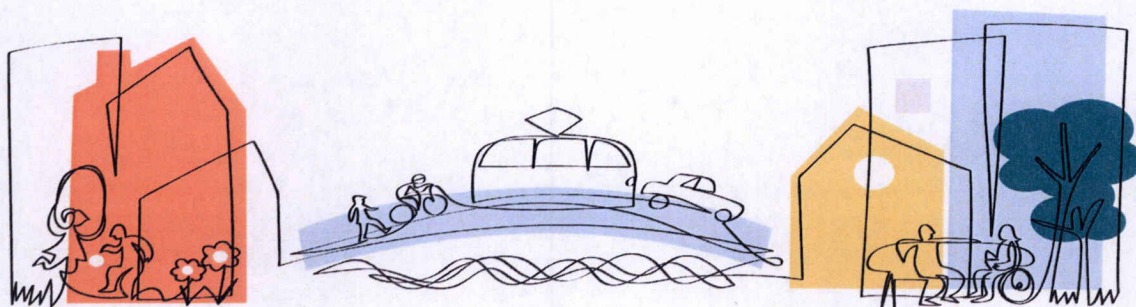




Västsvenska paketet

Trafikverket

och

Västra Götalandsregionen

och

Region Halland

och

Göteborgs Stad

och

Göteborgsregionens kommunalförbund

PROJEKTAVTAL

VÄSTLÄNKEN: BYGGNATION
PROJEKT 102

PROJEKTAVTAL SOM HÖR TILL PARAPLYAVTAL
FÖR GENOMFÖRANDE AV VÄSTSVENSKA PAKETET

Innehållsförteckning

1. Bakgrund och syfte	5
2. Definitioner	6
3. Avtalets omfattning	6
4. Beskrivning av projektet	7
5. Finansiering	9
6. Projektets genomförande	10
7. Avtalstid	11

Mellan

- (1) **Trafikverket**, org.nr 202100-6297, och
- (2) **Västra Götalandsregionen**, org.nr 232100-0131, och
- (3) **Region Halland**, org.nr 232100-0115, och
- (4) **Göteborgs Stad**, org.nr 212000-1355, och
- (5) **Göteborgsregionens kommunalförbund**, org.nr 222000-0265

har träffats följande

**PROJEKTAVTAL FÖR VÄSTLÄNKEN: BYGGNATION
PROJEKT 102**

1. Bakgrund och syfte

För beskrivning av bakgrund och syfte med Västsvenska paketet som helhet, se Paraplyavtalet.

En ny järnvägsförbindelse, Västlänken, ska som en del av det Västsvenska paketet byggas genom de centrala delarna av Göteborg. Projektet omfattar en ca 8 km lång järnvägsanläggning, varav ca 6,6 km i tunnel. I Projektet ingår tre nya stationer för pendel- och regiontåg; vid Göteborg Central, vid Haga och vid Korsvägen. I nordost ansluter Västlänken till järnvägsprojektet Olskroken planskildhet och i Almedal i söder, vid kommungränsen mellan Göteborg och Mölndal, till Kust till kustbanan och Västkustbanan. Av kostnads-, effektivitets- och tekniska skäl behöver ett samordnat genomförande ske av projekten Västlänken och Olskroken planskildhet.

I Medfinansieringsavtalet med tillägg i Block 1 innefattas kostnader för Västlänken om 20 miljarder kronor. Genom Block 1 och Block 2 har från Västsvenska paketet tilldelats 2,5 miljarder kronor till projekt 101 Västlänken: projektering och förberedande arbeten inför byggstart.

Detta Projektavtal träffas mellan Parterna i Västsvenska paketet för att reglera omfattning, finansiering, genomförande och färdigställande av Projekt 102 Västlänken: byggnation.

Genomförandet av Projektet regleras även av genomförandeavtal för detaljplaner för järnvägstunneln träffat mellan Trafikverket och Göteborgs Stad i mars 2016. Ytterligare avtal som reglerar genomförandet av Projektet är aktuella. Dessa avtal träffas mellan Trafikverket, såsom Utförande part, och direkt berörda parter.

2. Definitioner

I detta avtal används samma definitioner som i **Paraplyavtalet** med följande undantag:

"Projektet" avser Projekt 102 Västlänken: byggnation.

3. Avtalets omfattning

3.1 Detta **Projektavtal** omfattar genomförande av **Projektet** avseende

- a) **Projektets** totalkostnad, omfattning och innehåll, enligt beskrivning i kap 4
- b) finansiering från **Västsvenska paketet**, enligt kap 5
- c) utföraransvar, ägande av **Anläggningar** och planerad genomförandetid enligt kap 6

3.2 Utöver bestämmelserna enligt detta **Projektavtal**, gäller för **Projektet** även bestämmelserna enligt **Paraplyavtalet**.

3.3 I detta **Projektavtal** anges alla belopp i 2009 års prisnivå.

4. Beskrivning av Projektet

4.1 **Projektet** omfattar **Anläggning** och åtgärder enligt vad som framgår av järnvägsplan Västlänken, TRV 2013/92333. Den huvudsakliga omfattningen av **Projektet** framgår av översiktskartan i bilaga 1. Stationernas entréer är i nedanstående beskrivning och på kartan numrerade från E1 till E10. **Projektets** totalkostnad är beräknad till 20 miljarder kronor.

4.2 **Anläggningen** tar sin början med en ny dubbelspårsbro över väg E6 vid Olskroken i nordost. Spåren går därefter ner i ett betongtråg som ansluter till tunnelmynningen på Gullbergets östra sida. Här börjar den ca 6,6 km långa järnvägstunneln som mynnar i Almedal, ca 4 km som bergtunnel och resterande del som betongtunnel. För att kunna bygga järnvägstunneln iordningställs ett antal arbetstunnlar som i driftskedet kommer att nyttjas som servicetunnlar. Undantaget är servicetunnel Kungshöjd som kommer att iordningställas men inte användas som arbetstunnel för transporter under byggtiden. På tunnelsträckan byggs tre nya underjordiska stationer, Station Centralen, Station Haga och Station Korsvägen. Samtliga stationer är planerade att bli fyrspårsstationer. Station Centralen blir från början fullt utbyggd som fyrspårsstation medan stationerna Haga och Korsvägen i en första etapp byggs med två spår och en plattform. I **Projektet** ingår förberedande arbeten för att i en senare etapp kunna bygga ytterligare dubbelspår och plattformar vid stationerna Haga och Korsvägen.

4.3 Olskroken – Station Centralen

Efter den nya dubbelspårsbron över E6 fortsätter järnvägen i betongtråg som övergår i betongtunnel närmast öster om Gullberget, innan järnvägen går ner under berget, varpå Skansen Lejonet är belägen, och vidare i betongtunnel fram till Station Centralen, som ligger ca 12 m under markytan. Från stationen leder tre uppgångar: en uppgång mot Gullbergsvass, E1, en uppgång i anslutning till Nils Ericssonterminalen, E2, och en uppgång med två entréer, E3 och E4, i anslutning till/närheten av Nordstan respektive Kanaltorget.

4.4 Station Centralen – Station Haga

Mellan Centralen och Stora Hamnkanalen går järnvägen i betongtunnel. Efter passage under Stora Hamnkanalen övergår den i bergtunnel, genom Otterhällan och fram till Rosenlundskanalen, där det åter blir betongtunnel fram till Station Haga. Utmed sträckan anläggs tre servicetunnlar, servicetunnel Kvarnberget med infart via en befintlig tunnelmynning vid Smedjegatan, servicetunnel Otterhällan med befintlig tunnelmynning från Stora Badhusgatan och servicetunnel Kungshöjd med

14
Bn d. L.

tunnelmynning från Rosenlundsgatan. Servicetunnel Kungshöjd kommer att anläggas men inte öppnas för transporter under byggtiden. Större delen av Station Haga byggs i berget under Haga kyrkoplan på ett djup av 25-35 m under markytan. Stationen har två uppgångar: en med entré, E5, i alléstråket och ytterligare en entré, E6, vid Pustervikskajen, samt en uppgång som leder till en entré, E7, i Handelshögskolans kvarter.

4.5 Station Haga – Station Korsvägen

Mellan Station Haga och Station Korsvägen går järnvägen i bergtunnel. Från den södra änden av Station Haga till Station Korsvägen löper en parallell servicetunnel, servicetunnel Haga-Korsvägen, utmed den västra och södra sidan av järnvägstunneln. Denna ansluts till markytan via servicetunnel Haga som mynnar ut vid Linnéplatsen och servicetunnel Korsvägen som mynnar ut vid Södra vägen nedanför Carlanderska sjukhuset. Station Korsvägen ligger i berg under Renströmsparken/universitetsområdet och Liseberg samt i betongkonstruktion under Korsvägen. Stationen är belägen ca 17 m under markytan vid Korsvägen och ca 32 m under markytan vid Renströmsparken. Stationen har två uppgångar: en uppgång med entré, E8, vid Renströmsparken, en uppgång vid Korsvägen med en entré, E9, i Korsvägen och en entré, E10, nära evenemangsstråket, Liseberg och Svenska mässan. Vid Station Korsvägens östra ände löper servicetunnel Liseberget från järnvägstunneln och ansluter mot Södra vägen.

4.6 Station Korsvägen – Almedal

Öster om Station Korsvägen fortsätter järnvägen i betongtunnel under norra delen av Liseberg och Mölndalsån. Öster om Mölndalsån går tunneln in i berget under E6/E20 och Gårdatunneln för att ansluta som ytspår i Almedal till Västkustbanan, Kust till kustbanan och till ett vändspår. Utmed järnvägstunneln löper en parallell servicetunnel, servicetunnel E6-Almedal, från E6/E20 i norr fram till passagen av samma väg i söder. Tunneln förbinds med markytan via servicetunnel Skår som mynnar ut vid Sankt Sigfridsgatan.

4.7 Utrymningsvägar, service- och ventilationsschakt m.m.

Utöver uppgångar från stationer och servicetunnlar kommer tre serviceschakt, vid Gullbergsvassgatan, Kruthusgatan och Sankt Eriksgatan, att byggas. På denna sträcka byggs ingen parallell servicetunnel. Syftet med serviceschakten är huvudsakligen att möjliggöra utrymning och insats av räddningstjänsten vid en eventuell olycka. Förutom att ge åtkomst till järnvägstunneln har servicetunnlarna och serviceschakten utrymmen för tekniska installationer. För järnvägstunneln mellan stationerna finns två ventilationsschakt som ventilerar ut luft från tunneln,

vid korsningen Sankt Eriksgatan/Smedjegatan och vid Föreningsgatan. Stationerna kommer att ligga under markytan men entréhallar, utrymningsvägar från teknikutrymmen, ventilationstorn, överbyggnader för tryckutjämnings- och brandgasschakt respektive drag- och inspektionsbrunnar m.m. innebär anläggningar ovan jord. Placering framgår av järnvägsplanens plankartor och profilritningar.

5. Finansiering

- 5.1 Utöver de medel om totalt 2,5 miljarder kronor som i **Block 1** och **Block 2** avsatts till projekt 101 Västlänken: projektering och förberedande arbeten inför byggstart, avsätts med detta **Projektavtal** ytterligare totalt 17,5 miljarder kronor från **Västsvenska paketet** för genomförande och färdigställande av **Projektet**.
- 5.2 Prisomräkning av ovanstående belopp görs med Trafikverkets investeringsindex för banhållning.

ll
Bn d. P.

6. Projektets genomförande

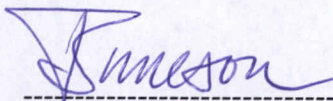
- 6.1 I det följande regleras **Projektets** genomförande med avseende på ansvar för utförande, planerad genomförandetid och framtida ägande av **Anläggningar**.
- 6.2 Trafikverket är **Utförande part** och ges rätt och skyldighet att slutföra hela **Projektet** med de medel som avsatts i **Block 1** och **Block 2** samt de i detta **Projektavtal** enligt kap 5 avsatta medlen, sammanlagt 20 miljarder kronor från **Västsvenska paketet**.
- 6.3 Av kostnads-, effektivitets- och tekniska skäl kommer genomförandet av **Projektet** ske samordnat med det anslutande projektet Olskroken planskildhet, som inte är en del av det Västsvenska paketet. Gränsen mellan de båda projekten framgår av bilaga 1.
- 6.4 Järnvägsplan för **Projektet** bedöms vinna lagakraft under första halvåret 2017 och miljödom under hösten 2017. Detaljplanerna för järnvägstunneln bedöms vinna lagakraft och byggstart kunna ske i början av 2018. Detaljplanerna för stationerna bedöms vinna lagakraft under 2019 och framåt. **Projektet** beräknas vara färdigställt och hela järnvägsanläggningen i drift 2026.
- 6.5 Trafikverket ska äga de nya **Anläggningar** som omfattas av **Projektet**, med undantag av **Anläggningar** för vilka annat ägande regleras i genomförandavtal och andra särskilda överenskommelser mellan **Utförande part** och berörda anläggningsägare.
- 6.6 I genomförandavtalet för detaljplaner för järnvägstunneln, träffat i mars 2016, kvarstår fyra delfrågor oreglerade – p 21 i avtalet. Parterna är överens om att de frågorna regleras mellan Göteborgs Stad och Trafikverket (Projekt Västlänken) i ett tillägg till genomförandavtalet. Utöver detta tillägg avser Göteborgs Stad, Trafikverket (Projekt Västlänken) och Västtrafik AB träffa avtal för stationerna.

7. Avtalstid

Detta **Projektavtal** gäller från och med den dag **Parterna** undertecknat avtalet till och med den dag **Projektet** färdigställts i sin helhet och slutlig ekonomisk reglering har skett.

Detta **Projektavtal** har upprättats i fem (5) likalydande exemplar, varav **Parterna** tagit var sitt.

Göteborg den
Trafikverket



Namnförtydligande:

TORBJÖRN SUNESON

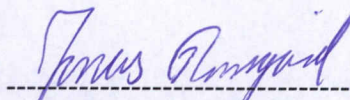
Göteborg den
Region Halland



Namnförtydligande:

MATS ERIKSSON

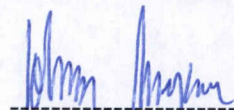
Göteborg den 20 december 2017
Göteborgsregionens kommunalförbund



Namnförtydligande:

Jonas Ransgård

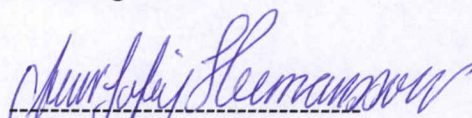
Göteborg den
Västra Götalandsregionen



Namnförtydligande:

Johnny Magnusson

Göteborg den
Göteborgs Stad



Namnförtydligande:

ANN-SOFIE HERMANSSON

Bilagor:

1. Översiktskarta, Olskroken planskildhet och Västlänken



Västsvenska paketet

