

PM Sammanfattning av inkomna yttranden under beredningsremisserna 2012-01-11 och 2012-08-20 samt Trafikverkets kommentarer

Innehållsförteckning

Myndigheter	3
Boverket	3
Boverket, kompletteringsremiss.....	3
Försvarsmakten	3
Göteborgsregionens kommunalförbund	3
Göteborgsregionens kommunalförbund, kompletteringsremiss.....	4
Göteborgs Stad.....	4
Göteborgs Stad, kompletteringsremiss	5
Länsstyrelsen i Västra Götalands län.....	6
Länsstyrelsen i Västra Götalands län, kompletteringsremiss	9
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	10
Naturvårdsverket.....	10
Naturvårdsverket, kompletteringsremiss	11
Riksantikvarieämbetet.....	11
Riksantikvarieämbetet, kompletteringsremiss.....	12
Räddningstjänsten Storgöteborg.....	12
Räddningstjänsten Storgöteborg, kompletteringsremiss	13
Statens geotekniska institut, SGI.....	13
SGI, kompletteringsremiss.....	13
Sveriges geologiska undersökning, SGU	13
SGU, kompletteringsremiss	13
SMHI	13
Socialstyrelsen.....	14
Socialstyrelsen, kompletteringsremiss	14
Västra Götalandsregionen	14
Västra Götalandsregionen, kompletteringsremiss.....	15

Övriga	15
Privatperson.....	15
Fastighetsägare i centrala Göteborg, privatperson.....	16
Jernhusen	17
Jernhusen, kompletteringsremiss.....	17
Liseberg AB.....	18
Privatperson.....	18
Privatperson, kompletteringsremiss.....	20
Svenska Kraftnät.....	22
Svenska Mässans Stiftelse	22
TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB.....	22
TeliaSonera Skanova Access AB	22
Vattenfall Eldistribution AB.....	22
Vägvalet.....	22
Västsvenska handelskammaren	23
Västtrafik.....	24

Myndigheter

Boverket

Boverket konstaterar att inför tillåtlighetsprövningen presenteras nu ett sex år gammalt utredningsmaterial samt en fem år gammal beslutshandling från Banverket tillsammans med en kortfattad uppdateringshandling. I denna redovisas bland annat en avsevärd fördyring av projektet jämfört med uppskattningarna i järnvägsutredningen. Här påpekas också att de övergripande målen i projektet omfattar nyttor som ej är beräkningsbara och därmed inte ingår i presenterade samhällsekonomiska kalkyler.

Den nära växelverkan mellan infrastrukturprojekt och regional och kommunal planering är enligt Boverket uppenbar. Det är därför i beslutsunderlaget angeläget att tydligt och överskådligt redovisa en aktuell koppling till den sektorsövergripande samhällsplaneringen, eftersom det är från dessa processer som argumentation för projektet främst hämtas. Boverket anser att inför tillåtlighetsansökan finns det behov av att ytterligare aktualisera, utveckla och konkretisera redovisningen av hur Västlänken kan anknytas till staden, funktionellt och trafikmässigt, bytespunkternas roll och potentialen för förtätning och stadsutveckling i ett långsiktigt perspektiv. Vidare bör redovisningen av hur skada på t.ex. kulturvärdena kan minimeras integreras i kommande arbete. Betydelsen av projektet bör tydliggöras och motiven till vald utformning och sträckning utvecklas och preciseras, genom att t.ex. presentera en sammanfattande och aktuell översikt som relaterar Västlänken i förhållande till det nu aktuella regionala och kommunala planeringsläget.

Trafikverkets kommentar:

Västlänken med sina tre stationer kommer att påverka markanvändningen och därmed stadsutvecklingen i Göteborg för lång tid framöver. Själva järnvägsanläggningen finns i tunnel liksom stationernas plattformar. Från dessa kommer uppgångar att finnas till olika entréer ovan jord. Det är detta som ingår i järnvägsanläggningen och i den järnvägsplan som behöver utarbetas i den fortsatta planprocessen för Västlänken. Parallellt med järnvägsplanen tas planer för stationsområdena fram av Göteborgs Stad där entréerna är lokaliserade för bästa möjliga tillgänglighet.

En mycket viktig del av Västlänkens nytta uppstår, som Boverket påpekar, genom att de nya stationslägena skapar förutsättningar för bättre tillgänglighet än idag till både ny stadsutveckling och den befintliga stadskärnan. Planerna för denna stadsutveckling och hur det ska genomföras diskuteras fortlöpande både regionalt och kommunalt. I "PM Stadsutveckling i anslutning till Västlänkens stationslägen" redovisar Göteborgs Stad sina aktuella visioner. I PM Kulturmiljö redogörs för hur skadan på kulturmiljön kan reduceras.

Boverket, kompletteringsremiss

Redovisat material innebär att beslutsunderlaget beträffande projektets samband med kommunal sektorövergripande planering har aktualiserats. Boverket avstår från att lämna ytterligare synpunkter och hänvisar till länsstyrelsen som är den som har det direkta ansvaret för att samordna och tillvarata statens intressen i denna typ av ärenden.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra.

Göteborgsregionens kommunalförbund

De synpunkter som framfördes i remissvaret på järnvägsutredningen är fortfarande aktuella. Valet av alternativ Haga - Korsvägen är det alternativ som ger störst restidsvinster samt gör att man kan resa direkt till flest regionalt betydelsefulla platser i Göteborg. För att stärka regionen måste en hållbar utveckling av Västsverige och Göteborgsregionens trafiksystem baseras på ett väl utvecklat kollektivtrafiksystem där pendel- och regiontåg utgör betydande delar. Om Västlänken inte byggs begränsas möjligheten till såväl utveckling av pendeltågstrafiken som fjärtrafiken. Troligen blir också överflyttningen från bil mindre vilket motverkar målet om en hållbar samhällsutveckling och

möjligheten att klara miljö kvalitetsnormerna för luftföroreningar. Västlänken bidrar också till att lösa en del av de kapacitetsproblem som finns i järnvägsnätet i Västsverige. Detta gynnar inte minst godstransporterna.

Göteborgsregionens kommunalförbund, kompletteringsremiss

Kommunalförbundet framhåller att alternativet Haga - Korsvägen är det alternativ som ger störst restidsvinster då man med detta alternativ kan resa direkt till flest regionalt betydelsefulla platser i Göteborg. Göteborgs kommunalförbund har antagit mål- och strategidokumentet "Uthållig tillväxt och Strukturbild för Göteborgsregionen" samt "Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen".

Intentionerna i dessa förutsätter att Västlänken bidrar till att öka regionens tillgänglighet. Västlänken bidrar till att lösa en del av kapacitetsproblemen för järnvägsnätet i Västsverige. Genom att bygga bort säckstationen vid Göteborgs central ökar flödet och förutsättningarna för att få avsedd effekt av övriga utbyggnader av järnvägsnätet.

Trafikverkets kommentar:

I PM stadsutveckling redovisas stadens syn på möjlig stadsutveckling i anslutning till Västlänkens stationslägen.

Göteborgs Stad

Stadens tillstyrker att regeringen tillåter den planerade nybyggnaden enligt Trafikverkets val av sträckning. Detta alternativ överensstämmer med de mål som stadens har och är enligt stadens mening förenligt med miljöbalkens bestämmelser och intentioner.

Staden anser att alternativet Haga - Korsvägen är det som bäst stämmer med stadens mål.

Västlänkens alternativ Haga – Korsvägen

- ger bättre konkurrensmöjligheter för kollektivtrafiken och skapar därmed möjlighet att minska biltrafiken i staden
- skapar två nya välbelägna stationslägen och regionaltågen får direktförbindelse till flera viktiga målpunkter i Göteborg samtidigt som Centralstationen avlastas
- möter kommande krav på utökad kapacitet i kollektivtrafiken så att målen i K2020 skall kunna nås
- möjliggör en övergång till en hållbar blandstad och kommer inte att begränsa möjligheterna för stadens utveckling jämfört med motsvarande satsning ovan mark
- minskar pendlingstiden till och från flera viktiga målpunkter utanför centralstationens närområde vilket också underlättar förtätning runt pendeltågstationerna i kranskommunerna
- medverkar till den hållbara utveckling som beskrivs i GR:s gemensamma strukturbild och minskar markanspråken för transporter i regionens centrum
- frigör kapacitet för mer godstrafik på järnvägsnätet

Staden utgår från att korridoren inrymmer det slutliga läget för Västlänken. De justeringar som gjorts öster om Korsvägen accepterar Staden. Staden har nu påbörjat ett detaljplanearbete som kommer att bedrivas parallellt med järnvägsutredningen.

Staden vill betona vikten av att de framtida möjligheterna till anslutningar direkt mot Hisingen respektive mot Sahlgrenska förbereds. Korridoren bör alltså ge denna möjlighet till förberedande arbeten.

Staden lyfter också fram frågan om två eller fyra spår i stationerna. Det är viktigt att Trafikverket tillsammans med berörda instanser utarbetar en långsiktig vision av hur tågsystemet i regionen ska utformas innan stationslösningarna fastläses.

Staden anser att alternativet är förenligt med miljöbalken. Utredningens MKB visade på en god måluppfyllelse och att problemen ur miljösynpunkt snarast ligger i byggskedet. Det är viktigt att staden och Trafikverket tar fram strategier, planer och organisation för en effektiv och hållbar

hantering av de stora mängder schaktmassor som kommer att uppkomma. Utgångspunkten bör vara återanvändning. Staden anser också att det är fullt tillräckligt att utreda partikelsituationen vid stationerna inom ramen för järnvägsplanen. Riksantikvarieämbetets yttrande till Trafikverket har översänts för kännedom till Staden. Staden bedömer att kulturmiljöfrågorna kommer att tillgodoses inom den fortsatta planeringsprocessen. De negativa effekter som påvisats måste dock vägas mot Västlänkens positiva effekter. När riksintressen ställs mot varandra anser Staden att Västlänken som riksintresse bör prioriteras. Slutsatsen är att alternativet Haga – Korsvägen och den korridor som visats enligt Stadens uppfattning är förenlig med såväl miljöbalkens krav som miljö kvalitetsnormerna.

Barnperspektivet måste bevakas. Ur ett regionalt perspektiv är det troligt att gymnasieskolor och skolor intill de nya stationslägena kommer att attrahera barn och ungdomar från kranskommunerna i större omfattning än idag. På Hagaplan finns en flitigt använd lekplats som berörs av stationsläget och placeringen av uppgångar måste noga studeras. Barn rör sig inom mer begränsade områden än vuxna och är därför mer beroende av närmiljöns kvaliteter. Även byggskedets konsekvenser ur ett barnperspektiv behöver beaktas och minimeras.

Trafikverkets kommentar:

Som projektet för närvarande ser ut är det tvåspårstationer i Haga och Korsvägen som gäller men projekteringen ska förbereda för fyrsparstationer. Frågan behöver sannolikt avgöras under arbetet med järnvägsplanen och senast innan byggstart då det inte är möjligt att etappindela en utbyggnad från två – till fyrsparstationer.

Under arbetet med att ta fram järnvägsplan kommer en konsekvensanalys att genomföras med uppgångspunkt i perspektivet att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar. I konsekvensanalysen kommer både bygg- och driftskedet att beaktas och skyddsåtgärder att föreslås för att minimera icke önskvärda effekter. Utgångspunkten är att alla ska kunna vistas och verka i staden när arbetet pågår och att Västlänkens stationer ska bli trygga och säkra för tät pendeltågstrafik.

Det pågår ett arbete med att hitta de optimala placeringarna av uppgångarna utifrån flera perspektiv, så som kulturmiljö, stadsutveckling, målpunkter, trygghet. En viktig part i detta arbete är samarbetet med Göteborg stad som har en överblick över stadens utveckling tillsammans med Västrafik som sörjer för kollektivtrafiken i staden. Under arbetet med järnvägsplanen kommer mer detaljerade utformningar och lägen att diskuteras och fastställas.

Göteborgs Stad, kompletteringsremiss

Göteborgsregionen växer och trenden pekar mot en fortsatt befolkningstillväxt. En hållbar tillväxt förutsätter ett väl utvecklat kollektivtrafiksystem. Den planerade Västlänken är en del av detta system. Västlänken är en viktig planeringsförutsättning för stadens planering genom översiktsplan, "Vision Älvstaden", "Utbyggnadsplanering och Trafikstrategi" och för Göteborgsregionens strategidokument "Uthållig tillväxt". Vid Västlänkens planerade stationer ska det lokala och det regionala kollektivtrafiksystemet kopplas samman. Utformningen av stationslägen och uppgångar kommer att ske i den fortsatta planeringsprocessen. För Hagaområdet är det positivt för såväl kulturmiljön som parkens sociala funktioner att stationsläget kommer att ligga så djupt att nödvändiga stations- och resandefunktioner kan placeras under mark. Under processen med att ta fram detaljplaner för Västlänken kommer Göteborgs Stad att noga analysera stadsbyggnadsaspekterna. Göteborgs stad ser positivt på att Trafikverket utarbetar ett kulturmiljöprogram för Västlänken vilket kan bidra med underlag för det fortsatta planeringsarbetet med gestaltning och placering av stationernas uppgångar och eventuella byggnader. Stadens samlade bedömning är att det kompletterande materialet inte föranleder någon förändrad bedömning. Staden tillstyrker således att regeringen tillåter planerad nybyggnad enligt Trafikverkets val av sträckning. Genom utvidgningen av korridoren som ger förutsättningar för att bevara och/eller införliva försvarsverken har de negativa konsekvenserna minskat.

Trafikverkets kommentar:

Det är korrekt att nu gällande planeringsförutsättningar placerar den nya stationen vid Haga ganska djupt vilket ger utrymme för ett mellanplan där många av resenärsfunktionerna kan placeras.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län**Avvägning och ställningstagande**

En utbyggnad av järnvägen i enlighet med det nu presenterade alternativet Haga – Korsvägen kommer innebära påtaglig skada på riksintresset. Riksintresset kommunikation kan ges företräde, under förutsättning att en breddning av utredningskorridoren längs Södra älvstranden studeras i syfte att möjliggöra en linjesträckning, så att påtaglig skada kan undvikas på riksintresset för kulturmiljövård. Länsstyrelsen anser inte att en ansökan om tillåtlighet ska lämnas till regeringen innan alla möjligheter till att undvika påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård har utretts.

Länsstyrelsen anser även att projektet ska sättas in i ett sammanhang kopplat till övrig stads- och regionutveckling, för att få en bättre förståelse för den totala konsekvensbilden, innan ansökan om tillåtlighet lämnas till regeringen.

Länsstyrelsen tillstyrker ett beslut om tillåtlighet för en järnvägsdragning i enlighet med alternativet Haga – Korsvägen via älvstranden under förutsättning att en breddning av korridoren görs och projektets koppling till stads – och regionalutvecklingen beskrivs enligt ovan.

Länsstyrelsen anser att regeringens beslut ska förenas med villkor om:

1. Att vidare planering av linjesträckning och genomförandet av projektet ska ta hänsyn till riksintresset för kulturmiljövårderna så att minsta möjliga skada uppstår.
2. Att planeringen ska skapa förutsättningar för goda kopplingar till övriga system, så att både kollektivtrafikens och järnvägsnätets kapacitet kan utnyttjas tillfullo.
3. Att en flytt av kombiterminalen vid Gullbergsvass, som är av riksintresse för kommunikation, sker innan driftsättning av Västlänken, så att påtaglig skada på riksintresset inte uppstår.
4. Att frågan om kvalitetsnormer (MKN) för vatten, enligt EU:s ramdirektiv för vatten, och för fiskevatten, enligt Förordning (2001:554) ramdirektivet för fisk- och musselvatten, samt Natura 2000 behöver belysas på korrekt sätt, där alla berörda vattenförekomster tas upp.
5. Att de miljömedicinska konsekvenserna av projektet ska studeras i samband med järnvägsplanen
6. Att riktvärden för buller ska specificeras.
7. Att en masshanteringsplan ska upprättas för projektet i samband med järnvägsplanen.
8. Att motiv för val av byggmetod ska förtydligas.
9. Att länsstyrelsens arbete med kommande prövnings- och tillsynsarbete ska ersättas enligt 1 kap. 3 § Förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken

Länsstyrelsens kompletterande synpunkter inför fortsatt arbete med järnvägsplanen**Kulturmiljön**

För att undvika påtaglig skada måste utbredningskorridoren utmed Södra älvstranden breddas och alternativa linjesträckningar möjliggöras. Det är angeläget att linjesträckningen utformas med tillräckliga förstärkningsåtgärder så att skador på kulturminnesskyddade byggnader undviks, exempelvis länsresidenset, f.d. tull- och packhuset, f.d. stadsbiblioteket och Hagakyrkan.

Länsstyrelsen delar Riksantikvarieämbetets bedömning när det gäller vikten av att tillkommande byggnader vid det nya stationsläget Haga kyrkoplan placeras och gestaltas på ett sådant sätt att kulturmiljön inte skadas. Stationen i Haga har vuxit till fyra spår vilket gör att grävskakten kommer närmare byggnader och fler parkträd kan komma att beröras. Det är därför angeläget med förstärkningsåtgärder så att sättningskadorna kan undvikas..

Sektorövergripande samhällsplanering och anslutningar till övriga system

Länsstyrelsen delar Boverkets uppfattning att Västlänkens koppling till den sektorövergripande samhällsplaneringen behöver redovisas. Det är angeläget att komma fram till en långsiktig lösning även för de system som Västlänken ska ansluta till.

Kombiterminalen vid Gullbergsvass är av riksintresse för kommunikation och det är därför mycket viktigt att planeringen av eventuell flytt planeras i god tid, så att riksintressets värden inte skadas.

Kopplingen mot Götalandsbanan är viktig att beskriva i den fortsatta planeringen, så även anslutningsmöjligheter mot söder och mot Hisingen, så att hela systemet i staden fungerar.

Miljö kvalitetsnormer för vatten och fiskvatten samt påverkan på Natura 2000

Handlingarna bör kompletteras med grundvattenförekomsten Gamlestaden SE640606-127426. I genomförandeskedet finns flera faktorer som i teorin kan påverka Natura 2000-området och det måste klargöras om detta kan undvikas helt och vilka skadeförebyggande åtgärder som finns. Det är även viktigt att studera hur länshållnings-, samt dräneringsvatten ska kunna hanteras för att undvika direkt eller indirekt negativ påverkan på recipienter och vattenförekomster.

Miljö kvalitetsnormer för luft

I det fortsatta arbetet är det viktigt att uppdatera beräkningarna med hänsyn till de ändrade förutsättningar som trängselskatternas införande innebär. Trafikverket har bedömt att det finns risk för överskridande under byggtiden. Länsstyrelsen delar Naturvårdsverkets uppfattning att beslutet om tillåtlighet bör förenas med villkor om att i den fortsatta planeringen utreda och vidta åtgärder för att undvika överskridande.

Övrig påverkan på människors hälsa

Länsstyrelsen delar socialstyrelsens synpunkt om att de miljömedicinska konsekvenserna bör studeras i samband med järnvägsplanen. Vidare anser den att ett eventuellt beslut om tillåtlighet ska innehålla villkor om riktvärde för buller i enlighet med infrastrukturprop. 1996/97:53

Masshantering

Anser att beslutet ska förenas med villkor om masshanteringsplan i samband med järnvägsplanen för att om möjligt kunna återvända massor inom projektet och andra projekt samt lokalisering av eventuella deponier för både rena och förorenade massor.

Klimatanpassning och översvämning

Den nyligen framtagna handboken "Stigande vatten – En handbok för fysisk planering i översvämningshotade områden" (Länsstyrelserna i Västra Götalands och Värmlands län) bör användas vid planeringen.

Byggmetod och följdkonsekvenser

Länsstyrelsen önskar en tydligare motivering till val av byggmetod med hänsyn till även andra parametrar än ökning av tids- och kostnadsbild. Länsstyrelsen önskar en beskrivning av hur det i beslutet om byggmetod har tagits hänsyn till frågan om masshantering och hantering av förorenade massor. Trafikverket bör belysa eventuella möjligheter till tunneldrivning i lös jord, på sådana djup att man om möjligt håller sig under eventuella föroreningar och inom opåverkade horisonter, så att hanteringen av förorenade massor kan begränsas.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Länsstyrelsen anser att Trafikverket inför tillåtlighetsprövningen behöver bemöta den kritik som framförs avseende projektets kostnader.

Ersättning för kommande prövnings- och tillsynsarbete

Länsstyrelsen yrkar på ersättning för dess insatser i samband med tillåtlighetsprövningen och efterkommande erforderligt arbete i samband med järnvägsplanen om tillåtlighet ges.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket redovisar i "PM Kulturmiljö" alternativa linjedragningar av Västlänken som till exempel innebär att förekommande rester av försvarsverken längs älvstranden skulle kunna undvikas helt eller inkorporeras i den nya anläggningen. Den fortsatta projekteringen av Västlänken kommer att ta hänsyn till riksintresset kulturmiljö så att negativa konsekvenser på kulturmiljön så långt möjligt begränsas..

Eventuella stationsbyggnader ovan mark och nya byggnader i stationsnära lägen ingår inte i järnvägsanläggningen och ska således inte heller tillåtlighetsprövas. I "PM kulturmiljö" redovisas ett resonemang om hur inpassningen av stationsbyggnaden vid Haga kyrka kan ske i den fortsatta projekteringen liksom hur skada på försvarsverken vid Rosenlund kan minimeras.

Västlänkens koppling till stads- och regionutveckling utvecklas i "PM Stadsutveckling i anslutning till Västlänkens stationslägen". Kopplingen till andra transportsystem är en förutsättning för nyttjandet av Västlänken och kommer att vara en del av planeringen. Samarbete sker med bland annat Västtrafik och Göteborgs stad för att skapa bra förutsättningar.

Trafikverket utreder frågan om ny lokalisering av kombiterminalen och konsekvenserna om terminalen inte är flyttad före byggstart.

Trafikverket kommer i den fortsatta planprocessen att bevaka frågor kring MKN för vatten och eventuell påverkan på Natura 2000-område och vattenförekomster. Även övriga frågor länsstyrelsen tar upp kommer att behandlas eller tydliggöras.

Trafikverket har under hösten 2011 påbörjat arbetet med hanteringen av de massor som projektet kommer att generera. Diskussioner har ägt rum med bland annat Göteborgs stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs Hamn och länsstyrelsen då det är av stor vikt för regionen och Trafikverket att hitta bra hållbara lösningar för masshanteringen. Utgångspunkten är att Västlänkens massor är en resurs för regionen och dess utveckling. Arbetet med en masshanteringsplan för projektet är påbörjad och kommer att förankras med ovan nämnda parter för att finna bästa nyttan för Västlänkens massor.

Trafikverket anser att val av byggmetod är färdigutrett. För det fall motivet varit knapphändigt redovisat följer här en fylligare beskrivning. Trafikverket har 2011, tillsammans med ett antal olika företag, analyserat vilken byggmetod som ska användas för projektering och genomförande av Västlänkens alternativ Haga – Korsvägen. Analyserna kom fram till att fortsatt planering och projektering av Västlänken ska ske genom konventionell byggmetod, s.k. "cut & cover". I samband med järnvägsutredningen 2004-2007 analyserades såväl TBM - metod (tunnelborr) som "cut & cover". TBM diskuterades främst för alternativet Korsvägen där merparten av undergrunden består av jord. "Cut & cover" bedömdes dock sammantaget vara den mest lämpliga metoden, och kalkylarbetet utfördes även med utgångspunkt från att Västlänken skulle byggas med denna metod. De senast gjorda analyserna syftade till att klarlägga eventuella fördelar med TBM-drift avseende påverkan på miljö, störningar i stadsmiljön under byggtiden, tid och kostnader samt risker. Man konstaterade att endast en mindre del av tunnelsträckningen lämpar sig för TBM. Själva tunneldelen är ca 6 km varav ca 4 km i berg och 2 km i jord. För den längre bergsträckningen undviks öppet schakt i båda byggmetoderna som i detta avseende alltså är likvärdiga. För resterande tunnel i jord måste ändå konventionell metod användas på stor del av sträckningen, bl. a vid de tre nya stationerna. Detta innebär att skillnaden mellan metoderna avseende störningar i stadsmiljön bedöms bli försumbar. Även kalkylerade kostnadsskillnader mellan metoderna bedöms bli små. Analyserna visar vidare att riskerna är stora med en TBM-borrning i Västlänken. Det finns både tekniska risker och tidsrisker att ta hänsyn till som i förlängningen blir kostnadsrisker. Den tekniska kunskapen att driva stora TBM-tunnlar i både hårt berg och lös lera är begränsad. I Västlänken finns dessutom ett 10-tal övergångar mellan berg och lera som är särskilt kritiska. Vid TBM-drift är det även avgörande att TBM:en anländer till stationerna i "rätt tid". Kommer man för tidigt så får man invänta stationsarbetet, och anländer man för sent så sinkar man detsamma.

Västlänken är som helhet sannolikt ett alltför stort projekt för att handlas upp som en enda entreprenad. En TBM-borrning kommer då att utgöra en delentreprenad, medan anläggandet av stationerna sannolikt kommer att utföras i separata entreprenader. Detta innebär att den beskrivna anpassningen av tidsplanerna kommer att omfatta olika entreprenadkontrakt där risken för förseningar är mycket stor. Med en TBM-borrning gäller också att "blir det stopp så blir det totalt stopp", eftersom man bara har en front på vilken man kan bedriva tunnelarbete.

Trafikverket anser med hänvisning till ovanstående att förslaget villkor om motiv för val av byggmetod inte tillför något.

Trafikverket har påbörjat arbetet med översvämningsproblematiken i dialog med Göteborg stad. Utgångspunkten är att säkerhetsställa att Västlänkens tunnel inte vattenfylls vid höga flöden. Projektet kommer att utgå från Göteborg stads planeringsförutsättningar och en säkerhetsmarginal kommer dessutom att läggas till dessa planeringsförutsättningar.

Trafikverket kommer att arbeta med att minimera alla emissioner i byggskedet för att minska störningen för omgivningen. Åtgärder kommer att vidtas på platser där normer inte klaras.

Trafikverket utgår ifrån att regeringen i samband med beslut om tillåtlighet även fattar beslut avseende Länsstyrelsens begäran om ersättning för kostnader för prövning, undersökningar, övervakning och tillsyn avseende projektet Västlänken.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, kompletteringsremiss

Länsstyrelsen tillstyrker ett beslut om tillåtlighet för en järnvägsdragning inom den reviderade korridoren via Haga – Korsvägen. Länsstyrelsen i Västra Götaland anser att järnvägsutredningen av Västlänken tillsammans med de kompletteringar som nu genomförts är tillräckliga för att ta ställning till projektets tillåtlighet. Genom breddningen av korridoren finns sannolikt goda möjligheter att minska skadan på riksintresset för kulturmiljövärden. Regeringens beslut behöver villkoras så att vidare planering av linjesträckningen och genomförandet av projektet tar hänsyn till kulturmiljövärden, så att minsta möjliga skada uppstår. Det är även av stor vikt att regeringens beslut om tillåtlighet förenas med villkor om kompensation för förlorade kulturvärden. Kompletterande arkeologiska förundersökningar måste utföras i ett tidigt skede av järnvägsplanearbetet. Linjens placering kommer bli avgörande för graden av den skada som kan uppkomma på riksintresset. Länsstyrelsen ser positivt på förslaget om kulturmiljöprogram men länsstyrelsens roll i detta arbete behöver klargöras tidigt i processen. Det är angeläget att Göteborgs stad, som får ett stort inflytande genom detaljplaner och lov, engageras i arbetet med kulturmiljöprogrammet. Länsstyrelsen utgår ifrån att kulturmiljöprogrammet även kommer att redovisa hur särskilt viktiga historiska byggnader kommer att skyddas från skador. I "PM Stadsutveckling i anslutning till Västlänkens stationslägen" kopplas Västlänken till övrig stads- och regionutveckling. Länsstyrelsen vill även hävda vikten av det regionala perspektivet vilket också har lyfts fram av Göteborgsregionens kommunalförbunds yttrande. Vad gäller samhällsekonomisk lönsamhet konstaterar länsstyrelsen att regeringen nyligen har fattat beslut om att nya dubbelspår mellan Mölnlycke och Rävlanda/Bollebygd ska byggas, som ett första steg för att knyta Västsveriges två största städer Göteborg och Borås närmare varandra. Detta bedömer länsstyrelsen ökar samhällsnyttan genom att förutsättningarna ökar för att Västlänkens kapacitet kan utnyttjas optimalt. Övriga synpunkter och förslag till villkor som länsstyrelsen framfört tidigare kvarstår.

Trafikverkets kommentar:

Arbetet med kulturmiljöprogrammet ska resultera i konkreta förslag till åtgärder som syftar till att så långt möjligt begränsa negativ påverkan på kulturmiljön, både ovan och under mark. Såväl Göteborgs Stad, Länsstyrelsen som RAÄ kommer att involveras i arbetet med programmet. Det pågår även en dialog mellan Trafikverket, Länsstyrelsen och Göteborgs Stad om hur arbetet med kommande MKB ska bedrivas där kulturmiljöprogrammet har en framträdande plats.

I den nu påbörjade projekteringen av Västlänken tas hänsyn till de gjorda förundersökningarna och särskilda undersökningar i fornlämning Göteborg 216:1 för att minimera skadan. Kompletterande

förundersökningar kommer under den fortsatta projekteringen att genomföras där kunskap saknas eller är bristfällig för att kunna minimera skada.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

MSB förutsätter att alternativet har tagits fram med hänsyn tagen till den fysiska planeringen i övrigt och att alternativet ger förutsättningar att genomföra räddningsinsatser på ett effektivt sätt. Det är oklart om det finns beredskap eller planering för vatteninträngning respektive ras och eller skred i byggskedet respektive driftsskedet och med hänsyn till framtida klimatförändringar. Trafikverket har under punkten ”Insatskoncept” angett fyra funktionskrav varav de två sista omfattar insats i tunnel för att klara en ”liten initial brand”. MSB anser att funktionskravet bör ställas med hänsyn till brandens omfattning i händelse av att tåget inte kan ta sig till station eller ut ur tunneln. En sådan brand skulle enligt MSB:s bedömning bli betydligt större. Vidare anser MSB att man vid bestämning av dimensionerande brand bör beakta resultaten från de studier som görs inom ramen för Styrelsen för svensk brandforsknings verksamhet, bl.a. METRO - projektet som handlar om brandskydd i tunnlar och tunnelbanor.

Trafikverkets kommentarer:

Utredningar och bedömningar kommer att ske kontinuerligt under projekteringen som tar hänsyn till översvämningsproblematiken och den senaste kunskapen inom området. Tunnelns mynningar och stationer konstrueras så att vatten inte kan tränga in och fylla tunneln vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå.

Tidigt under projekteringen kommer att utredas och bestämmas vilka dimensionerande bränder som ska gälla för driftsskedet avseende utrymning, bärande konstruktioner respektive insats. Som en del i arbetet ingår att inventera vad som gjorts i andra undermarksprojekt i Sverige samt vad forskningen ger för stöd i val av dimensionerande brand (t.ex. METRO-projektet). För utrymning och insats kan dimensionerande brand bestå av flera olika större bränder.

Under projekteringen kommer arbetet med insatskoncept och säkerhetskoncept att vidareutvecklas jämfört med järnvägsutredningen. Insatskonceptet kommer att beskriva övergripande funktionskrav avseende räddningsinsatser i tunnlar och undermarkstationer. Samverkan med Räddningstjänsten StorGöteborg planeras avseende deras insatstider och möjlighet till insats i tunnel och på stationer. Insatskonceptet innefattar även övergripande funktionskrav för brandvattensystem i tunnlar och på stationer.

Säkerhetskoncept för driftsskedet kommer att beskriva Västlänkens säkerhetspolicy, säkerhetsmål samt övergripande funktionskrav avseende personsäkerhet. Det kommer även att innefatta förutsättningar beträffande säkerhetskrav samt krav på och uppföljning av säkerhetsåtgärder.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket bedömer sammantaget att en utbyggnad av Västlänken bör ske enligt det av Trafikverket förordade alternativet Haga – Korsvägen. Naturvårdsverket bedömer att en utbyggnad av Västlänken i större utsträckning än förstärkningsalternativet kan bidra till att uppnå de svenska miljömålen. Haga – Korsvägen är det alternativ som har störst potential att åstadkomma en överflyttning av personbilstransporter till järnväg. En utbyggnad av Västlänken kommer oavsett vilket alternativ som väljs att orsaka störningar och miljöpåverkan under såväl bygg- som driftsskedet varför detta inte är alternativskiljande.

Naturvårdsverket delar länsstyrelsens och Trafikverkets bedömning att projektet kan genomföras utan påverkan på miljön i Natura 2000 – området Sävåån även om det kan komma att bli nödvändigt att ansöka om Natura 2000 – tillstånd.

I samtliga utbyggnadsalternativ riskeras att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid överskrids under utbyggnadsskedet. Naturvårdsverket anser att tillåtlighetsbeslutet bör förenas med ett villkor att Trafikverket i den fortsatta planeringen ska utreda och vidta åtgärder för att undvika överskridanden av gällande MKN luftkvalité under byggtiden.

Naturvårdsverket påpekar att järnvägsutredningens MKB, istället för att beskriva miljökonsekvenser, redovisar grad av måluppfyllelse för de olika studerade alternativen i förhållande till de projektmål som ställts upp för projektet.

I det fortsatta arbetet bör analysen och beskrivningen av hur massor i projektet ska hanteras fördjupas samt en mer omfattande kartläggning av förorenade massors utbredning ske. Naturvårdsverket anser att tillåtighetsbeslutet bör förenas med ett villkor om att en plan för masshanteringen ska ingå som en del i kommande järnvägsplan.

För driftskedet bör åtgärder vidtas så att de riktvärden som anges i infrastrukturprop. 1996/97:53 kan innehållas. Tillåtighetsbeslutet bör innehålla ett villkor om riktvärden för buller. Vid byggandet av tunneln bör alla tänkbara åtgärder vidtas för att begränsa stomljudet så mycket som möjligt.

SGU har ett särskilt ansvar för miljö kvalitetsmålet ”Grundvatten av god kvalitet” och bör därför göras delaktiga i det fortsatta utredningsarbetet rörande grundvattenfrågor.

Trafikverkets kommentar:

I det kommande arbetet med järnvägsplan för Västlänken kommer arbetet med MKB att innehålla fullständiga beskrivningar av miljökonsekvenser. Händelsekedjan påverkan-effekt-konsekvens kommer att beskrivas i det framtagna dokument som länsstyrelsen ska godkänna. Ett förslag till arbetsätt och samrådsprocessen med länsstyrelsen finns och har remissats med länsstyrelsen under våren 2012. Trafikverket har i och med detta startat arbetet med att beskriva de miljökonsekvenser projektet har.

Arbete med hantering av massorna från projektet har påbörjats och kommer att pågå på en övergripande nivå under tiden järnvägsplanen tas fram och mer i detalj när nästa skede bygghandling arbetas fram. Västlänkens massor är en resurs. Det finns möjligheter att använda massorna i Göteborg stads kommande utveckling. En fördjupad kartläggning över förorenade massors utbredning har påbörjats. Denna kartläggning kommer att ligga till grund för den strategi som arbetas fram för hur förorenade massor från Västlänken kan användas och tas omhand.

Trafikverket kommer att arbeta för att de ovan nämnda riktvärden i driftskedet inte överskrids. I byggskedet kommer åtgärder för att begränsa störningar i form av luftföroreningar, buller, stomljud och vibrationer vidtas.

SGU kommer att göras delaktiga i det fortsatta arbetet rörande grundvattenfrågor.

Naturvårdsverket, kompletteringsremiss

Naturvårdsverket gör bedömningen att de mindre justeringar som föreslås för korridoren för det av Naturvårdsverket förordade alternativet Haga – Korsvägen inte motiverar några ändringar av de synpunkter verket lämnat tidigare.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) saknar en helhetssyn på projektets påverkan på riksintresset Göteborg och efterlyser en redovisning av alternativ som inte påtagligt skadar riksintresset. Ett alternativ som till exempel innebär att förekommande rester av försvarsverken kan inkorporeras i den nya anläggningen längs älvstranden och som minimerar borttagandet av försvarsverket vid vallgraven. Vidare efterlyser man en tydlig ambition, som exempelvis kan omvandlas till ett villkor i tillåtighetsbeslutet, vad gäller inpassningen av stationsbyggande vid Haga kyrka. RAÄ anser att ansökan om tillåtighet inte bör lämnas in till regeringen förrän Trafikverket tagit fram sådana alternativ.

RAÄ anser, liksom tidigare, att de alternativ som nu remitterats och i den form som presenterats, kommer att ge upphov till påtaglig skada på riksintresset, närmare bestämt på kärnvärdena försvarsverken och Hagaområdet. Påverkan blir omfattande och irreversibel och innebär därmed påtaglig skada. I länsstyrelsens yttrande över järnvägsutredningen (2006-06-27) framfördes bland

annat att: ”Om alternativ Haga - Korsvägen skall väljas erfordras fördjupade studier för att utröna om påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljön kan undvikas”. Någon fördjupad studie eller direkta förslag som syftar till att påtaglig skada kan undvikas har inte presenterats.

Fokus har kommit att läggas på förekomsten av murrester längs älvstranden i de diskussioner som rör projektets påverkan på riksintresset Göteborg. RAÄ anser visserligen att det är en fördel om förekomsten av murrester kan beläggas men undersökningsresultatet i sig är inte helt avgörande för bedömningen om påtaglig skada. Då omfattande delar av Göteborgs stad utgör riksintresse för kulturmiljövården, måste detta beaktas som en av förutsättningarna vid planeringen genom Göteborg.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket redovisar i ”PM Kulturmiljö” alternativa linjedragningar av Västlänken som till exempel innebär att förekommande rester av försvarsverken längs älvstranden skulle kunna undvikas helt eller inkorporeras i den nya anläggningen. Det medför att korridoren behöver utökas, något som berör ett drygt 10 – tal fastigheter.

Eventuella stationsbyggnader ovan mark och nya byggnader i stationsnära lägen ingår inte i järnvägsanläggningen och inte heller i det Trafikverket söker tillåtlighet för. I ”PM kulturmiljö” redovisas ett resonemang om hur inpassningen av stationsbyggnaden vid Haga kyrka kan ske i den fortsatta projekteringen liksom hur skada på försvarsverken vid Rosenlund kan minimeras.

Västlänkens koppling till stads- och regionutveckling utvecklas i ”PM Stadsutveckling i anslutning till Västlänkens stationslägen”.

Riksantikvarieämbetet, kompletteringsremiss

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) anser att de kompletterande handlingarna generellt sett kan sägas svara mot det som efterlystes i tidigare yttrande (2012-04-13). Materialet framstår som relativt skissartat och kortfattat men den justerade korridoren bör, i kombination med möjligheten att omvandla nu framförda förslag till villkor, kunna ligga till grund för regeringens beslut om tillåtlighet. RAÄ anser att frågor om kompensationsåtgärder avseende försvarsverken och anpassningen av stationen i Haga bör formuleras som villkor i ett beslut om tillåtlighet. Förutom att undvika borttagande av förekommande rester av försvarsverken bör tydliga krav ställas på att utveckla arbetet med att synliggöra dessa och lyfta fram berättelsen om försvarsverkets betydelse för staden. Den fortsatta planeringen kring stationen i Haga måste ske på sådant sätt att den inte låser handlingsutrymmet för bästa möjliga anläggande i förhållande till kulturmiljön. RAÄ ser positivt på Trafikverkets ambition att utarbeta ett kulturmiljöprogram för Västlänken och anser att det i första hand ska ske i samverkan med och godkännas av länsstyrelsen. Vid behov kan RAÄ bistå.

Trafikverkets kommentar:

I arbetet med kulturmiljöprogrammet kommer åtgärder att föreslås för både försvarsverken och anpassningen av uppgångar i Haga med syfte att minska eventuell negativ påverkan på kulturmiljön. Trafikverket äger dock inte frågan om stadens utveckling och den nya detaljplanen i Haga varför ett villkor om anpassning av eventuella stationsbyggnader i Haga inte är möjligt att följa upp. En anpassning av stationen under mark med avseende på försvarsverken och väderskyddade uppgångar är en del av det arbete som kommer att genomföras i kulturmiljöprogrammet och projekteringen av projektet.

Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänsten tillstyrker att regeringen tillåter planerad nybyggnation av järnväg enligt alternativ Haga – Korsvägen. Den valda sträckningen är inte av avgörande betydelse för räddningstjänstens möjligheter till räddningsinsatser. Dessa kommer att kunna ske i den omfattning som byggnationen kräver, under förutsättning att den fortsatta projekteringen sker i samråd med räddningstjänsten.

Trafikverkets kommentar:

I den fortsatta projekteringen kommer en samordningsgrupp om säkerhet att tillsättas där Räddningstjänsten StorGöteborg ingår. Gruppen ska vara rådgivande i frågor angående insats –

och säkerhetskoncept, utrymning, utformning av stationer m.m. En sådan grupp fanns även under utredningsskedet.

Räddningstjänsten Storgöteborg, kompletteringsremiss

Räddningstjänsten har meddelat att man inte har några fler synpunkter i detta läge.

Statens geotekniska institut, SGI

De geotekniska riskerna är stora i samband med utbyggnad oavsett vilket alternativ som väljs. Det av Trafikverket beslutade alternativet är inte ur geoteknisk synpunkt alternativskiljande jämfört med de övriga alternativen Haga - Chalmers eller Korsvägen. SGI anser att järnvägsutredningen och den uppdaterade beslutshandlingen redogör för de byggnadstekniska svårigheterna på ett för utredningsskedet tillfredsställande sätt. SGI lämnar vissa tekniska synpunkter och avser att återkomma med synpunkter på vattenverksamheten i samband med dess prövning i domstol. SGI ser inga hinder för planerad utbyggnad men förutsätter att erforderliga utredningar, kontroll och övervakning som beaktar de geotekniska säkerhetsriskerna utförs i kommande utredningsskede. SGI tillstyrker att regeringen tillåter planerad nybyggnad enligt Trafikverkets förslag. SGI bedömer, från miljöteknisk synpunkt, att alternativet är förenligt med miljöbalkens bestämmelser och intentioner.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket planerar att lämna in ansökan om vattenverksamhet i samband med att järnvägsplanen fastställts. Underlag för ansökan kommer dock att tas fram under arbetet med planen/systemhandlingen. Trafikverket diskuterar gärna det framtagna underlaget för prövning enligt 11 kap miljöbalken med SGI.

SGI, kompletteringsremiss

SGI hänvisar till sitt tidigare yttrande då det kompletterande remissunderlaget inte innehåller någon kompletterande eller uppdaterad information från geoteknisk eller miljögeoteknisk synpunkt.

Sveriges geologiska undersökning, SGU

SGU hänvisar till tidigare yttrande i ärendet och vill endast tillägga att den så kallade Göteborgsmoränen återfinns på djupet inom området. Den innehåller friktionsmaterial vilket bör uppmärksammas vid tunnelkonstruktionen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att beakta synpunkterna från SGU i det fortsatta arbetet.

SGU, kompletteringsremiss

SGU har meddelat att man inte har något att tillägga i ärendet.

SMHI

Vid planeringen bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Det är ur luftmiljösynpunkt och beträffande mängden växthusgaser positivt att fler transporter förläggs till järnväg. I utrymmen som underjordiska stationer bör gällande miljö kvalitetsnormer uppfyllas. Det måste säkerställas att såväl gällande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar m.m. som gällande normer för buller klaras även under byggtiden. Det är viktigt att utreda vilka konsekvenser översvämningar nu och i framtiden får för tågtunneln. Tunneln bör konstrueras så att vatten inte tränger in vid extrema översvämningar.

Trafikverkets kommentar:

Vilka krav som kommer att gälla för luften i underjordiska stationer kommer att avgöras i det fortsatta arbetet. I dagsläget finns inga miljö kvalitetsnormer för tunnlar. De krav som kommer att ställas på luften i stationerna kommer att utgå från hälsoperspektivet.

Projektet kommer att vidta åtgärder för att begränsa störningar under byggskedet.

Projektet kommer att följa de riktlinjer som finns för staden och byggande i staden för att minimera risken för översvämningar. Utredningar och bedömningar kommer att ske kontinuerligt under

projekteringen som tar hänsyn till översvämningsproblematiken och den senaste kunskapen inom området. Tunnelns mynnningar och stationer konstrueras så att vatten inte kan tränga in och fylla tunneln vid extremt väder i kombination med förhöjd havsnivå.

Socialstyrelsen

Socialstyrelsen anser generellt att hälsoeffekterna bör beskrivas mer ingående. Eftersom området är tätbefolkat är det lämpligt att genomföra en miljömedicinsk utredning. Det bör tydliggöras om Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller beräknas klaras (SOSFS 2005:6).

Trafikverkets kommentar:

I det fortsatta arbetet kommer hälsoeffekterna att beskrivas mer ingående och de utredningar som krävs för att möjliggöra detta genomföras. Utgångspunkten i projektet är att i byggskedet begränsa störningen och i driftskedet klara de riktvärden och miljö kvalitetsnormer som finns. Under arbetet med järnvägsplanen kommer lågfrekvent buller att beaktas med målsättningen att klara riktvärden i de miljöer där känsliga byggnader och verksamheter finns.

Socialstyrelsen, kompletteringsremiss

Kompletteringarna föranleder inga ytterligare synpunkter från Socialstyrelsen.

Västra Götalandsregionen

Arbetsmarknadsregionerna i länet, särskilt Göteborgs funktionella arbetsmarknad, behöver växa även i geografiska termer. Samtidigt behöver transportsystemet ställas om så att det blir mer hållbart och miljöpåverkan minskar. Göteborg är navet i det västsvenska järnvägssystemet och idag är kapaciteten hårt ansträngd samtidigt som behovet av ytterligare tågrörelser växer kraftigt. Den befintliga säckstationen är ett problem. För att lösa problemet har flera alternativ studerats och en tunnel via Göteborgs C, Haga och Korsvägen har tydligt visat sig bäst uppfylla de målsättningar som formulerats. Projektet har i likhet med andra stora storstadsprojekt svårt att visa samhällsekonomisk lönsamhet beroende på att många av nyttorna inte är beräkningsbara. Västra Götalandsregionen är dock övertygad om att Västlänken är nödvändig och kommer att ge stor samhällsnytta under många år. I det pågående arbetet med en tågstrategi är ianspråktagandet av Västlänken en helt avgörande förutsättning. Vår bedömning är att den nya kapaciteten som Västlänken tillför kommer att bli högt utnyttjad redan från början. Vi vill understryka att även stationerna vid Haga och Korsvägen måste planeras på sådant sätt att det blir möjligt att inrymma en fyrsparstation. Med den stora betydelse projektet har för hela Västsverige och därmed även nationellt är det mycket angeläget att de första tågen kan köra genom tunneln så snart som möjligt och gärna innan 2027.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har under våren 2011 analyserat behovet av att revidera och utveckla tidigare trafikeringsantaganden. Det främsta syftet var att visa på sådana planeringsfrågor som har betydelse för den fortsatta projekteringen av Västlänken. I den arbetsrapport som tagits fram beskrivs också hur tågtrafiksystemet kring Göteborg kan utvecklas långsiktigt genom kapacitetshöjande åtgärder på de angränsande banorna till Västlänken.

Enligt rapporten behöver Västlänken förberedas för en framtida utbyggnad till fyrsparstationer i Haga och Korsvägen vilket korridoren också inrymmer. Initialt bedöms tvåspårstationer vara tillräckligt eftersom kapacitetsbegränsningar på banorna in mot Västlänken medför att trafiken knappast kommer att kunna uppgå till mer än 15 dubbelturer per timme och riktning från driftstart.

När dubbelspåret Göteborg-Borås står klart och om och när kapaciteten byggs till fyrsparsträckor på Västra stambanan och Västkustbanan finns möjligheten att utöka trafiken till ca 20 dubbelturer per timme och riktning. Då krävs fyrsparstationer för att systemet ska fungera.

Trafikverket har en fortlöpande avstämning av och fokusering på tid, kostnad och innehåll. Förändringar redovisas månadsvis och i detta planeringsskede finns alltför många osäkerheter kvar för att våga tidigarelägga driftstart.

Västra Götalandsregionen, kompletteringsremiss

Västra Götalandsregionen anser att Västlänken behövs för att utveckla järnvägssystemet i Västra Götaland och för att i förlängningen möjliggöra en positiv ekonomisk och hållbar utveckling i Västsverige. I likhet med andra storstadsprojekt är det svårt att visa samhällsekonomisk lönsamhet beroende på att flera nyttor inte är beräkningsbara. Västra Götalandsregionen är övertygad om att Västlänken är en nödvändig del i järnvägssystemet och det är mycket angeläget att den byggs och tas i bruk så snart som möjligt. Samtidigt är det en satsning som kostar väldigt mycket vilket understryker behovet av kostnadseffektiva lösningar. Det går inte att nu bedöma om den föreslagna breddningen av korridoren kommer att medföra några ekonomiska konsekvenser. Man utgår ifrån att sådana avvägningar görs senare. Västra Götalandsregionen har därmed inget att erinra mot remitterade kompletteringar.

Övriga

Privatperson

Tunnelbygget kommer att orsaka stor skada för miljön. Utredningen tar upp miljönytta men inte motsvarande miljökada. Miljökostnaden under byggnationsfasen ingår inte men miljönyttan av bland annat en järnväg till Borås som varken är planerad eller finansierad beaktas. Utredningen redovisar en minskning av växthusgasen koldioxid motsvarande 34 000 ton per år när tunneln är i drift men de drygt 350 000 ton koldioxid som byggmaterialen orsakar redovisas inte. Xxxx Xxxxx rekommenderar att tillåtligheten underkänns på formella grunder då kravet på opartisk redovisning av både nytta och skada inte är uppfyllt och att en snabbutredning bör göras där miljökadan inkluderas på samma sätt som miljönyttan. Om även utsläppen från trafikstörningar under byggnation av hälsopåverkande avgaser redovisas (främst kväveoxider och partiklar) och utsläppen från entreprenadmaskiner blir slutsatsen än mer accentuerad. Miljönyttoberäkningen har använt gamla nyckeltal och inte beaktat att transportsektorn måste minska sina utsläpp av kvävedioxider, partiklar och växthusgaser. I utredningen för Förbifart Stockholm fastställdes det att miljökadan ska beräknas baserad på bästa möjliga prognos för framtida transporter och beakta exempelvis effekten av framtida elbilar. EU:s rättsinstanser kommer inte acceptera annat än likvärdiga principer för olika infrastrukturprojekt i Sverige. Trafikverket har i kapacitetsutredningen uppdraget att minska växthuseffekten med 80 procent till år 2030 och resterande 20 procent till år 2050. Detta har inte beaktats när växthusutsläppen beräknats. Miljönyttan som redovisas i utredningen har heller inte tagit hänsyn till att trängselskatten som infördes 2013 enligt utredningen kommer att minska bilresandet med 20 procent över tullarna. Enligt utredningen kommer berörda resenärer alltså börja åka tåg redan när trängselskatten infördes och nyttan kan då inte även tillskrivas Haga – Korsvägstunneln.

Trafikflödet genom Hagatunneln tillgodoräknar sig ökande trafik från Borås, trots att denna järnväg varken är planerad eller finansierad. Den samlade effektbedömningen daterad 2010-02-10 menar att huvudsyftet med västlänken är att öka tillgängligheten till centrala Göteborg. Enligt utredningen ökar dock restiden för flertalet resenärer. Sammanfattningsvis anser Xxxx Xxxxx att Västlänken, med den sträckning som föreslås via Haga och Korsvägen, är både olönsam och en belastning för miljön.

Trafikverkets kommentar:

I "PM Samhällsekonomi" utvecklar Trafikverket hur den samlade effektbedömningen beräknats.

Samhällsekonomiska bedömningar av storstadsprojekt som Västlänken är svåra att göra då flera faktorer, så som intrång i kulturmiljöer, stadsmiljöeffekter, arbetsmarknads- och tillväxteffekter, långsiktiga effekter på lokalisering och bilinnehav, inte kan beräknas.

En ny samlad effektbedömning av Västlänken genomfördes, enligt vedertagen metod, i samband med åtgärdsplaneringen som resulterade i den Nationella planen för transportsystem 2010-21. Bedömningen visade att de nyttor som prissattes inte uppväger kostnaderna, det vill säga nettonuvärdesknoten är negativ. Den utredning som är genomförd och som redovisas i beslutshandlingen från december 2007 visar att det finns viktiga effekter som inte till fullo fångas

upp i de traditionella samhällsekonomiska kalkylerna. Om dessa effekter ingick i bedömningen och analysen skulle sannolikt nettonuvärdeskvoten vara mindre negativ.

Inom Trafikverket pågår ett arbete med att ta fram ett arbetssätt för att på ett systematiskt och strukturerat sätt inkludera klimatkalkyler i den fysiska planeringsprocessen för infrastrukturprojekt. Detta innebär att samma metod och antaganden kommer att användas vid bedömningar och konsekvensbeskrivningar av utsläppsberäkningar för projekt i kommande åtgärdsplanering. Även för Västlänken kommer en sådan beräkning att göras under vintern 2012/2013. I samband med åtgärdsplaneringen kommer även trafikprognoser att uppdateras.

Klimatkalkylen för Västlänken kommer att ligga till grund för det fortsatta arbetet med klimat- och energieffektivisering inom projektet. En handlingsplan för detta arbete kommer att fastställas när beräkningarna är genomförda. Projektet kommer att verka för att minimera miljökostnader genom att optimera linjen, ställa krav på materialtillverkare, återanvända material och massor, arbeta med energieffektivisering i kommande skeden m m.

Fastighetsägare i centrala Göteborg, Privatperson

En grupp fastighetsägare, genom Xxxxx Xxxxxx, anser att Västlänks - projektet i sin helhet bör avslås av sammanfattningsvis följande skäl. Nyttan av projektet motsvarar inte kostnaderna. Uppskattningen av nyttan är ytterst löst grundad samt grovt överskattad. Kostnaderna kan idag inte beräknas då enorma byggnadstekniska svårigheter inte är lösta. En dubbling av kostnaden är inte osannolik. Ett mycket stort antal fastigheter, inklusive två kyrkor, hotas då de står på träpålar och rustbäddar som fordrar hög grundvattennivå. Kostnaderna att reparera eller ersätta skador på dessa grundkonstruktioner kan bli synnerligen stora. Betydande trafikomläggningar måste göras under byggtiden för Västlänken vilken beräknas till 5 – 6 år. Konsekvenserna för dessa trafikomläggningar kan idag inte beräknas vare sig kostnadsmissigt eller samhällsmässigt. Att beskriva Västlänken som ett miljöprojekt är felaktigt. I planeringen för nya järnvägsstationer är den mest olyckligt placerade den under Korsvägens nuvarande cirkulationsplats. Korsvägen är redan idag en katastrofal trafikplats och saknar helt ytor för av- och påstigning. Under den planerade byggtiden ska hela den 50 meter breda Örgrytesvägen stängas av. Det synes självklart att kostnaderna för detta inte kan beräknas tillförlitligt. Ett alternativ till Västlänken finns framtaget, Västlänken 2021. Detta projekt har inte behandlats av Trafikverket trots att det är enklare, billigare och snabbare byggt än den planerade Västlänken. Trafikverket har fått ett strikt begränsat uppdrag att utreda Västlänken och befattar sig inte med andra möjliga trafiklösningar.

Trafikverkets kommentar:

I "PM Samhällsekonomi" utvecklar Trafikverket hur den samlade effektbedömningen beräknats.

Under arbetet med att ta fram en järnvägsplan kommer de byggnadstekniska frågorna att studeras tillsammans med grundvattenfrågor. Trafikverket kommer att föreslå villkor gällande grundvattennivåer som minimerar skadan på byggnader, hänsyn kommer att tas till de byggnader som står på träpålar. Den kyrkan som finns identifierad inom korridoren är Hagakyrkan som är grundlagt på berg. Utgångspunkten är att projektet inte ska sänka grundvattenytan.

Trafikverket har uppfattat att merparten av remissinstanser, både under utredningen och under beredningsremissen, stöder ett stationsläge vid Korsvägen. Stationen ansluter till en av stadens mest dynamiska platser och en rad betydande förändringar har under senare år ökat platsens betydelse i staden. Det är en viktig knutpunkt för samtliga trafikslag samtidigt som läget i skärningspunkten mellan stora evenemangsområden i öster och norrut, den tätare stadsmassan mot nordväst och universitetets område i väst gör att platsen är full av människor i rörelse stora delar av dygnet året om. Inom stationens räckvidd finns även Götaplatsen med viktiga kulturinstitutioner.

Breddning av korridoren söderut ger Trafikverket större handlingsfrihet att både klara trafiken under byggskedet i Örgrytevägen och kommunens planer på att förlägga biltrafiken under jord.

Kommunstyrelsen i Göteborg avstyrkte i oktober 2012 Vägvalets motion om att utreda ett förslag man kallar "Västlänk 21". Förslaget är, enligt Vägvalets bedömningar, betydligt mindre kostnadskrävande och dessutom möjligt att genomföra tidigare än nuvarande alternativ. Man ville att kommunfullmäktige aktualiserar frågan till berörda parter, som t.ex. Trafikverket, om utredning av Västlänk 2021. Kommunstyrelsen motiverade sitt avstyrkande bl a med att det framförda förslaget bidrar till en ökad barriäreffekt mellan älven och en stor del av staden. Att förbättra kontakten mellan staden och älven har varit en central fråga i stadens visionsarbete för området, något som riskerar att gå förlorat vid ett genomförande av det motionerade förslaget. Trafikverket har ingen avvikande uppfattning i frågan.

Jernhusen

Genom att Västsvenska paketet nu sjsätts kan potentialen i Göteborgs och Västsveriges mest centrala lägen börja tillvaratas på ett bättre sätt än hittills. Skisserna för den underjordiska stationen vid Göteborg C och dess anslutningar till omgivningen bör omarbetas. Stationsområdet kommer att ha en viktig roll som trafikknutpunkt, mötesplats, länkande stadsdel och regional kärna. Utbyggnaden av området behöver starta snarast och ske parallellt med projekteringen och byggande av Västlänken för att ge Göteborg och regionen förutsättningar att utvecklas framgångsrikt. Utbyggnadsplaneringen av Västlänken och stadsdelen kring stationsområdet måste därför ske i nära samarbete med varandra. Även omfattningen och utformningen av Trafikverkets spåranläggningar i markplanet vid Göteborg C, personbangård och uppställningsspår, bör utredas parallellt med Västlänksprojektet.

Genom att Västlänksprojektet, förutom det nyttillkommande kapacitetsbehov den i sig själv genererar, också tycks påverka och begränsa redan befintlig depåkapacitet måste projektet redovisa strategier för hur dessa behov ska tillgodoses. Den framtida markanvändningen vid Sävenäs bör utredas för att på bästa sätt möta alla de anspråk som ställs på området, inklusive depåfunktioner.

Genomförandet av Västlänken med den byggmetod som är aktuell torde förutsätta att den befintliga kombiterminalen inom Gullbergsvass är avvecklad senast vid byggstart inom området. Det är därför väsentligt att arbetet för att finna terminalens nya lokalisering startar omedelbart.

Jernhusen tillstyrker tillåtlighet för Västlänken och förutsätter att projektet kommer att drivas i öppen och nära samverkan med sin omvärld. Konsekvenserna för såväl befintliga som framtida trafikanknutna verksamheter, för Jernhusens del i synnerhet depåer och godsterminaler, måste belysas på ett tydligare sätt än hittills. Åtgärder för att kompensera och ersätta, fysiskt och ekonomiskt, för den påverkan och det intrång projektet medför måste också planeras in.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket utreder frågan om ny lokalisering av kombiterminalen och konsekvenserna om terminalen inte är flyttad före byggstart.

Trafikverket kommer att utreda och klarlägga behovet av depåkapacitet och var dessa ska lokaliseras i det fortsatta arbetet. Även omfattning och utformning av kvarvarande säckbangård kommer att utredas.

Jernhusen, kompletteringsremiss

Jernhusen framhåller att tidigare synpunkter kvarstår men man vill komplettera och betona följande. En väsentlig förändring för Jernhusen är föreslagen breddning vid Göteborg C. Detta ger utrymme för att placera den underjordiska lokal- och regionalstationen längre norrut och ökar risken för att den sammantagna stationsanläggningen dras isär ytterligare. Detta är en generell nackdel för passagerare som ska byta mellan olika transportslag. Den utökade möjligheten att både dimensionera stationsanläggningen och ge plats för ett Regioncity som verkligen bidrar till regionens konkurrenskraft kompenserar delvis ovan nämnda problem. Utformningen av stationsområdet är avgörande och placeringen av entréerna till Västlänkens plattformar är kritisk i detta avseende. Utformningen av Göteborg C behöver integreras med stadens utveckling i övrigt. Jernhusen nämns som intressant i samband med stationsanläggningar och stationsbyggnader för Västlänken och det är

en roll Jernhusen vill arbeta med och utveckla. Projektet måste planeras och genomföras på ett sätt som tillåter att den omgivande staden kan utvecklas och bebyggas samtidigt som Västlänken färdigställs. Jernhusen har inget att invända mot det som sägs i ”PM Stadsutveckling” men saknar att behovet av parallellt arbete nämns, det bör understrykas och tydliggöras i sammanhanget. Jernhusen saknar strategier för att lösa frågan om depåer och godsterminaler, vilket Jernhusen tog upp i det tidigare yttrandet. Det måste enligt Jernhusen vara en förutsättning för projektets tillåtlighet att huvudmannen redovisar vilka åtgärder som planeras för att hantera att en riksintressant godsterminal måste flyttas och att driftkritiska depåer kraftigt påverkas och i vissa fall kanske behöver ersättas helt. Den nuvarande kombiterminalen behöver vara ersatt vid byggstart för Västlänken i Gullbergsvassområdet, inte vid driftstart som inträffar flera år senare.

Trafikverkets kommentar:

Den slutliga placeringen av den nya underjordiska 4-spåriga pendeltågstationen vid Centralen kommer att bestämmas inom korridoren relativt tidigt i den fortsatta planeringsprocessen utifrån flera olika villkor och förutsättningar. Det finns därefter många tänkbara stationsentréer ovan jord till befintliga och framtida målpunkter. Trafikverket utgår från att placeringen av dessa kommer att diskuteras ingående mellan olika parter i området och optimeras i stadens fortsatta planeringsprocess för hela området.

När det gäller ägandet av stationerna och ansvar för olika stationsfunktioner pågår diskussioner inom Västsvenska Paketets samverkansorganisation och avtal kommer att upprättas mellan berörda parter.

Liseberg AB

Liseberg AB förordar fortfarande alternativ Haga - Korsvägen. Korridorkartan för Västlänken har breddats på ett sätt som får påverkan på Lisebergs verksamhet. För Lisebergs vidkommande är det viktigt att deras tidsplan synkroniseras med Trafikverkets och att tunneln under Lisebergs område dimensioneras på så sätt att verksamheten inte påverkas negativt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att optimera både byggskede och tidsplan och synkronisera detta fortlöpande med Lisebergs utbyggnadsplaner.

Privatperson

Projektmålen har formulerats så att en järnvägstunnel bäst uppfyller målen. Den samhällsekonomiska beräkning som genomförts (Banverket, 2006) och visar på en nettonuvärdeskvot på - 0,51 och en sammantagen förlust på 20,7 miljarder i 2006 års penningvärde, är obsolet då kostnaderna för projektet eskalerat. Den kostnadsangivelse Trafikverket redovisat är missvisande då projektet endast med 50 procents sannolikhet uppgår till 20 miljarder kronor. Sannolikheten för att projektet blir betydligt dyrare är uppenbar om man studerar Trafikverkets kalkyl. Av den framgår att lägsta kostnaden är bedömd till 17 miljarder och högsta till 60 miljarder medan ett ”viktat medelvärde” hamnar på 20 miljarder. Ett betydande mått av risk borde ha införlivats i kalkylen. Trafikverket har hänvisat till tunnelprojekten Citybanan och Citytunneln men de geologiska förhållandena för Haga - Korsvägen är mer komplicerade och sannolikt därmed väsentligt dyrare. Projektet har inte kalkylerats med den precision som kan krävas varför Trafikverket ska åläggas att komplettera underlaget med en detaljerad kostnads kalkyl som underlag för regeringens tillåtlighetsprövning. Byggekostnadsindex har underskattats och bör sättas högre.

Nyttan av ny järnväg till Borås har lagts in i kalkylen för att kunna visa på en högre samhällsnytta. Kostnaden för denna beräknades vid kalkyltillfället till 4,6 miljarder kronor. Under 2009 uppdaterades denna kostnad till 12,2 miljarder men ingen uppdatering av samhällsnyttokalkylen för Haga - Korsvägen gjordes. Trafikverket ska åläggas att göra en uppdaterad analys av samhällsnyttan där de ingående alternativen studeras utan att en ny järnväg till Borås ingår i underlaget. Att tunnelprojekten i Stockholm och Malmö genomförts trots låga beräknade samhällsnyttor är ett dåligt argument då det i Göteborg finns fullgoda alternativ till tunnel, till en betydligt bättre samhällsnytta.

När kostnadsberäkningen för Västlänken utfördes utgick projektet från finansiering med statliga medel. Nuläget är att 40 procent av Västsvenska paketet ska finansieras genom trängselskatter. Då uppbörden av trängselskatten är extremt hög ska kalkylen ta hänsyn till detta. Trafikverket ska därför åläggas att beräkna den faktiska finansieringskostnaden för Haga – Korsvägen baserat på rekommendationen från ASEK 4 (arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet).

Det finns stor återstående kapacitet på Göteborgs central innan redovisat behov till år 2028 om ca 100 000 resenärer per dygn uppnås. Det redovisade kapacitetsbehovet på längre sikt förutsätter att det har byggts fyra spår till Kungsbacka, Ale, Alingsås och ny tvåspårig järnväg till Borås. Dessa investeringar finns inte med i gällande plan till år 2021 varför det inte finns någon tidspress att investera i tillkommande kapacitet vid Göteborgs central innan några beslut är fattade för övriga investeringar. Resenärsmängderna för Haga respektive Korsvägen kan ifrågasättas då ingen vetenskapligt grundad analys finns presenterad. Hagastationens samhällsnytta är diskutabel genom det begränsade antalet resenärer samt den klena kopplingen till annan kollektivtrafik. Nuvarande planering för förtätning av centrala Göteborg medför att alla tillkommande invånare kommer att använda Göteborgs central som nav för regionala resor. En tunnel via Haga – Korsvägen ger längre resväg för resenärer från Kungsbacka, Borås, Stenungsund, Trollhättan och Alingsås. Det är en stor ekonomisk nackdel som inte har belysts i Trafikverkets underlagsrapporter. Trafikverkets utredning från 2006 rörande eventuella tillkommande samhällsnyttor som en följd av en regionförstoring visar inte på något sammantaget resultat då den inte beaktat de kommuner som får en negativ nytta av projektet.

Syftet med tillåtlighetsprövningen är att man ska kunna jämföra olika alternativ samt ett nollalternativ utifrån konsekvenser för miljö, ekonomi, trafikering, restidvinster mm. I Trafikverkets underlag finns inga alternativ redovisade där kostnader och nyttor är uppdaterade. Förstärkningsalternativet är ett alternativ som klarar samma kapacitet som Haga – Korsvägen men det ger den kortaste restiden till centralstationen för samtliga reserelationer. Detta alternativ kostar i storleksordningen en tredjedel samt har ringa osäkerhet när det gäller byggkostnader i förhållande till Haga – Korsvägen. Trafikverket ska åläggas att närmare utreda ett förstärkningsalternativ och eventuellt ytterligare alternativ, utgående från dagens stationsläge.

Baserat på den mängd betong, armeringsjärn och stålspons som åtgår kommer stora mängder, överslagsmässigt över 300 000 ton koldioxid, att frigöras vid produktion av detta material. Sannolikt blir koldioxiden vid byggnationen större än den sammanlagda reduktion som kan uppnås med projektet. Utsläppen ska belasta kalkylen för samhällsnytta negativt. En beräkning av externa effekter av överflyttad biltrafik har gjorts. Denna beräkning tar inte hänsyn till att personbilsparken beräknas minska sina utsläpp framöver. Målsättningen för det regeringsuppdrag Trafikverket arbetar med är bland annat 80 procent koldioxidreduktion fram till år 2030. Mot denna bakgrund ska en förnyad beräkning göras som tar sikte på en mer realistisk nivå vad avser de koldioxidreduktioner som kan uppnås. Även koldioxidutsläppen från lastbilstransporter är överskattade. Slutsatsen blir att ingen klimatnytta uppkommer med alternativet Haga – Korsvägen.

Det föreligger inga förutsättningar att bedöma tillåtligheten för alternativet Haga – Korsvägen baserat på ingivet underlag. För det fall Trafikverket inte efterkommer att genomföra efterfrågade utredningar och analyser ska tillåtlighet inte medges.

Trafikverkets kommentar:

I ”PM Samhällsekonomi” utvecklar Trafikverket hur den samlade effektbedömningen beräknats.

Det finns en otydlighet om de transportpolitiska målen och då särskilt målen om fossiloberoende fordonsflotta. Trafikverket har bett om förtydligande av målen. Att utsläppen ska minska är dock tydligt och det kan vi vara överens om. Att utröna om Västlänken ger en ökning eller minskning av utsläppen är dock svårt att bedöma. Dels har det inte gjorts bedömning av utsläppen under byggnation, drift och underhåll, men även om det skulle gjorts finns många osäkerheter. Dels finns

osäkerheter hur projektet långsiktigt kommer påverka trafiken, fördelning mellan trafikslag och bebyggelse både i staden och i kranskommuner. Dels finns det ännu inte en fastställd metod hur man ska räkna på infrastrukturens utsläpp. Vad gäller det sistnämnda finns t.ex. stora osäkerheter hur man ska behandla utsläpp på marginalen inte minst kopplade till elanvändning i olika processer.

Som kommenterats ovan till Xxxx Xxxx pågår inom Trafikverket ett arbete med att inkludera klimat kalkyler i den fysiska planeringsprocessen för infrastrukturprojekt. Detta innebär att samma metod och antaganden kommer att användas vid bedömningar och konsekvensbeskrivningar av utsläppsberäkningar för projekt i kommande åtgärdsplanering. Även för Västlänken kommer en sådan beräkning att göras under vintern 2012/2013. I samband med åtgärdsplaneringen kommer även trafikprognoser att uppdateras.

Det har länge varit kapacitetsproblem på Göteborg C. Redan 2001 presenterade Banverket en idéstudie för Göteborg C med syftet att lyfta fram idéer som skulle öka kapaciteten. Kapacitetshöjande åtgärder har också genomförts sedan dess vilket medfört fördubblad kapacitet, från ca 340 tåg per dygn till dagen 626 i högrafik.

Inför 2013 års trafikering har Göteborg C förklarats som överbelastad. Detta innebär att om ytterligare trafik tillåts så ökar sårbarheten och punktligheten försämras. Ytterligare trimningsåtgärder som fler växelförbindelser, nya plattformsspår m m kan ge marginellt ökad kapacitet.

Privatperson, kompletteringsremiss

Xxxx Xxxxx kritiserar inledningsvis Trafikverket för att inte ha besvarat hans tidigare ställda frågor och för att han inte fått del av remissmaterialet.

Vad gäller den övergripande samlade effektbedömningen anser Xxxx Xxxxx att den avgörande skillnaden mellan Västlänken och andra storstadsprojekt som Trafikverket jämför med är att i fallet Västlänken finns bättre alternativ att tillgå som ger lägre kostnader och likvärdiga nyttor. Trafikverkets slutsats att flertalet nyttor inte är beräkningsbara för storstadsprojekten har dåligt stöd i forskningen. Som Trafikverket mycket riktigt påpekar förutsätter Västlänken att kapacitetsökningar sker på flera omgivande sträckor för att Västlänken ska kunna motiveras. Inga prognosberäknade resenärsmängder finns redovisat i underlaget varför Trafikverket ska åläggas att göra en prognosberäknad analys av resenärsmängder för stationerna vid Haga, Korsvägen och den nya Centralstationen. Det PM som Göteborgs stad författat saknar helt analys av alternativ för Göteborgs tillväxt och utveckling.

Xxxx Xxxxx anser att Trafikverket inte följer ASEK 4:s anvisningar om skattesats vid annan än statlig finansiering. Vidare menar Peter Danielsson att införandet av trängselskatt och höjda parkeringsavgifter i centrala Göteborg redan haft trafikstyrande effekt varför marginalnyttan av Västlänken minskar. Trafikverket har visserligen angivit att resenärer till Göteborg och stationer söder där om får längre restid och att hänsyn tagits till detta i kalkylerna. Inget underlag styrker dock att man beaktat att samtliga resenärer som byter till den lokala kollektivtrafiken vid Göteborg C får längre restider. Genom att den nya stationen ligger betydligt längre norrut än dagens blir omstigningen till Drottningtorget och den tillkommande Bangårdsviadukten mycket lång.

De stora osäkerheter som finns i den nuvarande successivkalkylen riskerar att beräkningen är underskattad. Trafikverket ska därför åläggas att genomföra en ny detaljerad kostnadsberäkning av Västlänken inom ramen för tillåtlighetsprövningen. Xxxx Xxxxx anser att Trafikverket har beräknat samhällskostnaden på ett felaktigt sätt och att de nyttor verket redovisat är för högt värderade. Nettonuvärdeskvoten är därmed undermålig och Trafikverket ska enligt Xxxx Xxxxx uppfattning därför åläggas att göra en ny beräkning baserad på de verkliga samhällskostnaderna. En alternativredovisning ska också ske med fler alternativ än ett nollalternativ.

Trafikverkets kommentar:

Avsikten med Trafikverkets kompletterande remiss 2012-08-20 har i huvudsak varit att ge möjlighet

för de myndigheter som företräder olika allmänna intressen att yttra sig över nytt material som Trafikverket tagit fram i ärendet och som nu läggs till grund för begäran om tillåtlighet hos regeringen. Det har aldrig varit Trafikverkets avsikt att materialet i den kompletterande remissen ska utgöra ett yttrande över hittills inkomna synpunkter. I viss mån ger underlaget svar på frågor som remissinstanserna ställt men det är på inget sätt heltäckande. Trafikverket kommenterar samtliga inkomna synpunkter i denna sammanställning över inkomna yttrande vilken är en del av underlaget till begäran om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken. I den mån XxxX XxxXx synpunkter redan framförts under remissomgång 1, hänvisas till svaren på dessa synpunkter..

Trafikverket vidhåller att de övergripande ändamålen med Västlänken omfattar nyttor som inte är beräkningsbara. Det gäller till exempel de nyttor i form av förtätning, stadsutveckling och lokala trafiklösningar som Västlänkens nya stationer genererar i ett långsiktigt perspektiv.

I PM Samhällsekonomi redovisar Trafikverket att om utbyggnad av ny järnväg till Borås är mycket osäker är det relevant att göra en analys utan denna förutsättning. En första utbyggnadsetapp är nu föreslagen i regeringens budgetproposition.

När Västlänken är klar kommer det enligt olika prognoser att vara betydligt fler som reser med tåg än vad det är i dag. Enligt de beräkningar som gjordes i järnvägsutredningen stiger antalet resenärer vid Göteborgs central från ca 35 000 per dag till drygt 50 000 (avser både den nya och gamla delen). Vid Station Haga beräknades resenärerna till ca 25 000 och för Korsvägen ca 30 000 per dag.

Västtrafiks senaste bedömning för resandevolymer är från september 2011. Den grundar sig på den viljeyttring som finns i K2020, d.v.s. ett tredubblat resande mellan kranskommunerna och Göteborg. Västtrafiks bedömning av framtida resandevolymer uppgår till 73 000 för Göteborg C (nya och gamla delen), 42 000 för Korsvägen och 35 000 för Haga. Volymerna avser antal av- och påstigande under en medelvardag. För att uppnå sådana resandemål krävs ytterligare järnvägsinvesteringar i Västsverige. Något som Västlänken ger möjlighet till och i vissa fall är en förutsättning för.

Merparten av synpunkterna kommenteras i Trafikverkets PM Samhällsekonomi.

Trafikverkets bedömning är att resenärernas beräknade nytta av direktförbindelser är underskattad i kalkylen.

Trafikverket kommer att göra nya kostnadsberäkningar och osäkerhetsbedömningar i arbetet med järnvägsplanen under 2013.

Västlänken finansieras till lika delar mellan stat och trängselskatt inklusive regionala och kommunala bidrag.

Trafikverket utarbetar fortlöpande direktiv hur projekten skall hantera prisutvecklingens effekter.

Inom Trafikverket pågår ett arbete med att ta fram ett arbetssätt för att på ett systematiskt och strukturerat sätt inkludera klimatkalkyler i den fysiska planeringsprocessen för infrastrukturprojekt. Detta innebär att samma metod och antaganden kommer att användas vid bedömningar och konsekvensbeskrivningar av utsläppsberäkningar för projekt i kommande åtgärdsplanering. Även för Västlänken kommer en sådan beräkning att göras under vintern 2012/2013.

Trafikverket har under åren 2001-2007 genomfört både förstudie och järnvägsutredning där många alternativ vägts mot varandra och successivt valts bort. Trafikverket anser, som framgår av PM Samhällsekonomi, att det saknas metoder för att beräkna samtliga kostnader och nyttor i storstadsprojekt som Västlänken.

Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har inget att erinra.

Svenska Mässans Stiftelse

Svenska Mässan tillstyrker att Västlänken byggs enligt alternativ Haga - Korsvägen. I PM "Uppdatering till beslutshandling 2007" anges att järnvägskorridoren har breddats inom Lisebergs område för att möjliggöra en sträckning som minskar påverkan på Örgrytevägen under byggskedet. Svenska Mässans Stiftelse förespråkar starkt en lösning där påverkan på Örgrytevägen och lokalgatan minimeras. Den föreslår därför att järnvägskorridorens utbredning justeras så att i vart fall lokalgatan ligger utanför arbetsområdet. En sydligare sträckning inom den nu breddade järnvägskorridoren föreslås vid Hotel Gothia Towers så att mäss- och hotellbyggnaderna i mindre utsträckning påverkas av byggnadsarbetena. Svenska Mässans Stiftelse önskar bli ytterligare involverad i hanteringen av arbetenas omgivningspåverkan.

Trafikverkets kommentar:

Regeringens tillåtlighet handlar om att få tillstånd att bygga Västlänken inom den korridor som ansökan gäller. Detaljer inom korridoren kommer att utredas i arbetet med järnvägsplanen. Den största förändringen sedan beslutet togs 2007 har skett på sträckan Korsvägen och österut där vi breddat korridoren inom Lisebergs område som mest med ca 50 m. Motivet är att ha större handlingsfrihet att möjliggöra en sträckning som minskar påverkan på Örgrytevägen under byggskedet.

TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB

Har inga synpunkter utöver de som framförts tidigare på möte med Trafikverket. TeliaSonera tillstyrker järnvägsutbyggnaden i den valda sträckningen.

TeliaSonera Skanova Access AB

TeliaSonera Skanova Access AB konstaterar att bolaget har omfattande markförlagda kabelsystem inom aktuellt exploateringsområde men det behöver mer preciserat underlag för att bedöma i vilken grad bolaget berörs.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket återkommer till TeliaSonera Skanova Access AB i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har anläggningar i området och vill vara med i det fortsatta arbetet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket återkommer till Vattenfall i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Vägvalet

Partiet Vägvalet tillstyrker inte att regeringen tillåter planerad nybyggnad enligt alternativ Haga – Korsvägen. Vägvalet anser att projektet är så omfattande att en miljökonsekvensutredning är påkallad. Nu gjorda beräkningar av kostnaderna och de samhällsekonomiska kalkylerna visar att detta är ett av de mest olönsamma projekten någonsin och risken för stora kostnadsöverdrag är överhängande. Vägvalet motsätter sig att trängselskatt tas ut för att finansiera projektet. Större delen av tunneln kommer att byggas i öppna schakt. De praktiska problemen under utbyggnadstiden kommer bli gigantiska. Motivet att det är kapacitetsbrist vid Göteborgs Central har Trafikverket aldrig kunnat styrkas. Däremot finns det kapacitetsbrist i själva infarten men den kan åtgärdas till en betydligt lägre kostnad. Förslaget om vändslinga vid centralstationen, idag kallad Västlänk 2021, är ett alternativ som borde utredas. Det stora kapacitetsproblemet runt Göteborg gäller stambanan runt Lerum/Partille och Västkustbanan söder om Kungsbacka. Möjligheterna att åtgärda dessa problem minskar om investeringsmedel slösas bort på olönsamma projekt. Vägvalet anser att kritiken mot Västlänken stärks genom Riksrevisionens rapport "Medfinansiering av statlig infrastruktur (RiR 2011:28)";

Västlänken är samhällsekonomiskt olönsam, det Västsvenska paketet är forcerat, medfinansiering ger helt andra effekter än det var tänkt och trängselskatt är inte rätt finansieringsmetod.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit fram kompletterande och uppdaterat material inom områden kulturmiljö, stadsutveckling och samhällsekonomi som ger svar på merparten av Vägvalets frågor och synpunkter.

Länsstyrelsen godkände 2006-01-26 järnvägsutredningens MKB. Under arbetet med järnvägsplanen kommer den att fördjupas ytterligare och åter godkännas före utställning.

Större delen av tunneln går i berg, 4 km, medan öppna schakt, sammanlagt ca 2 km, planeras för stationerna.

Inför 2013 års trafikering har Göteborg C förklarats som överbelastad. Detta innebär att om ytterligare trafik tillåts så ökar sårbarheten och punktligheten försämras. På senare år har kapacitetsförbättringar genomförts. Ytterligare trimningsåtgärder som fler växelförbindelser, nya plattformsspår m m kan ge marginellt ökad kapacitet.

Kommunstyrelsen i Göteborg avstyrkte i oktober 2012 Vägvalets motion om att utreda ett förslag man kallar "Västlänk 21". Förslaget är, enligt Vägvalets bedömningar, betydligt mindre kostnadskrävande och dessutom möjligt att genomföra tidigare än nuvarande alternativ. Man ville att kommunfullmäktige aktualiserar frågan till berörda parter, som t.ex. Trafikverket, om utredning av Västlänk 2021. Kommunstyrelsen motiverade sitt avstyrkande bl a med att det framförda förslaget bidrar till en ökad barriäreffekt mellan älven och en stor del av staden. Att förbättra kontakten mellan staden och älven har varit en central fråga i stadens visionsarbete för området, något som riskerar att gå förlorat vid ett genomförande av det motionerade förslaget. Trafikverket har ingen avvikande uppfattning i frågan.

Det har länge varit kapacitetsproblem på Göteborg C. Redan 2001 presenterade Banverket en idéstudie för Göteborg C med syftet att lyfta fram idéer som skulle öka kapaciteten. Kapacitetshöjande åtgärder har också genomförts sedan dess vilket medfört fördubblad kapacitet, från ca 340 tåg per dygn till dagen 626 i högtrafik.

Västsvenska handelskammaren

Västsvenska handelskammaren tillstyrker att regeringen ger tillåtlighet. En väl fungerande Göteborgs C måste säkerställas. Kostnadsutvecklingen för Västlänken är emellertid ytterst bekymmersam. Jämfört med järnvägsutredningen har kostnaden ökat med i storleksordningen 70 procent trots att de berörda myndigheterna sagt att så inte skulle ske. Förtroendet för kostnads kalkylen är därför mycket lågt från näringslivets sida. Västsvenska handelskammaren anser att det är av yttersta vikt att det finns möjlighet att förändra eller avsluta projektet om nya allvarliga kostnadsdrivande faktorer eller risker identifieras under projekteringen. Den höga kostnaden och risken för ytterligare kostnader riskerar att bland annat tränga undan andra för näringslivet viktiga infrastrukturinvesteringar. Näringslivet vill inte se att ökade kostnader förlänger perioden för trängselskatt eller höjer skattenivån. Bilisterna i Göteborg ska inte behöva betala för att statliga Trafikverket inte kan kalkylera rätt vid ingående av avtal med regionala intressenter. En ökad kostnad innebär också sämre samhällsekonomisk lönsamhet vilket är bekymmersamt. Även om det är svårt att få rättvisande resultat i storstadsprojekt är kvoten - 0,57 anmärkningsvärt låg och om kostnaderna ökar försämras kalkylen ytterligare. Nyttan för Boråsbanan bör enligt Västsvenska handelskammaren inte ingå i kalkylen.

Trafikverkets kommentar:

I "PM Samhällsekonomi" utvecklar Trafikverket hur den samlade effektbedömningen beräknats.

Västtrafik

Västtrafik har sedan tidigare förespråkat den nu föreslagna sträckningen. De förändringar som gjorts jämfört med beslutet 2007 är enbart positiva. Med tanke på den stora betydelse projektet har för såväl Västsverige som nationellt, är det angeläget att de första tågen kan köra genom tunneln så snart som möjligt.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket har en fortlöpande avstämning av och fokusering på tid, kostnad och innehåll. Förändringar redovisas månadsvis och i detta planeringsskede finns alltför många osäkerheter kvar för att våga tidigarelägga driftstart.