

Till Trafikverket
Region Väst
405 33 Göteborg

goteborg@trafikverket.se

Gårdagruppens yttrande över Järnvägsplaner för Olskroken Planskildhet och Västlänken (dnr TRV 2013/92338)

Efter att ha tagit del av Trafikverkets material vill vi framföra följande:

1. Helhetssyn saknas. Trots det omfattande materialet saknar vi en redovisning av de stora principiella frågorna om infrastrukturens utveckling. Hur skall de framtida höghastighetstågen angöra Göteborg och samverka med pendeltågen? Hur skall den lokala spårbundna trafiken byggas ut och samverka med pendeltågstrafiken? Den genaste och mest naturliga sträckningen för pendeltågstrafiken går inte via Haga!

Det påstås att alternativen är utredda, men detta är inte sant. Alternativet med station i Gårda avfärdades med några rader på ett mycket tidigt stadium som ej intressant. Det är bara det så kallade Förstärkningsalternativet med Banverket som upphovsman som är utrett. I övrigt är det varianter på nuvarande förslag till Västlänken som behandlats.

2. Västlänkens nytta ifrågasätts. Den betjänar en bråkdel av kollektivtrafikresenärerna. Idag utgör tågpendlarna ca 5 % av kollektivtrafiken och 2 % av allt resande. Vi ifrågasätter uppgifterna i Järnvägsplanen vad gäller antalet av- och påstigande år 2035 med 30 000 på Centralen, 20 000 i Haga och 25 000 vid Korsvägen. Vi bedömer att 15 % av pendlarna har mål i Hagas omgivning, vilket innebär högst 0,3 % av resandet i staden. Det är inte rimligt att bygga en järnväg med station i Haga för så få. Restidsvinsterna för några få är marginella, för andra blir det restidsförluster.

3. Systemfel att dra in pendeltågstrafiken. Rune Thoréns idé från 1987 är otidsenlig och en tekniskt felaktig lösning och den blir inte bättre av att Station Järntorget övergår till Station Haga. Pendeltågslinjerna med tre banor från norr och nordost till två i söder och sydost bör ha en struktur med en centralstation och inga omvägar för genomgående trafik. Västlänken är en onödig bula på den genaste sträckningen.

4. Västlänken försvårar lösningar för höghastighetstågen. Höghastighetstågen till Göteborg är en ny förutsättning sedan principbeslutet om Västlänken togs. Såväl nuvarande regering som Alliansen har för avsikt att etablera höghastighetsförbindelserna Göteborg-Stockholm och Oslo-Göteborg-Köpenhamn. I Järnvägsplanen finns inte redovisat hur pendeltrafiken och höghastighetstrafiken skall kunna samverka. Detta är en oacceptabel miss och kommer att försvåra framtida lösningar.

5. Västlänken försvårar utbyggnaden av snabbspårväg. Spårvägen i Göteborg måste byggas ut till snabbspårväg för att betjäna göteborgarna. Det finns ett politiskt mål att fördubbla kollektivtrafikresandet (K2020). Det är anmärkningsvärt att järnvägsplanen inte visar någon bild av hur Västlänken kan integreras i en framtida snabbspårvägsutbyggnad. Det är inte klarlagt om Station Haga passar in i en eventuell framtida undermarksförläggning av snabbspårväg i Alléstråket. Byggandet av Västlänken försenar den välmotiverade utbyggnaden av spårvägssträckan Operalänken mellan Skeppsbron och Lilla Bommen med åtminstone tio år.

6. *Västlänken är ett tekniskt högriskprojekt.* Jämförelserna med Stockholm och Malmö haltar. Stockholm har tunnlar i granit och Malmö i krita. I Göteborg är det lera med ca 100 meter till fast botten. Det är elva övergångar mellan berg och lera. En mera relevant jämförelse är med likartade projekt i Stuttgart, Köln, Amsterdam och Boston. Och en sådan jämförelse är direkt avskräckande. De tekniska svårigheterna underskattats, lösningarna har inte varit relevanta och kalkylerna har spruckit. Det har uppstått närmast kaotiska förhållanden. Låt oss också jämföra med stadens projekt, Förstärkning av kanalmuren vid Norra Hamngatan. Detta är helt ur fas vad gäller tider och kostnader beroende på oförutsebara problem i göteborgsleran. Kanske kommer sådana överraskningar även för Trafikverket vid byggandet av Västlänken.

Schakterna vid Centralen $800 \times 65 \times 15 = 800\,000 \text{ m}^3$, vid Haga $300 \times 80 \times 25 = 600\,000 \text{ m}^3$ och vid Korsvägen $250 \times 70 \times 20 = 400\,000 \text{ m}^3$ innebär enorma byggnadstekniska utmaningar och stora svårigheter att ta om hand alla massor. Vid Haga är det ytterligare en komplikation på grund av Rosenlundskanalen. Det blir mycket långa byggtider, 9 år. Det är uppenbart stora risker för sprängningsskador och för sättningsskador till följd av grundvattensänkning. Det behövs ny grundläggning för flera byggnader, bland andra skattehuset vid Rosenlund och Johannebergs Landeri.

Västlänken har två passager av Götatunneln som måste förstärkas. En bergtunnel måste ersättas med betongtunnel. Den andra passagen har en mycket liten bergtäckning. Götatunneln måste med all sannolikhet stängas av under byggnadstiden.

7. *Västlänken ligger under havsnivån.* Det innebär översvämningssrisker. Göteborgs Stad har ett program med fokus på att undvika ny bebyggelse och infrastruktur som kan riskera att översvämmas och det finns mycket stora belopp att tjäna på att slippa stänga av trafiken.

8. *Västlänken innebär ett mycket stort miljömässigt ingrepp.* Miljökonsekvensbeskrivningen, som är framtagen inom projektet, anger irreversibla skador, oåterkalleliga konsekvenser och omfattande negativ påverkan. Västlänken ger inga bestående miljövinster. Utsläppen av växthusgaser vid byggandet av Västlänken är större än de besparingar som uppkommer genom de omfördelningar som resandet med Västlänken innebär. Allt detta enligt Trafikverkets egna beräkningar för Västlänkens livslängd på 60 år.

Västlänken innebär även ett mycket stort miljömässigt ingrepp lokalt genom negativ påverkan på stadsbilden och kulturobjekten. Exempelvis berörs befästningsanläggningar från 1600-talet, Johannebergs Landeri, Skansen Lejonet, Residenset, Feskekörka, Hagakyrkan, Samhällsvetenskapliga biblioteket och Liseberg.

Västlänken gör förödande intrång i rekreationsområden och parker. Minst 500 träd kommer att avverkas eller utsättas för försök till flyttning. Almarna vid Hagakyrkan, som planterades när bastionerna revs för 200 år sedan, kommer inte att klara sig. Trafikverket inser säkert detta, men hävdar ändå att de går att flytta.

Det blir mycket stora störningar för trafiken och stor otrivsel för allmänheten under byggnadstiden. Det blir en uppgrävd stad i Gullbergsvass, på Packhuskajen, i Haga och vid Korsvägen under mycket lång tid. Det drabbar såväl stadens invånare som näringslivet mycket negativt. Vi tror inte Göteborgarna kommer att acceptera detta.

9. *Två eller fyra spår?* Västlänken föreslås få fyra spår vid Centralen, i övrigt två spår. Vad vi förstår avser man att reservera för och delvis spränga ut för fyra spår där det är berg. I övrigt görs inga förberedelser för fyra spår. Vi ifrågasätter resonemanget. Behövs det fyra spår i framtiden, måste man bygga ut dessa nu vid ett och samma tillfälle.

10. *Resonemanget om nollalternativet ifrågasätts.* I MKB:n anges nollalternativet som att stadens utveckling skulle stå helt stilla om Västlänken inte byggdes. Så blir det naturligtvis inte. Staden har ju planer och program som genomförs oberoende av Västlänken.

11. *Västlänkens kostnader.* Det är med tanke på projektets omfattning och komplexitet ett mycket torftigt avsnitt om kostnader i Järnvägsplanen. Gårdagruppen har under lång tid begärt att under hand få ta del av kostnadskalkylerna och fått svaret att dessa kommer att redovisas i Järnvägsplanen. Var är redovisningen? 20 mdr utan underlag, punkt och slut.

Men med 5 % järnvägsbyggnadsindex blir det $20 \times 1,05^{17} = 46$ mdr. Vi bedömer att Trafikverket kommer hävda att de har rätt att kräva detta belopp vid öppnandet för trafik 2026. Det leder till att andra statliga och kommunala investeringar, som kan vara väl så viktiga, får skjutas på framtiden. Trafikverkets bedömning med 10 % oförutsägbara kostnader strider mot all erfarenhet av kalkylering.

Politikerna och Trafikverkets projektledare är överens om att kostnadskalkylen håller men konsulterna friskriver sig. Gårdagruppens tekniker och ingenjörsgéologer samt andra oberoende sakkunniga tvivlar emellertid på 46 mdr räcker. Lägg därtill de följdinvesteringar som Riksrevisionsverket menar måste till för att hela systemet skall fungera. Göteborg Stad kommer att drabbas av mycket stora följdkostnader bland annat genom intrångsersättningar, stadsbyggnadskostnader, stationerna och mycket annat, minst 4 mdr. Vi närmar oss en total kostnad på 100 mdr. Vilka konsekvenser innebär det för Göteborgs skattebetalare?

12. *Planskildhet Olskroken är onödigt komplicerad och dyr.* Föreslagen spårömläggning innebär bland annat byggande av tio nya, en del mycket långa, järnvägsbroar. Den föreslagna utbyggnaden kommer att medföra mycket stora restriktioner för all tågtrafik under lång tid. I bilagan visas på en möjlighet till förenkling som också är anpassad till en ny station för höghastighetståg och som är så flexibel att den kan anpassas även till en utbyggnad av Gårdalänken i stället för Västlänken.

Slutsats

Det är uppenbart att Västlänken måste omprövas. Vi föreslår att projekteringen sätts på sparlåga, att en oberoende granskningskommission tillsätts och att de mest trovärdiga alternativen utreds.

Göteborg den 26 januari 2015

Gårdagruppen

Bo Aldurén, Gunnar Anjou, Hans Cedermark, Torsten Fribert, Hans Janzon,
Mats Lundqvist, Jan-Ove Nilsson, Peter Muth, Niels Sylwan

Gårdagruppen
c/o Pyramiden Ark.
Bohusgatan 15
41139 GÖTEBORG

www.centralstationgårdar.se

kontaktperson
Gunnar Anjou
0708-745256
gunnar.anjou@pyramiden.se

Bilaga

Järnvägsplan Olskroken Planskildhet

Vi i Gårdagruppen har studerat förslaget till förändringar av spårsystemet på Olskrokens bangård. Vi menar att förslaget medför en orimligt stor ombyggnad av ett nyligen färdigställt spårsystem på Olskrokens bangård, samtidigt som möjligheterna att i framtiden utforma nya lämpliga spårsystem starkt begränsas. Det är tio nya järnvägsbroar som föreslås, varav två är längre än 500 m.

Med Trafikverkets förslag kommer möjligheten att bygga ut spårsystemet kraftigt försvåras och fördyras, när inom en inte alltför avlägsen framtid höghastighetståg mellan Oslo och Köpenhamn skall angöra Göteborg.

Förbättring av kapaciteten i spårsystemet i Olskroken kan i stället åstadkommas genom att separera godstågen från persontågen. Genom att förlänga den befintliga godstågsviadukten norr om den stora servicehallen kan godståg mot Sävenäs och Mariefholmsbron passera planskilt över spårområdet.

Om Västlänken skall byggas, kan den anslutas till spårsystemet och ledas in till den nya pendeltågsstationen vid Centralen med en avgrening från Västra stambanan söder om Skansen Lejonet. Men man kan också bygga alternativet Gårdalänken med samma utgångspunkt.

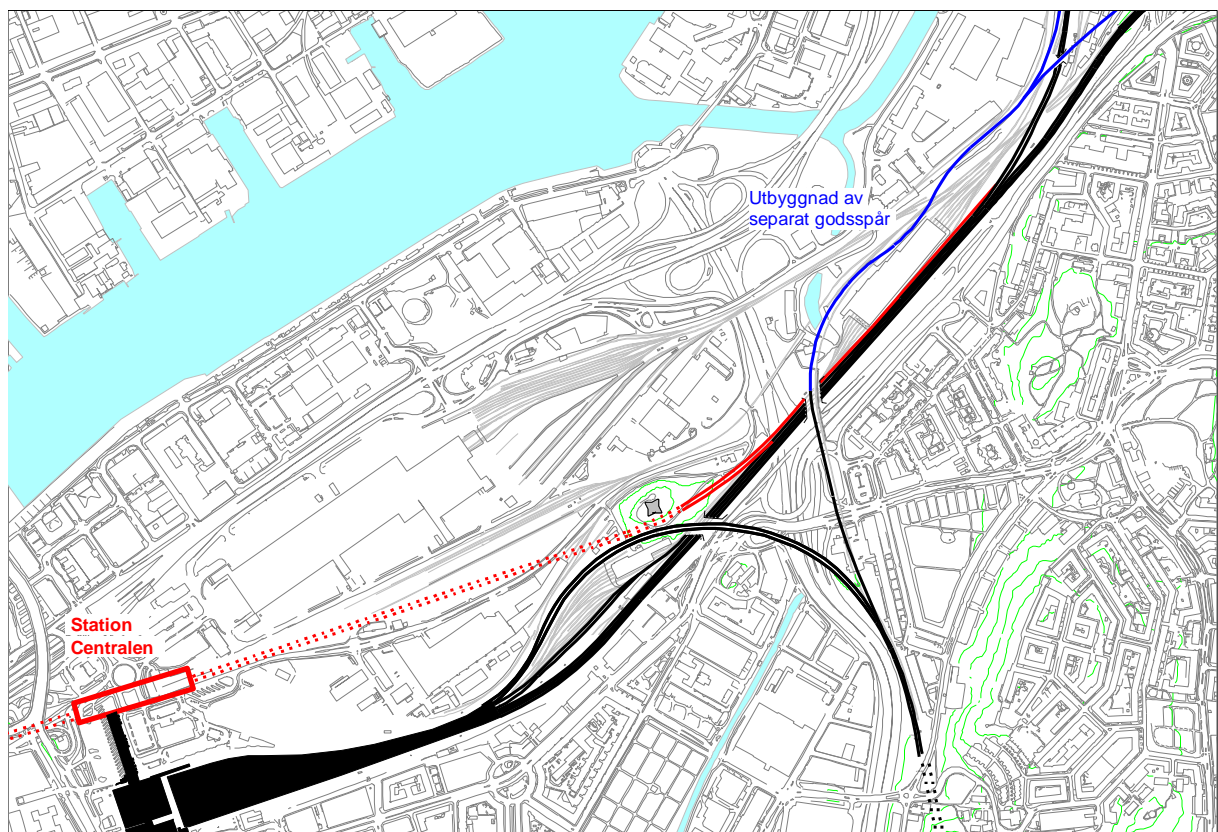


Fig.1. Möjlig första utbyggnad för anslutning av Västlänken.

Med höghastighetståg mellan Oslo och Köpenhamn måste nuvarande Centralstation kompletteras med en ny station i Gårda. Med nya spår norr om verkstadsanläggningen och på bro över E20 parallellt med godsspåret kan man enkelt angöra den nya genomgångsstationen. Lösningen är anpassad till en utbyggnad av antingen Västlänken eller Gårdalänken.

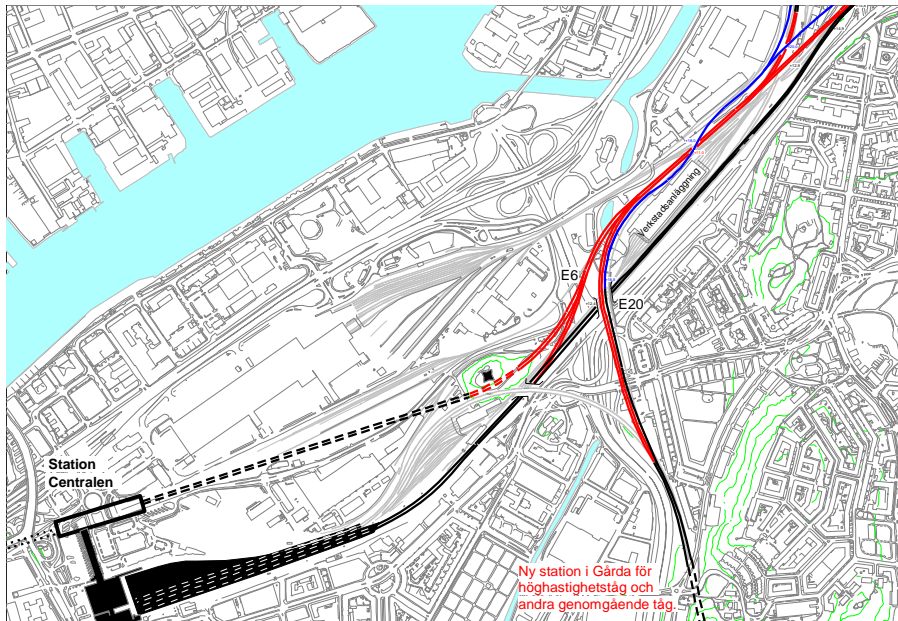


Fig.2. Komplettering med station i Gårda för höghastighetståg.

Med en utbyggd Gårdastation kan all tågtrafik till och från den gamla säckstationen flyttas över till den nya genomgångsstationen. Då frigörs hela Gullbergsvass för exploatering med bostäder och arbetsplatser, samtidigt som den stora barriär i staden, som nuvarande bansystem utgör, elimineras.

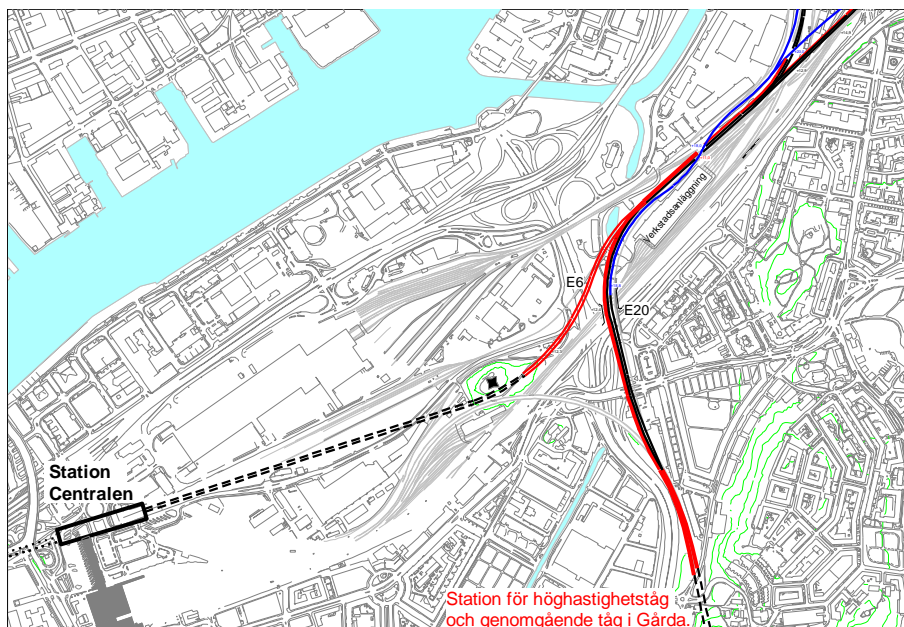


Fig.3. Ny Centralstation i Gårda.