

## **GKMA:s yrkanden och kommentarer till Trafikverkets yttrande 2017-05-15 (ab 586) inför förhandling i domstolen**

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv (GKMA) kommenterar här Trafikverkets (Trv) yttrande 2017-05-15 och förtydligar argumenten för varför Västlänken bör avvisas/avslås. GKMA:s första inlaga med synpunkter på Trv:s ansökan, är daterad 2017-01-26 och är registrerad hos domstolen som aktbilaga 164. Vi åberopar såväl denna som nedanstående kommentarer i Mål nr M638-16. Kommentarererna nedan ansluter till kapitelindelningen i nämnda inlaga.

### **GKMA:s huvudyrkanden**

Västlänken är inte rätt lösning på Göteborgsregionens trafikproblem. GKMA finner att Trv:s ansökan saknar i miljöbalken 6 kap. 7§ 4p föreskriven redovisning av alternativ. Ansökan innehåller inte heller en godtagbar redovisning av projektet och dess förenlighet med miljöbalken i övrigt, varför ansökan skall avvisas.

GKMA ansluter sig också till Trädplan m.fl., ab 506, yrkande om förhandsbesked från EU-domstolen i dessa frågor.

Ansökan strider även mot regeringens tillåtlighetsbeslut gällande luftföroreningar och Trv har i sitt yttrande medgivit att det inte går att genomföra projektet med mindre utsläppsbidrag. Enbart detta är ett skäl till att ansökan skall avslås.

Det som kan utläsas av ingiven ansökan innebär så stora skador på Göteborgs kultur- och miljöarv samt så stora skador och olägenheter av väsentlig betydelse för människors hälsa och så stora risker, såväl under byggtiden som under drifttiden att ansökan bör avslås även på denna grund.

Om domstolen ändå skulle bifalla ansökan, hemställer GKMA att Trafikverkets begäran om verkställighetsförordnande avslås.

GKMA finns i förteckningen över organisationer som underrättats om huvudförhandlingen (Ab 454). Trv har samlat synpunkter från flera enskilda intressen under *en* rubrik och anger inte vem som står bakom dessa. Detta medför att Trv:s framställning är fragmenterad och GKMA vill därför framföra sin helhetssyn på ingiven ansökan, och vi önskar att under inledningen av förhandlingen framföra vår talan under egen programpunkt på två timmar plus tid för frågor.

## **GKMA:s kommentarer**

### **Riksintresse för kommunikation (*kapitel 1 i vår inlägga 2017-01-26*)**

Trv har inte kommenterat vårt Kapitel 1 i sitt yttrande 2017-05-15.

Trv har statens uppdrag att besluta om vilka trafikanläggningar som skall vara riksintressen. I Göteborg finns riksintressena Hamnbanan, Bohusbanan, Norge-Vänerbanan, Västra Stambanan och Västkustbanan. Det senare riksintresset för kommunikation uppkom när E6 genom Gårda byggdes ut och järnvägen flyttades in i berget och det finns redovisat i stadens översiktplanering. Lokala järnvägsbanor avsedda för pendeltågstrafik är däremot inga riksintressen. Ändå väljer Trv utan motivering att förklara Västlänken som riksintresse för kommunikation.

Trv konstaterar i sin fastställelseprövning av järnvägsplanen 2016-04-28 att det är konflikt med riksintresset Kulturmiljön i Göteborgs innerstad, att det är ostridigt att två riksintressen står emot varandra och att en prövning därför måste ske enligt 3 kap. § 10 miljöbalken. Länsstyrelsen uttalar 2015-08-16 utan motivering att riksintresset Västlänken äger företräde framför det sedan länge etablerade riksintresset Kulturmiljön i Göteborgs innerstad. Men om Västlänken är ett verkligt riksintresse, skall enligt miljöbalken företräde ges åt det riksintresse som på lämpligaste sätt främjar långsiktig hushållning med mark och vatten. Riksintresset för kulturmiljön är neutralt medan Västlänken enligt vår uppfattning motverkar god hushållning.

GKMA vill göra gällande att riksintresset för kommunikation i Göteborg uppfylls av korridoren genom Gårdaberget och denna kan kompletteras och uppgraderas för att ta alla trafikslag, exempelvis i form av Förstärkningsalternativet. Några sådana möjligheter finns inte med Västlänken.

GKMA anser att eftersom Västlänken inte är något riksintresse, så är det riksintresset Kulturmiljön i Göteborgs innerstad som är styrande och det räcker för att avslå ansökan med stöd av miljöbalken. Enligt praxis avgör domstolen vilket intresse som skall äga företräde.

### **Alternativ med liten miljöpåverkan (*kapitel 2 i vår inlägga 2017-01-26*)**

Trv noterar i sitt yttrande 2017-05-15 att ab 164 och ab 506 med flera ifrågasätter om frågan om lokalisering av Västlänken och Olskroken planskildhet har utretts i tillräcklig omfattning. Trv anför att Västlänken och Olskroken planskildhet har tillåtlighetsprövats genom regeringsbeslut den 26 juni 2014 och att Västlänkens lokalisering med ny station vid Göteborgs centralstation och ytterligare stationslägen vid Haga och Korsvägen blivit slutligt prövad. Enligt GKMA:s uppfattning är det inte så. Vi åberopar rättsvetenskapliga artiklar som behandlar omprövning av tillåtlighetsbeslut i domstolsförhandlingar, exempelvis Jan Darpö i SvJT 2014 s. 741 och Strömberg i SvJT 2014 s. 491f.

#### *Det objektiva huvudsyftet*

Trv beskriver i sin ansökan syftet med Västlänken mycket kortfattat. Vi menar att det objektiva huvudsyftet saknas. Så som det nu är formulerat uppstår relativt fria tolkningar av lokalisering och hur alternativ kan utformas och redovisas. Enligt 6 kap 7§ 4p Miljöbalken skall i en miljökonsekvensbeskrivning redovisas alternativ och det skall också motiveras varför visst alternativ valts. Detta har inte gjorts i föreliggande MKB. Någon sådan

lokaliseringsprövning enligt miljöbalken har inte heller skett vare sig i samband med regeringsbeslutet eller i järnvägsplanen.

Trots dessa vaga formuleringar av huvudsyftet har i processen alla alternativ som inte utgör en tåg tunnel under Göteborgs innerstad kategoriskt avfärdats som stridande mot de projektmål som ledande politiker i Göteborg själva definierat. Detta blir en sorts cirkelbevisning. Genom den politiska styrningen har alternativ som väl tillgodoser kapacitetsbehov och trafiktekniska krav, men utan nämnvärda miljöstörningar och dessutom till lägre kostnader aldrig utretts. Enda undantaget är Banverkets Förstärkningsalternativ, som bl a innebär ytterligare en tunnel i Gårdaberget. Detta förkastades emellertid av den politiska ledningen i Göteborg. Regeringen har följaktligen inte fått det klarlagt att det som Trv anger som alternativ i själva verket bara är varianter på huvudförslaget. Trv har alltså inget stöd för ofta återkommande påståenden att alla alternativ är väl utredda.

#### *Icke fullständig miljökonsekvensbeskrivning (MKB)*

MKB:n uppfyller inte miljöbalkens krav på innehåll. Det som beskrivs kortfattat är endast möjliga och bortvalda genomförandemetoder och hänvisning sker i övrigt till den tekniska beskrivningen. Med hänsyn till detta kan den i målet aktuella MKB:n inte sägas identifiera, beskriva, möjliggöra en samlad bedömning av den planerade verksamhetens direkta och indirekta effekter på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, vilket enligt miljöbalken 6 kap. 3 § anges vara syftet med en MKB. I rättsfallet NJA 2008 s. 748 konstaterades att godtagbar miljökonsekvensbeskrivning är en processförutsättning och i NJA 2009 s. 321, ”Arvikamålet”, finner HD att prövning av en ansökan med en icke godtagbar MKB utgör ett rättegångsfel.

En godtagbar MKB är en processförutsättning och att godkänna föreliggande MKB, som saknar korrekt redovisade alternativ, skulle utgöra rättegångsfel.

För att undvika detta anser GKMA att MMD kan hänskjuta ärendet till EU-domstolen för förhandsbesked och vi ansluter oss därmed till kravet från Trädplan m.fl., ab 506.

#### **Nya förutsättningar (kapitel 3 och 4 i vår inlägga 2017-01-26)**

Obligatorisk tillåtlighetsprövning gäller endast kärnkraftverk, allmänna farleder och lagring av koldioxid. Järnvägsutredning eller järnvägsplan fordrar inte tillåtlighetsprövning. Det är inte heller så att ett beslutat riksintresse skall underställas en tillåtlighetsprövning. Genom att Trv opåkallat begärde tillåtlighetsprövning av Västlänken föregreps prövning i MMD.

Trv hävdar att frågan om Västlänkens tillåtlighet är avgjord i och med regeringens beslut 2014-06-26 och att domstolen inte skall ta upp tillåtligheten i sin prövning. Men beslutet bygger på vad som var känt då det fattades. Trv har inte beaktat Banverkets bedömningar av alternativ till Västlänken - Förstärkningsalternativet - och de nya förutsättningar som tillkommit med den planerade höghastighetslinjen Oslo-Göteborg-Köpenhamn.

Olskroken Planskildhet är projekterad med syftet att pendeltågstrafik och annan persontrafik skall kunna passera planskilt med godstågstrafiken. Den är anpassad till Västlänken helt och hållet. Hänsyn är inte tagen till planerad genomgående höghastighetslinje Oslo-Göteborg-Köpenhamn. För att få en genomgående trafikering måste Olskroken Planskildhet ges en annan utformning. Bygger man som nu är projekterat, måste sedan en omfattande ombyggnad

ske till höga kostnader. Detta är känt av regeringen, Trafikverket och Göteborgs Stad, som för att slippa hantera denna problematik, hävdar att denna höghastighetslinje för närvarande inte är aktuell. Detta trots att alla tre parter ingått i utredningarna och att Norges järnvägsplaner nu innehåller investeringarna mellan Oslo och gränsen mot Sverige.

Järnvägen mellan Oslo och Göteborg är så emellertid undermålig att en utbyggnad till högklassigt dubbelspår knappast ligger i en avlägsen framtid. Då måste rimligen hänsyn tas till detta när man planerar för förbättrad pendeltågstrafik till Göteborg. GKMA åberopar här miljöbalken kap. 6 § 7. Det finns alternativ till Västlänken som inte har dessa svagheter, men dessa har inte redovisats i ingiven MKB. Ansökan bör därför avvisas.

### **Samhällsnyttan (kapitel 5 i vår inlägga 2017-01-26)**

Trv kommenterar inte samhällsnyttan närmare utan hänvisar till tillåtighetsbeslutet. Trv redovisar emellertid i olika dokument att Västlänken är samhällsekonomiskt olönsam. Trv har nu begärt ett verkställighetsförordnande och motiverar detta med att Västlänken har stor samhällsnytta till följd av kapacitetsökning i järnvägsnätet. GKMA har i sin inlägga 2017-01-26 visat att så inte är fallet. Västlänken ger varken utökad turtäthet, kortare restider eller resandeökning. Anläggningskostnaderna är klart underskattade. Den samhällsekonomiska kalkylen enligt Trv:s beräkningar visar på en nettonuvärdeskvot på - 0,5. Om man korrigerar för det ofullständiga underlag som kalkylen bygger på blir det sannolika resultatet en nettonuvärdeskvot på - 0,9, dvs. man får tillbaka 10 öre på varje investerad krona.

Trv:s påstående om samhällsnytta och kapacitetsökning är felaktigt och GKMA anser att Västlänken inte har några andra kvaliteter som motiverar ett genomförande. Objekt med så dålig lönsamhet skall inte genomföras enligt Trv:s egna riktlinjer. Det finns bättre alternativ och vi kan även här hänvisa till miljöbalken kap. 6 § 7. Västlänken tränger undan andra viktiga infrastrukturobjekt som har stipulerade kvalifikationer om lönsamhet. Ansökan bör avslås.

### **Kulturhistoriska värden (kapitel 6 i vår inlägga 2017-01-26)**

Trafikverket konstaterar att det förekommer olika uppfattningar huruvida anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet innebär en påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö. Denna avvägningsfråga har enligt Trv prövats inom ramen för regeringens tillåtighetsprövning och skall inte bedömas igen vid prövningen hos MMD.

MMD har uppmärksammat riskerna med den grundvattensänkning som bygget av Västlänken medför och förelagt Trv att inkomma med en utredning senast den 1 september i år. Många berörda fastigheter har bebyggelse klassad som byggnadsminne och ingår i riksintresset för kulturmiljö, exempelvis stadsdelen Haga. GKMA har påpekat dessa risker och det torde vara ställt utom all tvivel att bygget av Västlänken påverkar grundvattennivåerna. Schakten för Hagastationen, drygt 30 m under havsytan, kommer att sänka grundvattennivån avsevärt och det leder till skador på intilliggande byggnader som är grundlagda på rustbäddar och pålkonstruktioner.

Skadeförloppet, som kommer att vara utsträckt under lång tid, orsakas av att rustbäddar och pålkonstruktioner förr eller senare hamnar ovanför grundvattennivån och då utsätts för luftens syre. Träet ruttnar och kan inte längre bära huskroppen. Husen skadas. Det kan bli svårt att om 20-30 år bevisa att Västlänkens schakter försakat skadan. De besiktningar av

byggnadernas status och grundläggning som nu utförs är inte relevanta, eftersom dessa skador uppkommer efter flera decennier.

Bebyggelsen i Haga är klassad som byggnadsminne och av planbeskrivningen från 1985 framgår: ”I samband med förestående byggnads- och anläggningsarbeten måste sådana ingrepp undvikas som kan föranleda ökade sättningar. Det gäller särskilt mark- och ledningsarbeten invid de hus som kommer att stå kvar efter ombyggnad.” Ett tiotal byggnadsminnesförklarade hus uppförda 1864-94 ligger mellan 2 och 50 meter från stationsgropen och dessa kommer att påverkas av ändrade grundvattenförhållanden.

Trafikverket hävdar att man kommer att bevaka eventuella sättningar och om det blir skador betalar man skadestånd i efterhand, vilket med hänsyn till det utdragna förloppet ofta bör bli efter normal preskriptionstid. Det är Trv som tar emot begäran om ersättning. Samband, slarv eller oaktsamhet måste bevisas och den skadelidande står risken för rättegångskostnader.

GKMA:s ändamål är att verka för att stadens kulturtillgångar bevaras och förvaltas så att förstörelse undviks. GKMA vidhåller tidigare framförda synpunkter om kulturminnen och att ansökan bör avslås som stridande mot både miljöbalken och plan- och bygglagen.

### **Transporter och masshantering (*kapitel 7 i vår inlaga 2017-01-26*)**

GKMA skriver i sin inlaga 2017-01-26 att den totala omfattningen av bygget av Västlänken torde uppgå till 1 600 000 transportrörelser. Störningarna är oacceptabla. Problemet med deponering av överskottsmassor är inte redovisat.

I tillåtlighetsbeslutet punkt 2 anges att: ”Trafikverket ska, efter samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs kommun, upprätta en plan för transporter och omhändertagande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägen samt av det byggnadsmaterial som ska användas i projektet...”

Trv anför i sitt yttrande 2017-05-15 på sid 59: ”...MKB:n redovisar konsekvenser av följdverksamheter (t. ex. transporter av massor). Det finns således underlag för att – om domstolen finner det nödvändigt – villkorsreglera frågor om masshantering till följd av anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet.”

Trv anför vidare på sid 94: ”Trafikverket hänvisar vad gäller masshantering till bilaga 31. Det finns inte heller något behov av att reglera några frågor kring masshanteringen i villkor och det får inte heller anses vara lämpligt... Trafikverket äger inte ensamt frågan om byggtrafiken utanför arbetsområdet”. Bilaga 31 som benämns ”Plan enligt tillåtligheten, villkor 2 Masshantering och transporter” inleds i avsnitt 1.1 med en ”Projektets tolkning av syfte och mål med villkor 2”.

GKMA finner att Trv:s tolkning inte överensstämmer med regeringens villkor 2. Trv bortser från kravet på omhändertagande av de berg- och jordmassor som uppkommer. Trv pekar ut entreprenörerna som mottagare och anser sig därmed ha löst omhändertagandet. Bygget av Västlänken kommer att generera sådana mängder av massor att hantering och deponi måste redovisas i platser, kvantiteter och kvaliteter och inte i entreprenörens postadress.

Trv inser tydligen att masshanteringen är ett problem, men har ingen lösning på detta. Trv kommenterar inte heller att det för deponierna kommer att bli nödvändigt med tillstånd enligt

miljöbalken. Det får uppenbarligen entreprenörerna ta hand om på egen hand, vilket är orimligt.

GKMA kan inte finna att Trv i sitt bemötande lämnat tillfredställande svar på de risker och olägenheter som påtalas. Någon förteckning på lämpliga och godkända platser för deponering av överskottsmassor har ännu inte redovisats.

### **Miljökonsekvenser (kapitel 8 i vår inlägga 2017-01-26)**

Trv förnekar inte i sitt yttrande 2017-05-15 på sid 24, 25, 92 och 93 de miljökonsekvenser som GKMA framfört 2017-01-26. Men man bagatelliserar och relativiserar genom att jämföra med hela Göteborgs trafikutsläpp. Precis som Miljöförvaltningen resonerar man om att minimera, arbeta med kontrollprogram, ha samråd, flytta skolor och förskolor tillfälligt m.m., men man undviker att erkänna att man inte klarar miljö kvalitetsnormerna (MKN). Länsstyrelsen har 2017-07-11 preciserat sina krav på ett stort antal punkter, bl.a. avvikelser från MKN i regeringens tillåtlighetsbeslut.

#### *Villkor nr 3*

Villkor 3 i regeringens tillåtlighetsbeslut lyder: ”Trafikverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta en plan som redovisar de åtgärder som ska vidtas för att så långt möjligt begränsa energianvändning samt utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar i samband med byggande och drift av Västlänken. Planen ska även redovisa de åtgärder som ska vidtas för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet inte överskrids. Planen ska hållas aktuell. Planen ska redovisas till Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Göteborgs kommun senast vid den tid, innan byggnadsarbetena påbörjas, som länsstyrelsen och Trafikverket kommer överens om.”

Luften i Göteborg är kraftigt förorenad längs våra trafikleder och myndigheterna arbetar redan idag med olika åtgärdsprogram för att klara gränsvärdena. I maj 2017 annonserade Länsstyrelsen om sitt arbete med att klara MKN i Göteborg och lämnade möjlighet att komma in med synpunkter senast 31 oktober 2017.

Miljö- och Klimatnämnden yttrade sig om Västlänken 2016-11-29 till MMD (ab 87). Där finns som bilaga en ny rapport 2016-10-17 om luftföroreningar som väntas uppkomma till följd av bygget av Västlänken. Rapporten är gjord på uppdrag av Trv och har nya beräkningar av Västlänkens påverkan på luftkvaliteten. Med normala miljökrav dvs. Euro V för lastbilar och Steg IIIA för arbetsmaskiner fås följande resultat jämfört med dagens situation:

1. Rapporten visar att fyra områden som idag klarar MKN för kvävedioxid drabbas av överskridanden på grund av arbetena. Områdena innefattar Skeppsbron, Haga, Linnéplatsen och Kallebäcksmotet inom vilka både bostäder och känsliga verksamheter som förskolor, skolor, vårdinrättningar, lekplatser är belägna.
2. Områden där MKN för kvävedioxid redan idag överskrids kommer att få överskridanden i större geografiska områden.

Med maximala miljökrav, dvs bästa tillgängliga teknik innebärande EuroVI för lastbilar och Steg IIIB för arbetsmaskiner fås följande resultat jämfört med dagens situation:

1. Fortfarande nya överskridanden av MKN i områden som tidigare haft värden under MKN, fler överskridanden och större utbredning i områden där MKN redan överskrids.
2. Beräkningsbilden för timme följer i stort sett samma mönster som beräkningsbilden för

årsmedelvärde vilket alltså innebär överskridanden på flera platser på grund av byggverksamheten.

Rapporten visar alltså att MKN kommer att överskridas även med bästa tillgängliga teknik och då de strängast möjliga kraven tillämpas vid upphandlingen av entreprenörer. Enligt GKMA:s uppfattning finns det knappast några praktiska möjligheter att anlita entreprenörer där samtliga fordon och arbetsmaskiner uppfyller de strängaste kraven. GKMA anser att en plan som uppfyller villkor nr 3 är omöjlig att ta fram och bygget av Västlänken strider därmed mot regeringens tillåtighetsbeslut genom ytterligare överskridanden och till större geografiska områden.

Beräkningarna i rapporten tar heller ingen hänsyn till omfördelning av ordinarie trafik. Det innebär att överskridandena kommer att bli betydligt allvarligare och med större influensområden än vad rapporten visar genom de omfattande trafikomläggningar som måste göras vilket kommer att orsaka köbildningar i trafiken med kraftigt förhöjda utsläpp per tidsenhet jämfört med nuvarande förhållanden. Miljöförvaltningens rapport är en alltför optimistisk kalkyl som innebär en klar underskattning av de verkliga förhållandena. MKN kommer att överskridas ytterligare. Dessutom har Trv ännu inte lagt fram någon utredning som innefattar de hälsovådliga partiklarna PM<sub>2,5</sub>.

Trv medger i sitt yttrande 2017-05-15 att gällande MKN kommer att överskridas och anför i avsnitt 3.9.2.1 att ”Det går inte att genomföra projektet med ett mindre (utsläpps)bidrag”. Eftersom det är ostridigt att det av regeringen föreskrivna villkoret inte kan innehållas, är detta skäl för domstolen att avslå ansökan.

#### *Miljönyttan, frågan om miljövinster, klimatkalkyl*

Det åligger Trv att ta fram en detaljerad klimat- och energikalkyl för bygget av Västlänken. GKMA har i sin inlägga 2017-01-26 framhållit att det inte finns någon klimatnytta eller miljövinster med Västlänken.

Enligt Trafikverket kommer biltrafiken att minska vilket bidrar till en utsläppsminskning motsvarande ca 4 000 ton CO<sub>2</sub> per år och att den från lastbil överflyttade godstrafiken medför en minskning med motsvarande 20 000 ton CO<sub>2</sub> per år genom att Gårdatunneln går att utnyttja bättre för godstrafik. Detta anser GKMA inte är trovärdigt. Det finns inget underlag som visar att godståg plötsligt kan eller kommer att anlitas i sådan omfattning.

Trv har i sin MKB beräknat att det blir ett utsläpp på ca 350 000 ton CO<sub>2</sub> under hela byggtiden, alltså i ett livscykelperspektiv. Trv har summerat ovanstående minskningar till 24 000 ton CO<sub>2</sub> som vinst per år. Sedan har man dividerat 350 000 med 24 000 och fått 15 års återbetalning av miljöskulden, vilket alltså inte är ett korrekt underlag för beräkningen.

För att visa hur felaktigt Trv beräknat återbetalningen av miljöskulden har GKMA gjort en beräkning som visar en mer verklighetsbaserad klimatkalkyl.

## Klimatkalkyl för Västlänken enligt GKMA

### Förutsättningar:

Utsläppsminskningen år 2026 då Västlänken tas i drift är 4000 ton CO<sub>2</sub> per år på grund av minskad biltrafik enligt Trv:s redovisning.

År 2050 ska Sverige vara klimatneutralt i enlighet med gällande mål, planer och beslut. Det innebär att biltrafikens utsläpp av CO<sub>2</sub> kan antas minska ner mot noll fram till år 2050. Det är 24 år mellan 2026 och 2050.

### Beräkning:

Utsläppens medelvärde under dessa 24 år blir således 2000 ton per år.

Totalt under tiden 2026 – 2050 blir alltså miljövinsten/utsläppsminskningen 48 000 ton CO<sub>2</sub>. Därefter – d.v.s. efter år 2050 - uppstår ingen miljövinst längre.

Det betyder att Västlänken aldrig kommer att kunna ”återbetala” de 350 000 ton CO<sub>2</sub> som släpps ut under byggtiden.

Den totala miljövinsten blir alltså endast 48 000 ton.

Slutresultatet blir således: 350 000 ton minus 48 000 ton = ca 300 000 ton CO<sub>2</sub> i miljöskuld som **aldrig** kommer att betalas tillbaka.

Trv har därmed inga miljöargument för att bygga Västlänken. Den bidrar till ökade klimatpåverkande utsläpp.

GKMA:s slutsatser är att bygget av Västlänken får miljökonsekvenser som är oacceptabla och strider mot miljöbalken. Fyra tidigare ”rena” områden i centrala staden får överskridanden av miljö kvalitetsnormerna och detta medges av Trv. När det gäller klimatkalkyler och miljönytta på lång sikt har Trv inte anfört något utöver MKB. All diskussion avfärdas på åtta rader. Ansökan bör avslås.

### **Risker (kapitel 9 i vårt yttrande 2017-01-26)**

GKMA har tidigare påpekat den bristande tunnelsäkerheten och visar här de överväganden Trv gjort enligt ansökningshandlingarna.

Utdrag ur Trv:s handling Plan för säkerhet:

”Järnvägstunnel och stationer projekteras under antagande att det inte föreligger någon hotbild avseende sabotage eller terrorhändelse.”

”Hantering av en händelse ställer krav på att ansvarsfördelningen vid ett nödläge är tydlig, att organisationen är intrimmad och att tekniken är väldimensionerad och utprovad.”

Det anges krav på åtgärder för att kunna hantera av olika typer av oönskade händelser. Trv, stationsansvariga och aktuell tågoperatör ska tillsammans ansvara för resenärernas säkerhet. Räddningstjänsten ska kunna förutsätta att självräddning av resenärer kan genomföras.

Från Trv:s hemsida under Frågor och svar om Citybanan framgår att den nyligen öppnade Citybanan i Stockholm har en avsevärt högre säkerhet än vad som planeras för Västlänken:



”Fråga: Vad händer om ett pendeltåg får problem i en tunnel? Svar: Parallellt med pendeltågstunneln bygger vi en service- och räddningstunnel. Den har inga spår utan marken i tunneln beläggs med asfalt så att fordon kan färdas och människor förflytta sig till fots i den. Tvärtunnelar till pendeltågstunneln ger utrymningsvägar och åtkomst för räddningstjänsten. Tvärtunnelarna har brandsäkra portar med slussfunktion. I händelse av brand i spårtunneln startar kraftiga ventilationsaggregat och ett övertryck med luft skapas så att skadlig rök inte kan tränga in från intilliggande tunnel.”

I Malmö har Citytunneln byggts med två parallella tunnelar. Där finns alltså säker utrymnings- och räddningsmöjlighet genom det andra tunnelröret.

En sådan säkerhetslösning saknas i Västlänken. Trots att ansvariga tjänstemän vid Räddningstjänsten Storgöteborg föreslog en extra utrymningstunnel beslutade den politiska nämnden att avstå från att kräva denna säkra lösning. Trv har av ekonomiska skäl valt att förlita sig på en mer riskfylld säkerhetslösning – självevakuering - med bland annat hiss- och trapputrymning. Denna lösning förvärrar situationen vid en utrymning. Den senaste branden i Gotthardstunneln, som har självevakuering, kostade elva personer livet. Panikslagna passagerare kan i trängseln trampa ihjäl andra människor och människor med fysiska eller psykiska funktionshinder får svårare att ta sig ut på egen hand. Att förlita sig på eldrivna hissar i en katastrofsituation är ett cyniskt spel med människoliv. Att överlämna ansvaret till tågoperatören är oansvarigt.

Trv bagatelliserar hotbilder om sabotage och terrorverksamhet mot Västlänken. Detta synsätt framstår som både naivt och föråldrat. Terroraktioner blir ju allt vanligare även i Sverige. Och den 20 augusti informerade Trv järnvägsföretagen och andra entreprenörer på järnvägsnätet om en terrororganisations uppmaning till sabotage.

GKMA har tidigare påtalat de stora risker som under byggtiden är förknippade med den djupa schakten i lera vid Hagastationen.

Dessa risker är oacceptabla och GKMA anser att ansökan bör avslås.

### **Övriga synpunkter (kapitel 10 i vår inlägga 2017-01-26)**

Trv har inte gjort någon konsekvensanalys av att många stora infrastrukturprojekt i Göteborg kommer att bedrivas samtidigt med Västlänken. Dessa är Marieholmförbindelsen, E 45 Slakthusgatan, E 45 nedsänkning, Hisingsbron, E6 Lundby och Hamnbanan. Det kommer att bli en förvärrad trafiksituation och därtill en överhettning inom bygg- och anläggningssektorn.

GKMA bedömer att konsekvenserna blir fördyringar, förseningar av projektet Västlänken och sämre luftsituation i Göteborgs innerstad.

Det må tilläggas att motståndet mot Västlänken inte är marginellt. Den senaste opinionsundersökningen från SOM-institutet vid Göteborgs Universitet i juni 2017 visar att det bland göteborgarna är 36 % som anser att Västlänken är bra eller ganska bra, medan 43 % anser att Västlänken är dålig eller mycket dålig. (SOM-rapport nr 2017:31, tabell 9)

GKMA förbehåller sig att inge ytterligare synpunkter om den utredning domstolen infordrat om grundvattenfrågor föranleder detta.

## Kommentarer till Trafikverkets begäran om verkställighetsförordnande

Trv har begärt ett verkställighetsförordnande för att kunna påbörja bygget av Västlänken även om det överklagas till Mark- och miljööverdomstolen. Utgångspunkten enligt gällande rätt är att tillstånd inte får tas i anspråk förrän beslutet vunnit laga kraft. Ett kriterium för att kunna ge ett sådant förordnande är att det endast är ett fåtal sakägare som riskerar att skadas. Av domstolens föreläggande framgår att 2483 fastigheter är identifierade som potentiella riskobjekt. Därtill kommer alla andra sakägare bl.a. hyresgäster och näringsidkare, samt allmänna intressen. Det är inte troligt att alla dessa vid tidpunkten för kommande domstolsförhandling har insett att de kan drabbas av skada och olägenhet; och att de därför inte fört fram sina krav. Den publicitet en dom kommer att medföra, innebär medvetenhet om detta. Att påbörja så omfattande arbeten utan laga kraftvunnen dom skulle strida mot all rättssäkerhet.

GKMA och andra yrkar också att ansökan skall avvisas alternativt överlämnas till EU-domstolen för förhandsbesked.

Ett verkställighetsförordnande skulle med hänsyn till vad som ovan anförts uppfattas som oerhört provocerande eftersom Västlänken är förknippad med så många nackdelar och oklarheter och det är många berörda som påpekat just detta.

\* \* \*

2017-08-23

Göteborgs Kultur- och Miljöarv

Sven Simonson  
*ordförande*

Ärendet har behandlats vid GKMA:s styrelsemöte den 21 augusti 2017.  
Styrelsen består av:

Sven Simonson	<i>civilekonom, fil. kand</i>
Gunnar Anjou	<i>arkitekt SAR, Stadsplanering</i>
Hans Cedermark	<i>civilingenjör, Trafikplanering</i>
Jan Jörnmark	<i>docent Ekonomisk historia, författare och debattör</i>
Ingvar Magnusson	<i>f d regionchef bygg- och anläggningsföretaget SIAB</i>
Lars Nordström	<i>professor emeritus Kulturgeografi</i>
Nette Strunge	<i>leg. fysioterapeut, entreprenör</i>
Göran Värmbj	<i>civilingenjör, f d miljöchef Göteborgs Stad.</i>

I denna inlägga har som experter också medverkat:

Bengt Andersson Liselius	<i>arkitekt SAR/MSA, Stadsplanering</i>
Ingmar Andreasson	<i>professor emeritus KTH Transportvetenskap</i>
Peter Borchardt	<i>diplomingenjör, Geoteknik</i>
Peter Muth	<i>civilingenjör, Projektledning infrastruktur</i>
Jan-Ove Nilsson	<i>civilingenjör, Samhällsplanering</i>
Niels Sylwan	<i>civilingenjör, Trafikplanering/Stadsplanering.</i>