Trafikverket:  
Ärendemottagningen  
Planprövning  
Box 810  
781 28 Borlänge  
  
[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)  
[bo.larsson@trafikverket.se](mailto:bo.larsson@trafikverket.se)  
  
Kännedomskopia till:  
[sbk@goteborg.se](mailto:sbk@goteborg.se)  
[fastighetskontoret@fastighet.goteborg.se](mailto:fastighetskontoret@fastighet.goteborg.se)

vastragotaland@lansstyrelsen.se  
mmd.vanersborg@dom.se  
  
***Vänligen bekräfta att detta har diarieförts!***

-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------  
  
  
**Yttrande över Förslag till järnvägsplan för Västlänken (TRV 2013/92333), daterad 1 sept. 2014 och rev. 2014-11-07.**  
Synpunkter på  
Granskningshandling daterad 2014-12-01 rev. 2015-08-17  
  
  
Klagande:  
Föreningen Trädplan Göteborg  
c/o Lindell, Nedre Fogelbergsg. 9, 411 28

tradplangoteborg@gmail.com

0709 - 90 13 59

Göteborg 2015-10-15  
  
  
**Saken:**Synpunkter på Granskningshandling daterad 2014-12-01 rev. 2015-08-17

Förslag till Järnvägsplan för Västlänken (TRV 2013/92333)  
  
**Yrkande:**Föreningen Trädplan yrkar på att planen bordlägges i avvaktan på att en oberoende kommission utreder alternativ till Västlänken som ej ger påtaglig skada på Göteborgs kultur- och naturmiljö. Vi ser miljöpåverkan samt massavverkningen av värdefulla träd som en oersättlig skada för staden och dess invånare. Detta bryter mot flera föreskrifter i bl.a. Miljöbalken och mot villkor i tillåtligheten.

**Riksintresse för kultur- och naturmiljövård**Av granskningsutlåtandet 2015-06-26 framgår att Trafikverket inte tagit intryck av de tusentals välgrundade synpunkter som lämnats under samrådet.

Trädplan har i sitt tidigare yttrande påpekat de stora miljökonsekvenser som kommer att ske vid ett byggandet av Västlänken i sin nuvarande utformning. Vi anser inte att vi fått tillräckliga svar i granskningsrapporten.   
  
I Länsstyrelsensbägge yttrande från våren 2015 samt 2015-08-26 framgår tydligt att **Västlänken innebär påtaglig skada på Riksintresset för kultur- och naturmiljön** vid ett genomförande av järnvägsplanen. Detta stämmer överrens med våra synpunkter och bryter mot villkoren i tillåtligheten från regeringen.  
  
" *Irreversibla ingrepp med, slutligt borttagande som följd, kommer inom projekt Västlänken att ske i befästningsverk, hamnkanaler, Johannebergs landeripark liksom i park- och allémiljöer. Dessa utgör samtliga en del av grunden i riksintresset Göteborg."* skriver Lst i sitt yttrande i feb 2015. Detta visar att hela projektet strider mot de krav som regeringen ställde för att tillåta projektet, den s.k. tillåtligheten, där man villkorade bl. a. att skador på kulturmiljön skulle begränsas så långt möjligt, vilket av juridisk expertis tolkas som att det inte får bli påtaglig skada.  
  
Denna påtagliga skada har även tydliggjorts i många av de yttranden som inkommit till TrV (både av myndigheter, fastighetsägare och privatpersoner), samt i debattinlägg från olika experter och allmänhet, främst i GP och på internet de senaste åren. Om Västlänken byggs och hundratals träd avverkas kommer det bli en förödande miljöpåverkan. Vi anser att man inte följt Miljöbalken på tillfredställande sätt, i den aktuella järnvägsplanen.

*Miljöbalken 3:e kapitlet § 6*

*"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. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas."*

Områden som är av riksintresse för naturvården, kulturmiljövården eller friluftslivet skall skyddas mot åtgärder som avses i första stycket. Västlänken bryter mot detta och dess nyttoeffekt är så låg att den påtagliga och irreversibla skadas som projektet innebär, inte kan försvaras. Länsstyrelsen har här brustit i sitt ansvar som tillståndsmyndighet.

När två Riksintressen ställs mot varandra skall en avvägning göras enligt ***Miljöbalken 3:e kapitlet 10§.***  
*"Företräde skall ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. En sådan bedömning ska göras i enlighet med målet i 1 kap. 1§MB och innefattar ekologiska, sociala, kulturella och samhällsekonomiska hänsynstaganden (se prop. 1985/86:3 s. 169 och prop. 1997/98:45 del 2 s 29 f.)".*

Vi anser att detta INTE skett på ett korrekt sätt. Ett av TrV konstruerat riksintresse för kommunikation i form av Västlänken (som i huvudsak är ett regionalt intresse) med den föreslagna linjedragningen, vilken till skillnad från andra alternativ i utredningarna konstaterats medföra mycket stora miljöskador, kan rimligtvis inte väga tyngre än miljöbalkens krav.

Vi har vårt yttrande från i våras listat många av de miljökonsekvenser som ett bygge av Västlänken skulle innebära. Beaktar man alla dessa stora ingrepp i parker, alléer och andra trädmiljöer, miljöpåverkan av trafikomläggningar, tunga transporter av lera och sten, vibrationer, luftföroreningar samt inte minst den enorma betongproduktionen med åtföljande koldioxidutsläpp, samt partikel- och kvävedioxidutsläpp från lastbilstransporter, kommer Västlänken aldrig under sin beräknade varaktighetstid (100 år) att kunna betraktas som ett klimatneutralt projekt. **I själva verket går detta projekt tvärtemot alla *åtaganden på de globala klimatkonferenserna*, tvärtemot *Göteborgsregionens program för Uthållig tillväxt* samt *Färdplan 2050*, dvs regeringens mål om noll nettoutsläpp av växthusgaser inom Sverige till år 2050.**

TrV har ännu inte utarbetat en tillräckligt detaljerad handlingsplan för att undvika påtagliga skador på natur- och kulturmiljön samt för att undvika stora negativa miljökonsekvenser. Detta måste anses bryta mot tillåtligheten och mot Miljöbalken, och därmed förhindra att järnvägsplanen fastställs.

**Riksintresse för kommunikation**För den stora allmänheten i Göteborg och de sakkunniga som inte är bundna till företagslojalitet eller styrda av politiker är det helt obegripligt att en station i Haga är ett riksintresse. Därav den massiva kritiken mot projektet.

Riksintresset för kommunikation är egentligen, som också ursprungligen var fallet, att förstärka Centralstationens kapacitet. Detta kan som olika alternativa studier visat göras utan Västlänken, med betydligt mindre åverkan på natur- och kulturmiljö.

TrV skriver själva i granskningsutlåtandet (precis som det står i miljöbalken) att det vid en konflikt mellan två riksintressen, skall det som främjar långsiktig hushållning ges företräde. Västlänken kan enligt dessa riktlinjer inte anses ge långsiktig hushållning, då skadorna och kostnaderna inte uppväger nyttoaspekten.

I ”Lag om byggande av järnväg” anges bland annat följande:

*"1 kap 4§”När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.”*

Som syfte med Västlänken har Trafikverket angivit ”öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas”.

Den marginella nyttan av Västlänken står inte i proportion till de risker, de skador, de kostnader och de ingrepp i Göteborgs stadsbild och riksintressen, den ansenliga miljöpåverkan, trafiksituationen, näringslivets verksamheter samt göteborgarnas tillvaro och hälsa som byggandet av densamma ger upphov till. (enligt projektets järnvägsplan och Länsstyrelsens yttrande 2015-08-26)

**ALTERNATIV TILL VÄSTLÄNKEN**

Enligt järnvägsutredningen från 2007 fanns alternativ som INTE innehöll en station i Haga. En station i Haga ansågs trots detta, vara det som bäst uppfyllde transportpolitiska mål, regionens mål, miljö, trafik- och restider samt projektets lönsamhet. Denna analys vilade inte på en objektiv, vetenskaplig grund utan var och är fortfarande ett allmänt politiskt tyckande.

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 bl.a. tre rimliga alternativ som inte medtagits i Trafikverkets utredningar. De finns redovisade i utredningen ”Västlänken och alternativen”, författare Mikael Bigert m.fl.

* pelarslinga över stationsområdet (lösning A)
* station i Olskroken (lösning B)
* station i Gårda (lösning C)

Västlänken bör jämföras med dessa alternativ. Kapaciteten vid Brunnsparken ökas väsentligt om spårvagnar går i en ring runt stadskärnan. En cityring enligt Göteborgs Översiktsplan blir då Centralen – korsningen Avenyn/Allén – Haga – Järntorget – Skeppsbron – Operan – Centralen. Genomgående biltrafik tas då bort från Allén och Parkgatan blir matare till Vasastaden.   
  
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 alternativstudien. För att binda samman dessa på ett effektivt sätt och uppfylla översiktsplanens 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.  
  
  
Eftersom förslaget redan är förankrat i ett fullmäktigebeslut kan det byggas omedelbart och kräver inga andra investeringar än trafikomläggningar. Det borde självklart ingå i Västsvenska Paketet.

Vi undrar varför inte denna cityring redan har byggts i enlighet med KF:s beslut i ÖversiktsPlanen?

**Stadsutveckling**  
  
Västlänken hindrar en stadsutveckling i centrum, samt inom Centralen-området och Gullbergsvass (CG-området) vilket är tvärtemot vad som beskrivs. 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. Om Västlänken inte byggs kan något av lösningarna A, B eller C vara förverkligade till år 2030. Dessa lösningar ger följande resultat i exploatering.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Lösning | Bostäder  100 kvm BTA/lgh | Arbetsplatser  20 kvm BTA/plats | Markvärde |
| A  B  C | pelarslinga  station Olskroken  station Gårda | 10.000  10.000  20.000 | 20.000  20.000  30.000 | 9 mdr  9 mdr  16 mdr |
|  | Västlänken | 2.500 | 14.000 | 4 mdr |

Som framgår av tabellen ovan blir alternativen (A, B, C) vida överlägsna Västlänken. Markvärde för bostäder utgår från 5.000 kr/kvm BTA och för kontor 10.000 kr/kvm BTA. Detta är lågt räknat med dagens bostadspriser.

Genom dessa alternativ sparas hundratals träd, samt värdefull kultur- och naturmiljö i stora delar av innerstaden. Det blir också möjligt att bevara och utveckla stadens gröna lungor inom en snar framtid.  
  
Merparten av marken ägs av Jernhusen och Göteborg Stad. Frågan uppkommer självklart om de ovan angivna enorma markvärdena skall gå ner i dessa parters fickor eller användas till järnvägstrafikens lösning. Den frågan finns inte behandlad i Järnvägsplanen. Lösningarna A, B och C skulle helt kunna finansieras av de markvärden som uppstår.  
  
Norra Masthugget kan utvecklas även om Västlänken inte byggs.  
  
I närområdet runt Station Haga och Station Korsvägen finns marginella stadsutvecklingsmöjligheter, om hänsyn ska kunna tas till kulturmiljöer av riksintresse och därmed förenade natur- och rekreationsvärden. Därför finns också marginella behov av stora stationer. Låt dessa områden utvecklas som gröna lungor, för framtidens göteborgare!

**Samhällsekonomi**Samhällsekonomin 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  mdr | Nollalternativ mdr | | |
| A | B | C |
| Investering inkl  Olskroken (år 2009)  Nettonuvärde (år 2013)  NNK, nettonuvärdeskvot  (år 2013) | 22,0  -6,7  -0,24 | 11,0  + 2,4  + 0,17 | 8,0  +3,2  +0,32 | 14,0  - 1,7  - 0,10 |

Som underlag för beräkning av nettonuvärdet har restider för järnväg, buss, spårvagn och biltrafik har beräknats enligt Trafikverkets metoder till nivå för 2013 och jämförts med en uppräknad investeringskostnad för samma år.  
  
Alternativen 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, miljömässig eller tekniskt vetenskapligt uppbyggd samhällsanalys.

**Konflikten mellan de två Riksintressena Kommunikation – Kulturmiljö**Miljöbalken innehåller anvisningar om hur en avvägning mellan olika intressen för att använda mark- och vatten ska ske. Företräde ska ges åt det intresse som främjar långsiktig hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt.  
Myndigheter och en politisk majoritet i Göteborg och kranskommunerna anser liksom Länsstyrelsen i Västra Götaland att kommunikationsintresset med station i Haga väger tyngre än Göteborgs kultur- och naturmiljö. Detta ställningstagande är grundat på felaktiga bedömningar och motiv, vilka missleder allmänhet, organisationer och det politiska etablissemanget.

- Alternativen som ej utretts ger bättre samhällsekonomi beräknat som   
 nettonuvärdeskvoter  
  
- Alternativen ger större exploateringsmöjligheter   
  
- Alternativen skadar inte Riksintresset Göteborgs kulturmiljö  
  
- Alternativen ger samma regionala utvecklingsmöjligheter som Västlänken  
  
- Alternativen kan byggas snabbare och mycket billigare än Västlänken  
  
- Alternativen avlastar Centralstationen och Brunnsparken på samma sätt som   
 Västlänken

Regeringens villkor för tillåtligheten har avgörande betydelse för hur hänsyn till kulturmiljön och stadsmiljön utformas i genomförandet av Västlänken. Västlänken innebären miljökatastrof för Göteborg, såväl riksintresset för kulturmiljö som för natur- och rekreationsvärden. Detta framgår tydligt av Länsstyrelsens yttranden över Järnvägsplanen, trots att man som tillsynsmyndighet ändå tillstyrker projektet. Detta kommer också att bli uppenbart när arbetet startar. Därför krävs klokhet och eftertanke nu - innan vandaliseringen av Göteborg startar.

**Slutsats**Ompröva nu!

Tillsätt en oberoende granskningskommission som utreder alla aspekter av de bästa alternativen. Eftersom de har kortare byggtid och begränsade konflikter med allmänhet, natur- och kulturmiljö kommer inte några större förseningar ske av Västsvenska paket och dessutom sparas många miljarder som annars försvinner i leran.

Göteborg 2015-09-15

Föreningen Trädplan