

2011-12-13

Västlänken – en tågtunnel under Göteborg mellan Olskroken och Almedal – Beredningsremiss -

Aktuella kommentarer på inkomna synpunkter under utställning och remiss våren 2006

Dåvarande Banverket beslutade under december 2007 att projekt Västlänken ska drivas vidare och att järnvägsutredningens alternativ Haga – Korsvägen via södra Älvstranden ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Projektet saknade finansiering 2007 och planeringsprocessen avstannade.

Under 2010 beslutades om att projektet ingår i den regionala satsningen på kollektivtrafik, järnvägar och vägar, det s k Västsvenska Infrastrukturpaketet. Finansiering ska ske genom trängselskatt samt statliga, regionala och kommunala anslag.

Järnvägsutredningen, som genomfördes med utökat samråd, ställdes ut och remissbehandlades våren 2006. Även efter remisshanteringens fortsatte diskussioner våren 2007 med de närmaste samrådspartnerna Göteborgs Stad, länsstyrelsen i Västra Götaland, Göteborgregionens kommunalförbund, Västtrafik och Västra Götalandsregionen. Detta ledde fram till att man enhälligt föreslog att dåvarande Banverket skulle besluta att Västlänken byggs enligt alternativ Haga – Korsvägen via Älvstranden.

Trafikverket kommer nu att begära regeringens tillåtlighetsprövning av det valda alternativet enligt 17 kap miljöbalken. Innan tillåtlighetsprövningen skall dock en så kallad beredningsremiss genomföras.

Kortfattad sammanfattning av inkomna svar på järnvägsutredningen efter utställning och remiss våren 2006:

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

Arbetsmiljöverket	Inga synpunkter nu men kommer att delta i den fortsatta planprocessen.
Borås Stad	Ser fram emot ett förbättrat regionalt spårbundet system. Kan tänka sig både Korsvägen och Haga-Korsvägen.
Boverket	Se nedan. Förordar det alternativ som ger bäst långsiktig hållbar utveckling, mest överflyttning från väg – till järnvägstrafik.
Elsäkerhetsverket	Samtliga alternativ klarar krav för att åtgärda magnetfält.
Energimyndigheten	Inga synpunkter.
Göteborgsregionens Kommunalförbund (GR)	Se nedan. GR´s 12 av 13 kommuner har svarat och alla dessa är positiva till Västlänken och avstyrker Förstärkningsalternativet. Två kommuner förordar Korsvägen.
Hallandstrafiken	Förordar Korsvägen.
Region Halland	Se nedan. Avfärdar Förstärkningsalternativet.
Jernhusen	Förordar Korsvägen och förutsätter att frågor i samband med serviceanläggningar/verkstäder löses i kommande planarbete.
Järnvägsfrämjandets lokalavdelning	Förordar Korsvägen.
Krisberedningsmyndigheten	Positiv till Västlänken och utredningens hantering av sårbarhetsaspekterna.

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

Göteborgs Köpmannaförbund	Se nedan. Väljer Korsvägen framför Haga-Korsvägen men betonar att det hänger ihop med tidsperspektivet 2050. Anser att fyrspårstationer behövs redan från början.
Luftfartsverket	Positiv men förordar inget alternativ.
Länsstyrelsen i västra Götaland	Se nedan. Understryker vikten av att Västlänken kommer till stånd och tillstyrker i första hand Haga-Korsvägen via Älvstranden och i andra hand Korsvägen.
Naturvårdsverket	Se nedan. Tillstyrker alternativen utan rangordning men avstyrker Förstärkningsalternativet. Behov av kompletteringar påpekas.
NUTEK	Inga synpunkter.
Riksantikvarieämbetet	Se nedan. Konstaterar att alternativ Korsvägen kommer närmast målet ”kulturvärden får inte skadas”.
Räddningsverket	Har deltagit i utredningens arbete och bedömer att alla alternativ kan utformas med goda marginaler till dagens säkerhetsnivå. Alternativen rangordnas inte.
SIKA	Se nedan. Anser att kapacitetsproblemen vid GBG C kan lösas med ny station i Olskroken och med andra kollektivtrafiklösningar i centrala Göteborg. Tveksam till de beskrivna dynamiska samhällsekonomiska effekterna.

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

SMHI	Inga synpunkter
SGI	Se nedan. Konstaterar att projektet har geotekniska utmaningar och förutsätter att övervaknings - och kontrollprogram av grundvatten - nivåer, portryck, marksättningar m m startar i god tid liksom planeringen av åtgärder för förorenade massor.
SGU	Förstärkningsalternativet har minsta inverkan på grundvattnet medan de tre övriga alternativen är likvärdiga ur geologisk synpunkt.
Socialstyrelsen	Se nedan. Anser att hälsoeffekterna bör beskrivas mer ingående.
Svenska Mässan	Förordar Haga-Korsvägen. När mer detaljerad information finns om exempelvis dragningen vid Örgrytevägen kan krav på kostnadskompensation komma att ställas.
Statens Strålskyddsinstitut	Inga synpunkter.
Branschföreningen Tågoperatörerna	Förordar att något av alternativen genomförs men avfärdar Förstärkningsalternativet.
Vägverket	Positiv inställning till Västlänken och ser Förstärkningsalternativet som det minst attraktiva lösningen.
Västra Götalandsregionen	Se nedan. Haga-Korsvägen och Korsvägen förordas före Haga-Chalmers. För bedömning av stationslägen och kopplingar till

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

övrig kollektivtrafik bör Västtrafiks
bedömning väga tungt.

Västtrafik

Se nedan. Förordar Haga-
Korsvägen och avfärdar
Förstärkningsalternivet.

Nedan sammanfattar Trafikverket frågor som diskuterats fortlöpande sedan val av alternativ 2007 och ger kortfattat sina aktuella kommentarer till dessa. Frågorna har grupperats enligt remissinstansernas frågeställningar. Avslutningsvis redovisas även exempel på frågor/synpunkter från allmänheten under utställningen och remiss våren 2006 samt våra kortfattade kommentarer.

Länsstyrelsen i Västra Götaland

1. Ser det som nödvändigt med en djupare bedömning av Göteborgsområdets kollektivtrafiknät på 40-50 års sikt. Bedömningen måste också inkludera en kostnadsuppskattning och en långsiktig finansieringsplan. Alternativ Korsvägen ger, som visas i stadens förslag till detaljplaneprogram, fler utbyggnadsmöjligheter och större flexibilitet för framtida spårssystem än övriga alternativ.

Trafikverkets kommentar:

Yttrandet baserades på ett förslag till detaljplaneprogram som nu 2011 revideras och förväntas bli antaget i Göteborgs kommunfullmäktige. Kopplingar mellan de tre nya stationerna och det lokala transportsystemet samt framtida utbyggnadsmöjligheter vid stationerna kommer att hanteras i den fortsatta planeringsprocessen.

Frågor om utblickar på längre sikt diskuterades ingående 2007 mellan utredningens samverkanspartner inför Banverkets val av alternativ. Stor politisk enighet över partigränserna förordade Haga – Korsvägen med ytterligare två stationer framför Korsvägen med endast en ytterligare station.

2. Ser det som nödvändigt med en bedömning av hur fyra spår i Mölndalsåns dalgång kan realiseras och/eller om tunnel genom Safjället behövs för att avlasta Mölndalsåns dalgång.

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

Trafikverkets kommentar:

Frågan om fyra spår i Mölndalsåns dalgång har tidigare utretts och är åter aktuell att studera i ett annat projekt. Tunnel genom Saffället, som endast kunde kombineras med alternativ Korsvägen och Haga-Chalmers, avfärdades i samband med att alternativ Haga – Korsvägen valdes.

3. Det erfordras mer detaljerade studier för att belysa om ett genomförande kan ske utan att riksintresset för kulturmiljön påtagligt skadas vid alternativ Haga – Korsvägen via älvstranden.

Trafikverkets kommentar:

Frågan diskuterades ingående i den fortsatta samrådsdiskussionen 2007 mellan parterna där även Riksantikvarieämbetet deltog genom dialog med länsstyrelsen. Risker för "påtaglig skada" för kulturmiljön fokuserades framför allt till de rester av försvarsverket som ligger begravda på södra Älvstranden samt längs med kanalen och om eventuella kompletterande undersökningar behövdes. Länsstyrelsen accepterade att projektet kan ta hand om detta i den fortsatta planprocessen och där klargöra värdet av fornlämningarna.

Undersökningar vid Skeppsbron i samband med detaljplanearbete har nyligen utförts. Spår av välbevarade lämningar, murar, har hittats av den så kallade Badstugubastionen vid Stora Badhusgatan, väster om det område där Västlänken kommer att passera staden i lera. Resultatet från Skeppsbron ökar sannolikheten att befästningslämningar finns bevarade under mark även inom de delar av korridoren som följer längs Södra Älvstranden, nordöst om Stora Hamnkanalen.

För att få en uppfattning av hur mycket av den forna stadsmuren som finns kvar inom denna del av korridoren för Västlänken och hur stor del som kommer att påverkas har projektet nu inför arbetet med järnvägsplan påbörjat en förundersökning. Detta blir ett viktigt underlag för kommande handlingsprogram för kulturmiljön.

4. Det är angeläget att områdena kring stationslägena kan utvecklas som attraktiva punkter i staden med möjligheter till kompletterande exploatering i framtiden. En ytterligare stadsutveckling kring Hagaplan är däremot inte möjlig med hänsyn till riksintresset för kulturmiljön..... Att anordna tillräckliga bytesmöjligheter i

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

anslutning till stationen vid Haga kan också möta svårigheter av utrymmes- och miljöskäl.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatt samverkan, framför allt med Göteborgs Stad och länsstyrelsen, fortsätter utreda dessa frågor i den fortsatta planeringsprocessen.

5. Stor hänsyn måste tas till översvämningsrisker i framtiden med tanke på en klimatförändring med varmare klimat och högre havsnivå samt ökad risk för oväder, vilket kan leda till stora nederbördsmängder och kraftiga vindar.

Trafikverkets kommentar:

Det finns numera planeringsförutsättningar från Göteborg Stad som vi har att använda i det fortsatta planeringsarbetet. Länsstyrelserna i Västra Götalands och Värmlands län arbetar med att ta fram nya underlag för planering som vi också kommer att beakta i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Länsstyrelsen i Västra Götaland och Naturvårdsverket

6. Någon påverkan på Säveån och dess stränder bedöms enligt utredningen inte uppstå (Natura 2000). Säveån bedöms inte heller få någon indirekt påverkan av till exempel grumling från biflödet Gullbergsån. I det fortsatta arbetet behöver före tillåtlighetsprövningen klargöras om denna bedömning står sig. Arbeten i anslutning till Mölndalsån kräver extra uppmärksamhet.

Trafikverkets kommentar:

Arbeten kommer att ske i anslutning till Gullbergsån – bro byggs över – respektive Mölndalsån – betongtunnel byggs under. För dessa arbeten krävs en ansökan/anmälan om vattenverksamhet. Bedömningen kvarstår i nuläget att Säveån inte kommer att påverkas indirekt av eventuell grumling från Gullbergsån. De miljö kvalitetsnormer som finns för Säveån både som fisk- och musselvatten (NFS 2002:6) av typen laxvatten och miljö kvalitetsnormen för berörda vattenförekomsten kommer att utgöra grunden för utformande av kontrollprogram för anmälan/ansökan om vattenverksamhet.

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

7. Banverket (Trafikverket) bör belysa möjligheterna att genom väl studerade transportvägar till och från tunnelbygget medverka till att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid skall kunna iakttas under byggskedet.

Trafikverkets kommentar:

I järnvägsutredningen skisserades vilka transportvägar som bedömdes vara mest lämpliga, bland annat med tanke på att utnyttja befintliga angreppstunnlar från tidigare byggen. Särskilda åtgärder som skulle kunna övervägas för att klara miljö kvalitetsnormen angavs, till exempel att ställa skärpta krav på arbetsfordon. Då den planerade utbyggnaden kommer att ske betydligt senare, än som beräknades i järnvägsutredningen, kan utvecklingen på fordonssidan bidra till att utsläppen generellt sett kommer att ligga på en lägre nivå.

Om det inte visar sig vara möjligt att klara miljö kvalitetsnormen överallt under en kortare period bör man ändå beakta att syftet med utbyggnaden är att skapa ett hållbart transportsystem som under lång tid bidrar till att kvävedioxidutsläppen minskar.

Frågan kommer att belysas ingående i järnvägsplanens MKB och ett program för styrning av masstransporter ska upprättas.

Länsstyrelsen i Västra Götaland, Naturvårdsverket, Boverket

8. Projektets samlade nytta och förutsättningar för genomförande bör visas i mer utvecklade samhällsekonomiska kalkyler med känslighetsanalys och ett fördjupat studium av de dynamiska effekterna.

Trafikverkets kommentar:

Senast i åtgärdsplaneringen gjordes bedömningar av Västlänkens effekter på samhälls ekonomin. Efter utställning och remiss kompletterades även järnvägsutredningen hösten 2006 med en utredning om de regionala utvecklingseffekterna. Känslighetsanalyser som gjorts i samband med kalkylerna visar till exempel att nyttan ökar om resandet antas bli mer omfattande än den prognos som använts. Dock har man inte kunnat påvisa en positiv nettonuvärdeskvot.

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

Boverket

9. Målsättningen i JU att säkerheten ska vara minst lika hög som i dagens system är väl låg. Den bör vara högre. Alternativet med två enkelspårstunnlar med tvärförbindelser bör övervägas.

Trafikverkets kommentarer:

Dubbelspårstunnel eller två enkelspårstunnlar avgörs under arbetet med järnvägsplan.

Göteborgsregionens kommunalförbund

10. Det finns behov av fördjupade studier avseende partikelsituationen på stationerna.

Trafikverkets kommentarer:

Frågan uppmärksammades i järnvägsutredningen och exempel på åtgärder nämndes. Problemet kommer att belysas ytterligare i den fortsatta planeringsprocessen för att bedöma det eventuella behovet av åtgärder. Ny forskning finns inom området och erfarenheter från bland annat Stockholm och Malmö kommer att inhämtas i det fortsatta arbetet.

Göteborgsregionens kommunalförbund, Köpmannaförbundet

11. Ambitionen för kollektivtrafikens andel bör höjas och det är önskvärt att Banverket genomför fördjupade studier/bedömningar om stationernas kapacitet och antalet spår som bör byggas från start.

Trafikverkets kommentarer:

Frågan kommer att belysas i den fortsatta planeringsprocessen.

Region Halland

12. Det framgår inte av utredningen hur man gjort prognoser för den framtida trafikeringen av Göteborg central. Hallands planer beträffande trafikeringen av Västkustbanan är viktiga att beakta.

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

Trafikverkets kommentarer:

Prognoser och trafikeringsupplägg kommer att stämmas av kontinuerligt för att säkerställa att järnvägsanläggningen svarar upp mot behovet.

Naturvårdsverket

- 13.** JU bör revideras så att MKB:n blir en tydligt urskiljbar och samlad del av JU, eventuellt även kompletterad med mer material från underlagsrapporterna.

Trafikverkets kommentarer:

I arbetet med järnvägsutredningen gjordes ställningstagandet att utställningshandlingen med tanke på projektets komplexitet borde vara så kortfattad och överblickbar som möjligt. Det talade för att MKB:n skulle integreras i rapporten men ändå urskiljbar bland annat genom markeringar i innehållsförteckningen. I kommande arbete med järnvägsplan kommer ett separat MKB-dokument att upprättas bl a för att det helt eller delvis även skall kunna användas i kommunens detaljplanearbete och i tillståndsprövningen.

- 14.** Spårutbyggnadens effekter för godstrafiken till och från Göteborgs hamn bör beskrivas tydligare.

Trafikverkets kommentarer:

Effekterna för godstrafiken finns redovisat i den samhällsekonomiska bedömningen och handlar främst av frigjord kapacitet i Gårdatunneln.

Detta ger en nytta från samhällsekonomisk synpunkt som står i proportion till denna sträckas betydelse i ett större sammanhang. I verkligheten är det enbart en marginell förbättring som direkt kan kopplas till Västlänkens utbyggnad eftersom det krävs kapacitetshöjningar på längre sträckor av Västkustbanan för att kunna utöka godstrafiken dagtid.

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projekt nr: B303140

- 15.** I MKB:n bör tydligare beskrivas alternativens påverkan på de olika trafikslagets omfattning och fördelning (personbil, lastbil, spårtrafik). Effekter beträffande koldioxidutsläpp. Perspektiv 2050.

Trafikverkets kommentarer:

I MKB:n redovisas miljökonsekvenserna av omfördelningen mellan personbil och tåg i form av minskade utsläpp av koldioxid och kväveoxider medan underlagen i form av antalet berörda fordon o dyl redovisas i underlagsrapport 21 Trafikering och reseanalys. Beträffande lastbilstrafiken, se kommentaren till punkt 14 ovan. Metoden bygger på att en utnyttjad kapacitetshöjning för tåg kan ersätta lastbilstransporter på väg men det är enbart det samhällsekonomiska värdet härav som kvantifierats.

Att beakta effekterna i ett längre tidsperspektiv vore önskvärt men underlag för det saknades. Hela projektets mål är att bidra till en hållbar tillväxt i landet genom att flera resor och transporter kan ske på järnväg.

- 16.** I ansökan om tillåtlighetsprövning bör mer konkret anges om man åtar sig att verkställa åtgärder så att gällande riktvärden för buller och vibrationer i bygg- och driftskedet kan innehållas. Även buller från masstransporter behöver tas hänsyn till.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverkets utgångspunkt är att vid risk för att nationellt antagna riktvärden överskrids vidta åtgärder som är tekniskt möjliga, ekonomiskt rimliga och miljömässigt motiverbara. För de fall där riktvärden saknas kommer förnyade samråd med länsstyrelsen och Naturvårdsverket i samband med järnvägsplanen att ske. Detta gäller även beträffande den aktuella tillämpningen av gällande riktvärden.

- 17.** Vissa kompletterande undersökningar om grundvattenförhållandena bör genomföras i järnvägsutredningsskedet och inte, som anges, i kommande skeden. Samråd med SGU bör ske.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket har påbörjat en omfattande studie och undersökningar gällande grundvattenförhållandena i Göteborg. Denna kommer att vara ett underlag för järnvägsplanen och för de tillstånd som krävs gällande

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

grundvattensänkning för projektet. Samråd med berörda myndigheter och Göteborgs stad har inletts.

18. En masshanteringsplan bör upprättas i det fortsatta planeringsarbetet.

Trafikverkets kommentarer:

Trafikverket har påbörjat ett arbete gällande masshanteringen och genomförandet av en plan för detta. En viktig part i detta arbete är kommunen där kontakter tagits.

Riksantikvarieämbetet

19. Konstaterar att alternativ Korsvägen är det alternativ som kommer närmast målet att inte skada kulturvärden. Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers bedöms medföra påtaglig skada på viktiga delar av riksintresset för kulturmiljö i Göteborgs stadskärna.

Trafikverkets kommentarer: Samma som punkt 3.

Frågan diskuterades ingående i den fortsatta samrådsdiskussionen 2007 mellan parterna där även Riksantikvarieämbetet deltog genom dialog med länsstyrelsen. Risker för "påtaglig skada" för kulturmiljön fokuserades framför allt till de rester av försvarsverket som ligger begravda på södra Älvstranden samt längs med kanalen och om eventuella kompletterande undersökningar behövdes. Länsstyrelsen accepterade att projektet kan ta hand om detta i den fortsatta planprocessen och där klargöra värdet av fornlämningarna.

Undersökningar vid Skeppsbron i samband med detaljplanearbete har nyligen utförts. Spår av välbevarade lämningar, murar, har hittats av den så kallade Badstugubastionen vid Stora Badhusgatan, väster om det område där Västlänken kommer att passera staden i lera. Resultatet från Skeppsbron ökar sannolikheten att befästningslämningar finns bevarade under mark även inom de delar av korridoren som följer längs Södra Älvstranden, nordöst om Stora Hamnkanalen.

För att få en uppfattning av hur mycket av den forna stadsmuren som finns kvar inom denna del av korridoren för Västlänken och hur stor del som kommer att påverkas har projektet nu inför arbetet med järnvägsplan

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

påbörjat en förundersökning. Detta blir ett viktigt underlag för kommande handlingsprogram för kulturmiljön.

Statens geotekniska institut (SGI)

- 20.** JU bör kompletteras med redovisning av totalstabiliteten, särskilt för tunnelsträckning i lera i närheten av Göta älv.

Trafikverkets kommentarer:

Totalstabiliteten mot Göta älv har i järnvägsutredningen inte bedömts vara ett problem varför någon redogörelse för denna problematik inte finns i JU. Dock har påpekats i underlagsrapporten Teknik under avsnitt "12 Risker i byggskedet" att vissa arbetsmoment kan medföra ekonomiska och tidsmässiga konsekvenser bland annat "Skredrisker under entreprenadarbetena särskilt vid jord liggande direkt på starkt lutande berg som kan förekomma särskilt vid Stora Hamnkanalen och Packhuskajen." Färdig anläggning kommer att grundläggas på pålar och kommer även att innebära en avlastning av jorden jämfört med nuvarande förhållanden. Underlag för värdering och hantering av riskerna beskrivna i JU kommer att hanteras i järnvägsplanen.

- 21.** I nästa projekteringsskede krävs detaljstudier bl a med avseende på omgivningspåverkan, sättningar, avväxlingar, övergångar mellan berg och jord samt grundvatten.

Trafikverkets kommentarer:

I arbetet med järnvägsutredningen har inventering av de geologiska/geotekniska/geohydrologiska förutsättningarna utförts liksom inventering av omgivande bebyggelse med hänsyn till riskerna för skador på dessa. För byggnader som direkt berörs av Västlänken har förslag till avväxlingar upprättats. Primärt har bedömningar utförts som visar på genomförbarheten och beräkningar av projektets kostnad har utförts med detta underlag. Vid arbetet med systemhandling och järnvägsplan kommer detta arbete att vidareutvecklas och förfinas.

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

22. Vissa smärre brister i underlagsrapporterna *Teknik* respektive *Grundvatten* påtalas.

Trafikverkets kommentarer:

Synpunkterna kommer att beaktas under det fortsatta arbetet med systemhandling och järnvägsplan.

SIKA

23. Ställer sig tveksam till de beskrivna dynamiska samhällsekonomiska effekterna. SIKA anser att de stora kapacitetsproblemen vid Göteborg C kan avhjälpas genom att stationen flyttas till Olskroken och att utvecklingsbehovet för centrala Göteborg tillgodoses med andra kollektivtrafiksatsningar. Tunnelbygge under centrala Göteborg medför risk att man bygger in sig i en struktur som kan komma att visa sig obsolet.

Det vore befogat att göra alternativa samhällsekonomiska kalkyler med antagande om trafikstyrande åtgärder som till exempel trängselskatt eller åtgärder riktade mot parkeringsmarknaden.

Trafikverkets kommentarer:

Frågan om stationens flytt till Olskroken har tidigare utretts och förkastats. Trängselskatt är numera beslutad och skall införas 2013.

Socialstyrelsen

24. Det vore angeläget att utföra en miljömedicinsk bedömning eftersom utredningsområdet är tätbefolkat. Detta avser bland annat minskade luftutsläpp i driftskedet, åtgärder för att få ned halterna av kvävedioxid i byggskedet, störningar från buller och vibrationer samt fler förslag på åtgärder för att begränsa detta.

Trafikverkets kommentarer:

I järnvägsutredningen skisserades vilka transportvägar som bedömdes vara mest lämpliga, bland annat med tanke på att utnyttja befintliga angreppstunnlar från tidigare projekt. Särskilda åtgärder som skulle kunna övervägas för att klara miljökvalitetsnormen angavs, till exempel att ställa skärpta krav på arbetsfordon. Då den planerade utbyggnaden kommer att

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

ske betydligt senare, än som beräknades i järnvägsutredningen, kan utvecklingen på fordonssidan bidra till att utsläppen generellt sett kommer att ligga på en lägre nivå. Även beträffande buller och vibrationer har utgångspunkten varit att så långt det kan anses vara rimligt förebygga eventuellt hälsopåverkande effekter.

Frågorna kommer att belysas i kommande MKB och järnvägsplan.

Svenska Mässan

- 25.** Byggskedet kommer att innebära störningar för verksamheten i området. Örgrytevägen och Skånegatan anges som besvärliga under byggnadstiden.

Trafikverkets kommentarer:

Handlingsplan för byggskedet med ambition att minimera störningarna kommer att upprättas i den fortsatta planeringsprocessen.

Branschföreningen tågoperatörerna

- 26.** Ifrågasätter om kapaciteten vid Göteborgs central kan upprätthållas under byggtiden.

Trafikverkets kommentarer:

Frågan kommer att beaktas under den fortsatta planeringsprocessen med målet att upprätthålla kapaciteten

- 27.** Frågan om Olskroken och infarten till depån i Sävenäs bör bli föremål för en fördjupad studie.

Trafikverkets kommentarer:

Utredning om olika lösningar för Olskrokens knutpunkt pågår i särskilt projekt.

Västtrafik

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

28. I järnvägsplanen bör studeras om stationen vid Korsvägen kan förskjutas cirka 50 m österut för att öka tillgängligheten till Korsvägen.

Trafikverkets kommentarer:

Stationens placering kommer att bestämmas under arbetet med järnvägsplanen.

Västra Götalandsregionen

29. Prognosen för resandeutvecklingen som redovisas för Västlänken är underskattad med hänsyn till de kompletterande satsningar som kommer att göras i Göteborgsregionen för att öka andelen kollektiva resenärer.

Trafikverkets kommentarer:

Prognoser och trafikeringsupplägg kommer att stämmas av kontinuerligt för att säkerställa att järnvägsanläggningen svarar upp mot behovet.

Allmänheten

30. Under utställningen och remiss våren 2006 kom följande frågor/synpunkter in. Trafikverket kommentarer i kursiv stil

- Att åter utvidga tunneln till Hisingen, Järntorget, Frölunda, Sisjön med flera platser. *Under idé - och förstudieskedet studerades detta och sorterades bort.*
- Fler pendelstationer, exempelvis vid Gamlestaden, Olskroken och Almedal. *Gamlestaden byggs nu i projektet "Bana Väg i Väst".*
- Olika trafikeringsupplägg föreslås. *Projektet diskuterar fortlöpande olika trafikeringsupplägg.*
- Den nya stationen vid GBG C behöver ha bra koppling till Drottningtorget. *Projektet kommer att studera kopplingar till det lokala kollektivtrafiknätet under arbetet med järnvägsplanen.*

Ärendenr: TRV 2011/61195
Projektnr: B303140

- Att bygga fyra spår direkt för att säkra framtida kapacitet. *Projektet har i dagsläget att ta höjd för fyra spår vid Göteborg C och förberedelse för fyrspårstationer vid Haga/Korsvägen.*
- Att ersätta diskuterad servicetunnel med andra lösningar. *Projektet studerar olika lösningar under planskedet.*
- Att slopa Västlänken och använda pengarna till alternativ användning, exempelvis tätare turer i dagens kollektivtrafik, lägre biljettpriser, fler buss – och spårvagnslinjer, cykel på buss och spårvagn. *Frågan kan inte besvaras av projektet.*
- ”Tunnelring” under staden för både tåg och spårvagn med olika förslag till trafikering. *Frågan kan inte besvaras av projektet.*
- Förkortad planeringsprocess. *En parlamentarisk sammansatt utredning har genomförts. Inga beslut i dagsläget.*
- Att ändra namnet Västlänken. *Frågan är inte aktuell.*