

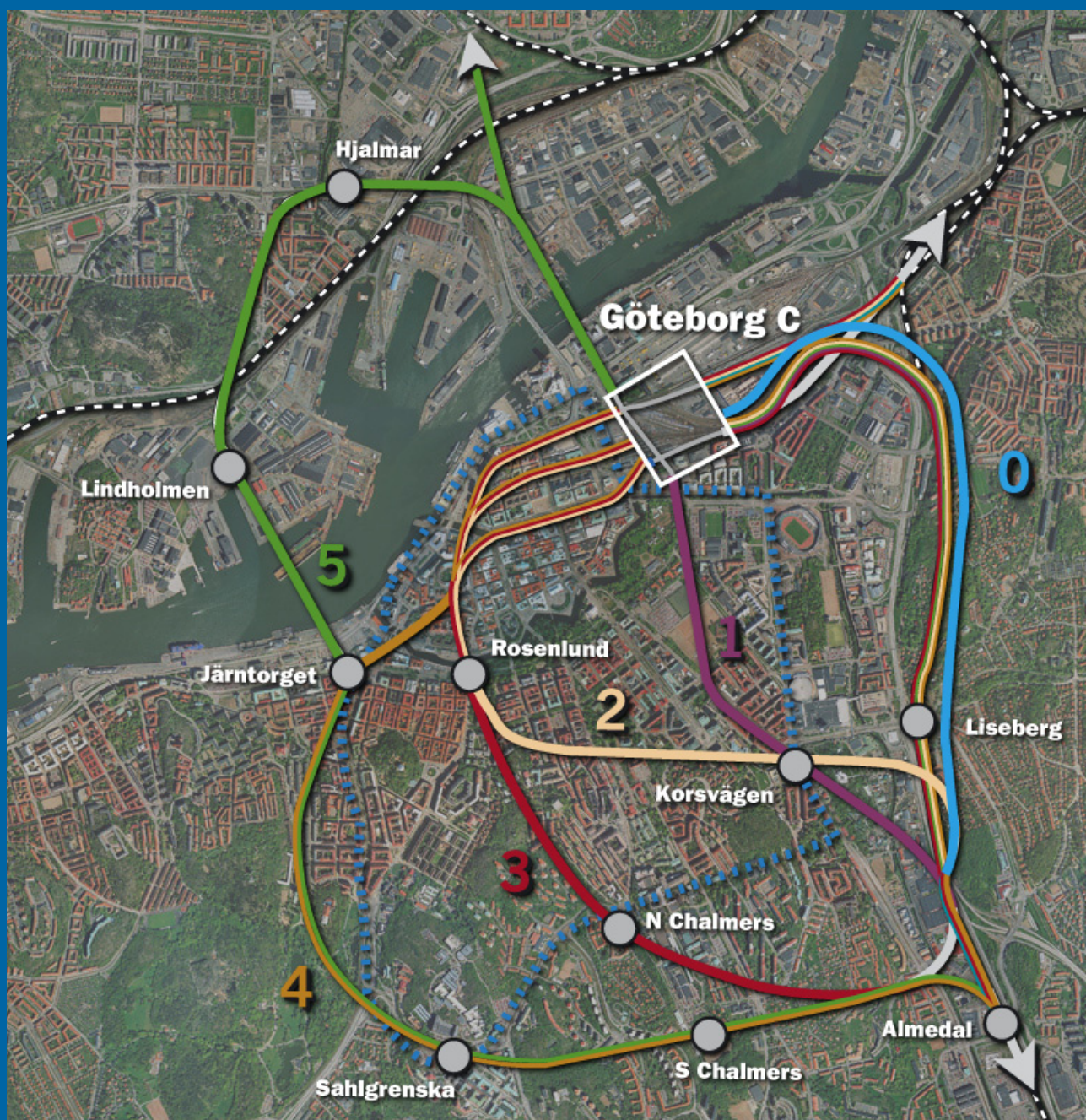


BRVT 2002:18
DATUM: 2004-01-30

Förstudie

Västlänken

– en tågtunnel under Göteborg



Sträckan Göteborg C–Almedal,
inkl Göteborg Central

Beslutshandling

PROJEKTORGANISATION

Utredningsarbetet har genomförts i nära samarbete mellan Banverket, Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen och Västtrafik. Projektorganisationen består av en ledningsgrupp, en projektledningsgrupp samt en projektgrupp med ansvariga personer från respektive enhet. Projektet har delats in i följande delprojekt: Trafikering, Tågtunnel och stationer, Teknik/ekonomi/säkerhet, Stadsbyggnad/stationsutformning, Regional struktur och Markanvändning samt Effekter. I projektet ingår även en redaktionskommitté och en kvalitetsgrupp.

Innehållsförteckning

Förord	4
1 Sammanfattning av förstudien	7
2 Samråd under förstudien	8
3 Remisshantering	10
3.1 Sammanfattning av inkomna remisser	10
3.2 Sammanfattning av resp. utredningsalternativ	16
4 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	17
5 Beslutsmotivering	18
5.1 Måluppfyllelse	18
5.2 Bedömning av resp. utredningsalternativ	20
6 Banverkets beslut	21

Bilagor:

Inkomna remissyttranden

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Förord

Förstudie Västlänken, BRVT 2002:18 daterad 2002-12-12, behandlar möjligheten att kapacitetsförstärka järnvägsnätet på sträckan Göteborg–Almedal, inklusive spårområdet inom Göteborgs centralstation, i form av en tågtunnel.

Det finns stora förväntningar på järnvägen i Västsverige. Ett väl fungerande järnvägsnät gör tågtrafiken till ett konkurrensmässigt intressant alternativ för transport av både människor och gods. Tågtrafiken är effektiv, trafiksäker och miljöanpassad och olika regionala organ har pekat ut järnvägen som det transportslag som främst kan medverka till en ökad välfärd, konkurrenskraft och tillväxt inom Västra Götalandsregionen.

För att klara en ökad tågtrafik måste bankapaciteten i och kring Göteborg byggas ut. Nuvarande järnvägssystem har inte kapacitet att hantera fler tågrörelser, och en bidragande orsak är att Göteborgs Central, som är en säckstation, är starkt underdimensionerad.

För att nå önskad effekt av en järnvägsutbyggnad samt möjliggöra för fortsatt utbyggnad i framtiden föreslås uppförandet av Västlänken – en tågtunnel under centrala Göteborg. Föreliggande förstudie visar på tänkbara sträckningsalternativ samt olika lösningar för Göteborg Central. Dessutom presenteras möjligheten till nya stationslägen.

Projekt Västlänken välkomnas från många håll eftersom trafiksituationen i Göteborg med omnejd på sikt är ohållbar. Det krävs ett gemensamt tag för att bygga upp ett utvecklingsbart trafiksystem som klarar av att hantera den förväntade ökningen av antalet resenärer, med utgångspunkt från ett miljömässigt tänkande.

Projektet genomförs i nära samarbete mellan Banverket, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen, Västtrafik och Göteborgs Stad.

1 Sammanfattning av förstudien

Inledning

I förstudie Västlänken – en tågtunnel under Göteborg, studeras en kapacitetsförstärkning av sträckan Göteborg C–Almedal, inklusive Göteborg Central. Behovet av nya järnvägssatsningar är mycket tydligt. Järnvägssystemet i och kring Göteborg har idag stora kapacitetsproblem och klarar inte att uppfylla de förväntningar som ställs på en framtida utökad tågtrafik.

En rad undersökningar, bl a av hur man kan förbättra och utveckla den spårburna trafiken i regionen, har tidigare genomförts och utgör grunden till de utbyggnadsförslag som nu presenteras. Förstudie Västlänken genomförs i ett nära samarbete mellan Banverket, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen, Västtrafik och Göteborgs Stad.

Mål och syfte

Järnvägstrafiken måste utvecklas kraftfullt om visionerna om det långsiktigt hållbara samhället ska kunna förverkligas. För detta krävs en radikal utbyggnad av järnvägssystemet i Västsverige. Även om stombanorna in mot Göteborg byggs ut, omöjliggör dagens begränsade spårkapacitet kring Göteborg C en sådan utveckling. Västlänken är därmed den helt avgörande länken i en rad nödvändiga åtgärder för att kunna förstärka tågtrafiken i regionen.

Syftet med Västlänken är att underlätta resandet i Göteborg och Västra Götaland. Västlänken innebär också en utveckling av järnvägssystemet som helhet, så att nationella och regionala trafik- och miljömål kan uppnås.

Syftet med Västlänken är sammanfattningsvis att:

- stärka konkurrenskraften för den nationella och internationella persontrafiken på järnväg
- stärka konkurrenskraften för godstrafik på järnväg, framför allt till och från Göteborgs hamn
- stärka den regionala kollektivtrafiken
- öka tillgängligheten mellan orter i Västsverige för att stärka regionens arbetsmarknader samt bidra till ökad jämställdhet på arbetsmarknaden
- öka tillgängligheten till högre utbildning, service, kultur och evenemang (i regionen)
- minska utsläppen genom övergång från väg- till järnvägstrafik så att bl a miljö kvalitetsnormens krav uppnås
- begränsa trafikens utrymmesbehov och intrång i stads- och naturmiljöer.

Spårsystem och trafikering

Dagens trafikvolym gör att framkomligheten för tågen under de mest attraktiva tidpunkterna är mycket begränsad på banorna till och från Göteborg. Även Göteborgs centralstation, som är navet i det västsvenska järnvägssystemet, är underdimensionerad för dagens trafikvolym. Göteborg C kan med dagens utformning inte hantera fler än de 370 tågrerelser som sker idag. Med en smal infart, den så kallade ”midjan”, till stationen skapas en ansträngd situation, vilket ofta leder till tågförseningar. Även Gårdatunnelns kapacitetsbegränsning utgör ett hinder för framkomligheten. Västlänken innebär en utbyggnad av spårsystemet för sträckan Göteborg Central–Almedal och stationsområdet för att kunna öka tågvolymen till minst 670 tåg per dygn.

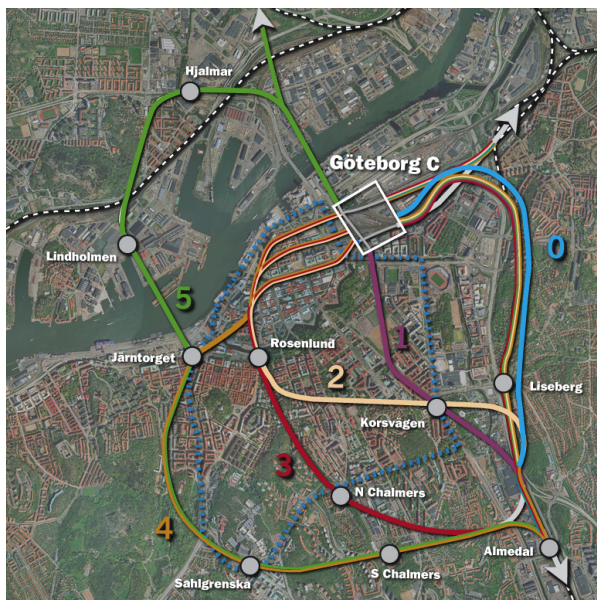
Förutom att frigöra kapacitet för den internationella och nationella tågtrafiken är Västlänkens uppgift att skapa förutsättningar för fler pendlare att kunna ta tåget i stället för bilen. Utan en avlastning för biltrafiken kommer trafikstockningarna med biltrafiken att bli oacceptabla, även med ett förstärkt vägnät. 335 000 personer pendlar dagligen över Göteborgs kommungräns. Av dessa väljer endast 17 % att resa kollektivt, vilket är en låg siffra för en stad av Göteborgs storlek. År 2010 beräknas antalet resenärer över kommungränsen ha ökat till ca 435 000 per dygn.

Alternativa sträckningar och stationer

I förstudien jämförs fem utredningsalternativ, UA 1–UA 5, för Västlänken med ett jämförelsealternativ, JA och ett utredningsalternativ, UA 0, som innebär en förstärkning av befintligt järnvägssystem utan byggande av en Västlänkstunnel.

- UA 0 innebär att man bygger ut Göteborg Central som säckstation. En ny utfart samt en ny tunnel (parallell med Gårdatunneln) anläggs mellan Göteborg C och Almedal.
- UA 1 innebär kortast möjliga tunnelsträckning för att förbinda Göteborg C med Almedal via en ny station vid Korsvägen.
- UA 2 går i en vidare båge, antingen norr om Nordstan eller söder därom under Stora Hamnkanalen till Rosenlund och vidare till Korsvägen och Almedal.
- UA 3 är lika med UA 2 fram till Rosenlund, men går sedan via Chalmers N till Almedal.
- UA 4 innebär en ännu vidare båge söder om Göta älv. Utfarten västerut från Göteborg C sker som i UA 2 och UA 3, men därefter går tunneln via Järntorget, Sahlgrenska sjukhuset och Chalmers S till Almedal.

- UA 5 omfattar en sträckning via två strategiska målpunkter på Hisingen och innebär således två nya älvförbindelser för kollektivtrafiken. Stationerna i detta alternativ är Hjalmar, Lindholmen, Järntorget, Sahlgrenska, Chalmers S och Almedal. I UA 5 trafikeras också befintlig station Liseberg.



Utredningsalternativens sträckningar.

UA 1–5 genererar sex varianter av en ny underjordisk genomgångsstation för i första hand pendeltåg under Göteborg Central. Fjärrtågsstationen kan därmed reduceras till en säckstation med åtta spår. Två alternativ för säckstation studeras:

- Station i markplanet med spåren, som idag, söder om Skansen Lejonet.
- Station nedsänkt med spåren flyttade norr om Skansen Lejonet.

Stationens placering påverkar den underjordiska genomgångsstationen i olika grad.

Utformning

Efterfrågad kapacitet för framtida tågtrafik anger kraven på spårsystemet i form av antal spår och växelförbindelser. Befintliga hinder i form av vattenvägar, byggnader och andra anläggningar styr tunnelns läge i höjd- och sidled. Utformningen av själva stationsanläggningen styrs av flera faktorer, bl a kraven på god lokalisering, tillgänglighet, trygghet, tät trafikering och goda bytesmöjligheter för en så stor målgrupp som möjligt. Frågan om personsäkerhet och risker ställer också krav på anläggningens utformning.

Byggt teknik och anläggningskostnader

Beroende på grundförhållanden under staden kommer den byggmetod att tillämpas som lämpar sig bäst för respektive del av tunnelsträckningen. De alternativa meto-

derna som föreslås är platsgjuten betongtunnel i olika utföranden samt bergtunnel där det är möjligt.

Avgörande för anläggningskostnaderna är:

- Tunnelsektion.
- Sträckning i jord eller berg.
- Förläggningsdjup i jord.
- Djup till fast botten och lerlagrets mäktighet.
- Passage av byggnader och broar.
- Gräns för tillåtna markrörelser i omgivningen.
- Krav på täthet och grundvattenpåverkan.

Den kostnadsbedömning som gjorts visar att:

- bygga ut i befintlig sträckning (UA 0) är det billigaste sättet att erhålla önskvärd kapacitet kring Göteborg C, ca 5 miljarder kronor
- UA 1 (med ett nytt stationsläge) innebär en tilläggs-kostnad på ca 2,2 miljarder kronor
- UA 2 och 3 (med två nya stationslägen) innebär en tilläggs-kostnad på ca 2,0–2,7 miljarder kronor
- UA 4 (med tre nya stationslägen) innebär en tilläggs-kostnad på ca 4,3–4,8 miljarder kronor
- UA 5 (med fem nya stationslägen) innebär den högsta tilläggs-kostnaden, ca 15,3 miljarder kronor.

Miljöbeskrivning

Någon övergripande miljöbedömning av Västlänkens långsiktiga effekter är inte gjord inom ramarna för denna förstudie. En överflyttning från bil till tåg förväntas i ett större perspektiv bli en renare luft, mindre trängsel på vägarna m m.

Enligt den översiktliga miljöbedömning som är genomförd bedöms UA 2 och UA 3 innebära minst störningspåverkan i driftskedet. Under byggskedet bedöms UA 4 och UA 5 ge störst negativ påverkan på merparten av miljöaspekterna. Projektet som helhet förutsätts innebära en betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalkens definition.

Systemeffekter och ekonomisk bedömning

Västlänkens ekonomiska bärkraft är bedömd med utgångspunkt från UA 2. UA 2 representerar alla utredningsalternativ som en medianlösning, dvs alternativet innebär ett ungefärligt genomsnitt i fråga om alternativens egenskaper.

Antal tågresenärer per dygn till och från centrala Göteborg är idag 22 400. I JA bedöms antalet resande öka till 46 500 och i UA 2 till 62 300 år 2025.

En traditionell samhällsekonomisk kalkyl av Västlänken uppvisar ett positivt resultat: den samhällsekonomiska anläggningskostnaden är drygt ca 12,3 miljarder kronor medan Västlänkens nytta är drygt ca 12,9 miljarder kronor. Inklusive regionala effekter blir den totala nyttan ca 15,9 miljarder kronor.

En samlad bedömning bör även ta hänsyn till andra nyttor som inte ingår i denna kalkyl. Exempel på dessa nyttor är Västlänken som en del av en framtida Göta-landsbana och de positiva regionala fördelningseffekter som Västlänkens utbyggnad kommer att ge upphov till.

Samlad beskrivning och slutsatser

Alternativens målpuppfyllelse och egenskaper

Sammanfattningsvis kan en redovisning göras av hur utredningsalternativen uppfyller de mål som är uppsatta som förutsättning för Västlänken samt av alternativens egenskaper rörande de viktigaste parametrarna.

De alternativskiljande aspekterna kan bedömas utifrån följande punkter:

1. Nationella mål; bl a fjärrtrafikens förutsättningar att nå viktiga målpunkter i Göteborg.
2. Miljömål; bl a minskning av koldioxidutsläpp genom överföring av trafik från väg till järnväg.
3. Regionförstoring; bl a en kombination av att nå viktiga målpunkter (arbete, utbildning och kultur) i Göteborg samt att via Göteborg nå andra orter i regionen.
4. Ökad tillgänglighet till ett utvidgat regioncentrum.
5. Markanvändning; bl a förutsättningar till förtätning i centrala Göteborg i lägen med god kollektivtrafikförsörjning.
6. Spårssystem; bl a en flexibel koppling till det befintliga och planerade spårsystemet på Göteborgs bangård och ingående banor.
7. Trafikupplägg; t ex enhetligt trafikupplägg med korta ledtider samt flexibilitet.
8. Restider; en sammanvägning av fjärr- och regionala resor med hänsyn till resandevolymer.
9. Yttäckning; en sammanvägning av tillgänglighet för boende, studerande och sysselsatta rörande närhet till en station.
10. Störningar under byggskedet.
11. Framtida utbyggnadsmöjligheter; bl a mot västra Hisingen och mot Särö samt ökad kapacitet i tunneln (t ex fyrsparstationer).

Utredningsalternativen uppfyller ovanstående punkter i varierande omfattning. En viktig bedömningsaspekt är att kunna åstadkomma en på lång sikt hållbar lösning inom en motiverbar kostnadsram. Att skapa ett mervärde för regionen genom att fånga upp nya, viktiga målpunkter i centrala Göteborg i och med utbyggnaden av bankapaciteten för Göteborg C och söderut är också av mycket stort värde. En av de avgörande parametrarna är

att Göteborg Central kan utformas så att det ges goda förutsättningar till framtida utbyggnadsmöjligheter. Slutligen bör alternativen medverka till att uppfylla de nationella målen.

UA 0, 1, 2 och 3 anses uppfylla målpunkterna väl. Med UA 0 och UA 1 är det dock svårt att kunna ansluta på ett bra sätt till Göteborg Central, och en framtida utbyggnad mot Hisingen blir svårare att genomföra. UA 4 och 5 har god yttäckning. UA 5 är det enda alternativ som innefattar två viktiga målpunkter norr om Göta älv, vilket också innebär en betydligt högre kostnad. Alternativ UA 4 och 5 medför dock nackdelar i form av förlängda restider för resenärer söderifrån med målpunkt Göteborg C.

Vid en eventuell framtida komplettering får även UA 1–UA 4 kontakt med Hisingen (och samtliga alternativ med Särö). Den totala kostnadsbilden blir då mer likvärdig för de olika alternativen. Trafikeringsmässigt och miljömässigt kvarstår dock stora skillnader.

Slutsats och fortsatt arbete

Slutsatsen av en samlad beskrivning är att Västlänken är ett projekt som uppvisar samhällsekonomisk lönsamhet.

Förstudien visar att det finns alternativ för Västlänken som är genomförbara och värda att studera vidare i en järnvägsutredning. Detta/dessa alternativ skulle bidra till en nödvändig kapacitetsförstärkning av spårsystemet inom och kring Göteborg Central samt skapa möjligheter för en positiv utveckling av Göteborgsområdet och stora delar av Västsverige.

Frågorna kring Göteborg Central är komplexa och bör belysas i en fördjupad översiktsplan enligt PBL för att ta ett samlat grepp om stadsbyggnadsfrågorna. Som underlag för denna och för det fortsatta arbetet med en järnvägsutredning bör terminalfunktionen för Göteborg Central studeras i en särskild funktionsutredning.

Förstudien har gått ut på remiss till berörda parter under tiden december 2002 till mars 2003 för att ge dessa möjlighet att lämna synpunkter inför föreliggande beslutshandling.

Planeringsprocessen bedöms ta mellan fem och sju år. Byggstart är bland annat avhängig av tilldelning av investeringsmedel samt erforderlig planering och tillåtlighetsprövning. Byggskedet för Västlänken beräknas till minst fem år.

2 Samråd under förstudien

Förstudien har genomförts i enlighet med miljöbalken och Lagen om byggande av järnväg, med bland annat kontinuerligt samråd med Länsstyrelsen samt berörda kommuner och regioner.

Förstudien har arbetats fram av Banverket Västra banregionen i nära samverkan med Göteborgs Stad, Göteborgsregionen, Västtrafik och Västra Götalandsregionen. Representanter från de fyra samarbetsparternas politiska ledningar har tillsammans med Banverkets regionledning ingått i en ledningsgrupp. Förstudiens projektorganisation har bestått av tjänstemän från Banverket, Vägverket, Länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgsregionen, Göteborgs Stad samt från Miljöförvaltningen, Räddningstjänsten, Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret.

Samrådsmöten har även hållits med järnvägssektorns övriga företrädare; Jernhusen, SJ AB, TrainMaint och TrafficCare. Vidare har samråd under förstudien skett med Vägverket rörande pågående vägprojekt ”Ny parti-hallsförbindelse”.

Ett offentligt samrådsmöte har genomförts vid ett tillfälle i Göteborgs kommuns lokaler, den 4 december 2001. Vid detta möte informerades om projektets upplägg och innehåll samt beskrevs det ställningstagande rörande utredningens avgränsning som ett inledande idéskede resulterade i (se nedan).

Ett sammanfattande utställningsmaterial har funnits tillgängligt i samband med utställningen ”Infra 2002” på Göteborgs stadsmuseum.

Den färdiga förstudien har gått på formell remiss till berörda kommuner, Länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen, SJ, Västtrafik med flera.

Efter förstudiens färdigställande har den funnits tillgänglig på Banverkets hemsida. En CD med förstudien har kunnat beställas kostnadsfritt från Banverket.

Utdrag ur ”Förstudie för kapacitetsförstärkning – tidigt samråd BRVT 2001:23 Datum 2001-12-04”

Inledning

Planering av järnvägsbyggande följer en process i vilken såväl Banverket som samhället i övrigt medverkar. Planeringsprocessen syftar till ett samspel mellan byggande av järnväg, övrig samhällsplanering och miljölagstiftning. I processen ingår att redan i ett tidigt skede förankra planeringen hos Länsstyrelsen och i kommunernas planering samt att tidigt fånga upp synpunkter och information som ska beaktas i utredningen. Även övriga som berörs av järnvägsbyggandet ska ges möjlighet till att få information och kunna påverka innehållet i planeringen. Det gäller såväl enskilda som organisationer och föreningar.

Planeringsprocessen består av flera steg och inleds normalt med en idéstudie som följs av en förstudie. Därefter följer järnvägsutredning och järnvägsplan.

Idéer till lösningar

Det finns olika vägar att gå för att bygga ut kapaciteten för järnvägssystemet i Göteborgsområdet. Nedan följer en beskrivning av några alternativa möjligheter att öka kapaciteten på Göteborg C och sträckan söderut till Almedal som studerats.

- Kapacitetsförstärkning och/eller avlastning av det befintliga järnvägssystemet.
- Utflyttning av delar av trafiken från Göteborg C.
- Tunnellösningar med genomgångsstation på Göteborg C.

Förslag till avgränsning av förstudien

Förstudien bör inriktas på de förslag till lösningar som i detta skede bedöms vara genomförbara med avsedd effekt. Dessutom kommer ett nollalternativ att belysas, dvs vad konsekvensen blir om spårkapaciteten inte ökas.

Kapacitetsförstärkning av det befintliga järnvägssystemet med ytterligare spår genom Gårdatunneln och förstärkning av kapaciteten vid centralstationen är ett av de förslag som föreslås ingå i förstudien. Däremot uppfyller inte alternativet med ett östligt spår för godstrafiken kravet att lösa kapacitetsproblemet. Det östliga spåret kommer inte att studeras i förstudien.

En utflyttning av stationen till ett externt läge skulle medföra alltför stora negativa effekter för resenärerna och kommer därför inte att studeras vidare i förstudien.

En fullständig genomgångsstation bedöms vara svår att genomföra och inte ge det mervärde som motiverar extrainsatsen jämfört med en kombination av en genomgångsstation med fyra spår och en säckstation. Den fullständiga genomgångsstationen behöver dock beskrivas mer utförligt i förstudien innan slutlig ställning kan tas.

En kombination av genomgångslösning med fyra plattformsspår och en säckstation är däremot intressant att studera vidare i förstudien. Det gäller i första hand en tunnel som kan förläggas i berg till så stora delar som möjligt. Den variant som finns angiven i en gensträckning via Heden till Korsvägen blir dyrare att bygga, och nyttan av den blir mindre, vilket gör att den är mindre intressant att studera vidare. Den lösningen kommer dock att belysas något ytterligare innan slutlig ställning tas.

Förstudien ska redovisa hur spårsystemet kan utvecklas så att utvecklingsområden kan anslutas till spårsystemet.

3 Remissshantering

3.1 SAMMANFATTNING AV INKOMNA REMISSVAR

Banverket sände 2002-12-12 ut förstudien på remiss till följande instanser:

Länsstyrelsen Västra Götaland
Västra Götalandsregionen
Göteborgsregionens kommunalförbund
Västtrafik
SJ AB
Vägverket
Svenska Naturskyddsföreningen
Göteborgs Stad
Mölnåls kommun
Tågtrafikledningen
Banverkets huvudkontor
Green Cargo
Branschföreningen Tågoperatörerna
Jernhusen AB

Av dessa har samtliga, förutom Naturskyddsföreningen och Banverkets huvudkontor, inkommit med remissvar. Dessutom har Partille kommun samt några enskilda personer svarat och synpunkter från allmänheten fångats in. Tågoperatörerna, dvs SJ AB, Tågtrafikledningen och Green Cargo, lämnar sina synpunkter i gemensamt remissvar utfärdat av Branschföreningen Tågoperatörerna.

Här följer en sammanfattning av inkomna remissvar. En samlad bedömning av dessa synpunkter tillsammans med Banverkets egna värdering redovisas i kapitel 5.2. Som bilaga sist i denna handling återfinns kopior av samtliga remissvar i sin helhet.

Länsstyrelsen Västra Götaland

Länsstyrelsen vill inledningsvis understryka konstatandet i förstudien att Västlänken har en nyckelfunktion i hela Västsveriges utveckling genom sin betydelse för:

- tillgängligheten för godstrafik till Göteborgs hamn
- tillgängligheten för persontrafik till Göteborgs innerstad med universitetet och högskolor, arbetsplatser, bostäder, institutioner och evenemang
- den regionala persontrafiken mellan olika orter i Västsverige
- möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormer
- att begränsa biltrafikens ytkonsumtion och påverkan på kultur- och naturmiljöer
- att lyfta av persontrafik från bilvägnätet till förmån för nyttotrafik
- att öka landets och regionens konkurrenskraft.

Kompletteringar inför beslutet om utredningen:

Eftersom kunskapen om säkerhet i tunnlar är begränsad i Sverige bör planeringsunderlaget inom ämnesområdet

snarast fördjupas med sammanställning av utländska erfarenheter inför den fortsatta projekteringen av Västlänken.

Byggteknik med öppna schakt kan förväntas påverka kulturmiljövärden såväl ovan jord som under jord eller i vatten. Det är beskrivet väl kortfattat i förstudien vilka konsekvenserna blir för kulturmiljön och bör därför övervägas att tillfoga delar av det underlag som finns redan inför beslutet om förstudien.

Ställningstagande:

Länsstyrelsen tillstyrker att projekteringen fortsättes med en järnvägsutredning på grundval av förstudien i första hand avseende UA 1, UA 2 och UA 3. En tunnel under centrum enligt något av dessa alternativ förefaller realistiskt att kunna få till stånd inom överskådlig tid.

Beträffande sträckan Centralstationen–Rosenlund bör alternativen via Lilla Bommen och via stora Hamnkanalen utredas, men inte Postgatan.

Västra Götalandsregionen

En konkurrenskraftig järnväg anses vara av stor vikt för Västra Götalands utveckling. Västlänken har en avgörande betydelse för hur den framtida tågtrafiken kommer att kunna utvecklas.

I den regionala utvecklingsstrategin för Västra Götaland nämns en järnvägstunnel under centrala Göteborg som strategiskt betydelsefull.

Sammanfattningsvis förordar Västra Götalandsregionen att Banverket går vidare med en järnvägsutredning för utredningsalternativen UA 1, UA 2 och UA 3 samt att stationsläget under Göteborg C placeras så att tillgängligheten för resenärerna till Göteborgs lokaltrafik samt till fjärrtågen på Göteborgs säckstation blir så bra som möjligt.

Kommunalförbundet GR

Det är viktigt att transportsystemet i Göteborgsregionen fungerar både för medborgarna och näringslivet. Idag återfinns kapacitetsproblem både i väg- och järnvägsnätet, speciellt på banorna in mot Göteborg och i anslutning till Göteborg C.

För att begränsa bilanvändningen måste alternativa transportsätt till bilen kunna erbjudas, bl a behöver kollektivtrafiksystemet byggas ut och järnvägens kapacitet ökas.

Kommentarer till alternativen:

UA 0 tillför inga nya stationer och GR föreslår därför att detta alternativ avskrivs.

UA 1 har genast sträckning och får med station vid Korsvägen god anknäpning till Kringen. Med UA 2–3 erhålls också goda bytesmöjligheter till Kringen vid Korsvägen resp. Chalmers N – dessa alternativ har dessutom ett stationsläge vid Rosenlund. Alternativen ger god tillgänglighet till viktiga målpunkter och de kortaste residerna till Göteborg C.

UA 4 skapar tillgänglighet till flera viktiga målpunkter men sammanfaller till stora delar med Kringens sträckning och dubbla trafiksystem är en orationell användning av resurser.

UA 5 innebär för ett flertal resenärer söderifrån att restiden förlängs betydligt. Ur regionalt perspektiv är detta negativt. Alternativet har också en avsevärt högre anläggningskostnad än de övriga alternativen.

GR anser att de alternativ som kommer att studeras vidare i en järnvägsutredning måste anpassas för att i en senare etapp kunna erhålla anslutningar mot Hisingen.

GR anser att det också är önskvärt att anslutningar mot Särö förbereds.

GR förordar att Banverket i en järnvägsutredning i första hand går vidare med alternativ UA 2. Som ytterligare alternativ kan UA 1 och 3 vara av intresse att studera vidare. GR förordar att både stationsplacering alternativ norr och söder analyseras vidare.

Västtrafik

Västtrafik menar att kapacitetstaket är nått med dagens trafikvolym och att ytterligare trafikökningar inte kan åstadkommas under högttrafik. Detta gör Västlänken till ett av de viktigaste järnvägsprojekten i Sverige.

Potentialen för ökat resande bedömer man vara omfattande eftersom det enligt förstudien framgår att av de 335 000 personer som dagligen pendlar över Göteborgs kommungräns uppgår kollektivtrafikens marknadsandel till endast 17%. Detta är en låg nivå med avseende på Göteborgs storlek.

Man tycker det är positivt att förstudien bedrivits i nära samarbete mellan flera parter, där alla har haft möjlighet att påverka inriktning och omfattning. Det finns stor enighet om Västlänkens betydelse för samhällsutvecklingen i Västsverige, men det bör även framhållas att Västlänken har stor betydelse nationellt sett.

Västtrafik anser att Västlänken är ett nationellt och regionalt projekt och att syftet måste vara att underlätta det nationella resandet och det regionala resandet i Västra Götaland.

I ett resandeperspektiv ser man två stora fördelar med Västlänken; kapacitetsförstärkningen och tillgängligheten.

Kommentarer till utredningsalternativen:

UA 0 ger obefintliga framtida expansionsmöjligheter och den önskade tillgänglighetsökningen till viktiga målpunkter i Göteborg uteblir.

UA 1 är mycket intressant. Svårigheterna att ansluta tunneln till Göteborg C bör analyseras ytterligare.

UA 2 och 3 är mycket intressanta och ger god tillgänglighet till viktiga målpunkter. UA 2 ger dessutom god tillgänglighet till andra kollektiva färdmedel i Korsvägen. Genom Kringen erhålls snabba förbindelser till Chalmers, Sahlgrenska och Järntorget.

UA 5 bedöms som orealistiskt att genomföra då restiden med Kungsbackapendeln skulle öka med 32–40 % från

Kungsbacka till Göteborg C. Att restidsvinsterna mellan Borås och Göteborg ”äts upp” har en negativ effekt på den önskade regionförstoringen.

Västtrafik anser att det är viktigt att den framtida kapacitetsutbyggnaden möjliggör en snabb resa även söderifrån till Göteborg C. Det regionala och nationella trafiksystemet bör byggas upp med några få knutpunkter. Det är viktigt att snabbt kunna resa till Göteborg C, dels för att kunna byta till andra tåglinjer, regionala busslinjer och stadstrafiken i Göteborg, dels för att de centrala stadsdelarna är tunga arbetsplatsområden och har ett stort utbud med offentlig och kommunal service.

Västtrafik förordar att UA 1, 2 och 3 går vidare till järnvägsutredningen.

Kommentarer till en underjordisk station vid Göteborg C

Alternativet ”söder” ger mycket god tillgänglighet till andra kollektiva färdmedel och bedöms utifrån den utformning som kollektivtrafiksystemet har idag som mest attraktivt.

I kommande utredningar bör belysas i vilken utsträckning som kollektivtrafiken måste stängas av eller läggas om under byggtiden för Västlänken.

Den kommande järnvägsutredningen av Västlänken bör även belysa möjligheten att trafikera pendeltågen med 10-minuterstrafik samtidigt som Västlänken ska kunna kompletteras med högklassig spårburen trafik på Torslandälänken och Särälänken.

Västtrafik anser att Västlänken måste prioriteras som ett givet projekt under Banverkets planperiod fram till år 2015.

Vägverket

Vägverkets bedömning av utvecklingen för resande- och godstransporter till Göteborgsregionen motiverar omfattande åtgärder inom både väg- och järnvägssystemet.

Vägverket stöder en samhällsekonomiskt förankrad inriktning som bidrar till ökat kollektivresande i Göteborgsregionen. Därmed dämpas trafiktillväxten på vägnätet, vilket bidrar till att nå miljömål för klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö.

Man påpekar behovet av en ny älvförbindelse för kollektivtrafik och noterar att satsning på utbyggnad av järnvägssystemet på fastlandssidan endast marginellt påverkar resandet över Göta älv. En fortsatt planering bör omfatta frågan huruvida järnvägssystemet ska tillgodoses kollektivresandet över älven eller om det ska tillgodoses genom buss- och spårvagnslösningar.

Även i övrigt är det väsentligt att Västlänkens samspel med ett utbyggt lokalt kollektivtrafiksystem ges stor tyngd vid val av alternativ. Det är det totala kollektivtrafiksystemets effektivitet som bör optimeras.

Den samhällsekonomiska bedömningen som redovisas i förstudien baseras på demografiska förutsättningar för år 2025. I kalkylen har bilinnehavet justerats ned med mellan 6 och 9 %, med motiveringen att ett ökat utbud av kollektivtrafik sannolikt medför en lägre biltäthet. Dessa avvikelser från den gängse kalkylmodellen kan vara väl grundade men bör analyseras vidare. De leder till en redovisad nytta som inte är beräknad i andra objekt vars samhällsekonomiska effekter Västlänken ska jämföras med.

Slutsats av analysen är att det är angeläget med samlade och kraftfulla åtgärder inom transportsystemets alla delar. Därigenom tillgodoses behovet av tillgänglighet, begränsas problem med ytterligare trängsel och förorenad miljö samt nås en fortsatt positiv regional utveckling.

Detta innebär att för järnvägsnätet behövs utbyggd kapacitet på järnvägsnätet till Göteborg och en centrumtunnel med goda bytespunkter till det lokala kollektivtrafiksystemet.

Göteborgs Stad

Järnvägens kapacitet i och kring Göteborg måste byggas ut för att klara en ökad tågtrafik. Göteborgs centralstation behöver utökas, byggas om till genomgångsstation, och flaskhalsar behöver byggas bort.

Yttranden har inkommit från trafiknämnden, byggnadsnämnden, miljönämnden, SDN i Linnéstaden respektive Lundby, Business Region Göteborg AB (BRG) samt Göteborgs Hamns AB. Göteborgs Hamn tar inte ställning mellan alternativen och SDN Linnéstaden tillstyrker samtliga alternativ. Övriga inkomna yttranden innebär sammanfattningsvis förord för fortsatt utredning av alternativ enligt följande:

- UA 1: trafiknämnden, byggnadsnämnden
- UA 2: trafiknämnden, byggnadsnämnden, miljönämnden, BRG
- UA 3: miljönämnden, BRG
- UA 4: –
- UA 5: SDN Lundby

Sammanfattningsvis bedömer Göteborgs Stad på nuvarande översiktliga nivå sträckningsalternativen UA 1 och UA 2 lämpligast för fortsatt utredning. Göteborgs Stad förutsätter vidare att utformning av alternativen prövas så att en framtida järnvägsförbindelse mot Hisingen inte omintetgörs.

Mölndals kommun

Mölndals kommun menar att en tågtunnel under centrala Göteborg behövs för att underlätta kommunikationerna i Göteborgsregionen, Västra Götaland och även nationellt. Utan en tågtunnel går det inte att få full effekt av andra järnvägsutbyggnader, t ex i Göta älvdalen och Göteborg–Borås via Landvetter flygplats.

Eftersom tunneln kan ges olika sträckning under centrala Göteborg kan beroende på sträckning en eller flera stationer anläggas för lokal- och regionaltrafik. På så vis löser man kapacitetsproblemen samtidigt som lokal- och regionalstågssystemet förbättras avsevärt genom genomgående tåglinjer utan byten vid Göteborg C. De nya stationslägena skapar också en bättre tillgänglighet till viktiga målområden i storstaden. En tågtunnel kan även innebära ett väsentligt bidrag för att stärka järnvägens konkurrenskraft och bli en stomme i ett västsvenskt hållbart transportsystem.

Mölndal har i ett annat sammanhang framfört ett önskemål att Banverket utreder kapaciteten för Väst kustbanan samt att utredningar för Kust-till-kustbanan ska omfatta en station i Mölndal. Nya stationslägen på båda banorna är önskvärda inom Mölndal.

Från kollektivtrafiksynpunkt är t ex sträckningarna UA 2, 3 och 4 intressanta då de ger möjlighet till stationer i strategiska lägen i Göteborg.

Sammanfattningsvis framför stadsbyggnadskontoret att en tågtunnel in till Göteborg måste komma till för att tågtrafik ska kunna utvecklas på Väst kustbanan och Kust-till-kustbanan. Detta är ett av Göteborgsregionens mest angelägna projekt för att förbättra kommunikationerna i regionen.

Tågoperatörerna

Tågoperatörerna anser att järnvägen i Göteborg och på anslutande banor i nuläget är underdimensionerad i förhållande till de behov som finns och som förutses. Man delar utredningens analys att en tågtunnel under Göteborg är den enda realistiska möjligheten att uppnå tillräcklig, långsiktig, spårkapacitet och menar att projektet bör påbörjas inom planperioden.

Man påpekar också att den regionala kollektivtrafikandelen inte är så hög som skulle kunna förväntas i ett storstadsområde. Tågresandet är starkt utbudsstyrt.

Synpunkter på de olika utredningsalternativen:

UA 0 är mindre intressant eftersom det inte innebär genomkörning utan byte av körriktning, och integrering med lokaltrafiken inte blir bättre än idag.

UA 4 och 5 prioriterar nyttan för lokaltrafiken kring Göteborgs innerstad och kan sägas utgöra en form av tunnelbanesystem. Att göra den totala värderingen av dessa alternativ ligger därför utanför Tågoperatörernas egentliga kompetensområde.

UA 2 och UA 3 bedöms ha godtagbara och ungefär likvärdiga trafik- och marknadsmässiga egenskaper.

UA 1 är principiellt intressant genom kort tunnellängd och kort restid till och från Göteborg C. Det indikerar dock inte lägre anläggningskostnad eller säkrare kalkylunderlag än UA 2 och 3. Anslutningen mot Olskroken via nya tågspår norr om Skansen Lejonet beskrivs som problematisk i förstudien. Om inte fortsatt utredning kan lösa konflikten mellan ytspåren och Västlänkens spår väster om Olskroken till rimlig anläggningskostnad, bör UA 1 inte komma ifråga.

Tågoperatörerna förutsätter att lutningsförhållandena vid samtliga alternativ innebär normala driftförhållanden för fordon med ordinära egenskaper avseende adhesion, motoreffekt och bromsutrustning.

Sammanfattningsvis anser man att den fortsatta utredningen bör utgå ifrån alternativen UA 1–UA 3 med ovanstående reservation för UA 1.

Jernhusen

Jernhusen konstaterar att genomförandet av Västlänken skulle innebära stora positiva förändringar för järnvägs- trafiken i Västsverige och Göteborg.

Man ser ett stort värde i att bibehålla och bygga vidare på befintliga och etablerade lösningar för de funktionskrav ett resecentrum innebär och föredrar därför en framtida station för Västlänken enligt UA 2–4 söder.

I det fortsatta arbetet föreslår man att tillgängligheten till såväl idag befintliga som framtida verkstadslokaliseringar vägs in som en parameter i utformningen.

Eftersom mycket talar för att omvandling till en ny stadsdel med verksamheter och bostäder börjar tidigare än Västlänkens byggstart och kommer att ske etappvis, sannolikt med början i väster, tycker man återigen att UA 2–4 söder är den linje- och stationslösning som är att föredra, eftersom den synbarligen lämnar mest opåverkade ytor i Gullbergsvassområdets västra/nordvästra del.

Sammanfattningsvis förordar Jernhusen något av UA 2–UA 4 med stationsläge söder.

Partille kommun

Partille kommun anser att bästa alternativ är UA 2 söder, med stationer vid Göteborg C, Rosenlund och Korsvägen.

Plattforms längden bör vara 170 meter på samtliga stationer, då endast lokal- och regionaltåg bör använda tågtunneln under Göteborg.

Fjärrtågen bör använda Gårdatunneln och säckstationen då deras start- och målpunkt är Göteborg C.

ÖVRIGA SKRIVELSER:

William E N Lauritsen, ingenjör

För att lösa problemen vid säckstationen Göteborg Central och möjliggöra en lägre kapitalinvestering än tidigare framförda alternativ, visar undertecknad på nya förslag kallade alt III, IV och V, som istället för en tunnel bygges ovan mark.

Kortfattad beskrivning av alternativa lösningar till förstudiens utredningsalternativ:

Alternativ III

En parallelltunnel till Gårdatunneln, eller utvidga denna mellan Olskroken och Elisedal. Där den befintliga järnvägsbron över Redbergsvägen, Riddaregatan och Stambanan mot Stockholm är belägen byggs i stället en bred bro med minst tre spår och två perronger. Ett spår ska i huvudsak användas för godstrafik. Här bildas hållplats Olskroken eller Göteborg Ö.

Alt IV

Järnvägsslinga (S-slinga) från området vid Skansen Wästgöta Lejon på bro över befintliga spår till perrongerna vid centralstationen och över rangerbangården. Vid centralstationen ordna nödvändiga perronger för av- och påstigning samt byte av tåg. Alla tåg går i samma riktning på den för tre till fyra spår uppbyggda hållplatsen.

Alt V

Järnvägsbro i anslutning till den befintliga järnvägsbron som böjer av västerut från utfarten av Gårdatunneln. Den sistnämnda bron korsar rakt över Västra stambanan och passerar strax öster om Skansen Wästgöta Lejonet. Fortsätter därefter mellan en liten och en större byggnad vid Tullen. Härifrån svänger järnvägsbron i en stor kurva i västlig riktning med sina spår som växlar in på spår från Alingsås, Trollhättan och Uddevalla.

ALLMÄNHETENS SYNPUNKTER

Här följer en sammanställning av allmänhetens synpunkter, lämnade i "brevlåda" samband med utställning om Västlänken på Traktören, våren 2003:

Jag tycker att Västlänken verkar vara onödigt kostsam (lite järnväg för pengarna). Varför inte satsa på att bygga ut järnvägsnätet runtom i Göteborg och t ex flytta pendeltågstrafiken från Centralstationen till Brunnsbo, Gamlestaden och Liseberg/Mölndal?

För min del spelar det t ex ingen roll om jag byter från spårvagn till tåg i Gamlestaden i stället för Centralstationen när jag åker från Angered till Kungsbacka.

Angående Västlänken; station vid Rosenlund men ej vid Järntorget? Man kanske inte skall ha station vid Centralen heller? Det byggdes ju en station vid Liseberg utan förbindelse med spårvagnshållplatser. Hur bra blev det?

Albert Svensson, arkitekt

Bra jobbat fortsatt så! Men ni borde jobba lite snabbare, stan ser ju förfärlig ut med alla bygg/vägarbete. Sen tycker jag att spårvagnar skall kunna gå ut mot Backahället! För bussarna funkar inte alltid. Ni borde försöka städa upp lite mer i stan!

Tack för ett fint projekt! J.N.

Om man nu ska bygga tunnlar för spårtrafik tycker jag att man bygger alla 5 tunnelalternativen så att varje inkommande tåg gör en lov i den cirkel som bildas så att snabb kommunikation fås t ex från Korsvägen till Norra Älvstranden osv. Man skulle säkert avlasta den vanliga kollektivtrafiken mycket å det får väl kosta även i Götet eller hur?

- Bygg triangelspår för godstrafiken
- Bygg Västlänken alt. 2
- Utbyggnad av Norge/Vänerbanan i etapper
- Utbyggnad av Boråsbanan med dubbelspår under Landvetter flygplats

Ingemar Bengtsson, Partille

Västlänken

Kan man inte göra en kombination av alternativ 1–5?

Det finns väl än så länge ingen anledning att ha en station vid Chalmers?

Områden som Korsvägen är viktigare att prioritera då området har bättre kollektivtrafik och är kopplad till spårvägsnätet. Dessutom ligger många hotell i centrum, och inte vid södra Chalmers.

Karin

Varför inte lösa kollektivtrafikproblemen en gång för alla? Med en tunnelbana som fungerar? Alltså ungefär förslag UA 5. Förslaget knyter ihop Norra och Södra Älvstranden. Ger pendlare möjlighet att direkt komma till Hisingen, Järntorget, Sahlgrenska och Chalmers, skulle dessutom innebära en lösning på problemet att ta sig från Chalmers till Lindholmen. Tänk på driftkostnaderna! Det går att köra pendeltågen runt ringlinjen. Inga nya tåg behövs. Marginellt fler förare. Ändå får vi en T-bana som på ett enkelt sätt ger förutsättningar att drastiskt minska biltrafiken i centrum. Bygg sedan ut till t ex Torslanda och kör pendeltåg istället för spårvagn till Angered och plötsligt skapas ett kraftfullt kollektivtransportsystem! Går det att missa denna chans?

Övrigt

I samband med utställning på Traktören våren 2003 har även en enskild skrivelse lämnats in av Kjell Johansson. Förslaget som är ambitiöst och väl genomarbetat omfattar trafiklösningar för såväl järnvägar och vägar som nya spårvägsdragningar inom programområdet Gamlestaden/Marieholm. Förslaget presenteras på kartmaterial samt i förklarande text.

Här följer en kort sammanställning av huvuddragen i förslaget:

Partihallsförbindelsen föreslås i en alternativ sträckning norr om Västra Stambanan från Munkebäcksmotet i öster utmed Malmsjögatan och vidare västerut mot Marieholm på viadukt över Gamlestadsvägen och spårområdet. I motiveringen nämns dels möjligheten att minimera Partihallsförbindelsens påverkan på bostadskvarteren vid Änäsältet, dels behov att lämna utrymme utmed E20 för utbyggnad av fler spår på Västra Stambanan.

Västra Stambanan föreslås kompletteras med 2 å 3 spår på sträckan Sävenäs in mot Olskroken. I motiveringen nämns möjligheten att skilja fjärrtåg, pendeltåg och godståg åt utan korsande tågvägar.

Pendeltågstation föreslås inom Olskrokens gamla stationsområde. I motiveringen nämns behovet av en gemensam station för de tre inkommande banorna samt möjlighet att anknyta till såväl Västlänken som Gårdatunneln.

Spårväg föreslås att inkluderas i ny älvförbindelse vid Marieholm för att förbinda Änäsvägen och snabbspåret med Brunnsbo och övriga Hisingen. Hållplatser redovisas dels vid Änasmotet för kontakt med pendeltågsstationen, dels på Marieholm.

Sammantaget kan sägas att det inlämnade förslaget innehåller en rad olika lösningar till vilka många principiellt liknande lösningar utretts eller diskuterats i olika sammanhang under den planeringsprocess som förevarit. De flesta har dock av olika skäl valts bort såsom de här föreslagna lösningarna för Partihallsförbindelsen och pendeltågstation vid Olskroken.

Kjell Johanssons skrivelse finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

3.2 Sammanfattning av resp. utredningsalternativ

I följande tabell visas en förenklad sammanfattning av remissinstansernas ställningstagande för resp. utredningsalternativ.

- = negativt
- + = positivt
- ++ = förespråkas

Där tecken saknas finns inget ställningstagande.

Remissinstans	UA 0	UA 1	UA 2	UA 3	UA 4	UA 5	Kommentarer i korthet:
Västra Götalands-regionen		++	++	++			Göteborg C; tillgänglighet för resande lokal- och fjärrtågstrafik
Kommunalförbundet GR	–	+	++	+			Anslutningar till Hisingen och Säröbanan viktiga
Länsstyrelsen		++	++	++			Göteborg C; stationsläge norr och söder
Vägverket							Kollektivtrafik över Göta älv; järnväg eller spårvagn/buss
Göteborgs Stad		++	++				Anslutning till Hisingen viktigt
Mölnåls kommun			++	++	++		Ny station i Mölnåls kommun
Partille kommun			++				Göteborg C; stn-läge söder
Tågoperatörerna	(–)	+(+)	++	++			Anslutning vid Olskroken viktig fråga
Västtrafik	(–)	+(+)	++	++		–	Anslutningen till Göteborg C viktig
Jernhusen			++	++	++		Göteborg C; stn-läge söder

4 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Ställningstagande

Länsstyrelsen anser att Västlänken medför betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 4 § miljöbalken.

Motiv till ställningstagandet

Göteborgs miljöförvaltning har efter remiss yttrat sig den 8 april 2003. Miljöförvaltningen anser att projektet innefattas av sådana verksamheter som alltid innebär betydande miljöpåverkan enligt bilaga 1 till regeringens förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Skälet är att projektet huvudsakligen innebär att lägga nytt spår på en sträcka av minst fem kilometer för befintliga järnvägar för fjärrtrafik.

Länsstyrelsen delar denna uppfattning men vill för egen del även tillägga följande: Eftersom utredningen bland olika utföranden kan komma att presentera ett som är kortare än fem kilometer, så bör samtidigt följande omständigheter som anges i bilaga 2 till den ovan nämnda förordningen beaktas:

Projektet är av stor omfattning och förenat med en mängd närliggande infrastrukturprojekt både fysiskt och funktionsmässigt. Projektet är ett tunnelprojekt med åtföljande risker. Projektet berör Göteborgs tätbefolkade innerstad och stadens historiskt mest värdefulla delar. Projektet berör områden där miljökvalitetsnormer kan antas bli överskridna. Effekterna av projektet kan väntas bli komplexa och av stor betydelse.

Länsstyrelsen anser således under alla omständigheter att projektet medför betydande miljöpåverkan.

Råd om miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsutredningen

Frågor som bl a behöver tas upp är:

- Tunnelns sk systemeffekter på den övergripande strukturen av kommunikationer och byggande (sammanfattning av förstudiens redovisning).
- Sårbarhet mot sabotage och liknande under byggtiden och i drift.
- Risker för passagerare, personal och natur under byggtiden och under drift.
- En särskild arbetsgrupp med bred representation bör snarast tillsättas med uppgift att belysa säkerhetsfrågorna i det kommande arbetet.
- Hantering av förorenade massor.
- Kulturmiljö – omfattande utredning enligt vad som sägs nedan.

- Tunnelns påverkan på miljökvalitetsnormerna.
- Påverkan på naturen från material som används vid byggandet.
- Hur tunneln medverkar till miljömål.

Byggteknik med öppna schakt kan förväntas påverka kulturmiljövärden inklusive parker såväl ovan jord som under jord och i vatten. I den fortsatta processen måste därför en bred, fördjupad kulturmiljöutredning genomföras som underlag till kommande miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen har enligt 2 kap 11 §, lagen om kulturminnen, rätt att ställa krav på särskild arkeologisk utredning inför genomförande av större arbetsföretag. I den utsträckning det inte är praktiskt möjligt med en regelrätt utredning måste kända arkeologiska lämningar under jord ändå redovisas utifrån den erfarenhet som redan finns tillsammans med förväntade konsekvenser. I övrigt bör resultaten från en särskild arkeologisk utredning arbetas in. Ett ingrepp i t ex Stora Hamnkanalen kan också förväntas beröra marin arkeologiska lämningar, varför det är viktigt att inte utelämna denna aspekt.

Konsekvenserna för kulturmiljön av att värdefull bebyggelse, broar och övriga anläggningar kommer att rivas, alternativt monteras ner och sedan återuppföras, måste även dessa tydliggöras och beskrivas noggrant.

I Malmö pågår arbetet med Citytunneln och i Stockholm med Citybanan. I båda dessa projekt har säkerhetsfrågorna haft en framträdande plats. Säkerhetsarbetet bör bedrivas på liknande sätt för Västlänken. Statens räddningsverks skrift "Olycksrisker och miljökonsekvensbeskrivning" bör användas i tillämpliga delar. Länsstyrelsen har informerat Statens räddningsverk om förstudien för Västlänken. Räddningsverket har förklarat att man önskar följa det fortsatta säkerhetsarbetet med Västlänken.

Det är viktigt att geotekniska erfarenheter från bygget av och uppföljningen av Götatunneln hålls tillgängligt och utnyttjas under det fortsatta planeringsarbetet samt senare vid anläggningen. Det är också viktigt att följa upp t ex sättningsutveckling på mark och på byggnader. Redan i ett tidigt skede bör man slutligen planera uppföljningsprogram för grundvatten och porttryck.

5 Beslutsmotivering

5.1 Måluppfyllelse

Övergripande mål

Banverket har fått regeringens uppdrag att svara för hela järnvägssystemets effektivitet och utveckling. Detta innebär att Banverket ska föreslå utbyggnader som ger maximal effekt vad avser järnvägstrafikens utveckling på kort och lång sikt. En utökad järnvägstrafik bidrar till att uppfylla de av riksdagen antagna trafikpolitiska målen vad avser bland annat regional utveckling, hög tillgänglighet och ett långsiktigt hållbart samhälle.

Västlänken syftar till en utveckling av järnvägssystemet som helhet så att nationella och regionala trafik- och miljömål kan uppnås.

I detta projekt har de trafikpolitiska målen och regionens mål för regional utveckling tolkats och kan sammanfattas i följande punkter:

- Den nationella fjärrtrafiken
- Miljön
- Den regionala utvecklingen
- Möjligheten till framtida utbyggnad
- Störningar under byggskedet
- Projektets lönsamhet

Utredningsalternativens uppfyllelse av dessa målpunkter redovisas i följande text:

Nationell fjärrtrafik

Ett viktigt mål är att skapa en tillgänglighet för Väst-sverige i ett nationellt och internationellt perspektiv. För järnvägens vidkommande innebär det bland annat att skapa kapacitet för fjärrtrafiken i Göteborg samt genom Göteborg. Detta är en förutsättning för att nå viktiga målpunkter såsom utbildning och kultur på riksnivå samt affärsliv. Likaså är det viktigt att Västsverige sammanbinds med andra viktiga regioner i Europa. Genom att utveckla det framtida högeffektiva trafiksystemet i den nordiska triangeln ökas tillgängligheten till det nationella systemet. Godstrafikens framkomlighet, exempelvis till Göteborgs hamn, är också av stor betydelse.

Samtliga utredningsalternativ uppfyller detta mål genom att en väsentlig kapacitetsökning erhålls i Göteborg C och för förbindelserna söderut.

Miljön

Inom Göteborg är nuvarande transportstruktur inte hållbar. Miljökvalitetsnormen för luft överskrids. För att uppnå miljömålen är det nödvändigt att öka kollektivtrafikens andel och att genom planerad stadsbyggnation främja en sådan utveckling. I miljömålet ingår även att bevara viktiga stads- och kulturmiljövärden i centrala Göteborg.

Samtliga alternativ främjar målet med en renare luft genom att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar.

I UA 0 kommer stadsbilden kring Olskroken att påverkas genom nya brokonstruktioner. I UA 1 påverkas stadsmiljön vid bland annat Trädgårdsföreningen och Trädgårdsallén med bl a långvariga effekter på dess grönområden. UA 2, UA 3 och UA 4 kommer att medföra påverkan på kulturmiljön i Nordstan.

UA 4 och UA 5 kommer att medföra permanenta konsekvenser i kulturmiljön kring Järntorget och Linnégatan. I synnerhet kommer anläggningen av en ny station i Linnégatans sträckning sannolikt att medföra att flera byggnader av kulturhistoriskt värde måste rivas under byggskedet. Konsekvenserna är av sådan art att det är tveksamt att föra dessa två alternativ vidare till en järnvägsutredning.

Bland remissvaren har det kommit in en enskild skrivelse av William E N Lauritsen som föreslår varianter av en genomgångsstation av enklare slag.

I det tidiga samrådsskedet har ett liknande alternativ förkastats med motiveringen som finns att läsa i dokumentationen under rubriken ”utflyttning av stationen”. Förslaget ger ej heller någon utbyggnadsmöjlighet och skulle kräva en kompletterande anslutning till övrig kollektivtrafik vid Göteborg Central och vid Brunnsparken i form av en högbana eller motsvarande. Konstruktioner med högbana inne i centrala Göteborg har Göteborgs Stad redan i ett tidigare sammanhang avfärdat.

Större delen av Gullbergsvass skulle fortsättningsvis användas för järnvägsändamål, vilket inte är förenligt med målet att åstadkomma en tätare bebyggelsestruktur för en ökad hållbarhet. Därför anses inte William E N Lauritsens förslag värda att studera vidare.

Den regionala utvecklingen

För den regionala utvecklingen är tillgängligheten till en större arbetsmarknad och högre utbildning av stor betydelse. Detta innebär främst en kombination av att nå viktiga målpunkter (arbete, utbildning och kultur) i Göteborg och andra orter i regionen.

Utvecklad stadskärna (t ex tillgänglighet till hela det kommersiella centrumet), markanvändning (t ex förutsättningar till förtätning i centrala Göteborg), yttäckning (en sammanvägning av tillgänglighet för boende, studerande och sysselsatta rörande närhet till en station) är andra viktiga aspekter.

Samtliga utredningsalternativ (UA 0-UA 5) uppfyller kravet på regional utveckling genom att kapacitet skapas för ökad regional järnvägstrafik. Samtliga alternativ bidrar till bättre framkomlighet och UA 1-UA 5 skapar i varierande grad förutsättningar för bättre yttäckning och anknytningar till viktiga kollektivtrafikknutpunkter.

Möjligheten till framtida utbyggnad

De framtida utbyggnadsmöjligheterna för järnvägssystemet är viktiga att väga in. För Västlänken är möjligheten till en framtida anslutning till Kust-till-kustbanan/Götalandsbanan samt en ny förbindelse mot Hisingen och Bohusbanan av stor betydelse, liksom anslutningen till framtida spår mot Särö samt ökad kapacitet i tunneln (t ex fyrspårsstationer).

Med UA 0 och UA 1 blir det svårt att genomföra en framtida anslutning till ny förbindelse mot Hisingen. UA 3, UA 4 och UA 5 medför svårigheter vid anslutning till nuvarande sträckning av Kust-till-kustbanan. I övrigt ger alternativen en god utbyggnadsmöjlighet.

Trafik och restider

För kollektivtrafikens attraktivitet är korta restider och resor med få byten mycket viktiga. En central åtgärd är att integrera trafiksystemen inom Västra Götalandsregionen. Exempelvis kan genomgående trafiklinjer skapas mellan Alingsås-Varberg, Vänersborg-Borås samt Uddevalla-Borås. Detta kan ske under förutsättning att Göteborgs bangård utformas så att de aktuella trafiklinjernas tåg kan lokaliseras till samma plattforms-spår.

Den stora förtjänsten vid en utbyggnad är att man erhåller genomgående trafiklinjer med samtliga alternativ. En nackdel med UA 0 är att de genomgående tågen behöver längre uppehållstid på Göteborgs C, vilket ger längre restid. I UA 5 kan trafiklinjerna inte byggas ihop optimalt.

UA 4 och UA 5 uppfyller ej målet att nå viktiga målpunkter i Göteborgs stad på ett effektivt sätt. Restiderna blir längre än vad som gäller med dagens förhållanden för resande på Väst kustbanan och Kust-till-kustbanan.

Göteborg Central är och kommer att vara den viktigaste målpunkten enligt de trafikstudier som är gjorda.

Störningar under byggskedet

Under byggskedet kommer kraftiga störningar att uppstå i samband med anläggningsarbetet. Trafiksystemet och annan verksamhet som till exempel handeln kommer att påverkas stort.

UA 0 kommer att påverka väg- och spårvägssystemet vid Olskroken och Göteborgs bangård.

UA 1 är till stora delar ett "ytprojekt", d v s mycket av byggverksamheten sker från marken. Heden kommer att påverkas och störningar vid Södra Vägen kommer att uppstå.

I UA 2, UA 3 och UA 4 kommer verksamheterna i och kring Nordstan att påverkas på grund av att man tvingas bygga med delvis öppna schakt. Beroende på val av lösning för anslutning till Göteborg C kommer även omläggningar av spårvägstrafiken och annan trafik vid Brunnsparken att behöva göras.

UA 4 och UA 5 kommer under byggskedet att orsaka betydande störningar i området kring Järntorget och Linnégatan.

För UA 4 medför den samlade bilden av störningar att alternativet är tveksamt att gå vidare med.

Projektets lönsamhet

Projekt Västlänken kommer i huvudsak att finansieras genom statsanslag och andra offentliga investeringsmedel. I rådande läge är det ont om tillgängliga investeringsmedel och projektets lönsamhet mäts med andra järnvägsinvesteringar i landet. En förutsättning för att projektet ska vara intressant att ta med i Banverkets investeringsplan är att det i sin helhet kan påvisa en samhällsekonomisk lönsamhet.

I den samhällsekonomiska bedömningen visar projektet en lönsamhet vid en investering om ca 7 miljarder kronor. UA 0, UA 1, UA 2 och UA 3 innebär samtliga en investeringskostnad under eller kring denna summa. UA 0 har den lägsta investeringskostnaden, ca 5 miljarder kronor.

UA 4 – och i synnerhet UA 5 – har en mycket hög investeringskostnad i jämförelse med övriga alternativ, utan att de har kunnat påvisa motsvarande nyttor. De bör av detta skäl inte rekommenderas att utredas vidare.

5.2 Sammanvägd bedömning

Den samlade bedömningen är att utredningsalternativen UA 0, UA 1, UA 2 och UA 3 bör föras vidare till en järnvägsutredning. UA 4 och UA 5, samt enskilda inkomna förslag, bedöms inte vara aktuella för vidare studier. I ett tidigt samråd har även andra alternativ behandlats som Banverket redan under förstudien avfärdat.

Det huvudsakliga argumentet för UA 0, UA 1, UA 2 och UA 3 är att de uppfyller målet för nationell fjärrtrafik, miljömålen samt målet för regional utveckling. De uppfyller dessutom målet funktion och syfte till minsta möjliga kostnad.

Övriga alternativ avfärdas att gå vidare med eftersom de varken uppfyller de trafikpolitiska målen eller regionens mål för regional utveckling på flera av de uppställda punkterna:

UA 4: Miljön, trafik- och restider, störningar under byggskedet samt projektets lönsamhet.

UA 5: Miljön, trafik- och restider samt – i synnerhet – projektets lönsamhet.

Övriga alternativ: Miljön och en hållbar trafikstruktur.

Enligt miljöbalken ska utbyggnader i samhället ske med hänsyn till effekterna på miljö, hälsa och säkerhet. Enligt Länsstyrelsen medför projekt Västlänken ”betydande miljöpåverkan” enligt 6 kap 4 § miljöbalken.

Länsstyrelsen föreslår en fördjupad studie av hur kultur- miljövärden såväl ovan jord som under jord och i vatten kommer att påverkas av en tunnelbyggnation. Banverket rekommenderar att detta görs i form av en fördjupad MKB i ett inledande skede av järnvägsutredningen.

Säkerheten kräver omfattande studier och bland annat så rekommenderar Länsstyrelsen att ta del av utländska erfarenheter inom ämnesområdet.

6 Banverkets beslut

Med hänsyn till det stora behovet av en kapacitetsförstärkning för järnvägen i Göteborg samt med anledning av de positiva effekter för samhällsutvecklingen i stort som Västlänken förväntas ge, beslutar Banverket att fortsätta arbetet med en järnvägsutredning.

Västlänken finns med i regeringens framtidsplan för järnvägsprojekt år 2004–2015. Ekonomiska medel för genomförande saknas dock. En byggstart med extern finansiering kan däremot vara möjlig i slutet av planperioden – och med hänsyn till detta är det angeläget att snarast påbörja utredningsarbetet.

Banverkets beslut efter genomförd förstudie är att föra UA 0, 1, 2 och 3 vidare till järnvägsutredningen.

I det fortsatta arbetet ska utredningen samordnas med pågående trafikslagsövergripande studier rörande utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Förutsättningen för övrig kollektivtrafik att bidra till denna hållbarhet ska belysas.

Möjligheten till framtida nya förbindelser, framför allt till Kust-till-kustbanan och Hisingen, bör beaktas.

Länsstyrelsens synpunkter gällande kulturmiljövärden kommer att beaktas från ett tidigt skede av järnvägsutredningen. Detta innebär bland annat att en fördjupad studie om hur kulturmiljövärdena ovan och under jord samt i vatten påverkas tas fram i form av en MKB.

Likaså kommer Länsstyrelsens synpunkter gällande säkerhet vid byggnation och drift av en tågtunnel att beaktas.



Sven Bårström

Regionchef

