

Trafikverket

Ärendemottagningen

JÄRNVÄGSPLANER för Olskroken planskildhet och Västlänken

Box 810

781 28 Borlänge

trafikverket@trafikverket.se

bo.larsson@trafikverket.se

Vänligen bekräfta att detta har diarieförts och skicka ärendenummer!

Synpunkter på

**Yttrande över järnvägsplaner för Olskroken planskildhet och Västlänken (TRV 2013/92333), daterad 1 sept. 2014 och rev: 2014-11-07
Samrådshandling december 2014**

Klagande:

Namn: Jan Sylan

Adress: Asplyckevägen 11, 42729 Göteborg

e-mail: jan.sylvan@stoppavastlanken.nu

Telefon: 0706-559650

Förord

Jag använder den mall som tagits fram av Trädplan Göteborg med vissa justeringar och tillägg, bland annat till stycket "Information till allmänheten". Jag formulerar dessutom en egen slutsats.

Yrkande

Jag yrkar på att Järnvägsplanen stoppas och att man tillsätter en oberoende kommission för att utreda alternativen till Västlänken, på grund av nedanstående presenterade punkter:

1 Inledning

Västlänken är ett gigantiskt infrastrukturprojekt, det utan tvekan största i Göteborg sedan befästningarna runt staden revs på 1800-talet och ersattes av nya hamnanläggningar mot älven och parker längs Vallgraven. Parkerna och alléerna är sedan dess helig mark för göteborgarna och många är de förslag till stora byggnadsprojekt i Trädgårdsföreningen och Kungsparken som tvingats vika för folkviljans motstånd. Västlänken är planerad att skära rakt igenom och oåterkalleligt skada stadens gröna bälte mitt framför Hagakyrkan, vilken tillsammans med omgivande bostadskvarter kommer att drabbas av skador i ännu okänd omfattning av vibrationer och grundvatten. Västlänken är därför helt naturligt en oerhört betydelsefull och känslig stadsmiljöfråga i Göteborg. Att detta är en ödesfråga för Göteborg som parkstad inser en allt större folkopinion. Kärnfrågan är om de beräknade miljövinsterna

av Västlänken motiverar de stora konsekvenserna för stadsmiljön, med delvis oersättliga värden som konstituerar mycket av Göteborg själ. Det är därför pinsamt att konstatera hur Trafikverket som statlig myndighet med halvsanningar och utelämnade fakta försöker blanda bort korten i akt och mening att vilseleda allmänheten och politikerna. Göteborgs stad har i motsats till Trafikverket redovisat effekterna av Västlänken på stadsmiljön på både kort och lång sikt. Ett intressant faktum är att Trafikverket tonar ner konsekvenserna medan staden öppet erkänner konsekvensernas allvar. Att Trafikverkets MKB blivit formellt godkänd av Länsstyrelsen är bara för att bedömningen i det skedet gällde huruvida MKBn tar upp de aspekter som Miljöbalken kräver och i tillräcklig omfattning. Trafikverket har dock dessförinnan i två omgångar fått allvarlig kritik för brister i förslaget till MKB, brister som tyder på att man inte ser särskilt seriöst på projektets konsekvenser. Detta är anmärkningsvärt eftersom det gäller en så central statlig myndighet som Trafikverket med så stort ansvar för de totala samhällseffekterna vid genomförandet av stora infrastrukturprojekt. Hur tänker Trafikverket agera för att påvisa och förhindra de allvarliga miljöeffekterna som framgår i MKBn? Trafikverket har, liksom alla som bygger, ett ansvar för att värna och bevara den kulturhistoriska miljön samt naturmiljön i staden.

1.2 MKB

Ett projekt av detta slag med omfattande miljöpåverkan skall enligt Plan- och bygglagen (PBL) 4 kap. 2 a§ bedömas enligt Miljöbalken (MB) 6 kap. 12§ och förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) 4§. Detta innebär att en miljökonsekvensbedömning (MKB) ska upprättas vilket nu gjorts av Trafikverket. En MKB syftar till att bedöma positiva och negativa miljökonsekvenser. MKBn ska ge en bild av Västlänkens miljöpåverkan och konsekvenser för miljön och människors hälsa. Därtill ska MKBn, där så är möjligt, redovisa förslag på åtgärder som medför att projektet kan utformas på ett sådant sätt att eventuella negativa effekter minskas.

Västlänkens MKB omfattar 298 sidor och en kompletteringsbilaga på 58 sidor. Därutöver finns elva underlagsrapporter som är fristående dokument upprättade av olika privata konsultbyråer betalda av projektet. Föreliggande MKB skall ses som Trafikverkets partsinlägga och inte en oberoende analys om projektet. Självklart kan inte de anlitate konsulterna ge en alltför negativ analys av projektet.

I MKBn står: "Västlänken är ett stort och komplicerat projekt men vi har stor erfarenhet av byggandet av Götatunneln. Baserat på bland annat dessa erfarenheter och liknande projekt i Stockholm och Malmö har vi tänkt igenom hur Västlänken skulle kunna byggas. Dessa tankar återspeglas i järnvägsplanen. Senare kommer vi att upphandla entreprenörer för genomförandet. Det kan då komma fram andra metoder och lösningar."

Skillnaderna mellan Västlänken och projekten i Stockholm och Malmö är betydande varför denna jämförelse är helt irrelevant. Geologin är helt annorlunda, och definitivt mer utmanande i Göteborg. Undertecknad har frågat efter referenser till liknande byggen från Göteborgs Stad, Trafikverket och Göteborgsregionens Kommunalförbund utan att få några relevanta svar.

Hur kan man skicka ut en handling på samråd – utan att redovisa de metoder och lösningar som man tänkt använda? Vad är det då som yttrandet handlar om och som politiker sedan fattar beslut om?

1.3 Arbetstider

Trafikverket planerar att arbetstiderna för byggtiden ska vara mellan 7 – 22 varje måndag till fredag sam 7 till 19 alla övriga dagar, dvs. helger. Det betyder att arbetet med vidkommande buller kommer att hålla på hela tiden – VARJE DAG i upp till nio år (om projektet håller sig inom planen). Det kommer ALDRIG att vara TYST – inte en enda dag på nio år! Detta innebär en oöverskådlig folkhälsorisk.

Ett konstant buller är oerhört nervpåfrestande och kommer att sätta spår i tiotusentals människors liv – det är en enorm utnötningseffekt och kommer att skapa en stor samhällskostnad både på kort och lång sikt. Hur kommer Trafikverket att hantera detta problem och denna kostnad som uppstår?

1.4 Skälig tid till granskning

Enligt SFS 2004:606, 6 kap 14§ skall: *”Den myndighet eller kommun som upprättat en miljökonsekvensbeskrivning enligt 12§ skall göra den och förslaget till plan eller program tillgängliga för berörda kommuner och myndigheter samt allmänheten. Dessa skall ges skälig tid att yttra sig.”*

Trafikverket och dess konsulter har i flera års tid utarbetat svårgenomträngliga dokument som strax före julhelgen 2014 presenteras och yttranden skall vara inlämnade i slutet av januari 2015. Detta är inte juridiskt korrekt utan utgör ett formellt fel i hanteringen enligt Lag 2004:606. Skälig tid bör vara 3 månader exklusive julhelg. Lämplig tid 1 mars 2015.

1.5 Skillnader i Planområden

Kommunen och Trafikverket är inte överens om planområdena. Kommunens detaljplaner ska möjliggöra Trafikverkets järnvägsplan. Kommunens planområdesgränser skiljer sig väsentligt åt från Trafikverkets, vilket är anmärkningsvärt.

Kommunen tillåter inte heller alla anläggningar som Trafikverket önskar. Detaljplanen redovisar t.ex. inte de tekniska anläggningar såsom schakt för säkerhet och ljus i anslutning till stationerna. De finns inte med i kommunens detaljplan och borde regleras genom en planbestämmelse. Hur kan Trafikverket göra en plan som inte överensstämmer och är korrekt reglerad enligt kommunal praxis?

Järnvägsplanen visar två stora brandgas-schakt på vardera 60 kvm (motsvarande en 2-rummare i storlek), plus två stycken ca 130 kvm stora ljusschakt utanför Hagakyrkan och ytterligare två minst lika stora i Kungsparken. Ingen av dessa finns med i detaljplanen. De utgör ett så pass stort intrång i kulturmiljön i Hagaparken samt gör enorma ingrepp på grönyterna – att det är förvånansvärt att kommunen inte reagerat och krävt en förändring av Trafikverkets plan.

1.6 Grön Lunga

Den del av Kungsparken där stationen planeras, påstås inte användas i nuläget och därför anser Trafikverket att det lika gärna kan läggas en station där. Främsta skälet till att denna del av Kungsparken inte används i lika stor grad som andra delar, är för att den avgränsas med ett stort staket, som hindrar människors rörelsemönster. Därför är det inte ett giltigt argument för att förstöra en stor del av denna grönyta. Denna del har lika stort naturvärde som resten av Kungsparken och är en del av den sammanhängande och avgörande gröna

lungan i staden, med biotoper och skyddade arter av växt och djurliv. Detta bör Trafikverket värna.

1.7 Tillåtlighet

Regeringen har för sin tillåtlighet förutsatt att Trafikverket ska göra allt som är möjligt för att påtaglig skada inte uppstår. Av detaljplanerna har tunnelsträckningen och stationerna Centralen och Haga genomgått samrådsskedet och tunnelförslaget ligger nu hos berörda myndigheter i granskningsskedet. Utifrån regeringens tillåtlighetsvillkor bedömer Riksantikvarieämbetet och länsstyrelsen i sina yttranden över stadens förslag till detaljplaner att Västlänken ger påtaglig skada på riksintresset, särskilt genom stationernas utformning som innebär större intrång i alléer och parker samt befästningslämningar än själva tågtunneln gör. Detta kan som yttrandena visar undvikas endast under förutsättning att stora ansträngningar görs att mildra effekterna på bl. a. parkmiljöer och fornlämningar av stationernas läge och utformning. Därför krävs avsevärda ändringar i de förslag till detaljplaner som var på samråd under hösten 2014. Trafikverkets järnvägsplan förutsätter ingrepp i parkmiljöer genom tekniska anläggningar (flera brandgas- och ljusschakt i Haga Kyrkoplan nära kyrkan och lekplatsen) som staden av hänsyn till trädplanteringar m.m. inte har tagit upp i detaljplanerna. Här ligger en konflikt mellan Trafikverket och Göteborgs stad i öppen dag som avslöjar att Trafikverket betraktar befintliga stadsmiljövärden på marken som helt underordnade funktion och trivsel för tågresenärer under mark. Hur tänker Trafikverket hantera denna intressekonflikt?

1.8 Riksintresset

Trafikverket hävdar att Västlänkens beslutade sträckning är ett riksintresse för kommunikation, vilket ska sammanvägas med riksintresset för kulturmiljövård. Göteborgs stad delar denna uppfattning eftersom politikerna eftersträvar effekter av "stadsutveckling" som förväntas följa av stationslägena Centralen, Haga och Korsvägen. I grund och botten är det i riksperspektivet emellertid knappast sträckningen med stationerna under Göteborg som konstituerar riksintresset utan vilken annan lösning som helst, vilken ökar kapaciteten på Göteborg C, så att tågtrafiken fungerar långsiktigt. Inga sådana alternativ har i verkligheten utretts på allvar eftersom Göteborgs stad i överenskommelse med dåvarande Banverket hindrat detta och som ointressant förklarat det s.k. Förstärkningsalternativet, som innebar just en lösning av kapacitetsproblemet.

Att Trafikverket i förhand utnämner Västlänken till ett riksintresse – innan den är byggd går emot gängse regelverk. Endast färdigbyggda infrastrukturprojekt bör ev. förklaras som riksintresse.

Trafikverket kan inte garantera att påtaglig skada ej sker på riksintressena, "Göteborgs medeltida stadskärna" samt fornminnet RAÄ Göteborg 216:1.

Tunneln innebär omfattande påverkan på dessa riksintressen. Ett stort antal övriga plaster faller under Miljöbalkens 1 kap 1§ vilka skyddas av bestämmelser i 3 kap. 6§. Trafikverket försöker genom att få stationen i Haga klassificerad som Riksintresse att undkomma Miljöbalkens skyddsregler. Hur tänker Trafikverket skydda stadens riksintressen, samt agera för att följa miljöbalken?

2. Definition av nollalternativet

Beträffande nollalternativet står i MB 6 kap §7 punkt 4 *”en redovisning av alternativa platser, om sådana är möjliga, samt alternativa utformningar tillsammans med dels en motivering varför ett visst alternativ har valts, dels en beskrivning av konsekvenserna av att verksamheten eller åtgärden inte kommer till stånd”*.

NOLLALTERNATIVET skall vara Göteborgs Översiktsplan 2009 framskriven till situationen år 2030 men utan Västlänk. Då jämförs Haga och Korsvägen med i princip dagens situation. När det gäller Centralen så måste man självklart lösa kapaciteten på annat sätt utan Västlänk och då kan Förstärkningsalternativet med fler spår eller en pelardäcksstation vara nollalternativet.

I den presenterade MKBn sägs *”Konsekvensbedömningarna är baserade på de byggmetoder, etappindelningar och genomföranden som beskrivs i denna MKB, och som ligger till grund för planeringsarbetet med järnvägsplanerna. När konsekvenserna för miljön beskrivs finns ett så kallat nollalternativ, det vill säga hur ser staden ut i framtiden **om järnvägsförslaget inte byggs**. Alla analyser och konsekvenser jämförs mot nollalternativet. I Olskroken planskildhet och Västlänkens miljökonsekvensbeskrivning är det **år 2030 som är jämförelseår**.”*

Nollalternativet är en jämförelse där Västlänken inte byggs och hur staden ser ut i framtiden dvs. år 2030. Den handling som beskriver Göteborg år 2030 är *”Översiktsplan för Göteborg”*, antagen av kommunfullmäktige 2009-02-26. I denna ÖP finns de politiska ambitionerna för år 2030 tydligt angivna. I den kortfattade sammanfattningen av ÖPn nämns Västlänken under pkt 8 Förändrat transportbehov. Citat:

*”Transporter med bil och lastbil ökar kraftigt. Denna ökning skapar trängsel och försämrad luftkvalitet varför kollektivtrafiken behöver ta en ökad andel av trafiken. Målet är att skapa en trafik- och bebyggelsestruktur som anpassas till ett mer effektivt och uthålligt samhälle med god tillgänglighet och en säker trafikmiljö. I projektet K2020 pågår ett arbete som har som mål att öka kollektivtrafikresandet. För att nå målet krävs ny kollektivtrafikstruktur för Göteborg med **fler spårvägsförbindelser över älven** och att busstrafiken flyttas ut från Brunnsparken till **en cityring i Allén**. En satsning på järnväg är nödvändig för Västsveriges tillväxt. (En utbyggnad av Västlänken är viktig för att öka kapaciteten och ge möjligheter till fler direktresor.)*

I ett nollalternativ faller Västlänken bort dvs. den sista meningen strykes. Den meningen har satts inom parentes vilket innebär att övrig text gäller som ett nollalternativ. Nollalternativet för år 2030 är att fler spårvägslinjer anläggs över älven och att busstrafiken flyttas ut från Brunnsparken till en **cityring i Allén**. En satsning på järnväg är nödvändig för Västsveriges tillväxt. Hur detta skall lösas i ett nollalternativ blir då en fråga att redovisa. Enligt ÖPn ligger målet fast att *”en satsning på järnväg är nödvändig”*.

Om man inte bygger Västlänken eller de alternativ som olika järnvägsutredningar presenterat måste självklart något annat göras för att uppnå målet *”en satsning på järnväg är nödvändig”*. Det finns tre alternativ som inte medtagits i Trafikverkets utredningar

- pelarslinga över stationsområdet (lösning A)

- station i Olskroken (lösning B)
- station i Gårda (lösning C)

Nollalternativet bör därför vara en jämförelse av Västlänken med dessa alternativ. I övrigt gäller den av kommunfullmäktige antagna "Översiktsplan för Göteborg" från 2009 som nollalternativ.

För att klara fler spårvagnslinjer över älven krävs en spårvagnstunnel mellan Norra Masthugget och Lindholmen (K2020) samt en ny koppling mellan Gullbergsvass och Ringön. Dessa skall sålunda ingå i nollalternativet. För att binda samman dessa på ett effektivt sätt och uppfylla översiktsplanernas mål att öka kollektivtrafikresandet i Göteborg behöver diskuterade ringlinjer/kopplingar Centralen – Järntorget – Norra Masthugget – Lindholmen – Frihamnen – Centralen och Centralen – Chalmers – Sahlgrenska – Linneplatsen – Norra Masthugget – Lindholmen – Frihamnen – Centralen genomföras till jämförelseåret/nollalternativet år 2030.

I ÖPn föreslås att busstrafiken flyttas ut från Brunnsparken till en cityring i Allén. Denna skall då ingå i nollalternativet i MKBn. År 2030 finns självklart små eldrivna bussar (alternativt ett monorailsystem) som kan åka runt i en cityring med 2-3 minuters tidsintervall. Redan på 80-talet byggde flera svenska städer servicebusslinjer runt sina citykärnor. Detta är ett utmärkt alternativ som föreslås i ÖPn och som kraftfullt skulle kunna avlasta Göteborgs trånga Citykärna från privatbilar och bussar.

Kapaciteten vid Brunnsparken ökas väsentligt om alla bussar enbart går i Allén. En cityring enligt ÖPn (nollalternativet) blir då Centralen – korsningen Avenyn/Allén – Haga – Järntorget – Skeppsbron – Operan – Centralen. Genomgående biltrafik tas då bort från Allén. Parkgatan blir lokalgata till Vasastaden.

Eftersom förslaget är förankrat i ett fullmäktigebeslut kan det byggas omedelbart och kräver inga andra investeringar än trafikomläggningar. Det borde självklart ingå i Västsvenska Paketets Nollalternativ. En annan fråga är varför inte denna cityring redan har byggts i enlighet med KF:s beslut i ÖPn.

3. Stadsutveckling

Västlänken hindrar en stadsutveckling inom Centralen-området och Gullbergsvass (CG-området) vilket är tvärtemot vad som beskrivs i Trafikverkets MKB. I MKBn anges att Västlänken ger 14 000 arbetsplatser och 2 500 bostäder inom CG-området.

Stadsbyggnadskontoret anger att nollalternativet ger 10 000 arbetsplatser och 1 500 bostäder. Analysen som Stadsbyggnadskontoret gjort redovisas inte men uppenbart är dessa uppgifter är högst osakliga för att redovisas i en MKB. Om Västlänken inte byggs kan i nollalternativet något av lösningarna A, B eller C vara förverkligade till år 2030. Dessa lösningar ger följande resultat.

	Lösning	Bostäder 100 kvm BTA/lgh	Arbetsplatser 20 kvm BTA/plats	Markvärde
A	pelarslinga	10 000	20 000	9 mdr
B	station Olskroken	10 000	20 000	9 mdr
C	station Gårda	20 000	30 000	16 mdr
	Västlänken	2 500	14 000	4 mdr

Som framgår av tabellen ovan blir nollalternativen (A, B, C) vida överlägsna Västlänken. De tre förslagen kommer inlämnas som separata handlingar från upphovsmännen och ska då beaktas som bilagor till detta dokument. Markvärde för bostäder utgår från 5 000 kr/kvm BTA och för kontor 10 000 kr/kvm BTA.

Om Gårdaalternativet (lösning C) genomförs så kan hela Nordstan växa öster ut i en kvarterstad med måtten 600 x 1400 meter. Eftersom all trafik som nuvarande station alstrar flyttas till Gårda kan mycket stor andel av stadens asfaltsytor bebyggas.

Alternativen A och B med bibehållen station ger mindre exploatering men betydligt mer än Västlänken.

Merparten av marken ägs av Jernhusen och Göteborg Stad. Frågan uppkommer självklart om de ovan angivna enorma markvärdena skall gå ner i dessa parters fickor eller användas till järnvägstrafikens lösning. Den frågan finns inte behandlad i Järnvägsplanen. Lösningarna A, B och C skulle helt kunna finansieras av de markvärden som uppstår.

Norra Masthugget kan utvecklas även om Västlänken inte byggs. Göteborgs Universitet vid Näckrosdammen kan planeras utan att ta hänsyn till Västlänken.

4. Samhällsekonomi

Samhällsekonomi behandlas inte på ett tillfredsställande sätt i Järnvägsplanen. I nedanstående analys som finns i rapport "Västlänken och alternativen" redovisas några nyckeltal i 2009/2013 års kostnadsnivå och miljarder kronor

	Västlänken	Nollalternativ mdr		
		A	B	C
Investering inkl. Olskroken (år 2009)	22,0	11,0	8,0	14,0
Nettonuvärde (år 2013)	-6,7	+ 2,4	+3,2	- 1,7
Nettonukvot (år 2013)	-0,24	+ 0,17	+0,32	- 0,10

Som underlag för beräkning av nettovärdet har restider för järnväg, buss, spårvagn och biltrafik har beräknats enligt Trafikverkets metoder till nivå för 2013 och jämförts med en uppräknad investeringskostnad för samma år.

Nollalternativet ger en klart överlägsen samhällsekonomi. Även Riksrevisionen har kommit fram till att Västlänken inte är samhällsekonomiskt motiverad. Den är i hög grad ett politiskt projekt som inte vilar på varken ekonomisk eller tekniskt vetenskapligt uppbyggd samhällsanalys. Allt fler människor förstår detta och därför hjälper inte Trafikverkets och kommunens glättiga broschyrer.

5. Kulturmiljön

Nollalternativen kommer inte i konflikt med kulturmiljön medan **Västlänken våldför sig på Göteborgs Stads historia** på ett okänsligt och miljödestruktivt sätt. Kulturmiljön finns dokumenterad av mycket kompetenta personer som exempelvis Landsantikvarie Gudrun Lönnroth. Dock framgår det inte någonstans vad dessa personer anser om övergreppen.

MKB:s detaljerade redovisning kan tolkas som att det vore godkänt av experterna. Här krävs ett oberoende expertutlåtande eftersom nuvarande MKB är en partsinlaga.

Stadsbyggnadskontoret och Trafikverket har vid olika föredragningar hävdat att Västlänkens korridor är ett riksintresse som är viktigare än Göteborgs Stads alla riksintressen. Med vilken rätt kan dessa parter hävda detta? Vem är domare i den bedömningen? Länsstyrelsen har tydligen tagit på sig domarrollen eller är det ett resultat av påtryckningar från politiker.

I stort sett hela centrala Göteborg omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. Miljöbalken 3 kapitel 6§ anger att *"Mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön"*.

Enligt regelverket ska det vara 10 meter upp till ovanliggande byggnader – men under residenset är det bara 7 meter. Detta innebär att det är garanterat att det kommer att spricka och ge stora sättningar i detta 1600-talshus. Hur kan detta vara tillåtet?

Folkets röst angående Västlänkens övergrepp på stadsmiljön har politikerna inte lyssnat på. Det är först nu som Göteborgarna i detalj får möjlighet att under en jul- och nyårshelg 2014/2015 tycka till om detta projekt som pågått från 1987 sedan centerpartisten Rune Thorén föreslog tågtunnel Centralen – Järntorget – Korsvägen. Då säger i GP 9 september 1987 SJ:s chefsgeotekniker Allan Ekström: **"En djärv och flott tanke, men fullständigt orealistisk"**.

Redovisning av kulturobjekt som Västlänken påverkar:

- Riksintresset Innerstaden Göteborg 02:01 – 05, som är hela stadskärnan
- Fornlämningen Göteborg 216:1 som är stadslager med bevarade kulturlager och befästningslämningar från 1620-talet och framåt

- Fornlämningen 135:1 Skansen Lejonet
- Johannebergs Landeri
- Göteborg 69:1, boplatz vid Skår
- Slottskogen – Botaniska Trädgården – Änggården 02:7 berörs av servicetunnel
- Befästningslämningen Gbg 216:1a – 1f
- Kulturmiljöobjekt K1 – K66. bland dessa 66 objekt kan särskilt nämnas Broströmia, Stora Bommens Bro, Residenset, Lilla Torget, Feskekörka, Nya Allén och Kungsparken, Haga Kyrkoplan, Hagakyrkan, Samhällsvetenskapliga biblioteket, kvarteren Bajonetten, Sabeln, Prajonen, Laddstaken, Alen, Boker, Apeln, Enen, Furan, Landalaskolan, Hvitfeldtska Gymnasiet, Annedalskyrkan, Lorensberg villaområde, Götaplatsen, Renströmsparken, Liseberg, Örgryte gamla kyrka etc.
- Sträckan Rosenlund och Haga kyrkoplan innebär periodvis öppna schakt under sju år. Stort intrång i den kulturhistoriska miljön.
- Västlänken har ett 50-60 meter brett schakt genom bastion Christina Regina och anslutande vallgrav och fältvall. Stora kulturhistoriska, pedagogiska och vetenskapliga värden går för alltid förlorade.

Västlänkens påverkan på stadens riksintressen under byggskedet är alarmerande särskilt med tanke på den marginella nytta en Hagastation ger. Endast 1 % av samtliga kollektivresenärer har Haga som direktmål för sitt resande.

Nollalternativen med en ringbuss i Allén ger kortare restid för merparten av kollektivresenärerna för att komma till Haga. Även Hagastationens närområden som Vasastaden, Masthugget, Kungshöjd får kortare restid med en ringbuss kopplad till Centralen och spårvagnsnätet.

Västlänken är i konflikt med kulturmiljölagen KML 1988:950, statliga byggnadsminnen 2013:558 och Göteborgs Stads Bevarandeprogram

6. Naturmiljön (kap. 9 i MKBn)

Nollalternativen har marginell inverkan på naturmiljön. Västlänken har mycket stor påverkan med stor påtaglig skada och irreversibla konsekvenser. Minst 500 träd kommer att avverkas eller utsättas för tveksam flyttning. Träd vid Haga kyrkoplan, i nya Allén och invid Haga Kyrka måste tas bort. Cirka 200 träd i detta unika parkområde berörs. Norra delen av Haga Kyrkoplan (K31) som är skyddat som Kyrktomt enligt KML 4 kapitlet kommer att förlora 10 äldre träd. Intrånget får stora negativa konsekvenser då kopplingen mellan Haga Kyrkoplan och Kungsparken försvagas. Hagakyrkan och Biblioteket påverkas av sprängningar som ger skador på fasader, fasaddetaljer och interiörer. Experterna säger att Hagaområdets höga kultur- och miljövärden utsätts för omfattande negativ påverkan av Västlänksprojektet.

Allén anlades 1807, när befästningarna revs. Genom ett kungligt gåvobrev överläts marken till staden och staden ålades att anlägga en park samt att vidmakthålla planteringarna för all framtid. Bestämmelsen i det kungliga gåvobrevet har aldrig upphävts. De framförda kraven bör idag jämföras med reglerna om Kulturresevat i Miljöbalken 7 kap. 9§. Man kan därför ifrågasätta om Staten, genom Trafikverket, överhuvudtaget äger rådighet att disponera

marken. Man kan också ifrågasätta om staden har rätt att detaljplanera området på ett sätt som medför att trädplaneringen i stor omfattning ödeläggs och att en stor station planeras i parkområdet. En byggnadsminnesförklaring borde istället övervägas.

Nedan redovisas de mest värdefulla objekt och miljöer som påverkas av Västlänken.

- objekt N67, N73, N76, N78, N134 i Kungsparken är en del i det stora grönstråket som löper från Trädgårdsföreningen till Järntorget. I Kungsparken finns unika trädmiljöer med högsta miljövärde (klass 1A). Äldre lövträ, lavfloran, grova träd, hålträ, rödlistad alm. Trädmiljöerna bedöms enligt experterna ha en mycket stor känslighet för exploatering och förändring
- Haga Kyrkoplan med den stora almen (N93) som har högt naturvärde (klass 1B) liksom de två kvarvarande almarna i den södra allén. Samtliga träd med stora kvaliteter för naturmiljön finns i norra delen av Haga Kyrkoplan.
- Området kring Alléstråket och Haga Kyrkoplan har stort värde för fågellivet bl.a. den skyddade turkduvan. Nordisk fladdermus, dvärgfladdermus och stor fladdermus finns här. Ädellövträden skapar en rik moss- och lavflora och flera rödlistade insekter bidrar till den höga naturvärdesklassningen.
- Fogelbergsparken och Medicinarebergets västra och norra branter har naturskogsartad ekskog
- Parkmiljön (N109, N110, N119, N120, N121, N169) väster om Korsvägen kring Johannebergs Landeri har stora äldre träd av högt naturvärde bl.a. tre stora gamla lindar och två stora gamla bokträd. Öster om Landeriet finns värdefulla askar och lönnar. Ovanför södra Landerimuren finns ett skogsparti med ask, alm, lind och lönn av stort naturvärde. Sydost om Landeriet (N121) växer alm, lönn och en stor gammal lind. Störst värde här har den stora asken och höstkastanjen öster om Landeriet.
- Längs Södra vägen finns en allé (N169) med prydnadskörsbär (klass 1A) med rödlistade lavar bl.a. fridlyst getlav.
- Servicetunnlar som mynnar ut i Södra vägen drabbar mindre parkområden med grövre träd samt den rödlistade tvåtandad spolsnäcka (NT).
- Lisebergs ädellövskog (N106) i den kuperade nordvästra delen har påtagligt naturvärde (klass 2). Här finns gamla ädellövträd varav alm och ek har högt naturvärde (klass 1A).
- Öster om Liseberg är det tänkt att Västlänken ska passera Mölndalsån som är vandringsled för lax och havsöring. Lekområden för dessa fiskar är känsliga för sedimentation. Växtplatser finns här även för knölnate. Ån med närområde har klass 2 i skyddsvärde.

- Två skogsområden vid Almedal (N31, N35) har högt (klass 1A) och påtagligt (klass 2) i naturvärde. Skogsområdenas ädellövskog med gamla träd har ovanliga arter av lavar. Värdefullt område för fågellivet bl.a. mindre hackspett.
- Parkområdet vid Bergslagsbanans stationshus (N163) domineras av äldre träd som alm, oxel, lind, lönn och kastanj med påtagligt naturvärde (klass 2). En almällé finns längs Kruthusgatan.
- Östra sidan av Nordstan utmed Nils Ericsonsgatan finns en biotopskyddad lindallé med påtagligt naturvärde (klass 2).
- Stora Hamnkanalen och Rosenlundskanalen (del av Vallgraven) har påtagligt naturvärde (klass 2) för här finns asp (NT) och rödlistad ål (CR)
- Nya Allén, Norra Allégatan, Vasagatan (N135a) och Rosenlundsgatan finns rikliga förekomster av hotade och sällsynta arter av lavar och vedsvampar.

I Haga kommer ca 200 träd av olika ålder, storlek och art påverkas av Västlänken.

Trafikverket kommer att utreda vilka träd som avverkas eller flyttas, men analysen i MKBn utgår från att alla berörda träd avverkas. Det finns inga indikationer på att det är möjligt att flytta de stora skyddsvärda träden.

Trafikverkets bedömning i avseende Korsvägen är att alla träd inom arbetsområdet kommer att försvinna.

Norra delen av Liseberg påverkas av ett öppet schakt där ca 10 äldre träd avverkas varav den rödlistade arten ask samt alm.

Vid Almedal behöver 10-15 stora äldre träd avverkas.

Träden i Bergslagsbanans stationspark och längs med Kruthusgatan hamnar inom eller intill schaktet och måste avverkas.

7. Rekreatiomsområden

Under byggskedet påverkas parker och offentliga platser genom stora öppna schakt och omkringliggande inplankade byggarbetsplatser med byggbodas, upplag och arbetsmaskiner. Långa ramper behövs för att lastbilar skall komma upp och ned ur schakten. Ett 30 meter djupt schakt behöver en ramp på 300 meter (lutning 1:10) vid Hagastationen för att få upp schaktmassorna.

Sträckan Skansen Lejonet – Centralen – Operan – Residenset, Rosenbad – Haga Kyrka, Korsvägen och Liseberg blir öppna schakt.

Dessutom kommer det att vara buller och störningar pga. av arbeten och mängder av transporter dagligen mellan kl. 7 till 22, samt vardager mellan kl. 7 till 19.

Följande värdefulla rekreativmiljöer påverkas, vissa med påtaglig skada och irreversibla konsekvenser för natur- och kulturmiljön.

- Bergslagsbanans stationspark
- Kanaltorget vid Älvrummet med konstgräsytor
- Packhuskajen (Operan, Maritiman, Kasino Cosmopol mm)
- Kungsparken, Nya Allén och Rosenlund
- Stora Hamnkanalen och Rosenlundskanalen
- Haga Kyrkoplan
- Feskekörka med kajtor
- Fogelbergsparken
- Grönområde kring Landala Vattentorn
- Grönområde nedanför Norra Guldheden
- Koloniområde vid Landala
- Grönområde mellan Psykologiska Institutionen och Annedalskyrkan
- Grönområde kring Fjäderborgen
- Lekplats vid Malmstensgatan
- Park vid Vasa Konsthall
- Park mellan Hvitfeldtska och Landsarkivet
- Renströmsparken
- Korsvägen och Johannebergs Landeri
- Universeum med damm och lektytor
- Liseberg med Lisebergsteatern, Lisebergshallen, Rondo, Parkens huvudrestaurang och Stora scenen
- Mölndalsån
- Naturområde i Jakobsdal
- Carlanderska Parken
- Naturområde vid Almedals/Lackarebäck

Alternativen till Västlänken kan bevara nuvarande parker och grönområden, som då kan utvecklas på ett naturligt sätt och berika rekreativ- och friluftslivet. Området kring Centralen kan då exploateras mycket tidigare än 2026.

De stora schakten, transporter, begränsad framkomlighet för fotgängare och cyklister, buller, vibrationer och byggdamm berör många människor under lång tid. För många äldre människor i Haga, Kungshöjd, Vasastaden, Lorensberg, Korsvägen blir det sista minnet av Göteborg som ett totalt byggkaos. För många barn blir detta den enda barndom de kommer att minnas. De sociala och mänskliga konsekvenserna är stora. Försämring på folkhälsan kommer att vara avsevärd.

För barnen försvinner värdefulla lekplatser och rekreativsytor. Buller och luftföroreningar sänker omgivande stadsmiljöers livsbetingelser på ett mycket negativt sätt under minst nio år.

8. Förorenade områden

Föroreningar finns i marken utmed hela sträckan Olskroken – Centralen – Packhuskajen samt vid Liseberg- Almedal. Det finns 330.000 m³ fyllnadsmassor i marken varav 75-90% har föroreningshalter högre än Naturvårdsverkets generella riktlinjer. Under byggskedet kommer många människor att påverkas av dessa gifter.

I Nollalternativen kommer vid exploatering av området inom Centralen-området och Gullbergsvass att behövas marksanering. Övriga delar som skulle beröras av Västlänken kan lämnas orörda. Vid flytt av förorenade massor drabbas omkringliggande områden och spridning kan ske via luften genom damning vid transport eller gasavgång av lättflyktiga föroreningar. Inläckande grundvatten kan göra att giftiga föroreningar sprids. Byggarbetare behöver skyddsutrustning när de arbetar i de djupa schakten med giftiga föroreningar. Vad händer med de som bor eller arbetar i anslutning till schakten och som dagligen kommer att påverkas av föroreningar?

9. Ytvatten

Ytvattendrag som påverkas av Västlänken är Göta Älv, Fattighusån med utlopp via Rosenlundskanalen, Mölndalsån (uppströms Gårda dämme), Gullbergsån (nedströms Gårda dämme) och Sävån. Rivö fjord som är kustenvatten-område vid Göta älvs mynning kan också påverkas.

Trafikverkets avsikt är att ytvatten som samlas i schakten skall ledas till behandlingsanläggningar innan det släpps ut i ovannämnda vattendrag. Gifter i vattnet kan komma från tidigare förorenade massor men vid bergtunnelarbete kan vatten förorenas med olja, borrhösk och sprutbetongrester. Höga kvävehalter och höga pH-värde kan orsaka höga koncentrationer av ammoniak som är giftigt för fiskar och andra djur.

Hur sprängämnen hanteras är avgörande för hur höga kvävehalterna blir. Vid arbeten i Mölndalsån kan föroreningar som varit bundna i sedimenten frigöras och gå in i vattensystemet. Spol- och släckvatten samt dräneringsvatten kommer att ledas till Västlänkens lägsta punkt för att förhoppningsvis renas och släppas ut i Rosenlundskanalen.

10. Grundvatten

När tunneln byggs leds eller pumpas vatten bort vilket leder till att grundvattennivån sjunker. Hus och anläggningar i Göteborg är i regel grundlagda på träpålar i leran. Det är högst troligt att träpålar ruttar om syre tillförs vilket ger sättningsskador eller husras.

Riskobjekten omfattas av grundvattenberoende byggnader och konstruktioner, naturvärden, brunnar mm. En fullständig lista över riskobjekt skall tas fram när tillståndsansökan för

vattenverksamhet skall lämnas in. Byggnader och naturmiljöer som är känsliga för grundvattensänkning är följande

- Göteborgs Central
- Östra Nordstan
- Byggnader runt Haga Kyrkoplan
- Naturmiljön vid Haga Kyrkoplan, Kungsparken och Nya Allén
- Byggnader norr om Korsvägen och Örgrytevägen

11. Buller

Nollalternativen påverkar marginellt grundvattnet, ljud, stömljud och vibrationer.

Det är främst under byggskedet som det uppstår påverkan från buller och vibrationer. Orsakerna är:

- Byggbuller, vibrationer och stömljud från arbetsmaskiner i anslutning till schakt, tunneldrivning och sprängning
- Pålning, spontning och schaktning
- Ökade bullernivåer på grund av trafikomläggningar och transporter
- Vibrationer från tunga transporter av massor som berg och lera
- Buller från vägtransporter till och från byggarbetsplatser

Byggbuller på över 70 dB(A) kommer att förekomma runt Skansen Krona, utmed Packhuskajen, Kvarnberget, Kungshöjd, Haga, Vasastaden, Korsvägen och Örgrytevägen.

Vägtransportbuller utmed transportvägar kommer att uppstå vid södra Älvstranden, Hagaområdet, Vasagatan, Vasaplatsen, Nya Allén, Parkgatan, Korsvägen, Chalmersområdet, Johanneberg och Almedal.

Risk för vibrationer finns främst runt Packhuskajen, Hagakyrkan, Korsvägen, Örgrytevägen och Kallebäck.

Stömljud i driftskedet kommer drabba ett stort antal fastigheter i en zon på ca 200 meter utmed Västlänkens sträckning. Drabbade fastigheter är Göteborgsoperan, Kvarnberget, Kungshöjd, Haga, Vasastaden, Landala, Kapellplatsen, Götaplatsen, Lorensberg, Korsvägen, Liseberg och Skår.

Nollalternativen ger begränsade problem av det här slaget jämfört med Västlänken.

12. Luftkvalité

Många bostadsområden får sämre luftkvalité på grund av ökade utsläpp från byggtrafikens transporter och omledning av annan biltrafik. När tunneln byggs påverkas luften av kvävedioxid vid sprängning. Ökade partikelhalter i närheten av utsläppspunkter vid tunnelns ventilationssystem kommer att uppstå.

13. Stadsbild

Under byggskedet kommer schakt, byggplank, kranar, lastmaskiner, masstransporter att dominera stadslivet och gatuperspektiven på ett påtagligt negativt sätt. Det kommer även att orsaka påtaglig skada på kulturhistorisk och stadsnatur-miljö längs stora delar av den planerade sträckningen av Västlänken.

Hur garanterar Trafikverket att stor påtaglig skada kommer att undvikas?

14. Information till allmänheten

Sättet att undvika att ta upp risker och problem i informationsflödet till allmänheten ger en alltför gläntig bild av projekt Västlänken. Genom att gömma sig bakom rubriken "samhällsinformation" så kan Trafikverket (Och även Göteborgs Stad) producera det som i verkligheten är oförblommerad reklam för en tjänst som inte ens är beslutad. Detta gör att allmänheten inte har haft en möjlighet att sätta sig in i projektet.

15. Slutsats

Jag anser att det, sammanfattningsvis, är nödvändigt att ompröva Västlänken på följande grunder:

- **Samhällsnyttan är inte proportionell mot kostnad och risker.**
- **Den ekonomiska riskerna. Oförutsedda svårigheter kommer att dyka upp under bygget.**
- **De stora riskerna för Göteborgs historiska och unika kulturmiljöer.**
- **Prioriteringen visavi övrig kollektivtrafik är felaktig. Pengar borde gå till att utveckla kollektivtrafiken för stadens invånare i första hand.**
- **Allmänheten måste informeras på ett korrekt sätt där det presenteras en analys av svagheter, hot, möjligheter och styrkor.**

Fler alternativ, jämte de som redan föreligger, bör tas fram och därefter utredas av en oberoende kommission.