

## Uppgradera Göteborgs Centralstation – lika enkelt som genialt

Göteborgsregionen står inför spännande och stora utmaningar på trafik-och transportområdet. Det kollektiva resandets andel måste öka, från i dag c:a 20 % till över 40 %, dvs en fördubbling.

Då måste rätt satsningar genomföras. Västlänken-projektet är **inte en sådan! Bättre lösningar måste fram, och dem finns!**

Västlänken, ett rent pendeltågsprojekt, innebär att tre nya underjordiska stationer är tänkta att byggas, vid Göteborgs Centralstation, i Haga och vid Korsvägen. Stationerna förenas med en 9 kilometer lång tunnel under centrala staden.

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 sjättedel av kostnaden. Vi har kallat vårt förslag ”GbgC 2.0”. 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”.

### GbgC 2.0 innebär

För pendel – och regiontåg utnyttjas de befintliga sex spår med sina tre plattformar, som ligger närmast Drottningtorget. I princip låter man **inkommande** tåg från norr eller söder köra upp på en spårbrygga c:a 8 meter över marknivån. Strax före plattformarna går tågen på en utförsramp ned till marknivån. **Utgående** tåg, som lämnar plattformsområdet, går i marknivå under spårbryggan för inkommande tåg. Genom att utgående och inkommande tåg passerar varandra i olika plan kan tågen aldrig hindra eller blockera varandra.

Den nuvarande Gårdatunneln skall endast användas av pendel – och regiontåg. För fjärrtåg och godståg bygger man en ny tunnel öster om den befintliga samt en ny järnvägsbro över E 6/E 20. Ett bostadshus vid Kobbarnas väg blir delvis berört. Den planerade planskildheten för järnvägen vid Olskroken måste byggas, 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 till tågen. Korta gångavstånd.

Vidare vill vi peka på att Västlänken - i jämförelse med dagens förhållanden – innebär att ”medelresenären” får ungefär en arbetsvecka längre restid per år för arbetsresor. Detta beror bland annat på omvägen via Haga och att Centralstationen flyttas 400 m norr ut. Med vårt förslag får man kortare restid än i dag. Det dagliga resandet för såväl göteborgare som för pendlare kan enklast, snabbast och billigast underlättas genom att bygga GbgC 2.0 och genom att göra rejäla satsningar på spårvägs- och bussnäten.

Hagastationen, som inte skulle göra någon större nytta, ersätts mer än väl av att Operalänken byggs, vilket förbättrar spårvägsförbindelserna till Järntorget och resecentrum Stenpiren. Den föreslagna stationen under Korsvägen behövs heller inte. Bygg i stället ut den befintliga Lisebergstationen, vilket ger god tillgänglighet till hela Korsvägsområdet utan att något behöver rivas på Liseberg.

Byggande av Västlänken skulle innebära mycket stora och delvis irreparabla skador inom stora delar av centrala Göteborg samt mycket stora störningar för allmänheten under lång tid. Genomförande av GbgC 2.0, vilket kan ske inom befintligt bangårdsområde, kommer knappast att innebära några störningar alls för göteborgarna.

#### Jämförelse:

Parameter	Västlänken	GbgC 2.0
Kostnad	30-35 mdr kronor	5-6 mdr kronor
Risk för byggproblem	Mycket stor, jmf Hallandsåsen, Amsterdam, Boston	Mycket liten, känd teknik, Allt arbete ovan mark
Utrednings-skede	Omfattande, svårt, stora protester	Enkelt, snabbt
Byggtid	C:a 10 år, klart 2030 i bästa fall	Max 5 år
Miljöpåverkan, byggskedet	Mycket omfattande	Försumbart
Skador på riksintressen	Mycket omfattande	Inga
Grundvattenproblem	Mycket stora	Inga
Samhällsnytta	Mycket liten	Stor
Tillgänglighet	Problematisk	God
Kapacitet, tåg/timma	15-20	C:a 30

- Vi som undertecknat denna skrivelse, har under hela vårt arbetsliv arbetat med samhällsplanering, trafikfrågor, bygg-och anläggningsprojekt och liknande.

- Vi anser att vårt förslag är synnerligen förmånligt i förhållande till den föreslagna Västlänken. Vi ser fram emot att Trafikverkets experter analyserar vårt förslag och om det håller vad det lovar, initierar omförhandling av Västsvenska paketavtalet.
- Agerande från berörda myndigheter och organisationer i enlighet med vårt förslag ligger säkert också helt i linje med vad den allmänna opinionen önskar.

Bildmässigt kan förslaget illustreras så här:

IDAG



VÅRT FÖRSLAG



Bengt Bohlin, civilingenjör

Claes Westberg, f.d. chef på Trafikkontoret i Göteborgs stad

Lars Nordström, kulturgeograf

Göran Värmbj, f.d. miljöchef i Göteborgs stad

Lennart Wassenius, Centerpartist

Lennart Duell, Liberal