

Uppgradera Göteborgs Centralstation

Göteborgsregionen står inför spännande och stora utmaningar på trafik-och transportområdet. Det kollektiva resandets andel måste inom de närmaste decennierna öka, från i dag ca 20 % till över 40 %, dvs en fördubbling.

Då måste riktiga satsningar genomföras. Västlänken - projektet är inte en sådan! **Bättre lösningar måste fram-och de finns!**

Västlänken, ett rent pendeltågsprojekt, innebär att tre nya, underjordiska stationer skall byggas, vid Göteborgs Centralstation, i Haga och vid Korsvägen. Stationerna förenas med en ca 9 kilometer lång tunnel under centrala staden, som byggs i berg eller lera.

Vi vill här presentera ett förslag, som löser de problem, som Västlänken förväntas lösa-plus ytterligare några-fast på ett smartare sätt och till en avsevärt lägre kostnad. Vi har kallat vårt förslag "**Spårplanen**". Det bygger till stor del på det förslag -"Förstärkningsalternativet"- som Banverket/Trafikverket förordade 2007 men som avvisades av politikerna, eftersom "man ville ha en tunnel, som skulle vara längre än den i Malmö".

Spårplanen kan kortfattat beskrivas sålunda:

Spårdragning.

För pendel-och regiontåg utnyttjas de befintliga sex spår med sina tre plattformar, som ligger närmast Drottningtorget.

Ingående tåg går på de befintliga spåren från norr eller söder fram till järnvägsbron vid Skansen Lejonet. Tåg från söder fortsätter efter bron på en spårbrygga på nivån + 8 meter, tåg från norr ansluter, efter att ha gått under bron, med en uppförsramp till spårbryggan på + 8. Efter det att spåren i markplanet för utgående tåg har passerats, leder tre nedförsramper från spårbryggan ned till plattformsspåren på nivån + 0.

Utgående tåg går i marknivå från plattformsspåren under ingående spår och ansluter till befintliga spår vid Skansen Lejonet, norrgående spår i markplanet, södergående spår med en uppförsramp till järnvägsbron över E 6/E 20.

Med detta tvåplansarrangemang kan ingående och utgående tåg aldrig blockera varandra. Om trafikintensiteten på något avsnitt blir för hög, kan dubblering göras.

Spårdragningen framgår av bifogad principskiss och planskiss.

För att få plats med södergående fjärrtåg och godståg måste Gårdatunneln dubbleras åt öster, godstågsspåret flyttas något österut och en ny järnvägsbro byggas över E 6/E 20. Ett bostadshus vid Kobbarnas väg måste delvis rivas. Nuvarande Gårdatunneln skall endast användas av pendel/regiontåg.

Den planerade planskildheten för järnvägsspåren vid Olskroken måste genomföras precis som för Västlänken.

För **spårvägstrafiken** föreslår vi, att man på ett **pelardäck** ovanför plattformsspåren och framför nuvarande stationsbyggnad, bygger en spårvagns – och bussterminal. Anslutning till denna kan göras med nuvarande spår från Odinsplatsen i en uppförsramp till pelardäcket samt med en spårvägsbro mot Hisingsbron och mot den kommande Operalänken till Järntorget. Rulltrappor skapar snabba och bekväma förbindelser mellan spårvägsterminalen och pendeltågen. Gångavstånden blir korta.

Om pelardäcket utvidgas österut över plattformsspåren, kan ett stort antal parkeringsplatser och uppställningsplatser för "lediga" bussar erhållas.

ANM: För fjärr- och höghastighetståg kan ett motsvarande rampsystem byggas, antingen norr eller söder om postens stora byggnad.

Trafikering

Om man låter var och en av de fem pendeltågslinjerna till Göteborg disponera "ett eget" plattformsspår, får man ett mycket robust trafiksystem. Man kan ordna 10-minuterstrafik på några linjer och glesare trafik på andra linjer, utan att behöva riskera att förseningar eller störningar påverkar andra linjer. Även regiontåg kan tas in på samma spår som pendeltågen, om tillfartsbanorna medger detta.

Vill man låta vissa tåg vara genomgående, till exempel Alingsås–Göteborg–Kungsbacka, kan detta göras genom en anpassning av tidtabellen, men det medför större störningskänslighet.

Den ökande trafiken med pendeltåg, som förväntas inom de närmaste åren, gör det nödvändigt att ordna separata banor för dessa. Om pendeltåg skall gå på samma spår som regiontåg, fjärrtåg och godståg, torde 10-minuterstrafik inte vara möjlig att ordna på de hårdast trafikerade banorna.

Den nya, dubbelspåriga Hamnbanan kan trafikeras av både gods- och pendeltåg, om förbigångsspår för pendeltågen byggs vid stationerna längs banan. Dessa pendeltåg kan tas in till Göteborgs C på det sjätte plattformsspåret. Om man flyttar Sävenäs hållplats närmare Olskroken, kan passagerare från Alingsås, Trollhättan och Uddevalla, som skall till arbetsplatser på Hisingen, byta till ett pendeltåg på Hamnbanan och slippa resa in till Gbg C för tågbyte, vilket högst avsevärt skulle avlasta denna station.

Om man kan ordna 10-minuterstrafik på alla sex pendeltågslinjerna, kommer stationen teoretiskt att klara 36 tåg/timme i vardera riktningen.

Det förbättrade spårvägsnätet, med bland annat Operalänken och den befintliga Lisebergstationen, gör att varken Hagastationen eller Korsvägsstationen behövs. Om så erfordras, kan en upprustning av Lisebergstationen göras.

Jämförelse

Parameter	Västlänken	Spårplanen
Kostnad	30-35 mdr kronor	5-6 mdr kronor
Risk för byggproblem	Mycket stor, jmf Hallandåsen, Amsterdam, Boston	Mycket liten, känd teknik Inga djupa lerschakter
Utredningsskede	Omfattande, svårt, stora protester	Enkelt, snabbt
Byggtid	C:a 10 år, klart 2030 i bästa fall	Max 5 år
Miljöpåverkan i byggskedet	Mycket omfattande	Försumbar
Skador på riksintressen	Mycket omfattande	Inga
Grundvattenproblem	Mycket stora	Inga
Samhällsnytta	Mycket liten	Stor
Tillgänglighet	Problematiske	God
Kapacitet, tåg/timma	15-20	C:a 30

Ytterligare fördelar med vårt förslag i förhållande till Västlänken är bl.a.

- Stationen blir mycket passagerarvänlig. Korta gångavstånd till Drottningtorget eller vid tågbyten. De flesta slipper trappor och hissar.
- Inga störningar om ett tåg skall vända, vändspår i Mölndal eller Sävedalen behövs ej.
- Anläggningsarbetena kan genomföras helt inom befintligt bangårdsområde utan störningar för allmänheten.
- Inga störande masstransporter med lera och sprängsten.
- Måttligt buller från arbetsmaskiner eller fordon.

Förslaget Spårplanen har arbetats fram av några erfarna och intresserade personer, som alla under ett helt arbetsliv sysslat med trafikfrågor, samhällsbyggnad och byggverksamhet. Vi väddar till politiker och till ansvariga myndigheter att sakligt bedöma vårt förslag och att låta det bli föremål för en noggrann utredning.

Göteborg 18 nov 2016

Bengt Bohlin, Lennart Duell, Lars Nordström, Lennart Wassenius, Claes Westberg,
Göran Värmbly