

Västlänken, historia

En kort genomgång av projektets (för)historia

Mikael Bigert

Frågor och kommentarer:

VLOCHALT@GMAIL.COM

Ursprungsidén

/10/:

September 1987: Rune Thorén (C) föreslår tågtunnel Centralen-Järntorget-Korsvägen-Almedal.



Första utredning 1989

1989 görs utredningen
”Genomgående spår för
pendeltågstrafik”

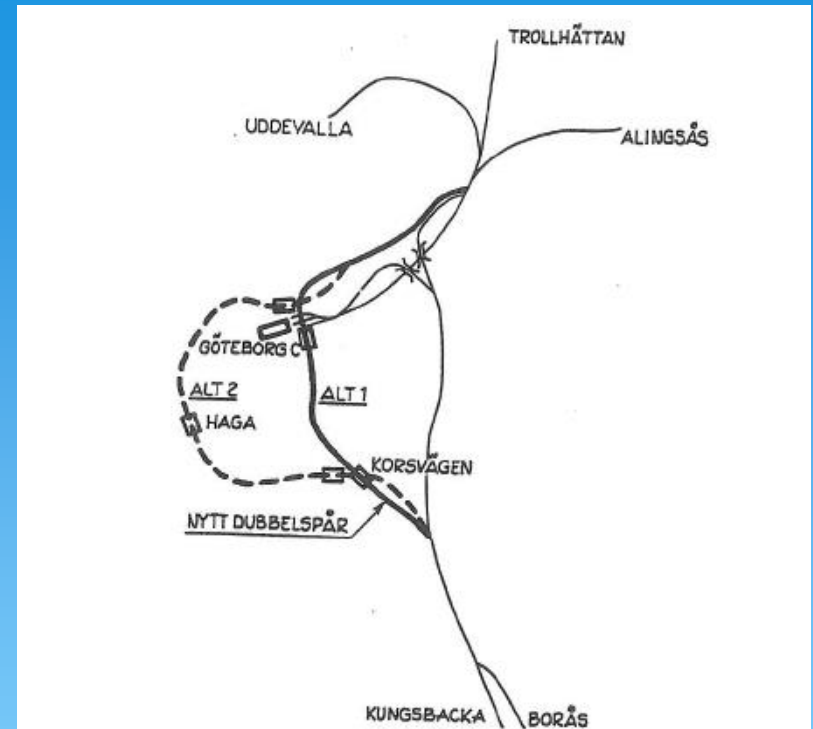
Endast två sträckningar studeras (se
fig) och kostnaden för båda
alternativen uppskattas till 1.5-2
miljarder.

⇒ Samma sträckningar som sedan
blev Korsv och Haga/Korsv

Kostnad 1.5-2 miljarder

Motion om tunneln till Riksdagen
(Motion 1990/91:Jo23)

” I Göteborg måste pendeltågstrafiken byggas
ihop och göras genomgående genom att en tunnel
anläggs från Centralstationen via Järntorget,
Valand, Korsvägen och ut till Västkustbanan.”



NY JÄRNVÄGSTUNNEL UNDER CENTRALA GÖTEBORG
PRINCIPSSKISS TILL TVÅ ALTERNATIV

Källa: Genomgående spår för pendeltågstrafik i Göteborg, principutredning, K-Konsult 1989

”Centrumtunneln” 1994

Utredning för att studera längre variant av tågunneln.

Målsättning: ”billigast möjliga sträckning som...når så stor andel av centrala stadens arbetsplatser som möjligt”.

Centralen-Järntorget-Sahlgrenska-Chalmers-Elisedahl

(UA 4 i Förstudien)

”krav och målsättningar kan bäst uppfyllas genom utbyggnad av en järnvägstunnel under centrala Göteborg”

Kostnad cirka 2.7 miljarder



Strategi 1999

Transportstrategi för Göteborgsregionen med omland

Inkluderat i avdelningen "Strategi med Hög prioritet" :

"Inom tio år krävs en järnvägstunnel under Göteborg från Almedal till Centralstationen för att kunna realisera trafikeringsplanerna.

Järnvägstunneln är nyckeln till att kraftfullt kunna utveckla den nationella, regionala och lokala tågtrafiken.

Järnvägstunneln är nödvändig för att kunna bygga bort säckstationen och öppna möjligheten till genomgående tåg."

(Tunnel under centrum väljs innan Idéstudien)

Ref:

<http://www.grkom.se/download/18.c2226e31133de9a9838000537/1182166702234/Transportstrategi199912.pdf>

Idéstudie: Maj 2001

Idéer för att öka kapaciteten vid Gbg C /1/:

- Kortsiktiga: Signal- och växelåtgärder
- Medellång sikt: Ombyggnader av bangården för att ge fler tågvägar
- Långsiktigt: ”En järnvägslänk i form av en tunnel under Göteborg”

Finns alternativ till tunnel?

”Jämförelsealternativet på lång sikt går inte att konstruera...oklart vad som är huvudskälet till en tunnellösning”

Motion 2001/02: T364 Centrumtunnel i Göteborg , Oktober 2001:

” Enligt bedömningar av Göteborgs stad är en tågtunnel under centrala Göteborg nödvändig på 10 års sikt. Förberedande planerings- och utredningsarbeten är omfattande varför uppdrag bör lämnas till Banverket att snarast starta den formella planprocessen. ”

Tidigt Samråd : Dec 2001

Enda dokumentation är rapporten "Tidigt Samråd"./1/

Trafikverkets beskrivning: "Möte med ett antal aktörer, var och en med sina uppdrag och mål. De alternativ som de efterhand valde att titta närmare på var sådana som bedömdes möjliga att gå vidare med."

Ingen utredning av alternativ görs eftersom inga andra alternativ än tunnel under Centrum antas kunna möta politikernas mål.

Utflyttad station kommenteras kort:

" Förutom det faktum att det förmodligen är näst intill omöjligt att anlägga nya stationslägen i Olskroken och Gårda (1) har de flesta lokaltågsresenärerna sin målpunkt i Centrala Göteborg som man kan nå utan att behöva byta till annat färdmedel (2) om tågen går till Centralstationen. Med en utlokalisering av stationen skulle det behövas ett byte till spårvagn eller buss för att nå centrala Göteborg vilket för många resenärer skulle innebära en så stor olägenhet att man skulle välja att åka bil istället(3)"

(Anm:: (2) är felaktigt /1/(1) och (3) utan referens)

Inriktning inför Förstudie:

"Den variant som finns angiven i en gensträckning via Heden till Korsvägen... är mindre intressant att studera vidare i förstudien".

(Variant Korsvägen är alltså redan värderad som sämre än Haga-Korsvägen)

Förstudie Dec 2002

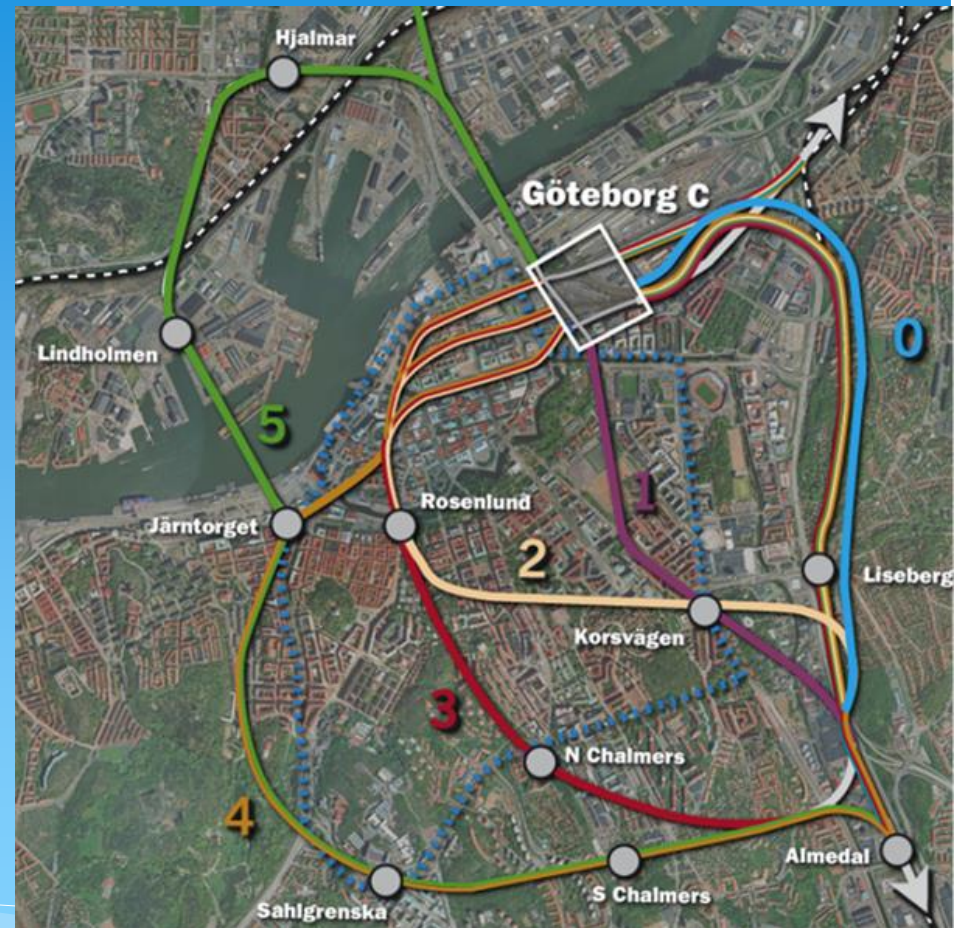
Jämförelse av: Tågtunnlar UA1-UA5
och Förstärkningsalternativ UA0.

Namnet Västlänken lanseras

UA2 (Haga-Korsv) antas som
”medianlösning”.

Kostnad 7 - 8 miljarder

UA4 och UA5 sorteras bort p g a
för höga kostnader och svårt med
station vid Järntorget.



Järnvägsutredning 2006-7

Utredning av 3 tunnelalternativ plus Förstärknings-alt (FA)

FA (kostnad cirka 9 miljarder)
har klart bäst Nettonuvärde men anses inte ” uppfylla målen om Positiv regionalutveckling respektive God bebyggd miljö”

(Tas med som reserv om finansiering skulle utebli)

Haga-Korsvägen väljs med motivering ”ger störst överflyttning av resande, kortast restider, når nya viktiga målpunkter i staden och ger goda utvecklingsmöjligheter för staden”

Kostnad cirka 16 miljarder



Remisser på Järnvägsutredningen 2006

Några exempel på oberoende (utan egna intressen i tunneln) remissinstanser:

SIKA (Statens Institut för Kommunikationsanalys, numera Trafikanalys) var enda instansen med övergripande kompetens inom infrastruktur.

”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.”

Trafikverkets kommentar: ”Frågan om stationens flytt till Olskroken har tidigare utretts och förkastats.”

Riksantikvarieämbetet (RA):

”Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers bedöms medföra påtaglig skada på viktiga delar av riksintresset för kulturmiljö i Göteborgs stadskärna.”

Ingen av remisserna ledde till ytterligare utredningsarbete.

Ref: www.trafikverket.se/PageFiles/64971/V%C3%A4stl%C3%A4nken%20-%20Aktuella%20kommentarer%20p%C3%A5%20remissen%20111213.pdf

Sammanfattning olika koncept

Koncept	Historia	Huvudanledning till bortval	Nettonuvärde *
Tunnel Centralen-Haga-Korsv	Föreslagen av R Thorén(c) 1987. Motion till riksdagen 1990, Inlagd i Regionens strategin 1999, Antagen som långsiktig lösning i Idéstudien 2001, Förstahandsval i "Tidigt Samråd", Motion till riksdagen 2002, Vald i Järnvägsutredningen 2007	Valt alternativ = Västlänken	-11,5
Tunnel Centralen-Korsv	Med i Förstudie och Jvg-utredningen	Två stationer ger färre resande än tre	-12
Tunnel Centralen-Haga-Chalmers	Med i Förstudie och Jvg-utredningen	Chalmers har färre resande än Korsv	-11,5
Utbyggd Säckstation och dubblerad Gårdatunnel (Förstärkningsalternativ)	Med i Förstudie och Jvg-utredningen	Ger för få nya resande	-6,5
Tunnel Centralen-Järntorget-Sahlgrenska-Chalmers	Med i Förstudie	För dyr och lång	
Tunnel Centralen-Hjalmar B-Lindholmen-Järntorget-Sahlgrenska-Chalmers	Med i Förstudie	För dyr och lång	
Underjordisk Genomgångs-station för alla tåg på Centralen och fyrspårs-tunnel	Avfärdad på 5 rader i "Tidigt Samråd"	För dyrt	
Utflyttad Pendelstation	Avfärdad på 9 rader i "Tidigt Samråd"	"De flesta tågpendlare har gångavstånd till Centralen"	
Östlig tunnel för godståg	Avfärdad på 8 rader i "Tidigt Samråd"	Löser inte pendelkapaciteten	

* = Miljarder kronor (negativt) Nettonuvärde enligt Trafikverkets Järnvägsutredning /12/

"Tidigt samråd" /1/

2007 - framåt

2007-2009: Västlänken bedöms inte som prioriterad i Banverkets / Trafikverkets planer. Ingen finansiering.

2009-2010: Ny kostnadsanalys visar ökad kostnad. 20 miljarder i 2009 års nivå exkl planskild korsning i Olskroken.

2009-hösten: Göran Johansson ”tjötar en stund” med Leif Zetterberg (c) som utlovar infrastrukturpaket till Gbg om man får medfinansiering.

2010: Västsvenska paketet med trängselskatt ger finansiering av Västlänken som lyfts in i Nationella Planer. Tunnelns projektering kan startas.

2013: Ny samhällsekonomisk bedömning visar kostnad på 24 miljarder i 2013 års nivå. Nettonytta separat minus 12 miljarder. (Inklusiv planskild korsning minus 3 miljarder).

2016: Beräknad byggstart

2026: Beräknat färdigställande

TACK till de som bidragit med dokument och information, bl a :

Ulf Nyström, GP

Åke Wessman och Bosse Lindgren, Trafikverket

Backup, Referenser

- /1/ www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivaretrafik/Dokument/
- /2/ www.trafikverket.se/PageFiles/130117/samlad_effektbedomning_vastlanken_med_planskildhet_i_olskroken.pdf
- /3/ www.trafikverket.se/PageFiles/96362/Rapport%20%20Effekter%20av%20tr%c3%a4ngselskattens%20inf%c3%b6rande%20-%20Redovisning%2024%20oktober%202013.pdf
- /4/ "En kostnadsanalys med Successivprincipen av Västlänksprojektet", Trafikverket, Oktober-December 2009
- /5/ Västtrafiks Resandeundersökning RUS 2006
- /6/ www.trafikverket.se/PageFiles/16890/UR_09_Linjestrackningar_72dpi_2.pdf
- /7/ www.trafikverket.se/PageFiles/73641/samhallsekonomiska_principer_och_kalkylvarden_for_tra_nsportsektorn_asek_5_kapitel_7_tid_och_kvalitet_i_persontrafik_2.pdf
- /8/ Bilaga 4 (/2/): PM samhällsekonomisk nyttoberäkning av Västlänkens avlastande trängseffekt
- /9/ Banverket: Banöverbyggnad-Spårageometri
ida8iext.banverket.se/bvdok_extern/ViewPdfDoc.aspx?docGUID=cdoaa31f-831f-474e-8872-adee8cad485c
- /10/ "Västlänken, en betraktelse"
www.jarnvagsframjandet.se/vadhander/nyheter/bilder/vastlank3.pdf
- /11/ www.trafikverket.se/PageFiles/145658/vastlanken_samradshandling_november2013.pdf
- /12/ www.trafikverket.se/PageFiles/148650/Jarnvagsutredning_inkl_MKB_kap5-6.pdf