

## VÄSTLÄNKEN

### Synpunkter från föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv ingivna 2017-01-26. Mark och Miljödomstolen Aktilaga 164

Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv (GKMA) bildades år 2010, har ca 1000 medlemmar, säte i Göteborg och följande ändamål:

*"Föreningen skall verka för att Göteborgs Kulturarv respektive Miljöarv förvaltas på ett för medborgarna och staden Göteborg optimalt sätt så att värdefulla kulturtillgångar och kulturområden samt miljötillgångar och miljöområden ur såväl aktuellt som historiskt betingat perspektiv tas tillvara på bästa sätt och därmed undviker förminskning och förstörelse av nämnda områden."*

GKMA har talerätt enligt Miljöbalken 16 kap 13 § och föreningen deltog i förhandlingen i MMD i mål M 1130-13, (Vindkraftsmålet Hakefjord) där domstolen 2014-12-17 avslag ansökan från Göteborgs Energi AB om tillstånd enligt miljöbalken för uppförande och drift av gruppstation för vindkraft. Denna dom vann laga kraft genom beslut 2015-04-15 i Mark- och miljööverdomstolen (Svea Hovrätt Mål M 185-15).

Föreningen var också en av de klagande i Mark- och miljööverdomstolens mål M 837-16, där domstolen 2016-05-24 fastställde Länsstyrelsens beslut om förbud att dumpa muddermassor från Marieholmsförbindelsen vid centrala Hakefjord i Göteborgs kommun. Föreningen arbetar helt ideellt och i styrelsen och bland aktiva medlemmar finns seniora befattningshavare, som har stor erfarenhet på ledningsnivå i börsnoterade entreprenadföretag, offentliga förvaltningar och konsulter inom byggteknik, infrastruktur, arkitektur, juridik, arkeologi samt miljöfrågor.

### Sammanfattning av inlagan till MMD

#### **Västlänken är inget riksintresse**

Västlänken är en föreslagen järnväg för pendeltågstrafik och uppfyller inte kraven på riksintresse. Trots detta har Trafikverket funnit att Västlänken skall vara ett sådant. Trafikverket och Länsstyrelsen hävdar att Västlänken i egenskap av påstått riksintresse för kommunikation skall gå före det sedan länge etablerade riksintresset Kulturmiljön i Göteborgs innerstad och därigenom riskera ödeläggelse av byggnadsminnena Skansen Lejonet och Residenset.

#### **Västlänkens nollalternativ är missvisande**

Trafikverket har inte uppfyllt lagkravet enligt MB 6 kap. 7 § 4 att redovisa alternativa utformningar, inklusive nollalternativ. Ansökan innehåller ingen motivering till varför Västlänken valts framför det av dåvarande Banverket förordade Förstärkningsalternativet eller andra alternativ med långt mindre miljökonsekvenser och avsevärt lägre kostnader.

#### **Västlänkens tillåtlighetsbeslut från regeringen bygger på felaktiga grunder**

Västlänken är i huvudsak avsedd för pendeltågstrafik och kräver därför ingen tillåtlighetsprövning enligt MB 17 kap. Trafikverket har sökt tillåtlighet på felaktiga förutsättningar om alternativ. Regeringen har beslutat om tillåtlighet utan att beakta vare sig de omfattande miljökonsekvenser som utförligt redovisas i Trafikverkets ansökan eller att Västlänken utgör ett hinder för utbyggnaden av höghastighetsbanor.

### **Västlänken tar inte hänsyn till att nya förutsättningar tillkommit**

Västlänken ingår i det Västsvenska paketet, vilket beslutades 2010. Avtal om genomförande tecknades 2010/2011. Parterna är: staten, Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen, Region Halland och Göteborgsregionens kommunalförbund. Planeringsprocessen i Göteborg har styrts av politiska idéer om en statligt finansierad järnvägstunnel för pendeltåg, som i Malmö och Stockholm. En järnväg i en slinga under mark med flera stationer, ansågs göra att kommunen skulle slippa bygga och bekosta en tunnelbana. Dåvarande Banverket fann stadens förslag så olämpligt att man tog fram det s.k. Förstärkningsalternativet, vilket i huvudsak innebär att Centralstationens säckstation och Gårdatunneln utökas med två spår. Detta fanns med i Banverkets järnvägsutredning, men har inte vidare utretts. (se bild 1)

Västlänkens slinga över Haga medför stora kostnader, risker och störningar samt förlängd restid för flertalet av resenärerna och ger endast begränsade fördelar.

Efter det att järnvägsutredningen för Västlänken togs fram 2004 har nya järnvägsprojekt som höghastighetsbanorna Stockholm-Göteborg/Malmö och Oslo-Göteborg-Köpenhamn lanserats. Delar av dessa, Göteborg-Borås och Järna-Linköping (Ostlänken), ligger i den nationella infrastrukturplanen. Genomgående höghastighetståg ställer krav på stationsutbyggnad i Göteborg. Västlänken, som är avsedd för lokal och regional trafik, försvårar utbyggnaden av en genomgående linje Oslo-Göteborg-Köpenhamn.

### **Västlänken är samhällsekonomiskt olönsam och ger inte ökad turtäthet, kortare restider eller fler resande**

Västlänken ger ingen utökad turtäthet eftersom det är kapacitetsbrist på banorna runt Göteborg och den ger inte heller kortare restider eftersom den gör en omväg genom staden. Dessutom byter en majoritet av resenärerna till spårvagn och buss och detta skulle leda till längre restid än idag. Den resandeökning som Västlänken skulle medverka till, har inte stöd i en trafikprognos utan bygger på en politisk så kallad målbild.

Anläggningskostnaderna är klart underskattade och angivna i en prisnivå som nu är åtta år gammal. Dessutom har inte hela projektet redovisats eftersom delar över mark och övriga kommunala åtgärder inte ingår. Trafikverket kommer att handla upp bygget på löpande räkning, vilket ökar osäkerheten om slutkostnaden. Den samhällsekonomiska kalkylen enligt Trafikverkets beräkningar visar på en nettonuvärdeskvot på - 0,5. Om man korrigerar för det ofullständiga underlag som kalkylen bygger på, blir det sannolika resultatet - 0,9, vilket innebär att en satsad krona ger tillbaka tio öre. Objekt med så dålig lönsamhet skall inte komma till utförande enligt Trafikverkets egna planeringsanvisningar. Projektet tar också resurser från mer angelägna projekt. Västlänken löser heller inte problematiken med genomgående fjärrtåg och höghastighetståg, något som kommer att medföra stora tilläggs-kostnader.

### **Västlänken gör förödande skada på Göteborgs kulturmiljö**

Västlänken kommer att ge irreparabla skador i det sedan länge etablerade riksintresset Kulturmiljön i Göteborgs innerstad, innefattande Johannebergs Landeri och parkstråket kring Hagakyrkan. Ödeläggelse av de statliga byggnadsminnena Skansen Lejonet (se bild 2) och Torstensonska palatset (Residenset) riskeras. Dessutom kommer ett antal fornlämningar att tas bort. Flertalet byggnader i Haga är byggnadsminnesförklarade enligt Kulturminneslagen 3 kap. och skyddas av stadsplanens bestämmelser. Trafikverket bortser från detta.

### **Västlänken ger oacceptabelt stora störningar under byggtiden**

Bygget av Västlänken innebär ett gigantiskt transportarbete. 2 miljoner m<sup>3</sup> lera (2 ton /m<sup>3</sup>) skall fraktas med lastbilar som tar 28 ton (se bild 4), vilket leder till ca 140 000 transporter. 1,8 miljoner m<sup>3</sup> berg (2,6 ton/m<sup>3</sup>) skall tas ut med lastbilar som tar 15 ton, vilket leder till ca 310 000 transporter. Den totala omfattningen inklusive material till bygget av Västlänken torde med returtransporter uppgå till 1 600 000 transportrörelser eller 640 per dag (dvs. ca en bil/minut) i tio år. Trafikverket har inte redovisat hur detta ska gå till och hur det påverkar vardagslivet för göteborgarna. Vi bedömer det som osannolikt att 28 tons lastbilskepp kan trafikera Göteborgs gator. Antalet transportrörelser blir troligen mycket större än vad Trafikverket anger och även större än ovanstående beräkning.

Lermassorna ska tas om hand i deponier. Trafikverket överlåter detta till kommande entreprenörer. Vilka konsekvenserna blir är det i dagsläget ingen som vet. Deponierna torde på grund av den stora omfattningen kräva tillstånd enligt Miljöbalken. Vi förutser att förorenade massor måste tas bort. Vilka konsekvenserna blir är i dagsläget inte utrett.

### **Västlänken ger oacceptabla miljöskador under byggskedet**

Av Trafikverkets material framgår att utsläppen av klimatpåverkande koldioxid under bygget är större än de miljövinster i form av minskad biltrafik som uppkommer under 60 års livstid.

Utsläppen på grund av enbart tillverkning och transporter av betong är mycket stora. (cementindustrin står för ca 5 % av de globala utsläppen av koldioxid). Enbart betongarbetena under byggskedet orsakar så stora utsläpp att minskningen av biltrafik till följd av Västlänken inte kommer att kunna väga upp dessa. Västlänken åstadkommer en mycket liten minskning av biltrafiken och bilarna förväntas om 20-30 år i stort sett vara utsläppsfria. Detta har inte Trafikverket tagit hänsyn till i sina beräkningar av Västlänkens redan mycket dåliga miljöutfall. Slutsatsen blir att Västlänken minskar möjligheterna att uppnå Sveriges miljömål och att hela projektet blir negativt från miljösynpunkt.

Västra Götalandsregionens Miljömedicinska Centrum bedömer, på grundval av i ansökan redovisade uppgifter, att ca 100 000 personer i centrala Göteborg kommer att påverkas av luftföroreningar under byggskedet. Dessutom har följande, tidigare ej redovisade, förhållanden tillkommit.

Miljö- och Klimatnämndens har i sitt yttrande, daterat 17 oktober 2016 lagt in en bilaga gemensamt upprättad av Trafikverket och Miljöförvaltningen med helt nya uppgifter om utsläpp och spridning av kvävedioxid. Av denna framgår att luftmiljösituationen blir betydligt sämre än vad handlingarna tidigare visat. Bland annat framgår att flera trafikleder redan har föroreningar där miljö kvalitetsnormerna överskrids och transporter under byggtiden medför ytterligare stora föroreningar. Detta medför att långt mer än de 100 000 personer, som nämns i ansökan, kan befaras bli påverkade i centrala Göteborg. Uppgifterna har ej funnits tillgängliga för synpunkter från remissinstanser och andra berörda

16 000 personer kommer att störas av buller under byggtiden och 300 i driftsfasen.

En lösning för omhändertagande om processavloppet saknas då Ryaverket enligt tidigare skrivning inte kan ta emot det. Förorenade massors inverkan på länshållningsvattnet redovisas inte. Hamnkanalen och Rosenlundskanalen riskerar att förorenas.

## Västlänken är ett stort riskprojekt som medför stor fara för liv, hälsa och egendom

Ett genomförande av projektet skulle innebära stora risker både i byggskedet och driftskedet.

Leran kring Göta älv är svårberäknelig och skred inträffar med förödande resultat i Surte 1950 och Tuve 1977.

Schaktgropen för betongtunneln mellan Skattehuset och Hagakyrkan har ett djup av 35 m och teoretiska mått ca 230x70 m vilket ger ca 565 000 m<sup>3</sup> dvs. 80 000 lastbilslast. Här föreligger risk för upptryckning av schaktbotten. Trafikverket har inte närmare beskrivit varken hur bygget skall ske eller hur schaktmassorna skall transporteras från gropen. Över detta schakt i leran skall under byggtiden en akvedukt för Rosenlundskanalen uppföras. Här föreligger risk för skred i leran, med inläckage av älvvatten, vilket skulle få oöverskådliga konsekvenser för personal i gropen och byggnader i närheten.(se bild 5)

Avsänkning av grundvatten i friktionsmaterial ovan berg i samband med schaktning vid Hagakyrkan och i alla övriga bergtunnlar med anslutningar till betongtunnlar, medför risk för skador på befintliga byggnader. (se bild 3) Trafikverket visar inte hur skador skall hanteras. Trafikverket hänvisar till att bygget av Götatunneln skedde utan skador, men så var inte fallet.

Det förefaller oklart om det på alla ställen finns tillräcklig bergtäckning mot befintliga tunnlar. Trafikverket har, trots avrådan från sakkunniga myndigheter, valt att inte anlägga en parallell säkerhetstunnel längs hela järnvägstunneln. Erfarenheter, från såväl olyckor som attentat världen runt, visar att en sådan säkerhetstunnel inte kan avvaras.

Byggherreansvaret är inte belyst och såvitt vi kan finna kan det inte överlåtas till en entreprenör vid mera omfattande och oväntade händelser.

## Övriga synpunkter

Vi konstaterar att stödet för projektet Västlänken hos allmänheten är lågt och att de ansökningshandlingar som ingivits till MMD, trots sin mycket stora volym, inte medger en överblick av konsekvenserna av projektet, varken under byggskedet eller driftsskedet. Miljökonsekvensbeskrivningen är både svårgenomtränglig och fragmenterad. Trafikverket har valt att inte tillhandahålla i Miljöbalken angiven ”*icke teknisk sammanfattning*” av verksamheten med beskrivning av åtgärder och uppgifter om verksamhetens inverkan. Vi kan inte heller finna, att frågorna i de kompletteringar som MMD har begärt i förelägganden besvarats tillfredsställande liksom Länsstyrelsens begäran om komplettering. MKB:n saknar i många fall relevanta uppgifter, där sökanden först **efter** behandling i domstolen vill komplettera med helt avgörande uppgifter såsom deponering av schaktmassor.

Trafikverket har, trots de mycket omfattande handlingarna, också avstått från att redovisa flera för allmänheten mycket viktiga förhållanden såsom en sammanställning av avstängningar och provisorier samt omläggningar av buss- bil och spårvägstrafik under den tioårsperiod arbetena beräknas pågå. Man har även, utan att påpeka detta, infört ovannämnda utredning om luftkvalitén som visar att riskerna för människors liv och hälsa är betydligt större än vad som tidigare redovisats. För att MMD skall kunna ta ställning till om anläggandet av Västlänken är förenligt med Miljöbalkens portalparagraf i 1 kap. 1 § och övriga bestämmelser måste Trafikverket före förhandlingen redovisa ett antal förhållanden

## Sammanfattning

GKMA vill som sammanfattning framhålla att Västlänken inte är rätt lösning varken på Göteborgs eller regionens trafikproblem.

GKMA finner efter sin genomgång att projektet inte bör komma till stånd, eftersom det skulle medföra skador och olägenheter av väsentlig betydelse för människors hälsa och på miljön. Det är dessutom samhällsekonomiskt olönsamt, eftersom Västlänkens nytta väsentligen understiger anläggningskostnaderna. Västlänken ger varken ökad turtäthet eller kortare restider.

Västlänken löser heller inte problematiken med genomgående fjärrtåg och höghastighetståg. Ett byggande under ett decennium skulle innebära stora risker i samband med själva byggnadsarbetena samt mycket svåra störningar och olägenheter för näringsidkare och alla andra som bor och vistas i centrala Göteborg. Det skulle också uppkomma bestående oersättliga skador på byggnadsminnen, fornlämningar och stadsmiljön inklusive alléer och parker.

2017-02-13

Göteborgs Kultur- och Miljöarv

Sven Simonson  
*ordförande*

Ärendet har behandlats vid GKMA:s styrelsemöte den 10 januari 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 Värmbby	<i>civilingenjör, f d miljöchef Göteborgs Stad.</i>

I denna inlaga 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>

Bild 1



Textjusterad bild från Järnvägsutredningen som visar Förstärkningsalternativet och Västlänkens varianter.

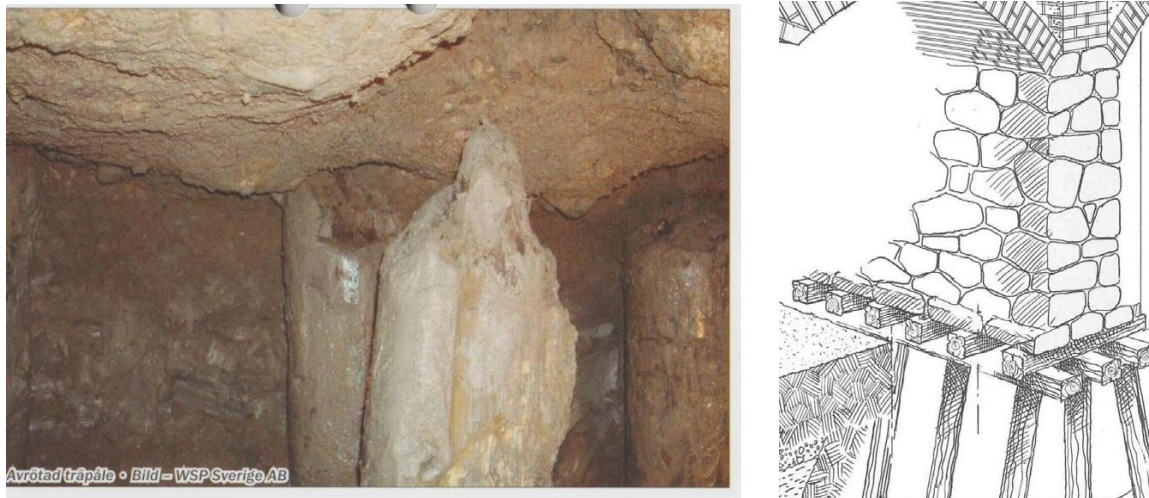
Bild 2



Sökandens illustration av tunnelmynning under Skansen Lejonet (beskuren)



**Bild 3**



*Angripna pålar till följd av grundvattensänkning samt rustbädd förstärkt med träpålar.  
Många rustbäddar saknar sådana pålar.*

**Bild 4**



*Illustration av 28 tons lastbilskeppage som avses trafikera Göteborgs gatunät 10 tim/dygn*

**Bild 5**



*Sökandens illustration av schaktgrop vid station Haga. OBS att inga utlastningsvägar visas.*