

Yrkande gällande Detaljplan för Västlänken, station Centralen, samråd (TN § 314/14) och Detaljplan för Västlänken, station Haga med omgivning, samråd (TN § 315/14)

Allmänt

Vägvalet anser att de föreslagna detaljplanerna inte bör genomföras. Motiveringen framgår nedan:

Tågtunneln i Göteborg (Västlänken) var från början ett politiskt projekt. En sådan tunnel fanns inte med i Banverkets nationella plan, den ansågs alldeles för oekonomisk och riskfylld. Idag drivs tunnelprojektet av politisk prestige och av starka särintressen, delvis med ovederhäftiga – men ständigt upprepade argument:

1. *Dagens anläggning har nått sitt kapacitetstak och klarar bland annat inte fler tåg i rusningstid, (MKB sid 10).*

Påståendet är felaktigt. Kapacitetsbristen i Göteborg beror på en trång infart, ett omodernt signalsystem och begränsad spårkapacitet söderut. Dessa problem kan lösas väsentligt billigare och enklare än med den föreslagna tunneln. Som jämförelse kan nämnas att signalanläggningen i Stockholm medger dubbelt så många tågrörelser per timme som den i Göteborg.

Den planerade tunneln fördubblar spårkapaciteten mellan Göteborg C och Almedal. Kapacitetsbristen i regionen finns däremot främst på Västra Stambanan mellan Göteborg och Alingsås och vid passagen av Olskroken. Någon konkret lösning på det första problemet finns inte längre i den nationella planen och tunneln skapar i själva verket en överkapacitet i Göteborg som inte kan utnyttjas i resten av nätet.

2. *Den planerade tågtunneln med sina tre stationer är avgörande både för att förverkliga de övergripande målen i Göteborg Stads översiktsplan om en tät och tillgänglig stad och för Göteborgsregionens tillväxtstrategi.*

Översiktsplanen anger nio stycken noder som framtida centrum för stadens utveckling. Tunneln skapar inga nya förbindelser mellan dessa centrumbildningar. Det enda nya som tillkommer är stationen i Haga, men den kan inte motivera en så dyr investering för de mycket begränsade fördelar som stationen erbjuder. De höga kostnaderna för tunneln kommer istället att begränsa de ekonomiska möjligheterna för alternativa utbyggnader i staden och investeringen i tunneln blir då närmast kontraproduktiv.

3. *Tunneln är samhällsekonomiskt lönsam.*

Inom den statliga planeringen används sedan länge samhällsekonomiska kalkyler för att inbördes rangordna olika angelägna projekt. Den "nettonuvärdeskvot" som Banverket räknade fram för tunneln blev -0,57, dvs. projektet var mycket olönsamt och borde inte genomföras. Siffran var dessutom felräknad eftersom intäkter från dubbelspår till Borås fanns med i kalkylen, men inte motsvarande kostnader. Trafikverket har då istället infört "samhällsekonomiska analyser". I dessa beräkningar kan man lägga in vilka parametrar som helst och man anser därmed att projektet är lönsamt.

Riksrevisionen konstaterade i sin granskning att:

"I ett sent skede av förhandlingsprocessen tog Trafikverket fram en samhällsekonomisk bedömning för Västlänken som visade ett kraftigt negativt resultat trots att den i prognosen förutsatte en utbyggd bana till Borås, en satsning som inte fanns med i åtgärdsplanen".

4. *Tunneln är nog utredd och har visat sig vara det bästa alternativet*

Påståendet stämmer inte alls. Riksrevisionen har nog analyserat beslutsprocessen och funnit att:

"Det Västsvenska infrastrukturpaketet var ett resultat av en politisk process, och paketet ingick alltså inte ursprungligen i Trafikverkets förslag till åtgärdsplan. Underlaget som regeringen fattade beslut utifrån var därför mycket begränsat. Huvudsakligen fanns järnvägsutredningen från åren 2004–2006 som byggde på förutsättningar som förändrades strax efter att utredningen var klar."

Man konstaterar vidare att:

"Riksrevisionen har valt att titta särskilt på regeringens motivering av beslutet att frånga trafikverkens förslag då det har inneburit beslut om projekt som inte har beskrivits i det underlag som trafikverken tagit fram i åtgärdsplaneringen. Om riksdagen och allmänheten ska kunna informera sig om varför beslutet fattades faller det således på regeringen att beskriva bakgrunden och motiven till de fattade besluten. Regeringen har dock valt att hålla motiven och de konkreta skälen till de fattade besluten mycket kortfattade."

Det övergripande motivet till att frånga trafikverkens förslag innehåller ingen beskrivning av nackdelar som regeringens beslut har inneburit. Endast fördelar omnämns. Regeringen tar vidare upp att regeringens beslut innebär en förbättring av uppfyllelsen av de transportpolitiska målen utan hänvisning till hur denna slutsats har kunnat dras. Riksrevisionen har gått igenom de akter där regeringen arkiverat det som hör till åtgärdsplanen 2010–2021 utan att stöta på något underlag som kan stödja slutsatsen att regeringens förändringar i åtgärdsplanen innebär en förbättring av uppfyllelsen av de transportpolitiska målen."

5. Tunneln är nödvändig för näringslivet

En station i Haga löser inte näringslivets transportbehov. Däremot kommer man att få stora problem när stadens viktiga funktioner kommer att störas av de stora byggarbetena. Att stadens viktigaste turistattraktion (Liseberg) förvandlas till en byggplats under många år kommer att drabba besöksnäringen.

Ekonomi

Kostnaderna för tunneln uppges till 20 miljarder angivet i 2009 års penningvärde. När avtalet undertecknades var priset 16 miljarder, men uppräknings gjordes nästan genast till 20. Kostnaderna skall fortsättningsvis räknas upp med en kombination av bygg- och järnvägsindex. Det statliga anslaget och trängselskatten som skall betala tunneln skall däremot endast inflationsuppräknas. Under åren kommer en ökande differens att uppstå mellan dessa olika summor. Det är oklart vem som skall betala den kostnaden. Trafikverket anser att alla ekonomiska kalkyler är hemligt arbetsmaterial. Det går därför inte att avgöra om dagens uppgift om 20 miljarder längre är relevant.

Liknande komplicerade tunnelprojekt i Amsterdam, Boston och Stuttgart samt vår egen tunnel i Hallandsåsen har blivit mångdubbelt dyrare än beräknat. Risken är stor för en liknande utveckling i Göteborg som då kommer att drabba stadens ekonomi under mycket lång tid.

Extra kostnader för Göteborg

Under projekteringen har projektet expanderat med ytterligare komplicerade trafiklösningar, tillkommande spåranläggningar och cykelgarage, delar som inte finns med i avtalet med Staten. Dessa fördyringar är inte finansierade, vare sig i Statens eller i Göteborgs långsiktiga investeringsplan och de blir därmed en tillkommande börda på en redan hårt beskattad befolkning.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Den nu föreliggande Miljökonsekvensbeskrivningen utgår från de förhållanden som kommer att gälla om tunneln blir byggd. Tunneln motiveras ofta med att den möjliggör en omfattande överflyttning av bilresenärer till pendeltåg. Enligt en prognos som gjordes under 2013 skulle dock bara 1 % av bilresorna ersättas med tågresor 2030.

De allvarligaste miljöproblemen uppstår dock under den långa tid som bygget pågår, men för detta hänvisas till ett separat dokument som Trafikverket tar fram som underlag för järnvägsplanen. Järnvägsplanen kommer att beslutas av Regeringen och Göteborgs Kommun har därmed ingen möjlighet att behandla hur de mycket omfattande miljöstörningarna, som kommer att uppstå under själva byggnationen, skall kunna hanteras.

De områden som endast kommer att behandlas i Trafikverkets MKB är följande:

Störningar under byggtiden

Störningarna blir omfattande med de mycket stora schakt som skall öppnas i centrala Göteborg och de mycket omfattande transporter som kommer att ske under byggperioden. Viktiga funktioner, t.ex. trafiken i staden, kommer inte att fungera normalt.

Buller och luftmiljö under byggtiden

Även här kommer en stor påverkan att ske. Omfattande grävning och pålningsarbeten kommer att förstöra miljön kring de tre stora schakten. Verksamheten på Liseberg får ett allvarligt avbräck när stora delar av parken försvinner.

Tunnelsäkerhet

Räddningstjänsten har haft invändningar mot den föreslagna lösningen med ett tunnelrör utan separat service/räddningstunnel. För Göteborgs Kommun är det viktigt att den kommunala räddningstjänstens synpunkter beaktas, detta avsnitt borde därför behandlas här.

Påverkan på grundvattennivåer

Sänkningen av grundvattennivåer under lång tid riskerar att få bestående konsekvenser även efter att bygget avslutats. Stadsdelen Haga skadades allvarligt av ett tidigare tunnelbygge och vissa delar av bebyggelsen gick inte då inte att rädda. Den planerade sänkningen av grundvattennivån under lång tid riskerar att medföra nya omfattande skador i hela området.

Masshantering

Denna blir mycket omfattande och kommer att påverka hela stadens funktion under lång tid. Den beräknade miljövinsten, som möjligen uppnås genom framtida mindre biltrafik, försvinner nästan helt genom de ökade utsläppen under byggtiden.

Fastighetsverket

Fastighetsverket är förvaltare av ett antal kulturfastigheter utmed tunneln sträckning, bland annat Skansen Lejonet och Residenset. Fastighetsverket anför när det gäller Skansen:

Järnvägsplanen visar inte på ett övertygande sätt hur de kulturhistoriska värdena ska kunna säkras. SFV motsätter sig därför planen i sin nuvarande utformning. Föreslagen geometri och utformning skulle, beträffande Länsresidenset och Skansen Lejonet medföra mycket stora intrång och äventyra de statliga byggnadsminnenas fortbestånd. Projektet riskerar medföra mycket negativa konsekvenser för fastigheternas kulturhistoriska värden, både under byggskedet och under driftskedet. SFV kräver att skyddszonerna mellan tunnarna och kvarteret Residenset samt Skansen Lejonet utökas. SFV godtar inte att järnvägstunnlarnas föreslagna fastighetsbildning i flera fall inkräktar på SFV:s fastigheter.

Fastighetsverkets invändningar har inte redovisats i någon offentlig handling från vare sig kommunen eller Trafikverket.

Gullbergsvass

Detta område är en del av den planerade Vision Älvstaden. En stor del av området ägs av Jernhusen AB, ett resultat av delningen av Statens Järnvägar. Området används bland annat för uppställning av tåg. Jernhusen har visat större intresse för fastighetsförvaltning än för tågdrift och planerar därför att avveckla och bebygga delar av bangården när tunneln är klar. Vare sig Jernhusen eller Trafikverket anser sig ha ansvar för de olika trafikföretagens behov av uppställningsplatser för tåg. Utredningen om järnvägens organisation (N2013:02) har därför fått tilläggsdirektiv om att säkerställa tågdriftens behov av depåer och uppställningsytor. Innan detta betänkande har publicerats vet vi inget om de framtida planerna för området, under alla förhållanden torde en exploatering ligga långt fram i tiden.

Kungsparken

Denna park utsätts för ett av de mest störande ingreppen i hela projektet i och med att hela parken grävs bort och ersätts med ett schakt. Den nuvarande vackra parken utplånas helt och även om en återplantering genomförs så kommer miljön att vara förstörd för flera generationer framåt. Att då föra ett resonemang om konsekvenserna av en eventuell ny bro och cykelväg som tillkommer efter byggperioden verkar något verklighetsfrämmande.

Kommunens rådighet över marken kan också ifrågasättas. När befästningarna revs 1807 lämnades markområdet – i det som nu är Allén – till staden genom ett kungligt donationsbrev som föreskrev:

"Hvarunder den wärkstälde Trädplanteringen alltid underhålles, äfwensom Staden skall åligga at hela Alléen, sedan den en gång blifwit färdig, alt framgent vid makt hålla".

Det finns inget dokument som löser staden från detta åtagande och att gräva bort hela parken kan inte anses vara att uppfylla donationsvillkoret. 1960-talets planering, som avsåg att göra hela Allén till en stadsmotorväg, lär ha stupat på samma grund – dessbättre!

Resonemanget om att en utebliven tunnel skulle innebära intrång i parkmark för att fler hållplatser behövs för tillkommande busstrafik förefaller krystat i sammanhanget jämfört med att parken upphör att existera om tunneln byggs. Lika långsökt verkar kommentaren att nollalternativet skulle innebära att normala förbättringar av miljön i området inte skulle komma att genomföras.

Handelshögskolan

Förslaget innebär rivning av Handelshögskolans lågdel, ett arkitektoniskt genomarbetat hus ritat av Carl Nyrén på 1950-talet. Lågdelen har dessutom den mest genomarbetade interiören med exklusiva material. En rivning för att istället skapa en tunneluppgång verkar inte vara angeläget.

Vibrationer

Det är oklart hur mycket framtida vibrationer från tågtrafiken kommer att för all framtid störa – och möjligen skada – den gamla bebyggelsen i Haga och Vasastaden. Trafikverket ger inga fullgoda garantier för framtiden.

Fornlämningar

Dragningen av tunneln innebär att delar av stadens gamla befästningsverk grävs bort och utplånas för all framtid.

Sammanfattning.

Västlänken är ett tekniskt högriskprojekt som riskerar att skada Göteborgs utveckling allvarligt. Vare sig tid eller pengar kommer att finnas för andra angelägna satsningar.

Den ringa nyttan med tunneln står inte i proportion till kostnader och olägenheter under byggtiden.

Projektet bör därför inte genomföras

Vägvalet yrkar avslag på förslaget.

Theo Papaioannou
Vägvalet