

## **Förstärkningsalternativet värt att se på igen.?**

Banverkets "gamla" Förstärkningsalternativ är ju det mest välutredda alternativet till Västlänken. (Att politikerna i projektets styrgrupp sedan inte alls ville ha FA och mitt under Järnvägsutredningen gick ut offentligt och avskräckte Trafikverket från att fortsätta utreda FA är en annan sak.../1/ )

I vilken utsträckning påtryckningarna även pågick inom projektet är oklart, men faktum är att flera siffror i underlagsrapporter ändrades inför slututvärderingen så att FA "sänktes", se /2/ sid 24-27.

Trots detta beräknades Netto nuvärde för FA till ett värde cirka 5 miljarder bättre än Västlänkens valda sträckning. En siffra som bekräftade i Seminariet 2014 /3/.

Att man ändå aldrig seriöst förde fram FA som annat än back-up berodde på att den inte tillförde någon ny station och tog upp för mycket utrymme. Huruvida det inte fanns bättre metoder att öka kollektivtrafiken till Centrum än just nya pendelstationer och om just de där hektaren som skulle tas upp av FA var kritiska för stadens utveckling kan förstås diskuteras.

Även om det är oklart om något alternativ alls kommer att övervägas kan det ändå vara intressant att se över hur "dåligt" FA egentligen är.

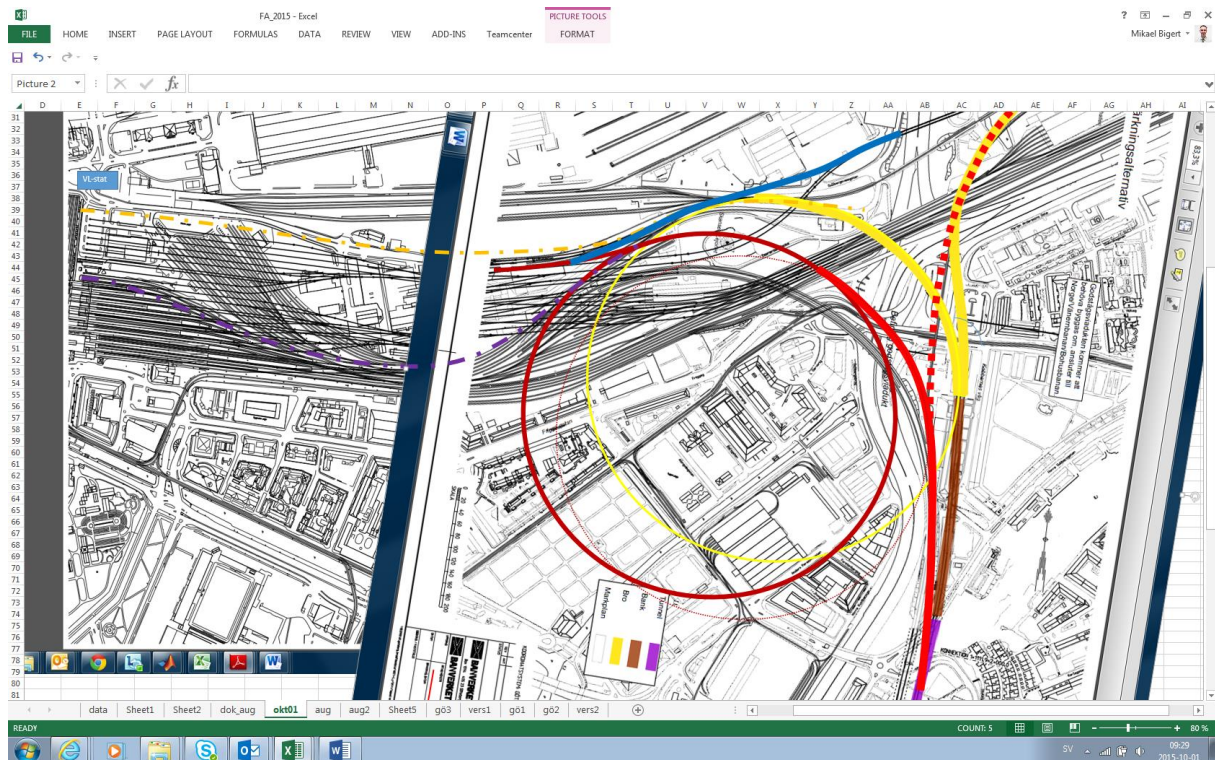
Med tanke på att VL numera föreslår få tunneldragning under Skansen Lejonet (vilket i och för sig kan diskuteras separat) tänkte jag se på möjligheten om även FA kunde uppdateras med den lösningen. Det ger nämligen en mycket bättre draging för den "Norra Persontågsviadukten" som nu kan dras längre söderut och på ett naturligt sätt gå ihop med Godstågsviadukten. (istället för i en båge norr om Lejonet).

Fortsättningen kan sedan dras på portaler ovanför Västkustbanan och mot den nya Lisebergstunneln. Detta skulle då bli dragingen för alla Fjärrtåg och en del av Regiontågen (liksom godstågen från Olskrokens planskilda korsning ).

Vinsten blir att man inte behöver riva västra kvarteret på Kobbarnas väg. Detta kommer att spara stora inlösenkostnader och inte minst lösa problemet med den skadade stadsbilden (och undvika lång överklagandeprocess). Det enda som egentligen behövs är bullerskärmar även på nya viadukten och inlösen av en del lägenheter i södra delen som görs om till kontor.

Detta betyder att en stor invändning mot FA försvinner.

Kvarstår förstås att Säcken går från 16 till 24 spår, vilket innebär mindre mark kan exploateras. På kartan syns området mellan gul/orange och lila streckade kurvor. Ungefär 7-8 hektar med värde cirka 500 miljoner. Det motsvarar cirka 20 % av den nya mark som tänks exploateras i Gullbergsvass.



*Gula: Järnvägsutredning Norra viadukt och ny Godstågsviadukt ( med gul cirkel radie 300 m )*

*Brunt=tråg och lila=tunnel söderut*

*Röda: Ny Norra viadukt med anslutningar (mörkare med radie 300 m ) dras på portal en sträcka ovanför Västkostbanan.*

*Blå = dubbelspår i tråg till norra delen av bangården som förut gick under Lejonet*

*Röd-streckat är GT-viadukt som den går idag och kan byggas om för att ansluta till Nya Norra viadukten*

För övrig utvärdering av FA och andra alt se /3/

Ref

/1/ <http://www.gp.se/nyheter/debatt/1.120633-vastlanken-ar-ett-nyckel-projekt>

/2/ <http://www.jarnvagsframjandet.se/vadhander/nyheter/bilder/vastlank3.pdf>

/3/ [http://www.jarnvagsframjandet.se/pdf/vastlank\\_sem10.pdf](http://www.jarnvagsframjandet.se/pdf/vastlank_sem10.pdf)

App1: Trafikering:

Principskiss hur trafikering kan ske:

[http://www.trafikverket.se/contentassets/8de338e19d7440e699aa44e10c70141e/ur\\_06\\_kapacitet\\_72dpi.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/8de338e19d7440e699aa44e10c70141e/ur_06_kapacitet_72dpi.pdf)

