

Till
Trafikverket Region Väst
40533 Göteborg

trafikverket@trafikverket.se
bo.larsson@trafikverket.se

Kopia till
Mark- och Miljödomstolen
mmd.vanersborg@dom.se

Vänligen bekräfta att detta har diarieförts och skicka ärendenummer!

Synpunkter på

**Yttrande över ansökan om tillstånd enligt miljöbalken
Västlänken och Olskroken planskildhet (TRV 2015/ 24562)
Samrådshandling april 2015**

Klagande:
*Föreningen Trädplan Göteborg
c/o Lindell
tradplangoteborg@gmail.com
0709 - 0 13 59*

Göteborg 10 maj 2015

Yrkande

Föreningen Trädplan Göteborg yrkar på

- att Västlänken stoppas och att man tillsätter en oberoende kommission för att utreda alternativen till Västlänken, av redovisade skäl i denna handling.
- att Olskroken planskildhet ges tillåtighet, men inte binds till att nödvändiggöra Västlänken. Dessa bör betraktas som två separata projekt.
- att station Haga borttages, som utredningsmål ur projekt Västlänken och ev. alternativ. Hagastationen går inte att samhällsekonomiskt motivera, den har ingen trafiknytta och den är dessutom en stor miljökatastrof.
- att alla träd bevaras i Kungsparken, Hagaparken och Allén, samt vid Korsvägen och Näckrosdammen.
- att Mark- och Miljödomstolen gör en okulärbesiktning på plats.

- att staden inte får grävas upp ytterligare en gång för att komplettera till nödvändig fyrspårig järnväg - oavsett sträckning.
- att TrVs underlag håller för en allsidig prövning enligt miljöbalken, vilket även omfattar tillåtlighetsfrågan och andra alternativ till projektet.

Vi begär även om att få förlängd yttrandetid med en månad, dvs. till 10 juni, för att komplettera detta yttrandet.

1 Inledning

1.1 En miljökatastrof

Västlänken, i sin nuvarande utformning, är en miljökatastrof! Beaktar man alla stora ingrepp i parkmiljöer, trafikomläggningar, tunga transporter av lera och sten, samt inte minst den enorma betongproduktionen med åtföljande koldioxidutsläpp, så blir Västlänken aldrig klimatneutral. Detta går tvärtemot alla åtaganden på de globala klimatkonferenserna.

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 grundvattenförändringar. Västlänken är därför en oerhört betydelsefull och känslig stadsmiljöfråga i Göteborg. **Detta är en ödesfråga för Göteborg som parkstad! Kärnfrågan är om den beräknade negativa samhällsnyttan och de uteblivna miljövinster av Västlänken med station i Haga, 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, Länsstyrelsen, Fastighetsverket, Riksrevisionsverket, Räddningstjänsten och flera andra tunga instanser har i motsats till Trafikverket redovisat effekterna av Västlänken på stadsmiljön och säkerheten på både kort och lång sikt. Ett intressant faktum är att Trafikverket tonar ner konsekvenserna medan staden delvis 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. Västlänken är som sagt ett gigantiskt sådant projekt.

Hur tänker Trafikverket agera för att påvisa och förhindra de allvarliga och till viss del katastrofala miljöeffekterna som framgår i MKBn? Även Trafikverket har ett ansvar för att värna och bevara den kulturhistoriska miljön samt naturmiljön i staden, så även de uppställda klimatmålen för Göteborgs stad och på nationell nivå.

1.2 Stora Naturvärden hotas

Tre lagrum för naturvård är av särskild betydelse för projektet: artskydd (Artskyddsförordningen 2007:845), biotopskyddsområden (7 kap 11§ Miljöbalken) och Natura 2000-område (7 kap miljöbalken, 28-29§§). Flera skyddade arter berörs och hotas. Västlänken i sin nuvarande form, respekterar inte dessa förordningar. Stor påverkan kommer att ske både på arter av växt- och djurliv (t.ex. lavar, fladdermöss, knölnate, ringduvor och andra rödlistade fåglar, rödlistade träd etc.), biotoper samt Natura 2000-områden (t.ex. Nedre Säveån).

1.3 Grön Lunga förstörs

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. Detta är inte ett giltigt argument för att förstöra en stor del av innerstadens parkmiljö. 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 växter och lavar, samt även tex fladdermöss.

Om en så stor del av Kungsparken, och så många stora träd i Hagaparken försvinner så påverkar det hela balansen i innerstadens gröna lunga. Stadslanskapets konnektivitet som ska underlätta organismers rörelser mellan biotoper, förstörs - vilket ökar risken att arter dör ut eller kraftigt minskar.

Kungsparken ligger som en grön oas mellan två delar av den historiska stenstaden där det i övrigt finns begränsad tillgång till gröna ytor. För de boende i dessa delar av staden fyller parken en viktig funktion för aktivitet och vila. Ur ett folkhälsoperspektiv är den sammanhängande gröna miljön ovärderlig.

Detta bör Trafikverket värna och inte låta förstöras. De gamla träd som fälls går inte att ersätta. **Träd som planteras i så stressad stadsmiljö blir aldrig lika stora som gamla fullvuxna träd - de dör ofta inom några år. Det krävs mellan 500-1000 stora träd för att ersätta ett enda fullvuxet träd vad gäller kapacitet av CO2-omvandling. Ett stort träd suger dessutom ca 3000 liter vatten - vad innebär det att 200 träd försvinner i Kungsparkens leriga område med stor översvämningsrisk?**

Nyttan med en station i Haga kommer aldrig någonsin att uppvägas av de värden som förstörs. Därför måste Hagastation plockas bort ur projektet!

1.4 MKBn oroväckande

Ett projekt av detta slag med så 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 gjorts av Trafikverket. En MKB syftar till att bedöma positiva och negativa miljökonsekvenser. MKBn ger en mycket oroväckande bild av Västlänkens miljöpåverkan och konsekvenser för miljön och människors hälsa. MKBn, saknar till stor del konkreta 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 anlitade 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." Varken Götatunneln eller tunnarna i Malmö och Stockholm har samma mycket svåra förutsättningar som den planerade Västlänken. Hur är det möjligt att lämna redovisning för åtgärder så öppet och ogenomtänkt? Vilka andra metoder och lösningar skall komma fram? För vad? **Hur kan man planera och vilja driva igenom ett så stort projekt med så enorma miljö- och samhällskonsekvenser - utan att ha metoder och lösningar klara?**

I MKBn framgår tydligt att det blir stor påtaglig skada, i vissa fall irreversibel skada på riksintressen, naturvärden och kulturhistoriska byggnader. Det framgår också att många människor kommer drabbas - inte minst barn och gamla. Många kommer att behöva evakueras - ibland i flera år. Hur anser Trafikverket att detta är försvarbart - när projektet i sin nuvarande form ger en negativ samhälls- och miljönytta?

1.5 Störande 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 nio år (om projektet håller sig inom planen). **Det kommer ALDRIG att vara TYST – inte en enda dag på nio år!**

TrV skriver också "inga boende ska behöva utsättas för fler än fem störningstillfällen med maximal ljudnivå i sovrum överskridande 55 dB(A) under natt (22.00– 06.00)." Detta betyder att boende även nattetid kan få sömnen störd upp till fem gånger per natt under många år!

Sammantaget innebär dessa bullrande långvariga arbetstider en oöverskådlig folkhälsorisk. Forskning visar att konstant buller under lång tid orsakar stor stress, hörselskador, psykosociala och psykosomatiska besvär, hjärtkärlsjukdomar, skilsmässor, självmord. Varaktigt buller innebär mycket sämre prestation på arbetsplatser och skolor.

Barn och andra som lägger sig tidigt drabbas dubbelt då de inte kan sova i lugn och ro på kvällarna.

Ett oavbrutet 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? Hur kan myndigheter acceptera att människor utsätts för så långa bullrande arbetstider under så många år?

1.6 Ej 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 sen läggs ut till samråd under en ovanligt kort tid. Detta är inte juridiskt korrekt utan utgör ett formellt fel i hanteringen enligt Lag 2004:606. **Därför begär vi förlängd tid för att komplettera vårt yttrande, med en månad tom 10 juni 2015.**

1.7 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?**

1.8 Oklar tillåtlighet

Beslut om tillåtlighet är inte längre bindande för den efterföljande tillståndsprövningen. Detta betyder i klartext att tillåtligheten kan omprövas!

Genom ett vägledande beslut av Högsta domstolen 2013-06-18 i mål T 315812 (se bilaga 1) har frågan om tillåtlighetsbesluts inverkan på prövningen av efterföljande tillståndsbeslut för en verksamhet fått en ny innebörd. Högsta domstolen refererar till EU-rättsliga principer som kullkastar den hittillsvarande svenska rättsordningen. Samtliga beslut som har betydelse för ett projekt och dess miljöeffekter skall omfattas av kraven på deltagande och tillgång till rättslig prövning.

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, Fastighetsverket och Länsstyrelsen i sina yttranden över stadens förslag till detaljplaner att Västlänken ger påtaglig skada på flera riksintressen, bl.a. 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. **Det krävs avsevärda ändringar i detaljplanen - och tillåtlighetsbeslutet kan därför rivas upp.** Samtliga beslut som har betydelse för ett projekt och dess miljöeffekter skall omfattas av kraven på deltagande och tillgång till rättslig prövning, allt enligt EU-direktiv.

Trafikverkets järnvägsplan förutsätter ingrepp i parkmiljöer genom tekniska anläggningar som staden av hänsyn till trädplanteringar mm 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 som helt underordnade värden. Hur kan en statlig myndighet INTE ta ansvar och respektera stadens viktiga värden, historia och framtid?

1.9 Riksintressen hotade

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 knappast sträckningen med stationerna under Göteborg (Haga och Korsvägen) som konstituerar riksintresset utan vilken annan lösning som helst, som 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 enkel och betydligt billigare 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 t.ex. 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 flera reella alternativ som inte medtagits i Trafikverkets utredningar, bl.a.

- 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 – Linnéplatsen – 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 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 Lgh	Arbetsplatser	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 en mycket stor andel av stadens asfalterade ytor bebyggas.

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

Merparten av marken ägs av Jernhusen och Göteborg Stad. Frågan uppkommer självklart om de ovan angivna enorma markvärdena skall gå ner i dessa parterers 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 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. Alltför många 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 - men **en stor del av Sveriges samlade expertis (som inte är anställda eller anlitade av projekt Västlänken) håller inte med!** 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 garanterat att det kommer att spricka och ge stora sättningar i detta 1600-talshus. Huset måste evakueras under en längre tid. Frågan är om det är möjligt att flytta tillbaka sen? Hur kan detta vara tillåtet?

Politikerna har inte lyssnat på folkets röst angående Västlänkens övergrepp på stadsmiljön. Det är först nu som Göteborgarna i detalj får möjlighet att 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 negativt:

- Riksintresset Innerstaden Göteborg 02:01 – 05, som är hela stadskärnan
- Fornlämningen Göteborg 216:1 som är stadslager med bevarade kulturlägen och befästningslämningar från 1620-talet och framåt
- Fornlämningen 135:1 Skansen Lejonet
- Johannebergs Landeri
- Göteborg 69:1, boplatser vid Skår
- Slottsskogen – 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., 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 Kyrkotomt enligt KML 4 kapitlet kommer att förlora minst 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 trädplanteringen 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 negativt 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 lövträd, lavfloran, grova träd, hålträd, 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 Landeri-muren 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 prydnadskörbär (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 spölnäcka (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 almallé 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.

TrV uppger att sammanlagt 500 träd kommer att påverkas. Förmodligen blir det ungefär det dubbla antalet, då många träd står nära avgränsningar och kommer att få skador, samt tas bort pga. av trafikomläggningar, och utökade arbetsplatsområden, lagring av material etc. som orsakas av byggprocessen.

I Haga/Kungsparken kommer ca 200 träd av olika ålder, storlek och art påverkas av Västlänken, många av dessa är skyddsvärda - och rödlistade. 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 praktiskt och ekonomiskt möjligt att flytta de stora skyddsvärda träden.**

Trafikverkets bedömning i avseende Korsvägen är att alla träd inom arbetsområdet kommer att försvinna. Det betyder att en stor del av den gröna lungan i detta trafiktäta och förorenade område försvinner. Även här finns många gamla fullvuxna ståtliga skyddsvärda träd.

Norra delen av Liseberg påverkas av ett öppet schakt där ca 10 äldre träd avverkas varav de rödlistade arterna ask och 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, Rosenlund – Hagakyrkan, 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 helger mellan kl. 7 till 19, dvs. varje dag i mist 9 år!

Följande värdefulla rekreationsmiljöer 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 lektyr
- Liseberg med Lisebergsteatern, Lisebergshallen, Rondo, Parkens huvudrestaurang och Stora scenen
- Mölndalsån
- Naturområde i Jakobsdal
- Carlanderska Parken
- Naturområde vid Almedals/Lackarebäck

Arbetslösningar som den tidigare föreslagna servicetunneln vid Muraregatan i Annedal visar tydligt hur illa genomtänkt planen för Västlänken är. Även det nya förslaget med Servicetunnel vid Linneplatsen, och den tunga trafik detta orsakar - visar på projektets omöjliga planering.

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

De stora schakten, transporterna, 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, ett totalt byggkaos. För många barn blir detta den enda barndom de kommer att minnas. För barnen försvinner värdefulla lekplatser och rekreationsytor.

Barnkonsekvensanalysen visar tydligt de negativa effekterna för barnen: de beräknas få sömnstörningar samt sämre prestationsförmåga i skolan. Hur kan detta vara försvarbart?

Buller och luftföroreningar sänker omgivande stadsmiljöers livsbetingelser på ett mycket negativt sätt under minst nio år. **De sociala och mänskliga konsekvenserna är stora. Försämring på folkhälsan kommer att vara avsevärd.**

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.

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?**

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.

9. Ytvatten

Ytvattendrag som påverkas av Västlänken är Göta Älv, Fattighusån med utlopp via Rosenlundskanalen, Mölndalsån (uppströms Gårda dämme), Gullbergsån (nedströms Gårda dämme) och Säveån. Rivö fjord som är kustvatten-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, borrhöls 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 vattenekosystemet. 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 centrala Göteborg är i regel grundlagda på träpålar i leran. Det är högst troligt att träpålar ruttnar om balansen rubbas i leran, vilket ger sättningsskador och även 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 påverkas av 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 och vibrationer

Nollalternativen påverkar marginellt grundvattnet, ljud, stömljud och vibrationer.

Västlänken kommer att orsaka mycket buller under lång tid. Vid byggandet kommer det att uppstå mycket starka ljudnivåer från byggverksamheter. Det är svårt att reducera bullernivåer och vibrationer från byggverksamhet. Verksamheternas maskiner är rörliga, bullriga och svåra att avskärma, då särskilt bergborrning. Vibrationer vid spontning, pålning och kompaktering av jordmassor är exempel på arbeten som inte kommer att kunna reduceras i någon större utsträckning. Trafikverket uppger själva att det i många fall kommer vara svårt att hålla riktvärden för byggbuller, samt att stömljudsnivåerna beräknas överskrida projektspecifika krav för bostäder och övrig känslig bebyggelse.

Det är främst under byggskedet av Västlänken som det uppstår påverkan från buller och vibrationer pga:

- 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 bl.a. runt Skansen Krona, utmed Packhuskajen, Kvarnberget, Kungshöjd, Haga, Vasastaden, Korsvägen och Örgrytevägen. Många av dessa områden är tätbefolkade. TrV skriver: *"Byggbullret kommer sammantaget att innebära stora konsekvenser för närboende och övriga som vistas i områden med höga*

Ljudnivåer.... konsekvenserna berör många människor under en längre period". Vid Kvarnberget och Otterhällan kommer byggbullret att överstiga 90 decibel!

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

Det kommer att bli stora förändringar av vägtrafikens bullernivåer under byggskedet pga. på omfördelning av trafik och avstängningar eller begränsad framkomlighet.

De gatuavsnitt som får kraftigt ökad trafik och därmed mycket förhöjda ljudnivåer i samband med betydande trafikomläggningar i byggskedet är bl.a.:

- delar av Nya Allén/Parkgatan
- delar av Ullevigatan
- Framnäsgatan
- Gibraltargatan
- Skeppsbron
- Valhallagatan
- Vasagatan
- Viktoriagatan
- Doktor Allards gata
- Fridkullagatan
- Soltorpsgratan
- Hökegårdsgatan
- Krokslätts Parkgata

Några exempel:

Nya Allén/Parkgatan har i trafikprognoserna beräknats få ökning av trafikflödet från 8700 respektive 8800 fordon per dygn (avser nollalternativ år 2020) till cirka 16 800 fordon respektive 24 000 fordon per dygn!

Vasagatan har i trafikprognoserna beräknats få en ökning av trafikflödet från 5000 fordon per dygn till cirka 13 000 fordon per dygn, vilket ger ökade vägtrafikbullernivåer till 64-67 dB(A) ekvivalentnivå.

Gibraltargatan har i trafikprognoserna beräknats få en ökning av trafikflödet från 7500 fordon per dygn till cirka 15 500 fordon per dygn, vilket ger ökade vägtrafikbullernivåer. Ett par av flerbostadshusen beräknas få över 70 dB(A) ekvivalentnivå vid fasad.

Stomljud i driftskedet kommer drabba ett stort antal fastigheter i en zon på minst 200 meter (förmodligen betydligt mer) utmed Västlänkens sträckning. Drabbade fastigheter är Göteborgsoperan, Kvarnberget, Kungshöjd, Haga, Vasastaden, Landala, Kapellplatsen, Götaplatsen, Lorensberg, Korsvägen, Liseberg och Skår.

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

Vibrationer utsätter många äldre byggnader för stomskador, framförallt de med tegelmurverk (murade med kalkbruk och fogade eller putsade med cementbruk), vilket är vanligt i stenstaden och i andra områden från förra sekelskiftet. Sprängningar, även s.k. "försiktiga sprängningar" som efterföljs av stenspräckning medför stora skador på de gamla husen. Sprängningar orsakar vibrationer som orsakar lastförskjutningar mot murverkens fogar, vilket medför spjälkning av tegel samt fuktinträngning och frostsador.

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

TrV skriver: *"Hur masstransporter kommer att ske under byggskedet samt vilka trafikomläggningar som görs regleras inte i järnvägsplanen utan blir slutgiltigt en fråga att diskutera med vald entreprenör."* **Detta innebär i klarspråk att TrV inte vet hur mycket buller och störningar det blir förrän projektet är igång. Hur kan detta vara tillåtet?**

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.

Detta ökar samhällskostnaderna, dålig luft är ett stort folkhälsoproblem.

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 och irreversibel skada på kulturhistorisk miljö och på stadsnaturen längs stora delar av den planerade sträckningen av Västlänken.

Hur garanterar Trafikverket att stor påtaglig skada kommer att undvikas?

14. Slutsats

Vi anser att det är nödvändigt att ompröva Västlänken eftersom det först nu har blivit känt vilken miljö- och kulturkatastrof projektet är. I sin nuvarande utformning med en station i Haga, är dessutom samhällsnyttan mycket negativ.

Även stora avtal och beslut kan rivas upp om fakta visar att beslutet grundades på felaktiga eller bristfälliga underlag. Trots den ekonomiska investering som redan gjorts, så vinner staden på att stoppa Västlänken och låta utreda alternativen av en oberoende kommission.

