

BILAGA 8

Ärende nr. TRV 2015/75002

Västlänken; Brister, ofullständigheter och felaktigheter i järnvägsplanen

1 SAMHÄLLSNYTTA

Planbeskrivningen P. 2.8

Sammanfattning av samhällsekonomisk bedömning:

Här anges nettonuvärdeskvot och icke prissatta effekter för Västlänken och Olskroken planskildhet sammantaget. Detta är inte korrekt, då det är två olika, om än geografiskt angränsande, projekt med separata järnvägsplaner och separat finansiering.

Västlänkens järnvägsplan bör redovisa Västlänkens nettonuvärdeskvot (NNK) som av Trafikverket beräknats till -0,47. Enligt ASEK5 är NNK under -0,3 att beteckna som mycket olönsam. Större delen av nyttan av Olskroken planskildhet kan hänföras till kraftigt ökad godstågskapacitet. Denna är helt oberoende av Västlänken och bör därmed inte räknas in i Västlänkens samhällsnyttokalkyl. (Samlad effektbedömning, Västlänken med planskildhet i Olskroken, VVA 119 och JVA 205, sid. 13 - 14).

2 VÄNDSPÅR I ALMEDAL BRISTFÄLLIGT BESKRIVET

Enligt Länsstyrelsens beslut om avvikelser från tillåtlighetsprövad korridor (Dnr TRV 2012/1033, 2015-05-29), ersätts planerad utbyggnad av dubbelspår mellan Almedal och Landvetter med ett vändspår i Almedal. Detta vändspår beskrivs inte närmare i järnvägsplanen, trots att det renderar en utökning av korridoren för Västlänken med 700 meter. Dess motiv, funktion och utformning saknas i planbeskrivningen. Vidare torde ett vändspår påverka kapaciteten (och därmed nyttan av projektet) vid byte av färdriktning och då rimligen där vändspåret ansluter till Västkustbanan. Detta bör förtydligas.

3 FRAMTIDA UTBYGGNAD TILL FYRSPÅRSSTATIONER

Enligt planerad utformning ska Västlänken byggas med endast två spår på stationerna Haga och Korsvägen men "förbereds" för fyra spår vardera. Det framgår dock ingenstans

- när denna utbyggnad skulle kunna ske
- vad som krävs för att åstadkomma den; om nya schakter måste öppnas eller om förberedelserna omfattar betongtunnlar för de tillkommande spåren
- vad kostnaderna för dessa är och vad de innefattar
- konsekvenser för omgivning, påverkan på trafik, järnvägstrafik och miljö när åtgärden vidtas i ett senare skede

Då fyrspårsstationer anføres vara förutsättningen för att nå den kapacitet som krävs för att uppnå den vision, "Målbild 2035", som legat till grund för beslutet att projektera Västlänken är det rimligt att denna åtgärd beskrivs utförligt i järnvägsplanen.

4 KAPACITETEN I OLSKROKEN PLANSKILDHET

Den till Västlänken gränsande planskilda korsning i Olskroken, som är förutsättningen för anslutning av norrgående banor till Västlänken, är endast dimensionerad för 14 tåg per timma och riktning mot Västlänken (Olskroken planskildhet, järnvägsplan, Planbeskrivningen, p 2.9.4)

Då Västlänken har en kapacitet för minst 20 tåg per timma vid utbyggnad till fyrspårsstationer samt utbyggnad av banor söder om Västlänken, bör det belysas vad som krävs för att uppnå motsvarande kapacitet vid den norra anslutningen till Västlänken. Enligt planbeskrivningen för Olskroken planskildhet är den förordade lösningen för utökad kapacitet i Olskroken att Bohusbanan ansluts direkt till Västlänken genom den så kallade Ringötunneln. Västlänken synes dock inte förberedd för en sådan anslutning.

Då de politiska målbilderna, Målbild Tåg 2035 och K2020, som ligger till grund för beslutet om Västlänken förutsätter en väsentligt högre trafikering än den som möjliggörs i planerad anläggning, bör förutsättningen för att uppnå dessa målbilder klargöras. För det fall 14 tåg per timma betraktas som tillräcklig kapacitet bör det motiveras varför stationerna Haga och Korsvägen ska förberedas för överskjutande kapacitet.

5 FRAMTIDA ANSLUTNING AV NYA BANOR

I järnvägsutredningen för Västlänken underströks vikten av att möjliggöra framtida anslutningar till Hisingen och sydväst mot Särö. Anslutning mot Hisingen skulle ge direktkoppling mot Säve, en eventuell bana till Torslanda och dessutom avlasta Olskroken. Anslutning mot Särö skulle ge ett balanserat antal banor norr respektive söder om anläggningen. I detaljplanen för järnvägstunneln anges att Station Haga är tänkt att fungera som bytespunkt för anslutning till Askim-Särö. Av samrådshandlingarna för järnvägsplanen framgår att Göteborgs stad anser dessa utbyggnadsmöjligheter väsentliga. Motiv till varför förberedelser för sådana anslutningar slopats bör framgå av järnvägsplanen.

6 NIVÅ PÅ STOMLJUDSDÄMPNING I DRIFTSKEDET

Åtgärdsnivå är inte preciserad. Av underlagsrapporten "Ljud, stomljud och vibrationer, TRV 2013/92338", sid 97 – 104, framgår dels att åtminstone måttlig åtgärdsnivå är påkallad för att inte miljö kvalitetsnormen ska överskridas, dels att stomljudsdämpning är mycket kostsamt. En rimlig nivå av stomljudsdämpning bör säkerställas före fastställande av järnvägsplanen.

7 KONFLIKTER MED ÖVRIG TUNNELSTRUKTUR

Uppgifter saknas om konflikter med annan tunnelstruktur för spillvatten, vatten, el och teleteknik. Av artikel om Citybanan framgår att den i grunden svåraste uppgiften varit att anpassa Citybanan till övrig tunnelstruktur (<http://www.svd.se/nya-tagtunneln-likasaker-som-pa-ytan>). Det är rimligt att redovisa en plan hur dylika konflikter ska hanteras.

8 FELAKTIG UPPGIFT OM NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN

I planbeskrivningen, p 2.1, sid 5, anges att "dagligen hanteras cirka 300 persontåg [...] vid Göteborgs Central". Denna uppgift är obsolet. Aktuell siffra är cirka 675 tåg per vardagsmedeldygn, enligt Trafikverket ("Västlänken – trafikering, depåer och uppställning. TRV 2014/53589", sid 49).

9 OKLAR BAKGRUND TILL ANTAGANDE OM OBEFINTLIG HOTBILD

I "Västlänken – Plan för säkerhet" anges att anläggningen "projekteras under antagande att det inte föreligger någon hotbild avseende sabotage eller terrorhändelse".

I regeringens skrivelse "Ansvar och engagemang – en nationell strategi mot terrorism, Skr. 2011/12:73" anges däremot följande

"Hotet från terrorism är föränderligt över tid. Utförda attentat och avbrutna attentatsplaner har visat att det finns en verklig risk för terroristattentat i Sverige eller mot svenska intressen. De senaste årens utveckling har inneburit att bedömningen av hotbilden blivit mer komplicerad."

Mot bakgrund av regeringens ställningstagande och de senare årens attacker mot tunnelbanor i bland annat London och Bryssel, samt det faktum att Säkerhetspolisen varit konsulterad i planeringen av Citybanan, bör antagandet om att Västlänken är undantagen från hotbild motiveras.

Göteborg, såsom ovan



Carina Bulić
Nätverket Stoppa Västlänken Nu