

Gunnar Lindgren  
Fågelfångaregatan 27  
414 75 Göteborg  
gunnar@artibus.se  
Tel 0708-84 03 11

Göteborg 2015-01-26

Till Trafikverket Region Väst  
405 33 GÖTEBORG  
trafikverket@trafikverket.se

Till Göteborgs stad  
Stadsledningskontoret  
404 82 Göteborg  
goteborg@goteborg.se

## **Synpunkter på projektet Västlänken i Göteborg med utgångspunkt från Järnvägsutredningen**

Diarienummer 2013/92333, 0486/13, 0635/11

Trafikverket har i dokumentsamlingen Järnvägsutredningen presenterat projektet Järnvägstunnel Västlänken. Här nedan följer mina synpunkter på projektet. Reservation görs för eventuella faktafel. Det är ett mastodontjobb att gå igenom all information. Jag disponerar därför mina frågor på eget sätt. En del text har jag helt fräckt lånat från ett antal trovärdiga källor.

Jag vänder mig både till Trafikverket (utförare) och Göteborgs stad (beställare).

Nedan tar jag upp följande frågor:

- |                                  |        |
|----------------------------------|--------|
| 1. Om bygge i lera               | Sid 2  |
| 2. Om säkerheten                 | Sid 5  |
| 3. Om kostnaderna                | Sid 6  |
| 4. Om miljökonsekvenserna        | Sid 7  |
| 5. Om nyttan                     | Sid 8  |
| 6. Om alternativen               | Sid 10 |
| 7. Om information och utbildning | Sid 11 |

## 1. Om bygge i lera

Av Västlänkens ca 8 km utgörs ca 6 km tunnel, varav ca 2,5 km tunnel i lera och ca 3,5 km i berg. Det är allmänt känt att byggnation i den göteborgska leran är synnerligen vanskligt. Detta kan vara stimulerande och utmanande för en ingenjör men för dem som slutligen ska betala – skattebetalarna/invånarna – är det ett projekt som ger anledning till oro.

Bygget av 6 km järnvägstunnel i berg i Stockholm kostade enligt uppgifter som jag sett ca 19 MSEK i 2009 års penningvärde. Västlänken är beräknad till 20 MSEK. Detta låter mycket osäkert i mina öron. Komplikationer kommer att uppstå. Den som vill studera en Västlänk i miniatyr kan besöka byggarbetsplatsen där man förstärker kanalmuren vid Tyska Kyrkan på Norra Hamngatan. Här har slukhål, där leran på grund av vibrationer förvandlas till lervälling, uppstått i mycket stort antal. Till följd av detta har projektet försenats och kostat betydligt mer än beräknat. Må ingen skugga falla över Trafikkontoret eller entreprenören för detta. Att komplikationer skulle uppstå var väntat.

Att komplikationer kommer att uppstå vid bygget av Västlänken är lika väntat. Lerans förvandling till lervälling, risken för ras när de enorma tyngderna sätts in mot barriärer, sättningar och stora rörelser i marken vid schaktning är några exempel på händelser som projektets deltagare självklart är mycket mer insatta i än vad jag är. Skador som uppkommer under driftskedet kan bli märkbara först en lång tid efter byggskedet. Sättningar på byggnader kan uppstå, inte minst när grundvattensänkningar gör att träpålar som utsätts för syre ruttar.

Inom det område som påverkas av bygget av Västlänken finns byggnader med grundvattenberoende grundläggningar, som kan få sättningsskador om grundvattennivån sänks. Grundvattensänkning i det övre grundvattenmagasinet utgör en risk för byggnader grundlagda direkt på mark (kan skadas direkt av sättningen som uppstår) och för byggnader med träpålegrundläggning (kan skadas genom att träpålarna kan börja ruttna när grundvattennivån sänks och exponeras för luft). Även grundvattensänkning i det undre magasinet utgör en risk genom att byggnader med pålegrundläggning skadas.

Stadens politiker hänvisar ofta till att det gick bra att bygga järnvägstunnel i Malmö och Göteborg. Man tar ingen hänsyn till att det här var helt olika förhållanden. Malmö-tunneln byggdes i krita och Stockholmstunneln i berg. Sämre gick det i bygget av tunneln genom Hallandsåsen, inte helt oväntat eftersom man byggde genom en rullstensås.

Bättre jämförelser är metrotunneln i Amsterdam och bygget i Boston (Big Dig) som blivit mycket försenade projekt med kraftigt stegrande kostnader – båda i lera, som i Göteborg.

I så stora projekt som Västlänken kommer något att gå fel men man vet inte vad förrän efteråt. Därför är det viktigt att författa ett antal "what if..." med händelseutvecklingar som ger stora konsekvenser, även sådana som har låg sannolikhet. En sådan samling av scenarios bör göras tillgänglig för allmänheten och diskuteras av beslutsfattarna inte minst i kommunfullmäktige, således bland de personer som inte bara har respektive partis uppdrag att följa partiledningens beslut (och som även har utsett kommunstyrelsen) utan även såsom valda ombud har medborgarnas uppdrag att agera självständigt med integritet. Här är ett scenario från en bloggare som jag fick läsa i mitt eget FB-flöde – just sådana risker som jag oroar mig för:

---

### Västlänken - och det som inte fick hända.

2014-12-12

Det är julafton i Göteborg. Det är blåsig, mildt och regnigt. SMHI har utfärdat en klass I varning då resterna av en tropisk orkan under sin väg över Nordsjön förvandlats till ett intensivt lågtryck som rör sig in över Göteborg och Västkusten. Man varnar också för mycket högt vattenstånd. På Vinga är vindstyrkan redan uppe i 22m/s och vattnet stiger oavbrutet.

Några sena julklappsinköpare kämpar sig fram över de provisoriska träbroarna i den

hårda vinden för att nå spårvagnshållplatsen som har flyttats med anledning av bygget för Västlänken. Det råder ett undantagstillstånd i Göteborg som har pågått ända sedan starten av bygget. Arbetet startades under massiva protester från invånarna. Den senaste sifomätningen innan byggstart visade att över 80 procent av invånarna var emot detta bygge. Det man inte vet är, att det i detta ögonblick kämpar tio extrainkallade byggare med all kraft för att förstärka sponten under Rosenlundskanalen. Sponten visade tendenser att vika sig inåt, vatten hade börjat sippra in i skarvarna. Vinden ökar under kvällen och når orkanstyrka.

På juldagens morgon bryts de ordinarie TV-och radiosändningen av ett extra meddelande. "Ett ras har inträffat där Västlänksbygget passerar Rosenlundskanalen. Över till vår reporter som befinner sig på plats".

Orkanen har under morgontimmarna bedarrat något men vattenståndet är ca 2 meter över det normala.

Reportern rapporterar följande: " Ett tiotal arbetare har sedan igår eftermiddag arbetat med att förstärka spontningen mot det extrema vattentrycket som uppstått. Klockan 0315 i natt gav sponten vika och vatten blandat med lös lera rusade in i tunnelröret. Vatten har nu fyllt hela den norr om liggande delen av tunneln. Dykare från räddningstjänsten har nu på morgonen sökt efter överlevande men inte lyckats hitta några av arbetarna i lervällingen. Då orkanen orsakat strömbrott har det varit svårt att få någon bild av olycksområdet och reservgeneratorer har nu på juldagsmorgonen inte hunnit fram. Vi följer arbetet på plats och nu över till studion".

Det som inte kunde hända och som absolut inte fick hända hade nu hänt. Ett tiotal arbetare som extrainkallats hade omkommit i lervällingen som strömmade in i röret när sponten gav vika. Man hade sannolikt bara hunnit förstärka en tredjedel av sträckan i kanalen. Strömbrott och helg hade försinkat arbetet med förstärkningen för man hade inte lyckats med att kalla in några fler byggare på julafton. Det är svårt att få folk att ställa upp på en julhelg.

TV annonserar ett extra insatt program med anledning av den svåra olyckan. Agenda kommer helt att ägna sig åt Västlänken och olyckan. Janne Josefsson från uppdrag granskning kommer att hålla i hearingen och experter från Chalmers samt erfarna byggare kommer att delta.

En av TV:s mest skarpaste journalister öppnar med: "Hur kunde en sådan här olycka hända när detta projekt utretts under så lång tid, denna tunnel har ju ältats i årtionden". Frågan går naturligtvis först till generaldirektören för Trafikverket som flugits ner i ett chartrat plan för att kunna svara på frågor. Han säger: "Mina tankar går främst till de omkomnas familjer som drabbats av denna fruktansvärda olycka. Vi kommer att göra allt vad som står i vår makt för att bringa klarhet i vad som har inträffat. Vi måste komma ihåg att det rådde ett extremt väder med en mycket hög vattennivå, enligt uppgifter från SMHI var vattennivån 2,15 meter över det normala. En rad olyckliga omständigheter har tydligen samverkat till olyckan, jag är inte insatt i några detaljer och den ansvarige på verket befinner sig på semester och har inte varit möjlig att nå".

En timmas hearing gav beskedet att alla var i princip helt oförstående inför denna olycka. Företaget som ansvarade för entreprenaden hade enligt verkmästaren till punkt och pricka följ ritningarna. Det var tekniskt en mycket svår övergång från berg till vatten och lera. Ett extremt högt vattentryck var tydligen orsak till att skarven utsatts för alltför höga påfrestningar. Alla skyller på alla, ingen har gjort sig skyldig till något fel, men samtliga är rörande eniga om att en klagande utredning skall påbörjas direkt efter helgen.

Tv-journalisten från Uppdrag Granskning avslutar programmet med följande kommentar: "Kanske det hade varit bättre om man hade valt ett klimatsäkert trafikförslag, för det blåser faktiskt i Göteborg som vi märker". Inga kommentarer från de församlade några av Västlänkens kritiker nickar och ser bedrövade ut.

Det visade sig senare att man dimensionerat sponten efter rådande normalvattenhöjd +10,0 meter. Vid en vattennivå på +12,15 meter ökade trycket på spontens övre del och när den inte var nedslagen tillräckligt långt i den lösa Göteborgsleran så vek den sig. Försöken att i sista minuten stadga upp sponten misslyckades.

Vi vet i dag att Trafiknämnden tagit ett beslut som säger: För Göteborg betydelsefulla anläggningar, får inte läggas lägre än +12,8 meter. Västlänken godkändes trots detta beslut vilket är högst märkligt. Det är helt enkelt en skandal.

Ovanstående är en fiction-historia och således en ren fantasiprodukt från min sida. Västlänken innehåller många punkter som inbjuder till att fel kan uppstå tex svårhanterbara övergångar mellan berg och lera. Den ekonomiska pressen på entreprenörerna, den mänskliga faktorn och händelser man inte rår över innebär att Västlänken måste omprövas. Den är inte klimatsäkrad, stationerna ligger under +10,0 och detta är inget annat än en skandal

Per

---

Ovanstående scenario är ju synnerligen dramatiskt. Må det aldrig bli sant. Som lekman upplever jag det som synnerligen riskabelt, för att inte säga dumdrigt, att ge sig på ett bygge enligt planen för Västlänken.

Mina frågor:

1. Hur kan Trafikverket och Göteborgs stad garantera att man inte får markproblem som man inte kunnat förutse, att man inte får ständigt nya problem som dyker upp, att det inte blir sättningsproblem som ger merarbete samt att berget inte visar sig vara av sämre kvalitet än man förväntar sig?
2. Kan Trafikverket och Göteborgs stad visa upp några motsvarande byggprojekt i geologiska miljöer som är lika dem som vi har i Göteborg (lera) och som, till skillnad från projekten i Amsterdam och Boston, har gått bra när det gäller tidplan, budget, sättningar i hus och andra skador?
3. Hur ser Trafikverket och Göteborgs stad på de risker som man utsätter såväl byggpersone som allmänheten för vid byggandet? Det skrämmande scenariot ovan visar hur det kan gå under olyckliga omständigheter. Har verkligen Trafikverket marginalerna på sin (och göteborgarnas) sida i detta projekt?

## 2. Om säkerheten

Olyckor med trafik i tunnlar av Västlänkens typ är synnerligen allvarliga med tanke både på den komplicerade räddningssituationen och på det faktum att det i tågtrafik handlar om ett stort antal passagerare. Att man (för att hålla budgeten) inte bygger en komplett räddningstunnel enligt Räddningstjänstens krav är därför synnerligen oroande. Trafikverket har dessutom i detta sammanhang lanserat ordet självevakering, ett begrepp som är etablerat i professionella sammanhang, d v s där utbildad personal evakuerar sig själv. Detta gäller vid arbete på hög höjd, t ex från ledningsstolpar, kranar och vindkraftverk. Där självevakering kan bli aktuellt utbildas personalen om hur man ska göra.

Däremot är självevakering från en olycka i Västlänkens tunnel en tveksam strategi. Det räcker med att en person vid en olycka bryter benet, så är möjligheterna att evakuera sig själv mycket begränsad. Konceptet låter inte förtroendeingivande för en lekman, och säkerligen inte för andra personer heller.

Räddningstjänsten har beräknat att man kan påbörja räddningsinsatser efter 45 minuter med den nu gällande lösningen, jämfört med det normala målet 10 minuter. Räddningstjänsten skriver: "Att vissa delar av Västlänken planeras för insatsschakt medan andra sträckor förses med en parallelltunnel samt en tredje insatsstrategi för stationerna bedömer räddningstjänsten kunna medverka till att försvåra och fördröja en räddningsinsats. ... Trafikverket har dock för Västlänken framfört ett förslag som går ut på att i princip ta bort hela den parallella räddningstunnel som hittills funnits med i räddningskonceptet, och ersätta den med ett flertal utspridda räddnings- och insatsschakt. ... Räddningstjänsten Storgöteborg har noga utvärderat förslaget, som redan tidigare bedömts som det svagaste säkerhetsalternativet bland redovisade förslag. ... Räddningstjänsten Storgöteborg avråder Trafikverket från att genomföra en sådan grundläggande försämring av möjligheterna till räddningsinsats som borttagande av Västlänkens service- och räddningstunnel bedöms medföra."

Som medborgare känner man sig inte trygg med denna lösning.

Mina frågor:

1. Vad har Trafikverket och Göteborgs stad att anföra som trygghetsskapande skäl när det gäller räddningsfunktionen i Västlänkens tunnelsystem?
2. Kan Trafikverket och Göteborgs stad uppvisa fungerande exempel i vår omvärld på det föreslagna lösningskonceptet med en icke komplett räddningstunnel som kompletteras med hisschakt?

### 3. Om kostnaderna

När Götatunneln byggdes hade jag anledning att sätta mig in i projektet såsom skribent för Trafikkontorets kundtidning. När jag skrev en artikel om detta gällde att tunneln skulle bli 1,1 km, varav 900 m bergtunnel i mitten och 100 m lertunnel i vardera änden. Jag minns från detta att bygget av de två delarna i lera var för sig beräknades kosta lika mycket som hela bergtunneln. Det innebär att bygge i lera kostar nio gånger mer per 100 meter än bygge i berg. (När tunneln stod klar bestod den av 1.000 meter bergtunnel och 500 meter av tunnel i lera.)

Götatunneln kostade 3,7 miljarder i 2009 års penningvärde. Hur djupt grävdes lerdelarna? Med 10 % lutning uppskattningsvis ca 10-15 meter i sluttande plan. Västlänken blir ca 6 km lång, varav ungefär 3,5 km i berg och 2,5 km i lera. Den grävs ca 40 meter djupt hela vägen i ett enligt uppgift 60 m brett schakt.

Låt oss förenkla och nöja oss med att konstatera att Västlänkens tunnlar i lera blir 5 gånger så långa, dubbelt så breda (enligt uppgift 60 m) och grävs dubbelt så djupt jämfört med Götatunneln. Vi bortser från kostnaderna för bergtunneldelarna och för stationsanläggningarna. Götatunneln kostade enligt uppgift 3,7 miljarder kr i 2009 års penningvärde. Om vi tar 5 gånger längre, 2 gånger djupare och 2 gånger bredare så blir det 20 gånger dyrare, således 20 gånger 3,7 miljarder eller 74 miljarder, nästan fyra gånger dyrare än vad som sägs idag. Jag tror att om man betänker siffrorna för Västlänkens tänkbara kostnader så blir man minst sagt tveksam till att skicka en sådan räkning vidare till kommande generationer göteborgare.

Detta är givetvis ett mycket grovt sätt att räkna men jag kan inte förstå hur den komplicerade Västlänken kan hamna på ungefär samma pris som den lika långa järnvägstunneln i berg i Stockholm. Om jag har bara till hälften rätt är det stora pengar. Som lekman får jag intrycket att det gäller att komma med en attraktiv totalbudget så att man kan starta projektet, varefter de engagerade byggföretagen undan för undan kan komma med tilläggsofferter för oförutsedda problem. Denna förmodan är inte tänkt som en förolämpning mot de ansvariga utan som en beskrivning av en allmänt förekommande uppfattning bland allmänheten, en uppfattning om vilken det skulle göra gott om Trafikverket och Göteborgs stad kan komma med lugnande besked.

Mina frågor:

1. Hur fel har jag i min mycket grova beräkning, med beaktande av att de allra flesta infrastrukturprojekt blir mångdubbelt dyrare än vad som ursprungligen sagt? (Detta påstående brukar motbevisas med att man undan för undan höjer budgeten och sedan jämför den senast gjorda beräkningen, strax före projektslutet, med den faktiska slutkostnaden och då till och med kan visa på en underskriden budget.) Som exempel kan anges att Riksrevisionsverket beräknat kostnaden till 55 miljarder, och då ingår nödvändiga följdinvesteringar, inte att själva tunneln skulle bli dyrare.

2. Vilka erfarenheter drar Trafikverket och Göteborgs stad av byggena i Amsterdam, Boston och andra projekt i lermiljö när det gäller kostnadsberäkningen för Västlänken? Tunneln i Amsterdam, nu uppe i tredubbla kostnaderna och ännu inte färdig, borde aldrig byggts, enligt en undersökningskommission, och tunneln i Boston skulle kostat 20 miljarder kronor men notan är enligt den senaste uppgiften 150 miljarder kronor.

#### 4. Om miljökonsekvenserna

För en tid sedan uppstod jubel i det läger som säger Ja till Västlänken. Orsaken var att länsstyrelsen hade godkänt Miljökonsekvensbeskrivningen, MKB. Men ett godkännande betydde inte att allt var frid och fröjd, bara att konsekvenserna för miljön vid byggandet av Västlänken ansågs vara korrekt beskrivna. Beskrivningen talar om ”irreversibla skador”, ”oåterkalleliga konsekvenser”, ”omfattande negativ påverkan” med mer. Västlänken våldför sig på Göteborgs stads historia på ett mycket okänsligt och miljödestruktivt sätt.

De negativa effekterna på kultur- och naturmiljön finns dokumenterade i MKB:n. Stads kärnan och befästningslämningar från 1620-talet som är av riksintresse kommer att påverkas. Delar av fornlämningen kommer att sprängas bort. Hagaområdets höga kultur- och miljövärden utsätts för omfattande negativ påverkan. Hagakyrkan och Tidningsbiblioteket påverkas av sprängningar som ger skador på fasader och interiörer. Minst 500 träd kommer att avverkas eller utsättas för tveksam flyttning. Föroreningar finns i marken utmed hela sträckan Olskroken – Centralen – Packhuskajen samt vid Liseberg – Almedal. Det finns 330 000 kubikmeter fyllnadsmassor i marken, varav 75–90 procent har föroreningshalter högre än Naturvårdsverkets generella riktlinjer. När tunneln byggs pumpas vatten bort, vilket leder till att grundvattennivån sjunker. Hus och anläggningar i Göteborg är i regel grundlagda på träpålar i leran. Träpålar ruttnar om syre tillförs, vilket ger sättningsskador eller husras. Riskobjekten omfattas av grundvattenberoende byggnader och konstruktioner, naturvärden, brunnar med mera. Ökade partikelhalter i närheten av utsläppspunkter vid tunnelns ventilationssystem kommer att uppstå. Vissa gator får sämre luftkvalitet på grund av ökade utsläpp från byggtrafikens transporter. Och det finns mer att räkna upp.

Man frågar sig också hur den förfulade och för framkomligheten försvårade stadsmiljön under den troligen betydligt mer än 10-åriga byggtiden ska värderas. För oss som är äldre kan staden i form av en byggarbetsplats med massor av störningar i viktiga samhällsfunktioner (trafik, el, tele, VA-system etc) bli vårt sista minne.

Enligt Trafikverkets egen utsläppskalkyl för Västlänkens avskrivningsperiod, 60 år, kommer det att släppas ut mer koldioxid via själva tunnelbygget än vad som minskas genom den minskade biltrafiken som tågtunneln beräknas ge. Och då är inte teknikutvecklingen inräknad.

Mina frågor:

1. Hur vill Trafikverket och Göteborgs stad översiktligt, i ett omfång som medborgarna kan ta till sig, beskriva miljökonsekvenserna enligt ovan? Vilka kommentarer har man till Vallraseringskontraktet från 1807, där det står att alla träd planterade i Allén ska underhållas?
2. Vilka kostnader i form av ersättningar till fastighetsägare, reparationer på stadens fastigheter, åtgärder i stads/parkmiljön, tillkommande kostnader för åtgärder i ledningssystem, tillfälliga lösningar för kollektivtrafik etc räknar Trafikkontoret och Göteborgs stad med ska uppstå?
3. Hur kommenterar Trafikverket och Göteborgs stad att en eventuell miljönytta uppnås först om 60 år (om ens då med tanke på utvecklingen av fordonstekniken)?

## 5. Om nyttan

Det behöver väl inte ytterligare understrykas att Västlänken är ett mycket kostsamt och riskabelt projekt med många dimensioner. Den intresserade frågar sig då: Till vilken nytta? Vad ska det här vara bra för?

Enligt tillgängliga data gjordes år 2014 8,3 miljoner resor med de tre pendeltågslinjerna Alependeln, Alingsåspendeln och Kungsbackapendeln. Jämför detta med att det år 2015 beräknas göras 237 miljoner resor med den lokala spårvagns- och busstrafiken. Tågpendlarna står således för ca 3,5 procent av kollektivresandet i staden. Av dessa har merparten Centralstationen som av- och påstigningsstation. Om vi gissar att 15 procent av pendlarna reser till/från Haga och Korsvägen så utgör dessa resenärer en halv procent av alla stadens kollektivtrafikresenärer.

En fråga som många göteborgare ställer sig är: Är det vettigt att satsa 20 miljarder på att korta restiderna med några minuter för en halv procent av alla kollektivresenärer (när man samtidigt förlänger resan med sex minuter för alla som kommer från Kungsbackahållet med målet Centralstationen – dessa måste ju ta omvägen genom tunneln)? Detta med tanke på att stadens verkliga kollektivtrafikproblem utgörs av spårvagnstrafiken inom en cirkel som begränsas av Järntorget – Brunnsparken - Drottningtorget - Korsvägen – Sahlgrenska – Linnéplatsen? Innanför denna cirkel är spårvagnstrafiken långsam, farlig, bullrig och kostnadsineffektiv – spårvagnarna kan utnyttjas bättre om de kan färdas i högre genomsnittshastighet. Vore det inte bättre att välja en billigare lösning (det finns flera förslag) och satsa på en bra alternativ lösning inom cirkeln (även här finns det flera förslag)?

En annan fråga om effekt är frågan om säckbangården. Stadens politiker har som mantra upprepat att säckbangården är ett problem. Många som studerat ämnet på plats har kunnat konstatera att i rusningstrafik är ca hälften av de 16 spåren lediga. Runt om i Europa (och givetvis i världen) finns stora städer med säckbangårdar som bereses av betydligt fler dagliga passagerare än fallet är i Göteborg – Rom, London, Paris etc. Enligt uppgift har Göteborgs 16 spår ca 340 "tågrörelser" per dygn medan Zürichs 16 spår på själva säckstationen har cirka 900.

En nackdel med säckbangårdar är att loktågen måste rangeras, antingen genom att ett nytt lok kopplas på i slutet på det tåg som kommit in, eller att tåget dras ut och loket byter tågända. På så vis är Västlänken en lösning på gårdagens problem eftersom de allra flesta tågen som trafikerar Göteborgs central har förarplats i båda ändar.

Det har påpekats att den påstådda kapacitetsbristen kan åtgärdas genom att bygga till fler spår på in- och utgåendet vid Skansen Lejonet etc. Det låter ju vettigt.

En annan bra lösning är att man gör skillnad mellan att köra tåg och att transportera passagerare. Detta innebär att exempelvis den inkommande Alingsåspendeln, när tåget rullar in på Centralen, skyltar om till Kungsbacka. De passagerare som ska vidare till Korsvägen, Mölndal etc sitter kvar. Föraren går genomtåget och kör iväg tåget från den andra ändan. Resenärerna till Haga har sex spårvagnslinjer att välja mellan: 1, 2, 3, 6, 9, 11. Mycket tätare turtäthet än pendeltåget!

När det gäller nyttan har beräkningarna av tidsvinster för resenärer ifrågasatts. Trafikverket anger att 102 000 Västlänkenresenärer kommer att kunna promenera till sina resmål inom tio minuter. Andra beräkningar visar på att endast 32 000 resenärer når sina mål på denna tid. Kanske skulle en ny beräkning kasta ljus över detta. Givetvis redovisar inte Trafikverket "manipulerade" data men det vore ju inte bra om medborgarna tror det.



Stadens politiker har talat sig varma för den önskade regionförstoring som kommer att få Västsverige att blomstra. Men finns den? Beräkningar visar att gränsen för hur lång tid pendling till/från arbetet får ta ligger på ca 1 timme. Det ger oss radien: Stenungsund, Vänersborg/Trollhättan, Vårgårda, Borås, Varberg/Falkenberg. Hit går pendeltågen idag och fyller den kvot av pendlare som har valt detta resealternativ till Göteborg. Med eller utan Västlänken, visioner om pendling längre bort från Göteborg är inte aktuellt. Såvitt jag kan förstå innebär Västlänken ingen sammanlagd restidsförkortning när det gäller resan utanför stadsgränsen. Och därmed ingen regionförstoring!

Mina frågor:

1. Vad tycker Trafikverket och Göteborgs stad om det faktum att 20 miljarder (eller mycket mer) satsas på att ge en halv procent av resenärerna en marginell nytta (samtidigt som alla de som ska av vid Centralen får längre sträcka att gå mot Drottningtorget) när ett nytt, effektivt transportsystem i centrala staden skulle ge spårvagnsresenärerna (denna mycket stora majoritet) ökad nytta?
2. Hur kommenterar Trafikkontoret och Göteborgs stad mina invändningar mot påståendet att säckstationen är ett dominerande problem och mitt påstående att fler spår vid ingången till Göteborg skulle ge väsentligt ökad kapacitet?
3. Hur kommenterar Trafikverket och Göteborgs stad de alternativa beräkningarna av tidsvinster (av Bogdanoff/Jonvall) som visar en tredjedels volym jämfört med Trafikverket?
4. Om jag säger att det inte finns något expansionsutrymme för verksamheter kring Hagastationen utan betydande, av flertalet göteborgare inte önskade, ingrepp i stadsmiljön, vad säger Trafikkontoret och Göteborgs stad då?
5. Hur räknar Trafikverket och Göteborgs stad när det gäller regionförstoring med tanke på att restiderna förkortas synnerligen marginellt för resenärer till Haga och förlängs för resenärer mellan Kungsbacka och Centralen?
6. Många aktörer, inte minst Riksrevisionsverket, har kommit till slutsatsen att Västlänken är ett mycket olönsamt projekt. Hur kommenterar Trafikverket och Göteborgs stad detta?

## 6. Om alternativen

Många är de som kräver att alternativ till Västlänken utreds ordentligt, gärna av oberoende konsulter eftersom Västlänken säkerligen i det här stadiet har blivit Trafikkontorets och Göteborgs stads "darling" – ett prestigeprojekt som de styrande tror det blir en prestigeförlust om man överger. Det tror inte jag. Jag tror att den som kan ändra sig när fler fakta kommer i målet vinner respekt.

I och för sig skulle Trafikverket kunna göra detta arbete men det torde kräva utbyte av projektgruppen och befolkning med helt andra, obundna personer. Men det är bara vad jag tror.

Ett förslag till annan lösning är Förstärkningsalternativet, som enligt uppgift kostar en tredjedel, kan byggas på halva tiden samt har samma kapacitet och snabbaste restiden till Centralstationen. Ett annat mycket spännande alternativ är Centralstation Gårda.

Mina frågor:

1. Kommer Trafikverket och Göteborgs stad att seriöst utreda och presentera alternativa lösningar i en form som medborgarna kan ta till sig?
2. Vad har Göteborgs stad för tankar om ett modernt, effektivt kollektivtrafiksystem inom ringen Järntorget – Brunnsparken - Drottningtorget – Korsvägen – Sahlgrenska – Linnéplatsen?

## 7. Om information och utbildning

Projektet Västlänken är ett för Göteborg och regionen mycket omfattande och kostsamt projekt. Den församling som beslutat om att Västlänken ska förverkligas är kommunfullmäktige i Göteborg. Det finns fler parter men om Göteborg vill avbryta detta projekt så blir det så, och det är ju göteborgarna som berörs mest. Av avtalskrivelsen framgår att om alla parter är överens så går det bra att göra ändringar. I avtalets punkt 9 kan vi läsa: "Ändringar och tillägg till detta avtal ska, för att vara bindande, vara skriftligt avfattade och undertecknade av Parterna".

Många göteborgare har idag ett mycket dimmigt begrepp om vad Västlänken är. En del förväxlar det med Västsvenska Paketet. Min uppfattning är att ju mer man vet om projektet, desto mer negativ blir man. Detta innebär att Västlänken inte har förankrats hos medborgarna på ett önskvärt sätt.

Det som först var ett utopiskt, statligt finansierat projekt har under de senaste åren, när Västlänken "upptäckts" och fått lokal finansiering, väckt tvivel hos så många medborgare i Göteborg. Under senare tid har projektets förträfflighet avsevärt naggats i kanten genom att beräkningar ifrågasatts från olika håll, till exempel:

- Beräknade gångtider mellan plattform och områdena kring de tänkta stationerna har visat sig vara felaktiga.
- Ökad spårkapacitet kan kanske nås med betydligt enklare och billigare lösningar.
- Det blir inga pengar till göteborgarnas sorgebarn spårvägstrafiken i city (Västlänken ger endast nytta till utomkommuns anläggande och dito avresande).
- Den bristande kapaciteten hos de inkommande järnvägslinjerna borde åtgärdas först.
- Miljönyttan tycks inte bli någon nytta utan beräknas ge ett minus under mycket lång tid.
- Sättningskador på grund av ruttnande träpålar under husen i stenstaden befaras när grundvattennivån sänks.
- Vibrationer från betongtunnlarna i leran när tunga tåg passerar väcker oro.
- Störningarna i trafiken och stadsmiljön under byggtiden torde bli olidliga för medborgarna.
- Säkerhetsaspekten vid en olycka i tunneln har ifrågasatts.
- Kulturbyggnader, fornminnen och parkområden riskerar att tas bort eller ta allvarlig skada.
- Andelen resenärer tycks inte bli så många som man beräknat – bara 0,5 procent av kollektivtrafikresenärerna får nytta av de nya stationerna.
- Tillkommande kostnader som spräcker budgeten verkar har negligerats, mörkats eller inte observerats.
- Andra lösningsförslag som framförts tycks ge mer nytta för mindre pengar.

När man studerar det informationsmaterial som parterna har tagits fram får man intrycket att en förskönande bild har tagits fram. Man kan faktiskt säga att det är mer propaganda än

information. Och detta är en ny företeelse som inte är i linje med kommunal och offentlig förvaltningstradition. Det är inte bara allmänheten som får en dimmig uppfattning utan även de politiker som är satta att besluta.

Det sätt på vilket beslutsgången har gått till när det gäller Västlänken antyder att politikerna inte visste vad de beslutade om. Man kan ju rimligen inte besluta om ett så stort projekt utan att ha ingående kunskap om kostnader, nytta, alternativ etc. Om Järnvägsutredningen ses som ett beslutsunderlag som ger möjlighet för politikerna att i en snart kommande beslutspunkt säga ja eller nej så är det väl bra men så går inte tongångarna. Förslaget ligger fast!

Av min maillkonversation med ledamöter i Göteborgs kommunfullmäktige framgår att många av de beslutande inte har klart för sig vad de har beslutat om.

- Den socialdemokratiska fullmäktigegruppen skriver: "Sträckningen har också tekniska fördelar bl a genom att tunneln till allra största delen kommer att gå i berg och inte i den omtalade göteborgsleran." Med mer än 40 procent i lera är denna formulering knappast med sanningen överensstämmande. Detta tycks s-gruppen inte känna till.
- Man skriver även: "Det valda alternativet var det enda som bedömdes uppnå den målbild som finns för kapacitet, stadsutveckling och regionförstoring. Möjligheter till god stadsutveckling var en av de viktiga faktorerna." Detta torde återstå att bevisa.
- Man skriver också: "Västlänken är stommen som knyter ihop järnvägssystemet till en helhet." Det där är som taget ur ett frasregister,
- Man skriver också: "Länsstyrelsen i Västra Götalandsregionen godkände miljökonsekvensbeskrivningen. Därutöver tågtunneln tillåtlighetsprövades och godkändes av regeringen utan minsta kompletteringsbegäran från Miljödepartementet. Detta är högst unikt. Det innebär att parterna varit tydliga och väl utrett de frågor som uppkommer i ett sådant här stort projekt." Om man jämför denna skrivning med "Miljö" ovan tänker man att det nog inte är så enkelt.
- När jag jämförde det djupare och bredare diket för Västlänken med Götatunneln svarade en ledamot: "Götatunneln är mycket större i omkrets än vad Västlänken är. Man kan således inte göra den jämförelsen som du gör."
- En annan ledamot skrev: "Jag har full respekt för ditt sätt att resonera, men du bortser från en liten detalj som väger tungt och det är att Trafikverket säger att de ska kunna bygga tunneln och stationerna för 20 Miljarder." Vem ska då betala merkostnaderna, undrar medborgaren.
- En annan ledamot skriver: "Personligen kan jag inte se att den s.k. Gårdalänken skulle kunna ersätta de behov som Västlänken tillgodoser, däremot skapas stora behov av yttransporter, som redan är en flaskhals i Göteborg.

Mer tyckande och floskler, således, än klara fakta.

Det är klart att vi göteborgare blir oroliga över all denna osäkerhet! Detta har lett till ett medborgarengagemang som säkert gläder vart politikerhjärta, med tänkbara komplikationer och alternativa förslag presenterade inför överfulla hörsalar.

Trots den offentligt finansierade infokanonaden tvivlar så många medborgare fortfarande på detta projekt. Jag antar att politikerna innerst inne (även om de inte säger det till varandra) blir bekymrade över detta. Själva tycks de inte tvivla på projektets förträfflighet. Man märker inte

mycket av beslutsångest. Det måste innebära att politikerna har bra svar på de ovan listade frågorna som är källor till medborgarnas oro.

Och det är klart att de som ska utföra själva byggnationen säger att det kommer att gå bra – det är ju de som får pengarna.

För att sprida klarhet hos beslutsfattare och allmänhet föreslår jag att Göteborgs stad och Trafikverket tar initiativ till en hearing, som sköts av en neutral part. Detta rimmar med vad som står i en skrivelse till kommunstyrelsens möte 22 oktober 2014. Där skriver MP, S och V: "Det kommer också att behövas en genomgång av Västsvenska paketets delar och de uppgifter om kostnader, kapacitet och klimatnytta som förekommit inför folkomröstningen. Vi återkommer kring detta i ett annat sammanhang."

Denna insats kan genomföras i form av en heldagshearing, lämpligen i Svenska Mässans fina kongresshall, hela stadens oberoende mötesplats, och TV-sänd via stadens hemsida (även som playfunktion). Arrangemanget bör projektledas av en neutral aktör. Oberoende experter bjuds in att ge korta redovisningar om olika aspekter när det gäller nytta, kostnader, miljö, risker, alternativ etc. I en efterföljande debatt kan en oberoende, väl insatt moderator fråga politikerna och de inbjudna experterna om de komplikationer som framkommer. Hearingen dokumenteras i skrift och kan hämtas ut hos kommunen eller laddas ner som pdf.

Jag antar att politikerna är bekymrade över att inte ha med sig majoriteten av medborgarna när det gäller Västlänken. Att trängselskattefrågan har hanterats som en hal tvål har inte gjort saken bättre.

Med en sådan hearing undanröjs eventuella tvivel. Politikerna kan visa att de har bra på fötterna i detta gigantiska projekt. Det bör dessutom kännas tryggt för politikerna att alla kort ligger på bordet innan man sätter spaden i marken. Utmaningen blir att se till att det blir oberoende personer som talar och att inte styra det hela till en vinklad hearing. Det skulle ställa till stor skada för förtroendet.

Rätt genomfört undanröjs misstanken om att dagens generation av politiker inte vill ge hela bilden för att därefter "smita från notan" och lämna över projektet och dess komplikationer till kommande generationer göteborgare.

.....

Ja, detta var mina synpunkter på Järnvägsutredningen projektet Västlänken. Jag har valt att inte gå in i detalj på Järnvägsutredningen med sidhänvisningar etc utan istället in ta ett helikopterperspektiv på projektet. Det gäller att inte förlora sig i detaljer utan att se helheten.

Med vänlig hälsning

Gunnar Lindgren