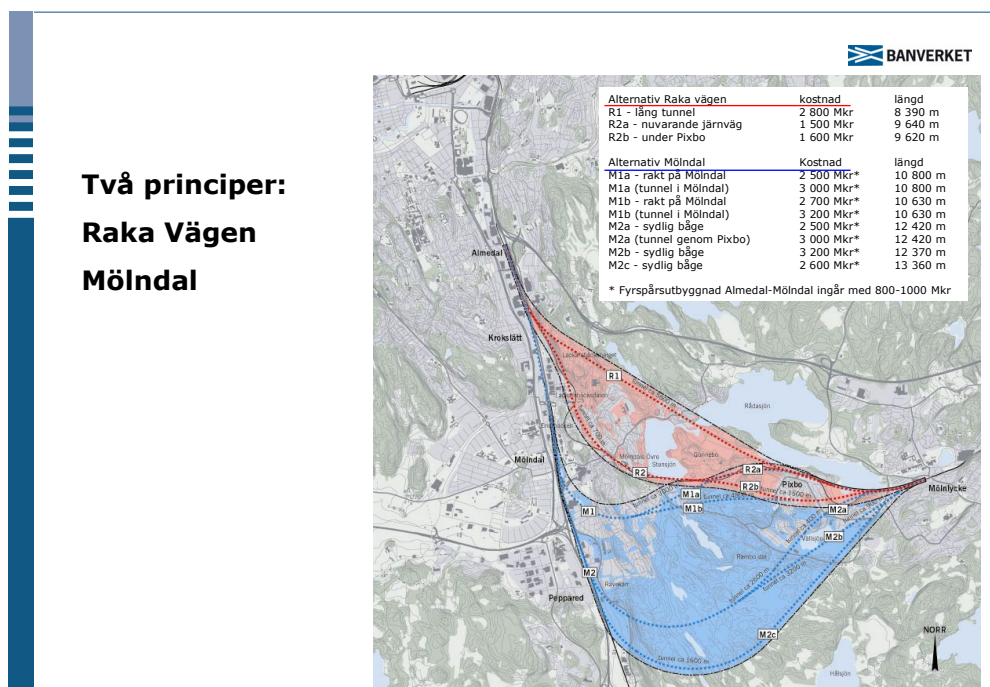
### 2. Hur påverkar Almedal - Mölnlycke val av Västlänksalternativ

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

Bo Lindgren, utredningsledare för Almedal – Mölnlycke - projektet, redogjorde för förstudien från 2003 -2004 som ännu inte är avslutad. Västlänken som ligger steget före Almedal Mölnlycke står inför beslut att välja alternativ medan Almedal Mölnlycke skall sortera bort alternativ inför sin kommande järnvägsutredning. Båda projekten har förutsättningen att etappansluta till Almedal men en framtida fyrsparutbyggnad mellan Almedal och Mölndal skulle kunna ske både i Mölndalsån dalgång men även tunnel i Safjället väster om Mölndalsvägen. Almedal Mölnlycke kom inte med i framtidsplanen 2004 och är därmed inte finansierat vare sig totalt eller för nästa skede, järnvägsutredning. Almedal – Mölnlycke är en av tre deletapper på kust till kustbanan till Borås. (de övriga är Mölnlycke-Bollebygd, som är med i framtidsplanen, och Bollebygd- Borås).

I förstudien från 2004 analyseras en ny dubbelspårig järnväg mellan Almedal – Mölnlycke enligt två olika principer; *alternativ Raka Vägen* och *alternativ Mölndal*. Inom varje alternativ studeras olika sträckningar. *Alternativ Raka Vägen* kan dras i lång tunnel Mellan Almedal och Mölnlycke (R1) eller byggas utmed nuvarande järnväg (R2a). Förbi Pixbo kan järnvägen dras i tunnel (R2b). I Mölndal kan järnvägen anslutas till Västkustbanan antingen rakt på Mölndal station (M1) eller gå i båge söder om Mölndal och följa Västkustbanan in till stationen (M2). Med *alternativ Mölndal* krävs en tidigare utbyggnad till fyrspar mellan Mölndal och Almedal jämfört med *Raka Vägen*.

De två olika principerna *Raka Vägen* och *Mölndal* ger tillgänglighet till olika områden i Göteborg och Mölndal. Strukturen i regioncentrum blir olika i de två principerna och behöver utvecklas i kommande järnvägsutredning.



Remissvaren ger en tydlig indikation på att båda principerna skall finnas med i järnvägsutredningen som skall starta 2008 enligt planerna. Beträffande *alternativ Mölndal* förordar de flesta remissinstanser M1 och att M2 väljs bort. M2-sträckningarna anses ge alltför långa regionala restider och alltför stora intrång i bebyggelse och natur.

M1 har en något tekniskt sämre lösning jämfört med M2. Det gäller anslutningen till Västkustbanan i frågor om förbigångsspår för Götalandsbanan, mindre acceptabel stationslösning i Mölndal samt framtida handlingsfrihet för fypårslösningar mellan Mölndal och Almedal i Mölndalsåns dalgång eller tunnel i Safjället.

För att kunna avföra M2 i kommande järnvägsutredning och ändå ha handlingsfrihet i ovan nämnda frågor har Banverket och Mölndal Stad översiktligt utrett några kompletterande alternativ till M1. Kommunstyrelsen i Mölndal har våren 2006 beslutat att förorda ett alternativ M1½ som huvudalternativ för anslutning Kust till kustbanan/Västkustbanan och anser samtidigt att M2 därigenom kan tas bort. M1½, som ansluter mellan M1 och M2, ger enligt kommunen bättre stationslösning och mindre påverkan på stadsmiljön jämfört med M1. Anslutning till eventuell tunnel under Safjället är möjlig. Underlag finns nu att ta fram en beslutshandling för förstudien.

Utrymmet i Mölndalsåns dalgång är trångt och skall delas med en framtida breddning av E6 och olika bebyggelseintressen. Olika principlösningar har skissats för fyrspar i befintligt läge, flyttning av järnvägen till öster om E6 eller en förlängning av Västlänken till Mölndal genom Safjället. Det är framför allt länsstyrelsen som betonar vikten av att en framtida sträckning via Safjället studeras vidare eftersom värdefull mark skulle sparas i Mölndalsåns dalgång. I Västlänkens olika utredningsalternativ kan två alternativ ansluta till en framtida sträckning genom Safjället: *Korsvägen* och *Haga – Chalmers*. Alternativen Haga – Korsvägen och Förstärkningsalternativet saknar denna möjlighet.

För en helhetsbild över det alternativ i både Västlänken som Almedal- Mölnlycke se bilaga 1.

Styrgruppen tog del av Bo Lindgrens presentation. Bland frågeställningarna märktes bl a;

- Att ansluta VL till Mölndal via Safjället kom sent in i järnvägsutredningen VL och är alternativskiljande. Möjligt endast för Haga-Chalmers och Korsvägen
- Göteborg Stad och VGR ser inte Safjället som intressant.
- Håkan Bergqvist efterlyste en redovisad kapacitetsutredning från Götalandsbanans sida.
- Det belystes att det är viktigt att Göteborgs Stad är med i diskussionerna även för Alm- Mln utredningen.

Beslutet om Safjällets vara/inte vara bör styras av de två projekten Västlänken och Götalandsbanans övergripande funktionskrav: strategiskt viktiga hållplatser för regionpendlingen och smidigaste väg för snabbtågen från Götalandsbanan.

- Birgitta meddelade att en begränsad utredning både i tid och ekonomi avseende Alm - Mln kommer att ske under 2007.

### **3. Riksantikvarieämbetets yttrande**

#### Bilaga 2

Inger redogjorde för Riksantikvarieämbetets yttrande om att både H-K (Haga - Korsvägen) och H-C (Haga - Chalmers) anses vara "påtaglig skada" på viktiga delar av riksintresse för kulturmiljö i Göteborgs stadskärna. Dels är det miljön kring Haga Kyrkoplän som skulle lida "påtaglig skada" samt befästningsanläggningarna under jord vid Älvstranden. Länsstyrelsen (Lst) har inte i sitt remissyttrande påtalat påtaglig skada i enlighet med Riksantikvarieämbete (RAÄ).

Flera informella kontakter har nu genomförts med både Lst som RAÄ men man har inte landat i hur/vad som skall göras. Fortsatta kontakter där Banverket är med kommer att ske för att landa frågan.

För närvarande tolkar Lst att vid Haga är det Haga kyrka som är "skadeobjektet". Emedan befästningarnas eventuella skada först kan belysas efter ytterligare undersökningar. Bedömningen påtaglig skada kan ändras först efter mer beslutsunderlag.

Styrgruppen diskuterade frågan. RAÄ:s yttrande och ställningstagande kan få stor påverkan vid en tillåtlighetsprövning. Lst sak att väga samman statens intressen nämndes samt att Banverket måste vara med vid överläggningar mellan Lst och RAÄ. Länsstyrelsen förordade Haga-Korsvägen och har inte i sitt yttrande värderat det alternativet på samma sätt som RAÄ.

Styrgruppen uttryckte en frustration över RAÄ yttrande.

### **4. Förstoringseffekterna**

Syftet med en studie av Västlänkens regionala utvecklingseffekter är att beskriva de potentiella tillväxt- och lokaliseringseffekter Västlänken förväntas medföra.

Rapporten beskriver bla

- Effektbeskrivning uppdelat i tillväxteffekter samt lokaliseringseffekter
- Kvantifiering och värdering i monetära termer för de effekter där det bedöms som genomförbart

- Diskussion kring vilka av dessa effekter som fångas upp i den traditionella samhällsekonomiska analysen.
- Diskussion kring omfattningen av potentiella tillväxteffekter av infrastrukturinvesteringar i glesbygd respektive storstad i ett kostnadseffektivitetsperspektiv.

Det finns ett antal modeller för att uppskatta regionala utvecklingseffekter av åtgärder i transportsystemet. I studien använder man sig av **SAMLOK** som utvecklats av Inregia

Modellen uttrycker hur förändring i regionens tillgänglighet till arbetsplatser påverkar den relativa förändringen på befolkning respektive sysselsättning. Dvs ökad tillgänglighet bidrar till att fler hushåll och företag attraheras till regionen. Detta är grunden för de **lokaliseringseffekter** som uppstår.

Förbättrad tillgänglighet kan bidra till ett högre och mer effektivt kapacitetsutnyttjande, dels på arbetsmarknaden, dels med avseende på olika samhällsfunktioner (utbildning, vård, omsorg, kultur etc.). Detta ger upphov till **tillväxteffekter**.

Maria berättade om vad som framkommit i rapporten från Inregia.

Samma företag gjorde redan i förstudien en samhällsekonomisk kalkyl för Västlänken.

Studien är gjord på Utrednings Alternativ (UA) Haga - Korsvägen med en prognos som är i enlighet med BV Framtidsplan + Västlänken (alltså utan Alm - Mln).

Studien visar ett preliminärt resultat på: 6,7- 8 Miljarder kr tillägg till den traditionella bedömningen.

Studien skall leverera en färdig rapport V47 som kommer att vara färdig för distribution V49. I januari kommer Christer Anderstig till Göteborg för att presentera rapporten.

Styrgruppen diskuterade metodik och bedömningen. Inget annat projekt med denna komplexitet och så stora strukturella förändringar, har använt samma metod. Citybanan använde ex. SAMPERS men då kostade den 7-8 Miljarder kronor mot dagens ca 13.

Rapporten kommer styrka Västlänken att beskriva effekterna i ett samhällsekonomiskt perspektiv.

## **5. Resultat av TBM- utredningen**

Gabriella presenterade resultatet från den avslutande jämförelsen av UA Korsvägen. Se bilaga 3

Med två olika byggmetoder nämligen Cut & cover ( öppet schakt) inkl. Permanenta slitsmurar, samt Tunnelbormaskin (TBM).

	<b>Cut &amp; Cover</b>	<b>TBM</b>
<b>Planskildhet i Olskroken</b>	<b>Ja, tunnel/bro</b>	<b>Ja, tunnel från Sävenäs</b>
<b>Korridor</b>	<b>Enligt JU</b>	<b>Bredare vid Mårten Krakov och vid Sävenäs Lokstall</b>
<b>Anslutning Nordlänken till VL</b>	<b>Strax öster om E6</b>	<b>Vid Göteborg C, Nedre</b>
<b>Antal spår mellan Olskroken och G, ~1.3 km</b>	<b>2 st</b>	<b>4 st, vilket ger större kapacitet</b>
<b>Möjlig ny uppställnings bg vid Sävenäs</b>	<b>Upp till trafikeringsst T3</b>	<b>T3 kräver kompletterande uppställning i Kb/A/Bs/Thn</b>
<b>Anläggningskostnad, 50 % sannolikhet underskridande</b>	<b>12 325 Mkr</b>	<b>11 869 MKr (-456Mkr)</b>

Kalkylen se bilaga 3 och ovan, ger skillnaden 456 Mkr till TBMs fördel.

Skillnaderna blir störst gällande Trafik i byggskedet -156 mkr, Anläggningsarbeten-378 mkr, byggande i jord -195 mkr, samt mängden förorenade massor -156 mkr.

I de generella villkoren kan ses de större risker som denna metod ändå ger - posten ökar med 143 miljoner.

TBM - metoden gäller för UA Korsvägen via Johannebergsgatan.

Väljer man UA Haga - Korsvägen så rekommenderas att bredda korridoren för att inte omöjliggöra val av TBM fram till Göteborg C.

Gabriella tog tillfället i akt att framföra några fördelar med UA Korsvägen.

- Om man ansluter direkt via Safjället slipper vi ta viktig mark i anspråk vid Liseberg och Gullbergsvass
- Göteborg C kommer (enligt resandeanalysen) fortsättningsvis vara den station där den dominerande antalet resandebutbyten kommer att ske.
  - o Stationsläget Göteborg C för UA Korsvägen har flera fördelar: närhet till både drottningtorget och nya gullbergsvass.
  - o Stationsläget ger en vertikal direktförbindelse genom en framtida bangårdsviadukt till Hisingen.
- Möjliggör valet att bygga med TBM och med fördelar för trafiken under byggtiden.

- fördel för framtida anslutningar
- **Om** etappen (Almedal)- Mölnlycke och Västlänken färdigställs ungefär samtidigt kan Västlänken genom att gå via Safjället istället för Almedal undvika att utgöra hinder för Lisebergs utveckling söderut.

Lars Bertil Ekman balanserade med att säga: Totalkostnaden för ett gemensamt Mölnlycke- Göteborg C och Västlänken - blir gigantisk.

## 6. Övriga frågor:

7.

### Banverkets omorganisation

Birgitta Hellgren drog kort om Banverkets omorganisation. Se bilaga 4

Syftet är klart: Klara dagens trafik, utveckla för kommande trafik och att vi skall vara en stabil leverantör. Förbättra styrningen av Banverket.

Den 1 februari beräknas allt vara klart, justeringar kan ske under 2007.

Chef för Drift och underhåll - nu division LEVERANS - Björn Östlund

Chef för division INVESTERING - Lotta Brändström

Det poängterades dock att trots stora organisatoriska förändringar så kommer den lokala, regionala förankringen och bemanningen från GD-stab snarare öka än minska.

Frågor.

Roland Rydin frågade om det fanns något sätt som kunde meddela departement/regering att VL är i antågande?

Lars Berggrund försäkrade honom att dels med Torstensson från Strömstad och att regering redan sagt sig vilja se över inriktningsplanen under våren 2007 så är de väl förberedda. Banverket själva ser även över sin Verksplan.

## 8. Nästa möte:

Blir i april 2007, Banverket kallar med alternativa datum/tider

Bilagor:

Bilaga 1: Västlänken - Almedal- Mölnlycke

Bilaga 2: RAÄ yttrande, Inger Ranheims presentation

Bilaga 3: TBM metoden

Bilaga 4: Banverkets omorganisation, Birgitta Hellgrens presentation

Vid anteckningarna: Christine Källner    Justerat: Gabriella Burel