



Till
Mark- och Miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt
Box 1070
462 28 Vänersborg

Bilaga 19

YTTRANDE

Mål nr. M 638-16

Angående statens genom Trafikverket ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner

Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys

Innehåll:

1. Underlag:	3
Tillämpbara lagar och myndighetsrekommendationer:	3
2. Inledning – bakgrund	3
2.1 Västlänken – ett projekt utan sakligt underlag	4
2.2 Riksrevisionsverkets kritiska granskning av statens infrastruktursatsningar	4
2.3 Riksrevisionsverkets kritiska granskning av Västlänken.....	5
2.4 Riksrevisionsverkets granskning av regeringens motivering.....	6
1.5 Växande opinion mot Västlänken.....	6
3. Västlänksbygget konsekvenser för Göteborgarna	7
2.1 Boende som drabbas av buller	7
2.2 Verksamheter som drabbas av buller.....	7
2.3 Hälsoeffekter av kraftigt ökade luftföroreningar	8
2.4 Särskilt utsatta grupper – barn och äldre	9
4. Station Haga – Nuläge: ”Haga Kyrkoplan har stor betydelse ur ett vardagsperspektiv” (Gbg, SKA)	9



4.1	Haga kyrkoplan	10
4.1.1	Mötesplats	10
4.1.2	Passage	10
4.1.3	Lekplats och skolgård.....	11
4.2	Planområdet – höga ”vistelsevärden”, rikt vardagsliv och stark identitet.....	11
4.2.1	Haga – folkär kulturrehistorisk miljö tack vare 70-talets protester mot rivningar	11
4.2.2.	Mångfald och småskalighet – ett område präglad av människor, inte kommers	12
4.2.3	Barnens behov.....	12
5.	Byggskedet: En Hagastations sociala och hälsomässiga konsekvenser	12
5.1	”Om Västlänken byggs tvingas vi att flytta någon annanstans.”	12
5.2	Sju år av oavbrutet buller och luftföroreningar	13
5.3	... i det mest tätbefolkade och barnrika området i innerstaden	14
5.4	Buller.....	14
5.4.1	Definition och hälsoeffekter av buller	14
5.4.2	Buller särskilt farligt för barn.....	15
5.5	Luftföroreningar	15
5.6.	Varför utelämnas byggskedet av Västlänken i stadens SKA/BKA?	16
6.	Driftskedet: En Hagastations sociala konsekvenser	17
6.1	Göteborgs stads och Trafikverkets SKA och BKA	17
6.2	Station Haga.....	17
6.3	Konsekvenser i södra planområdet	18
6.3.1.	Konsekvenser för Hagaparken och barnen	18
6.3.2	Områdets unika urbana värden riskerar att gå förlorade.....	18
6.3.3	Minskad segregation?.....	19
6.4.	Konsekvenser i norra planområdet	19
6.4.1.	Hagastationen – en nödlösning.....	19
6.4.2.	Ingen reseservice på Station Haga - Stationerna som sociala riskmiljöer	20
7.	Förväntade hälsovinster av Västlänken blir snarare hälsoförluster.....	21
8.	Sammanfattning	22
8.1	Prestigeprojekt	22
8.2	Hälsorisker	22
8.3	Urbana kvalitéer förloras.....	23
8.4	... För att vinna vad?	24



8.5	Slutsats: Irreversibla sociala konsekvenser	24
-----	---	----

1. Underlag:

- Riksrevisionsverket, *Statens satsningar på transportinfrastruktur – Valuta för pengarna?* (RRV 2012:21), inkl. Bilaga 1, *Underlag och motiv för beslut i två stora infrastrukturobjekt – Västlänken och höghastighetsbanor.* (RRV 2012:21:Bil. 1)
- Trafikverket *Miljökonsekvensbeskrivning* (TRV MKB)
- *Social konsekvensanalys* (TRV SKA)
- *Barnkonsekvensanalys* (TRV BKA)
- Göteborgs Stad, *Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys av detaljplaner för Västlänken* (Gbg stads SKA/BKA)
- *Stadslivsanalysen för centrala Göteborg, 2012*, Stadslivsanalys för Västlänken, 2014
- *Miljömedicinsk bedömning av hälsoeffekter av Västlänken i Göteborg*, Sahlgrenska universitetssjukhuset, avd. för Arbets- och miljömedicin 2014 (MMB)
- Socialstyrelsen, *Hälsoeffekter av Buller*
- Vania Ceccato, *Vilken betydelse har miljön för trygghet och säkerhet på Stockholms tunnelbana?* (Sthlm, KTH, 2014), m.fl. arbeten; artiklar om Västlänken mm..

Tillämpbara lagar och myndighetsrekommendationer:

- Miljöbalken
- Folkhälsomyndighetens allmänna råd (2014)
- Socialstyrelsen om Buller
- EU:s Miljökvalitetsnormer
- Luftkvalitetsförordningen (2010:477)
- Boverket

2. Inledning – bakgrund

Bilagan behandlar de sociala och hälsomässiga konsekvenserna av ett tågtunnelbygge genom Göteborgs innerstad inklusive barnkonsekvensanalys, med tyngdpunkt på det tätbebyggda ”planområdet” kring en Station Haga under byggskede och driftsskede.



2.1 Västlänken – ett projekt utan sakligt underlag

Att Västlänken överhuvudtaget har blivit infrastrukturellt projekt i Göteborgs innerstad att behöva ta på allvar beror på att det ingick i det Västsvenska paketet, som utan granskning och underlag, inkluderades i Alliansregeringens beslut mars 2010 om den nya *Nationella åtgärdsplanen för Transportsystemet 2010-2021*. **Paketet antogs som helhet och Västlänken slank med på köpet.** Därmed fick Göteborgspolitikerna sin efterlängtade finansiering av Västlänken - den största och mest kostsamma delen i paketet - säkrad. **Inga alternativ utreddes.** Hade inte Göteborgspolitikerna lyckats smyga in Västlänken i det Västsvenska paketet, utan den expertgranskning den borde ha genomgått, hade Göteborgs ansvarstagande invånare sluppit ägna årtal av energi åt att försöka stoppa detta irrationella och destruktiva politiska prestigeprojekt. I regeringsbeslutets kortfattade motivering nämns inte en enda nackdel, enbart allmänt formulerade fördelar!

2.2 Riksrevisionsverkets kritiska granskning av statens infrastruktursatsningar

Men Riksrevisionsverket publicerade 2012 en granskning av statens satsningar på infrastruktur (RRV, *Statens satsningar på transportinfrastruktur – Valuta för pengarna?* 2012:21) som inte är en nådig lunt! Granskningen visar på stora och avgörande brister och regeringen får svidande kritik. Den generella slutsats som dras är att *”regeringen **inte** säkerställer en effektiv användning av statens resurser”* beroende på följande orsaker: *Planering genomförs inte i enlighet med fastlagda transportpolitiska principer om effektiva åtgärdsval; transporter är underprissatta i förhållande till sina rörliga kostnader; överskattade nyttor och underskattade kostnader föreligger i beslutsunderlagen; planeringen brister i att i tid fånga upp kostnader; samt systematisk uppföljning saknas på flera områden.”* (RRV, 2012:21, s 10)

*”Enligt av riksdagen fastlagda transportpolitiska principer ska regeringen för att säkerställa en effektiv fördelning av investeringarna se till att det görs analyser av styrmedlens möjligheter att på ett effektivt sätt åtgärda brister i transportsystemen **innan** överväganden om mer kostsamma om- och nybyggnationer görs. Så har inte skett...”* (ibid. min kursiv)

*”Det förekommer även att **beslut tas av regeringen utan relevanta underlag** om projektens kostnader eller samhällsekonomiska effekter vilket strider mot gällande principer. (...) I fallet Västlänken.... som beräknas kosta 20 miljarder kronor att bygga saknas det i beslutsunderlaget information om nödvändiga tilläggsinvesteringar med en kostnad som uppgår till mellan 20 och 35 miljarder kronor. Dessa tilläggsinvesteringar är nödvändiga för att kunna förtäta tågtrafiken som är ett av målen med att bygga Västlänken. (...) I och med att relevanta motiveringar för avsteg från samhällsekonomiska optimala bedömningar saknas i regeringsbesluten får inte riksdag och allmänhet möjlighet att bedöma*



satsningarna. Det innebär att möjligheterna för ett eventuellt ansvarsutkrävande försvåras.” (ibid. s. 10-12, min kursiv)

2.3 Riksrevisionsverkets kritiska granskning av Västlänken

I en Bilaga, *Underlag och motiv för beslut i två stora infrastrukturobjekt – Västlänken och höghastighetsbanor*, Riksrevisionsverket, 2012:21 Bil. 1.) redovisas granskningen av Västlänken specifikt.

Vare sig Västsvenska paketet och än mindre Västlänken ingick i det förslag till den *Nationella åtgärdsplanen för Transportsystemet 2010-2021*, som trafikverken lade fram för regeringen 30/8 2009. Trots det lyckades driftiga Göteborgspolitiker för att finansiera den dyra Västlänken övertyga Alliansregeringen om att låta Västsvenska paketet, inklusive det enskilt största och kostsammaste projektet, Västlänken, ingå i denna *Nationella åtgärdsplan 2010-2021*, som beslutades ca ett halvår senare, den 30 mars 2010.

Till följd av denna ändring blev underlaget minst sagt bristfälligt eftersom **vare sig Västsvenska paketet eller Västlänken eller dess möjliga alternativ hade utretts** av de sakkunniga experterna på trafikverken **före** regeringsbeslutet!

Riksrevisionen konstaterade ”att regeringen gör ändringar i förhållande till förslagen i underlagen från sakmyndigheterna, när regeringen fattade beslut om den långsiktiga planen. Ändringarna sker till följd av **politiska bedömningar** eller andra prioriteringar utan att detta motiveras på ett transparent sätt.” (RRV, 2012:21, s. 11) Riksdag och allmänhet fick följaktligen missvisande information.

Riksrevisionen konstaterade vidare att de ändringar som regeringen gör bland annat innebär ett ”*minskat utrymme för mindre åtgärder med hög samhällsekonomisk lönsamhet till förmån för stora investeringar med lägre samhällsekonomisk lönsamhet*” (ibid.).

Regeringens motiv att inkludera det Västsvenska infrastrukturpaketet gällde paketet i sin helhet och inte de enskilda objekt eller projekt som ingår i paketet. Eftersom Västlänken inte ingick i trafikverkens utredning inför beslut om åtgärdsplan hade man inte heller tagit fram någon ny samhällsekonomisk bedömning av Västlänken som var jämförbar med övriga projekt i åtgärdsplaneringen. De bedömningar som tidigare hade gjorts av Banverket och senare strax före regeringsbeslutet av Trafikverket omfattade både Västlänken och en utbyggnad av Kust-tillkustbanan mellan Göteborg och Borås. De hade båda hade visat att **Västlänken var ”kraftigt samhällsekonomiskt olönsam”** med en nettonuvärdeskvot på -0,57, respektive -0,55. (RRV, Bil 1. s.18-19, min kursiv).

”Av det underlag som RR tagit del av och av de intervjuer som inhämtats från företrädare från Näringsdepartementet och Trafikverket kan det konstateras att det **inte utreddes** hur effektivt paketet uppnådde målen **i förhållande till de möjliga alternativen**. Paketet förhandlades fram av **politiska** företrädare utan att ett underlag som utredde helhetslösningar i Västsverige utifrån ett övergripande perspektiv fanns tillgängligt. När det



kommer till Västlänken specifikt anger inte regeringen om eller hur de utbyggnader som i järnvägsutredningen till Västlänken var en förutsättning för Västlänkens trafikering ska förverkligas. Regeringen begärde inte heller något underlag som analyserade Västlänken utifrån ett systemperspektiv.” (ibid. s.31, min kursiv)

2.4 Riksrevisionsverkets granskning av regeringens motivering

Motiveringen till beslutet var kortfattad. Alliansregeringen hävdade att beslutet innebar en förbättring av uppfyllelsen av de transportpolitiska målen, men utan hänvisning till hur denna slutsats har kunnat dras. Vid Riksrevisionens genomgång av alla de akter som hörde till åtgärdsplanen 2010-2021 fann man inget underlag som kunde stödja denna slutsats. Inte heller vid kompletterande intervjuer. (Se ibid. s. 29)

I motiveringen talas **enbart** om fördelar med paketet i allmän formulerade ordalag. **Inte en enda nackdel** nämns i beslutsmotiveringen **trots** att Västlänkens sträckning via Haga enligt Banverkets Järnvägsutredning 2007 var det alternativ av fem föreslagna som medförde högst ”risk för påtagliga skador eller annan påverkan på stadsmiljön” i Göteborgs innerstad! Det talas enbart om att minska trängseln, ge bättre förutsättningar för kollektivtrafik och regionförstoring, ge bättre tillgång till viktiga målpunkter i regionen samt effektivisera nationella och internationella godsflöden, men också politiska önskedrömmar om åtgärdsplanens möjlighet att underlätta vardagsliv och företagande samt bidra till tillväxt och konkurrenskraft, samt i förlängningen ”**bryta utanförskapet**” genom att fler jobb uppstår i fler och växande företag... Riksrevisionsverket konstaterar: ”*Det framgår inte vilka av dessa effekter som Västlänken är tänkt att bidra till.*” (ibid.29, + not. 46, min kursiv).

Men när den nya nationella infrastrukturella åtgärdsplanen väl var beslutad och den ostoppbara ”snöbollseffekten” rullade igång, producerades i efterhand utredningar och underlag, som **borde funnits innan beslutet**, och anpassades till den ”verklighet” som beslutet i sig skapade.

2.5 Växande opinion mot Västlänken

Konkreta konsekvenser för de konkreta människor som drabbas av makthavares papperskonstruktioner tenderar dessvärre oftast att osynliggöras. Invånarna i Göteborg tänkte ingen på när beslutet fattades av regeringen. Fantasin blommade när det gäller fördelarna, medan den helt saknades när det gällde nackdelarna och de sociala, kulturella och hälsomässiga effekterna för göteborgarna själva.

I fallet Västlänken märks nackdelarna dock i sakmyndigheternas konsekvensanalyser (bl.a. Trafikverkets MKB, SKA/BKA och Göteborgs Stads SKA/BKA), i obalansen mellan beskrivningarna av de omfattande negativa konsekvenserna av Västlänken och de kortfattade, vaga och abstrakt formulerade fördelarna med projektet, upprepningar av samma retoriska slagord som i regeringsmotiveringen.



De märks också i det växande och omfattande motståndet mot Västlänken bland invånarna i Göteborg. Om projektet hade uppfattats som ett praktiskt, rationellt och meningsfullt trafikpolitiskt projekt – i likhet med Götatunneln och Chalmerstunneln – hade göteborgarna säkerligen accepterat dess olägenheter. Men eftersom det finns överväldigande bevis för motsatsen har motståndet vuxit sig allt starkare.

En av de primära sociala konsekvenserna av Västlänken är just den växande motståndsrörelsen, **den största på decennier i Göteborg**. (Trädplan, Gårdalänken, Skona Göteborg, Nej till Västlänken, Stoppa VL, Medborgardialogen, förutom alla intresseorganisationer som Götiska förbundet, Järnvägsförbundet, Cityhandlarna, m.fl.) De som protesterar är knappast några bilberoende "griniga gubbar" utan engagerade stadsbor som till övervägande del går, cyklar, och använder Västtrafiks utmärkta och ständigt förbättrade kollektivtrafik genom och i sin stad. (De vet att de som vill till t.ex. Haga från Centralen har fem spårvagnslinjer och flera busslinjer att välja på.)

3. Västlänksbygget konsekvenser för Göteborgarna

Om Västlänksbygget förverkligas med en Station Haga kommer Göteborgs innerstad att förvandlas till en byggarbetsplats under minst 10 år när 15 byggen pågår samtidigt med kraftigt ökade luftföroreningar och hälsovådliga bullernivåer i stadens mest frekventerade stadsdelar.

Särskilt drabbat blir det mest tätbefolkade och barnrika området vid Hagakyrkan-Rosenlund, där byggarbeten planeras pågå ca 7 år, men även boende på Kvarnberget, Otterhällan, kommer att drabbas under nästan lika lång tid.

3.1 Boende som drabbas av buller

Totalt bor ca 16.000 göteborgare inom 200 meter, 8.000 göteborgare 100 meter från den planerade sträckningen av VL. (TRV, MKB, s. 131; MMB s. 7)

Antal boende i fastigheter där riktvärden för buller inomhus kan överskridas pga. stomljud över 45 dB har uppskattats till ca 2.500 personer och ytterligare 2.500 personer kan beröras av stomljud över 35 dB. Evakueringar kommer att bli nödvändiga och närboende **barnfamiljer och pensionärer kan bli tvungna att flytta.**

3.2 Verksamheter som drabbas av buller

Buller, vibrationer, stomljud och luftföroreningar kan naturligtvis också påverka människor i andra miljöer än i hemmet. Förutom bostäder kommer högskolor, vuxenskolor och universitet, grund-, gymnasie- och förskolor, kontor och konferenslokaler, studios, musik-



och scenverksamheter, kyrkor, bibliotek, muséer, mässor och utställningslokaler, domstolar och myndighetslokaler, vårdcentraler och andra arbetsplatser, att påverkas av höga ljudnivåer. Det vill säga i stort sett allt som utgör en storstads sociala, kulturella och ekonomiska liv.

”Särskilt känsliga verksamheter som berörs av höga stomljud i samband med bergborrning är verksamheterna i Hagakyrkan, Musikhögskolan, Göteborgs Konstmuseum, Universeum och Universitetsbiblioteket”, dvs. några av innerstadens viktigaste utbildnings- och kulturinstitutioner. (Se TRV, MKB s. 131). Därutöver drabbas Smyrnakyrkan, Samhällsvetenskapliga biblioteket, Handelshögskolan, Universitetets Samhällsvetenskapliga fakultet, som alla ingår i planområdet för en Haga Station.

Mängder av människor rör sig i innerstaden under dag- och kvällstid på väg till arbeten, skolor eller andra verksamheter, samt för rekreation. *”Höga ljudnivåer kan verka störande och medföra att människor undviker de aktuella områdena under den tid det bullrar. Platserna kommer då temporärt att förlora eller få försämrade värden som rekreativa miljöer.”* (MKB s 132) Detta gäller i första hand en av innerstadens mest uppskattade och tätbefolkade platser/områden, Haga Kyrkoplan, Haga-Vasastaden, *”vars värde riskerar att gå förlorat”* under den sju år långa byggtiden, men under flera år också Korsvägen som knutpunkt för spårvagnar och bussar, ett område där dessutom en stor mängd turister och besökare till museer, Liseberg och Mässan rör sig.

3.3 Hälsoeffekter av kraftigt ökade luftföroreningar

Därtill kommer de tunga transporterna och omledningarna av trafiken, vilket berör även dem som inte bor nära själva byggarbetsplatserna. Trafikverkets MKB för Västlänkens järnvägsplan visade sig i en senare studie ha gravt felbedömt utsläppsnivåerna under byggtiden. Den nya forskningsstudien visar att Miljökvalitetsnormerna för kväveoxid riskerar att överskridas i stora delar av Göteborg till följd av masstransporter under byggskedet. Länsstyrelsen har i upprepade yttranden (senast den 14/10 2016) över Trafikverkets MKB påtalat den bristande utredningen av byggets effekter på luften och krävt att verkets ansökan måste kompletteras med en godtagbar luftkvalitetsutredning för att leva upp till regeringens tredje tillåtlighetsvillkor: energianvändning och utsläpp till luft.

En *Miljömedicinsk bedömning av hälsoeffekter av Västlänken i Göteborg* (MMB) utförd av forskare vid Sahlgrenska Sjukhusets avd. för Arbets- och miljömedicin, konstaterar att *”personer med känsliga luftrör som bor nära byggplatserna kommer att få ökade besvär”* av de högre halterna av luftföroreningar från tunga transporter, dammspridning, spränggaser mm. (MMB s. 4)

”Om vi antar att några tusen människor bor i områden nära byggområdena med kraftigt försämrad luftkvalitet och att 10-15% av dem har en ökad känslighet för damm på grund av astma eller KOL innebär det att några hundra människor skulle kunna drabbas av försämringsperioder på grund av damm och höga luftföroreningar.” (MMB, s. 22)



Sammanlagt kan ca 17 %, av stadens befolkning, dvs. ca 90.000 göteborgare, komma att påverkas av förhöjda bullernivåer och ökade luftföroreningar under det minst tio år långa Västlänksbygget (se MMB s. 3,7,8)

3.4 Särskilt utsatta grupper – barn och äldre

Särskilt utsatta grupper är äldre och barn som bor i närheten av Västlänksbygget. De rör sig nära bostaden och påverkas därför mer än andra av buller och luftföroreningar.

”Stadsmiljöns förändring under byggtiden kan stundtals komma att uppfattas som rörig och svår att överblicka, vilket leder till en känsla av otrygghet.” skriver Stadsledningskontoret i Göteborg i ett utlåtande. Det är ett understatement. En hel generation barn kan förlora sin mest värdefulla park, Hagaparken, och många äldre få sina sista år helt förstörda.

4. Station Haga – Nuläge: ”Haga Kyrkoplan har stor betydelse ur ett vardagsperspektiv” (Gbg, SKA)

Det s.k. planområdet kring en Station Haga omfattar stadsdelen Haga, delar av Vasastaden, Annedal, samt i norr Kungsparken, Rosenlund och Pustervikskajen.

Det är det **mest tätbefolkade** området i Göteborgs innerstad. Och **det mest barnrika**. Här bor ca 9.800 personer, varav drygt 1.500 är under 18 år. Nästan 700 är under 5 år, drygt 600 mellan 6-15 år och drygt 200 16-18 år. Här och i områdets närmiljö finns sex gymnasieskolor, åtta grundskolor, tolv förskolor och ett tiotal fritidsgårdar.

Få områden i Gbg är i nuläget mer folkära, ’socialt hållbara’, trivsamma och trygga än just detta område.



4.1 Haga kyrkoplan

Haga kyrkoplan ligger mitt i planområdet - en grönskande park som för ett stort antal människor är deras närmaste grönområde. Som fysisk miljö, skriver man i Göteborgs Stads SKA/BKA, "är Hagaparken öppen, ljus och tillgänglig med platt topografi. I brukarintervjuer beskrivs parken som en grön oas för rekreation och vila".

4.1.1 Mötesplats

Haga Kyrkoplan eller Hagaparken utgör ett grönt stadsrum och en mötesplats med stor betydelse för boende, studerande, och förskolor i området. Parkens läge och varierande karaktär bidrar till social blandning och gör den generationsöverskridande. Studenter barnfamiljer, förskolor och turister är några av de grupper som vistas i parken. Lek och spel är den aktivitet som dominerar i parken, men även många andra aktiviteter såsom teater, dans, musik, politiska möten. Människor kommer till parken för att koppla av, äta lunch, rasta hundar och umgås. (Se Stadslivsanalys för centrala Göteborg, 2012)

4.1.2 Passage

Dessutom passerar många genom parken, som fungerar som förbindelse mellan stadsdelarna Vasastaden/Annedal och Haga. Flera viktiga stråk för fotgängare och cyklister sträcker sig genom området. Haga Kyrkoplan/Hagaparken fungerar som ett pulserande



hjärta i ett intensivt och livligt rörelseflöde både för boende inom denna tätbefolkade del av staden - till och från Vasagatan med sin lindallé, gågatorna genom Haga, Järntorget och Linnéstaden, Rosenlundsbron in mot centrum – och för boende i angränsande stadsdelar, som Annedal och Norra Guldheden.

4.1.3 Lekplats och skolgård

Parkens inhägnade lekplats är en mötesplats för såväl barn som föräldrar. Den används också som skolgård och lekplats för flera av skolorna och förskolorna i området (t.ex. Lilla Samskolan). Många skolklasser och förskolegrupper kommer till parken från andra delar av staden. Haga Kyrkoplan är en av de mest populära och frekventa parkerna i centrala Göteborg, en mötesplats där många rör sig, den har många funktioner för människor i alla åldrar, skriver man i TRV:s BKA (s. 27-28). *”Barn, vuxna och äldre upplever att Haga Kyrkoplan är en trygg och mysig plats att vara på. Barnen leker mest på lekplatsen och på grusplanen och uppskattar att det är en lugn plats. Barnen tycker inte att trafikbullret hörs inne i parken utan bara i utkanterna. De uppskattar träden, kyrkan, gräset och blommorna och framför allt att det är ett lagom stort utrymme där det är roligt att leka.”* (ibid.s.29)

4.2 Planområdet – höga ”vistelsevärden”, rikt vardagsliv och stark identitet

”Planområdet ingår i en välutvecklad stadsstruktur med mycket rörelse och ett rikt vardagsliv under stora delar av dygnet. En blandning av funktioner såsom bostäder, arbetsplatser, skolor, handel, och service samsas i närmiljön. Området har en utpräglad och stark identitet och ett stort stadsbyggnadshistoriskt värde.” (Göteborgs SKA/BKA, min kursiv)

4.2.1 Haga – folkkär kulturhistorisk miljö tack vare 70-talets protester mot rivningar

I Stadslivsanalysen av göteborgarnas favoritplatser hamnar Haga i topp som en av de fyra mest populära platserna i staden och en stadsdel som sannolikt pga. sitt kulturhistoriska värde och arv berör de allra flesta göteborgare. *”Stora delar av den före detta arbetarklasstadsdelen Haga har bevarats tack vare en stark proteströrelse mot rivningarna på sjuttioalet.”* skriver man i Gbg stads SKA/BKA. (Nota bene! Nu hotas samma område igen och återigen ser vi en stark proteströrelse som stadens myndigheter vis av erfarenheten borde lyssna noga på!)



4.2.2. Mångfald och småskalighet – ett område präglad av människor, inte kommers

I Haga och Vasastaden finns en levande café- och restaurangkultur som gynnar mångfalden och det sociala livet. Samtidigt finns förhållandevis många icke- kommersiella verksamheter som är öppna för allmänheten, såsom Hagakyrkan, Smyrnakyrkan, Handelshögskolan och Samhällsvetenskapliga biblioteket. **Balansen mellan kommersiella och icke-kommersiella vistelseplatser är en av styrkorna i området.**

4.2.3 Barnens behov

Småskaligheten, den mänskliga skalan och det faktum att **området är så gott som bilfritt** gör det till en särskilt populär plats bland barnfamiljer.

"Haga och Hagaparken utmärker sig som skyddade zoner där barnen kan röra sig förhållandevis fritt." (Gbg SKA/BKA) Trafikverkets intervjustudie med barnen i området (2012) visar att barnen upplever trafikbullret som en särskilt störande faktor i närmiljön. Ett återkommande uppfattning bland barnen var att det är brist på bra parker och lekområden i centrum. "Barn som har tillgång till en varierad skolgård har bättre förutsättningar att utvecklas psykiskt, motoriskt, och socialt." Eftersom flera av skolorna i närområdet helt saknar eller har begränsade ytor för utomhuslek spelar Hagaparken således en avgörande roll.

"Sammanfattningsvis har området en stark identitet och flera goda stadskvaliteter att värna. Det gör det också till en känslig miljö där förändringar kan väcka starka reaktioner bland boende och verksamma samt hos stadens invånare." (Gbg SKA/BKA)

5. Byggskedet: En Hagastations sociala och hälsomässiga konsekvenser

5.1 "Om Västlänken byggs tvingas vi att flytta någon annanstans."

"Som granne till den planerade stationen i Haga tänker jag med fasa på vad som väntar min familj och Göteborg om Västlänken byggs", skriver Veronica i Vasastan, i Medborgardialogens infobladd. "Det kommer inte finnas möjlighet för vare sig göteborgare eller företag att bo och verka där. Gator kommer att stängas av, schakt så stora att du kan placera Stenas färjor i jättegroparna kommer att öppnas upp och vi kommer att tvingas leva med en bullernivå långt över det normala under större delen av vår vakna tid och även ibland när vi behöver sova. Vi kommer att få ett rent helvete både på insidan och utsidan av våra hus under uppskattningsvis 5-10 år framöver. (...) Lastbilstrafiken beräknas bli 1 lastbil var tredje minut, tänk vilka köer det kommer att skapa och vad smutsigt det blir. Gatorna



kommer att bli sönderkörda av alla dessa tunga fordon. Vi blir tvungna att stå ut med avgaser och buller från 7-22 vardagar och 7-19 lördagar och söndagar året om under många år.

Vi kommer inte att orka detta. Sovmorgon en söndag morgon kan vi glömma! När jag vill gå ut med mina barn till deras lekplats i Hagaparken korsar vi avstängda gator innan vi kommer in i en skövlad Hagapark, där de äldsta och vackraste träden tagits ner – hur mycket påverkas inte stadsluften negativt av det!Det går nu tydligt upp för mig. Om Västlänken byggs tvingas vi att flytta någon annanstans.” (ur artikel i Medborgardialogen.se, dec.2016)



© Trädplan Göteborg

5.2 Sju år av oavbrutet buller och luftföroreningar ...

Om en Haga Station byggs kommer arbetet med en tunnel Rosenlund-Hagakyrkan, en servicetunnel, och stationsbyggnader, enligt Trafikverkets senaste beräkningar, att pågå i 7 år. Schaktet vid Rosenlund-Hagakyrkan planeras bli 80 meter brett och ca 30 meter djupt. Byggarbeten kommer att pågå varje dag, 7-22 vardagar, 7-19 lördagar och söndagar. **Under år 1 och 2 samt 4 och 5, dvs. under fyra av anläggningsskedets sju år, kan ljudnivåerna vid Haga-Vasastaden komma att överskrida 70 dB utomhus och därmed överskrida även maxnivån inomhus, på 45 dB** (se TRV MKB, fig. 9.4) Det strider mot gängse lagstiftning (bl. a MB, Boverket). Därtill kommer de högre halterna av luftföroreningar från tunga transporter – 1 lastbil var tredje minut! –, dammspridning från byggplatserna, emissioner från arbetsmaskiner samt giftiga spränggaser.



5.3 ... i det mest tätbefolkade och barnrika området i innerstaden

Inom en radie på ca 500 meter från den föreslagna mynningen för servicetunnel Haga bor ca 3000 personer. Av dessa är ca 450 barn och ungdomar under 18 år. Inom en 500 meters radie kring bygget finns sex grundskolor (Gustaviskolan, Hagaskolan, Snitz resursskola, Victoriaskolan, samt två Montessoriskolor) med sammanlagt 1000 elever. Dessutom finns sex gymnasieskolor (Sjölins, LM Engströms, Sigrid Rudebecks, Cybergymnasiet, GTI, Schillerska) med sammanlagt 3000 elever. I området finns också tolv förskolor och ett tiotal fritidsgårdar. En av förskolorna med 18 barn ligger på Haga Kyrkoplan i Samhällsvetenskapliga bibliotekets källarvåning.

5.4 Buller

I sin MKB listar Trafikverket de aktiviteter som kommer att medföra höga ljudnivåer under Västlänksbygget: luftburet buller och vibrationer vid brokonstruktioner inklusive grundläggningsarbeten, spårarbeten, schaktning, spontning och pålning, sprängning ovan jord, tunga transporter, omlastning av bergmassor, rivningsarbeten. Arbetena under mark kommer därutöver innebära tunneldrivning i berg för spårtunnlar, stationer och servicetunnlar, vilket alstrar stomljud och vibrationer, borring av hål för injektering och laddning av sprängmedel, sprängning, krossning av berg, skrotning av berget och utlastning av bergmassor.

Vid övergångar mellan jord och berg uppkommer även luftburet ljud (= buller!) eftersom borring i berget och sprängning sker i öppna schakt." (TRV MKB, kap 9, s. 117) Det kommer att bli fallet vid Rosenlund-Hagakyrkan, där schaktet planeras bli 80 meter brett och ca 30 meter djupt.

"Sammantaget visar beräkningarna att *risk för överskridande av riktvärden för buller inomhus i bostadsfastigheter på grund av luftburet buller är störst vid Station Haga och utefter Kvarnberget.*" (ibid. s. 124)

5.4.1 Definition och hälsoeffekter av buller

Buller definieras som en "oönskat störande ljud som kan påverka hälsa och välbefinnande" Störningens grad av skadlighet beror på ljudets icke-akustiska egenskaper, huruvida det går att undvika respektive att kontrollera eller inte och dess varaktighet och variabilitet. **Bygget av Västlänken kommer i alla dessa bemärkelser utgöra värsta formen av buller.**

Studier av hälsoeffekterna av långvarig exponering av buller visar en förhöjd risk för hypertoni, dvs. **högt blodtryck, hjärtinfarkt, sömnstörningar, samt psykosociala effekter såsom aggressivitet och uppgivenhetskänslor**, till följd av den långvariga stress kroppen utsätts för. (Se Socialstyrelsen, Hälsoeffekter av Buller)



Alla som har erfarenhet av stambyte och fasadrenoveringar i sina hus vet vilka grava stresssymptom de kan drabbas av efter bara några veckor eller månader. Det är nästan omöjligt att föreställa sig mardrömmen att påtvingas detta buller i åratal, och naturligtvis allra **värst för dem som vistas under dagtid i hemmet, äldre, sjuka, hemarbetande.**

"Höga ljudnivåer inomhus kan medföra koncentrationssvårigheter, huvudvärk, trötthet, irritation och bidra till ökad stressnivå." (TRV, MKB s. 130) **Inte bara boende utan all verksamhet i området, inklusive alla skolor och förskolor, kommer att påverkas negativt, inte bara under ett par månader, utan under minst 7 år!**

5.4.2 Buller särskilt farligt för barn

Miljöbalken skall förhindra olägenheter för människors hälsa eller för miljön, och i regeringens proposition om miljöbalken (1997/98:45, s.350) sägs att *"Vid bedömningen av om en olägenhet i balkens mening föreligger bör enligt regeringens uppfattning hänsyn således tas även till personer som är något mer känsliga än vad som kan anses normalt."*

Grupper som kan vara mer känsliga för ljud än andra, är barn, äldre samt personer med en hörselskada. *"Barn betraktas som en särskild riskgrupp för hörselskador. En anledning kan vara att **barn har kortare hörselgång**, vilket gör att ljudet inte dämpas lika mycket som hos vuxna innan det når trumhinnan. Vidare har barn inte lika stor kunskap om hur buller kan påverka dem. Det gör att barnets beteende och bristande skyddsinstinkter blir en risk i sig."* (Socialstyrelsen, Hälsoeffekter av Buller, s.35)

5.5 Luftföroreningar

Därtill kommer luftföroreningarna. Förutom tunga transporter, en var tredje minut, tillkommer *"utsläpp från dieseldrivna arbetsmaskiner, dammspridning från öppna grusytor, lastning av massor och transporter, samt giftiga spränggaser som innehåller kväveoxider. Vid sprängning i tunneln kan spränggaserna medföra höga halter av kvävedioxid inom ett område på ca 50 meter från tunnelmynningarna. ... Utvädring av spränggaser kommer att ske på olika platser under projektets gång efterhand som tunnelarbetet fortskrider"*. (TRV MKB, kap 10) Med ett 80 m brett schakt vid Haga-Rosenlund, och övergången från lera till berg just nedanför Hagakyrkan kommer detta område att vara ett av de mest utsatta för luftföroreningar.

I detta det mest tätbefolkade och barnrika område blir det de mest känsliga som drabbas värst, dvs. barn och äldre och generellt människor med känsliga luftrör. Det kan röra sig om hundratals människor i området som kan komma att ta direkt skada. (se MMB, s.22)

Länsstyrelsen har som sagt i upprepade yttranden (senast den 14/10 2016) över Trafikverkets MKB påtalat den bristande utredningen av byggets effekter på luftkvaliteten och krävt att verkets ansökan måste kompletteras med en godtagbar luftkvalitetsutredning



för att leva upp till regeringens tredje tillåtlighetsvillkor: energianvändning och utsläpp till luft.

5.6. Varför utelämnas byggskedet av Västlänken i stadens SKA/BKA?

Man kan förstå varför Göteborgs Stad i sin SKA/BKA för Västlänkens detaljplan för Station Haga helt utelämnar konsekvenserna för området under byggskedet.

Med minst sju års byggarbeten, byggkaos, kraftigt ökade luftföroreningar och många års hälsovådligt höga och traumatiserande bullernivåer, skulle **Haga Kyrkoplan inte längre ha "stor betydelse ur ett vardagsperspektiv"**, inte längre vara denna oas och sociala mötesplats, och hela området förlora alla de "goda stadskvaliteter" som man prisar i sin SKA/BKA och som stadsledningen har till uppgift att värna!

Områdets unika sociokulturella väv skulle trasas sönder och kanske aldrig helt kunna återskapas. **Ett exceptionellt rikt och mångfasetterat urbant liv, som vuxit fram i denna del av staden under mer än ett sekel, riskerar att förstöras.**

Utan Hagaparken mister en hel generation förskolebarn, och skolbarn sin lekplats respektive skolgård, **barnfamiljer och pensionärer boende i närområdet kan behöva evakueras, många äldre får sina sista år förstörda** genom att berövas sina välkända promenadstråk.

Trafikverket säger sig i sin BKA följa FNs Barnkonvention, **"arbeta för att barnens bästa skall komma i första hand vid alla åtgärder som rör barn"**. Barnen i TRVs intervjuundersökning vill ha mer parker, mer lekplatser, inte färre. Som påpekas i analysen **"behöver barn en varierad skolgård för att inte förlora förutsättningar att utvecklas psykiskt, motoriskt, och socialt"**. Det är dessa förutsättningar som riskerar att gå förlorade om Haga Stationen byggs.

Den underjordiska station Haga kommer att sträcka sig från Rosenlund till Handelshögskolan, dvs. byggas under Haga Kyrkoplan, som därigenom förlorar hela sin rofyllda karaktär inte bara under byggtidens traumatiserande buller och föroreningar utan också under driftskedet.

Parker är inte bara lugna oaser för stadsbor, det har också en oftast omedveten verkan, av djupare kontakt med den natur vi alla är komna ur. Det är natur och kultur i specifik mänsklig förening. Att veta sig vila på jorden, förnimma djupa rötter är avgörande för det vi kallar rekreation, men re-kreation, betyder återställande av livskrafterna. Att bryta denna kontakt mellan människor och naturens livsnerv i en av centrala Göteborgs mest populära och välanvända parker kan visa sig bli ett fatalt misstag.



6. Driftskedet: En Hagastations sociala konsekvenser

6.1 Göteborgs stads och Trafikverkets SKA och BKA

Trafikverkets och Göteborgs stads SKA och BKA av Västlänken är omfattande och grundliga och **ger båda som helhet en negativ bild** av konsekvenserna av en Station Haga. De få positiva konsekvenserna av Västlänken formuleras i vaga och abstrakta termer. Eftersom trafikmotiven är så påtagligt svaga talas om "stadsutveckling", "integration", om att "stärka och berika regionens urbana känsla" samt att Station Haga skall fungera som "publik målpunkt som ger flöden och folkliv". Begrepp som ekar tomt och ihåligt efter båda dessa myndigheters mycket positiva analyser av hur "planområdet" fungerar i nuläget.

Trafikverket utgår i sin SKA och BKA från begrepp som social hållbarhet, integration, jämställdhet (genusperspektiv), trygga/otrygga miljöer, riskstationer, etc. Göteborg stad har utformat en mer utförlig modell för hur en analys av de sociala konsekvenserna, (SKA) inklusive konsekvenserna för barnen (BKA), av ett visst projekt kan genomföras i ett detaljplaneförslag. De kriterier som man utgår ifrån är fem: sammanhållen stad, samspel och möten, fungerande vardagsliv, identitet och upplevelse, gröna stadsmiljöer, trygghet och öppenhet, samt högaktuellt i detta fall, hälsa och säkerhet. Dessa relateras i sin tur till fem rumsliga parametrar: plats, närmiljö, stadsdel, stad och region. "Vistelsekvalitet, vistelsevärden, vistelseytor" är centrala begrepp i målen. Det övergripande syftet är att bidra till "socialt hållbara miljöer". Målet är att "*människor skall trivas och känna sig trygga i stadens miljöer*".

Med utgångspunkt i dessa kriterier kan man inte kalla Göteborgs SKA/BKA beskrivning av nuläget i "planområdet" annat än en lovsång. Själva den sju år långa byggtiden hoppar man som sagt helt över trots att den mot deras egen beskrivning av Hagaparkens betydelse för i synnerhet barnen och generellt de boende i området borde vara förödande, vad gäller alla ovan nämnda kriterierna. Det blir problematiskt nog att förhålla sig till ett ev. fullbordat faktum.

6.2 Station Haga

Station Haga är tänkt att ha sitt läge intill Hagakyrkans spårvagnshållplats. Huvudentrén anläggs i en stationsbyggnad i parkremsan mellan Nya Allén och Parkgatan. Ytterligare en uppgång planeras vid Pusterviksplatsen och en tredje söder om Hagaparken, inbyggd i Handelshögskolan.

Kontrasten mellan den södra delen av planområdet, Haga Kyrkoplan, Haga, Vasastaden och den norra, Rosenlund och norra delen av Kungsparken, där stationens två större stationsuppgångar planeras ligga, är stor. Här saknas kringliggande bostäder, verksamheter och trygghetsskapande kvällsöppna entréer, vilket gör det mer otryggt, framför allt under kvälls- och nattetid då här också förekommer prostitution, droghandel mm.



6.3 Konsekvenser i södra planområdet

6.3.1. Konsekvenser för Hagaparken och barnen

"Att stationsuppgångarna hamnar utanför Haga Kyrkoplan är mycket positivt eftersom det medför att trycket på Kyrkoplan inte ökar nämnvärt.

*Samtidigt placeras uppgångarna så pass nära att gångflödena genom och runt parken kan öka något. **Ökade folkflöden genom parken kan potentiellt störa upplevelsen av parken som en lugn oas och som ett tryggt lekrum för barn.**"* (Göteborgs SKA/BKA, min kursiv)

Barnen i Trafikverkets intervjustudie bekräftar denna risk och vill inte att parken blir en plats för genomfart. De är oroliga för att upplevelsen av parken som en lugn och trygg oas ska försvinna om en Station Haga byggs (TRV BKA. s.51).

Göteborgs SKA/BKA framhåller också som en negativ konsekvens för Hagaparken, *"att några av träden i parkens nordvästra hörn behöver fällas i samband med utbyggnad av stationen, Dessa träd är viktiga för avskärmningen mot trafiken och således också för*

vistelsekvaliteterna i parken." Det handlar här om det hörn som är värst trafikerat, den korsning där trafiken från Sprängkullsgatan, Parkgatan, Nya Allén möts. Det är just dessa ovärderliga gamla träd som i någon mån förbättrar luftkvaliteten i parken!

Dessutom bryts, som också påpekas i analysen, *"den historiskt intressanta grönstrukturen"* vid Allén delvis upp i och med stationsbyggnaden i Kungsparken, vilket ytterligare skadar *"områdets kulturhistoriska identitet och helhet"*.

I ett försök att finna positiva barnmotiv till Västlänken föreslås i Göteborgs BKA att Kungsparkens *"attraktionskraft skulle ... kunna stärkas med hjälp av inslag för spel och lek som lockar barn att vistas i parken"*. Man frågar sig hur det skall gå till när **detaljplanen inte innehåller några som helst planer på att minska trafiken på Parkgatan och Nya Allén** – den enda åtgärd som skulle kunna förädla detta redan optimalt välfungerande område! Dessutom en förändring som inte behöver en Västlänk och Haga Station som drivkraft, endast de mål som man säger sig hylla, *"en grön och socialt hållbar stad"*!

6.3.2 Områdets unika urbana värden riskerar att gå förlorade

I sin nulägesanalys av området framhåller Göteborgs SKA/BKA balansen mellan kommersiella och icke-kommersiella vistelseplatser som en av styrkorna i området. Med en Station Haga kan: *"Ökad tillgänglighet och ett större besöksunderlag (kan) ... bidra till ökad attraktionskraft, dels företags- och verksamhetsetablering men också för inflyttning. ... På kort sikt kan dagens näringsidkare gynnas i och med att kundunderlaget ökar."* **Men: Å andra sidan** *"finns dock en risk att en sådan utveckling indirekt bidrar till stigande fastighetspriser och lokalhyror. Det skulle särskilt drabba alla de småskaliga verksamheter som finns i Haga och Vasastaden idag. Om priserna blir för höga kan verksamheterna tvingas flytta eller lägga ner."* (min kursiv) Det vill säga, just den mångfald och småskalighet som samma SKA lyfter fram som unika urbana värden i området, riskerar att gå förlorade!



Även Trafikverket inser att ett "ökat resenärsflöde" i Hagaområdet skulle få negativa sociala konsekvenser: Haga Kyrkoplan riskerar "ökat slitage, minskad trivsel och förlust av det lugn som utgör hela dess attraktionskraft".

"I takt med att området får en ... roll som knutpunkt, riskerar den småskaliga och lokala karaktären att försvagas ... och området kan då också komma att få en mer handelsinriktad och kommersiell prägel. En ökad etablering av verksamheter kan också innebära mer störningar i form av buller från varutransporter samt ett tilltagande folkliv nattetid vilket brukas upplevas som negativt för boendemiljön."

Och: *"Om fastighets- och bostadspriserna ökar i ett område där hyresrätter, och små lokala affärsverksamheter dominerar, bidrar det till en gentrifiering av området, där boende med högre inkomster kan flytta in på bekostnad av dem med lägre inkomster. ..."* (TRV SKA, 4.2.4; min kursiv)

Detta riskerar enligt Trafikverket att öka segregationen tvärtemot en av verkets uttalade viktiga målsättningar med en Hagastation, nämligen "att skapa fungerande mötesplatser och motverka segregationen i staden".

6.3.3 Minskad segregation?

Trafikverkets SKA har en egen vinkling i analysen av planområdet för Station Haga, som i sammanhanget är märklig. Området beskrivs utförligt – med en underton av avund? - som i nuläget särskilt privilegierat och välfungerande, (utbildning, löner, trivsel, mötesplatser, social mångfald mm), en analys som utmynnar i slutsatsen att det genom en Station Haga kan (bör?) göras tillgängligt för fler. *"Station Haga innebär att området kring stationen blir mer tillgängligt även för barn och ungdomar från andra delar av och utanför Göteborg. På så sätt kan stationen bidra till att skapa mötesplatser och minska segregationen i staden."* (min kursiv)

Om minskad social segregation är målet med en Haga Station, borde det då inte vara betydligt mer effektivt att öka turtätheten på spår- och busstrafiken mellan innerstaden och Göteborgs förorter? En stor del av den passerar Hagakyrkan! Jobbpendlarna från t.ex. Kungsbacka, Ale, Alingsås, Lerum tillhör väl knappast de mindre privilegierade skikt i samhället vars "utanförskap" behöver "brytas", för att citera alliansregeringens beslutsformulering 2010?

6.4. Konsekvenser i norra planområdet

6.4.1. Hagastationen – en nödlösning

De största synliga förändringarna sker i planområdets norra del, Kungsparken och Rosenlund, Pustervik, *"som i nuläget domineras av bil- och spårtrafik, men genom de två stationsbyggnaderna, i Kungsparken och vid Rosenlund, förväntas få en ny publik funktion"*



(Göteborgs SKA). Det är här man förväntar sig störst reseflöden i riktning mot stadskärnan och mot Järntorget, den naturliga knutpunkten i denna del av innerstaden. Denna "nya publika målpunkt" kan "eventuellt (kan) stärka stråken Sprängkullsgatan-stadskärnan, ett stråk som redan idag är ett av de mer välintegrerade stråken sett till gatunätet, men som vid Allén bryts av trafik och tomma ytor."

Detta är avslöjande fakta, som visar vilken nödlösning och hur ogenomtänkt Station Haga är. Det begränsade reseflödet från Station Haga förväntas således röra sig dels till den närmaste naturliga knutpunkten Järntorget, dit man kommer betydligt snabbare från Centralen med den nya spårvägslinjen via Skeppsbron, dels till innerstadens kommersiella centra men s a s bakifrån, dvs. de nås istället betydligt snabbare med spårvagn eller gåendes från Centralen! **Det enda planerade bostadsbyggandet i denna del av innerstaden kommer att ligga på Masthuggskajen, ca 1 kilometer bort, dvs. alltför långt bort för att en Hagastation skall vara funktionell.**

6.4.2. Ingen reseservice på Station Haga - Stationerna som sociala riskmiljöer

Stationerna utgör i sig sociala riskmiljöer. **I det norra planområdet saknas kringliggande bostäder, verksamheter och trygghetsskapande kvällsöppna entréer**, vilket gör det mer otryggt, framför allt under kvälls- och nattetid då här också förekommer prostitution, droghandel mm.

Här planeras inte heller vare sig för bostäder eller handelsetablering eftersom ytorna i planområdet inte tillåter någon ny bebyggelse. **Dessutom förväntas reseflödet bli alltför litet för att det skall löna sig att utveckla resenärsservice på Hagastationen. Det innebär att där inte kommer att finnas någon form av trygg social närvaro på stationerna, vilket naturligtvis är särskilt problematiskt kvälls- och nattetid.**

*"Alla uppgångar i den norra delen ligger långt från bostäder och kan således vara ganska ödsliga på kvällstid. Att platserna vid Allén och vallgraven idag upplevs som otrygga försämrar förutsättningarna för trygga passager till och från stationen. Det kan också kännas otryggt med stationsmiljön och att gå ner i trappor på perronger om det endast är få personer i närheten. **Om bostäder hade planerats inom stråket, exempelvis på Pustervikskajen, hade tryggheten kunnat öka ytterligare...**"* (Göteborgs SKA, min kursiv)

Den konjunktiva meningsbyggnaden här är inte tillfällig, önsketänkandet genomsyrar i själva verket Gbg stads SKA/BKA av konsekvenserna under driftskedet.

Trafikverket uttrycker sig mer explicit: *"Underjordisk trafik är generellt otrygg. Kvinnor är särskilt utsatta pga. oron för sexuellt våld. Stationer med flera utgångar är att föredra pga. möjligheten att fly. (...) Haga Stationen planeras få tre utgångar. (...) Det är däremot en stor brist ur ett socialt perspektiv att den beskrivna lösningen har begränsad plats för resenärsfunktioner som t.ex. toaletter, kundservice, cykelparkering. **...Det finns därför inga garantier för att Station Haga blir en trygg station.**"* (TRV, SKA 4.3.3, min kursiv)

I ett redan relativt otryggt område där det förekommer prostitution och droghandel och där resenärer på pendeltåg kvällar och nätter beräknas bli i det närmaste noll, tillkommer



således med Västlänken två tomma hål, öppningar ner i underjorden! Underjordisk trafik är i sig starkt förknippad med brottslighet. Den kan ge upphov till s.k. "kriminogena", dvs. brottsalstrande miljöer. I Stockholm sker ca 60 % av alla brott som anmäls till polisen inom 500 meter från en tunnelbanestation. Många äldre personer och barn och så många som 72 procent av kvinnorna (i samma studie) känner sig otrygga i tunnelbanan. (Se *Vilken betydelse har miljön för trygghet och säkerhet på Stockholms tunnelbana?* Studie av Vania Ceccato, KTH, Sthlm 2014)

I en stad som Göteborg där spårvägs- och busstrafiken ovan jord är så traditionsrik, så förknippad med stadens historia och karaktär, så etablerad i göteborgarnas vanor och resmönster, och så välutvecklad och som helhet både trafikmässigt och socialt välfungerande – endast överbelastad vid rusningstider – riskerar den underjordiska trafiken och stationerna i särskilt hög grad att utvecklas till kriminella miljöer.

Och locka till sig äventyrslystna barn. Stationerna utgör också risker för barn och unga. Kanske inte minst i innerstadens barntätaste område, Haga. "Det är en balansakt", skriver TRV i sin BKA för Station Haga, "att utforma stationen på ett för barn och ungdomar attraktivt sätt utan att den uppmuntrar till att vara en plats att uppehålla sig på för andra syften än att resa." (s.51)

7. Förväntade hälsovinster av Västlänken blir snarare hälsoförluster

Slutligen några talande generella hälsomässiga sakuppgifter rörande driftskedet i detta gigantiska energikrävande, buller- och koldioxidproducerande projekt, som åtminstone ursprungligen motiverades av miljöhänsyn, dvs. att minska biltrafik och öka kollektivtrafikresandet i regionen.

Forskarna vid Sahlgrenska Miljömedicinska centrum konstaterar: "Befolkningens exponering för luftföroreningar från vägtrafik kan förväntas minska något om Västlänken leder till färre bilpendlare. **Utifrån de begränsade trafikprognoser som finns talar våra beräkningar dock för att hälsovinsten av detta blir mycket liten.**" (MMB s 3, min kursiv)

Däremot kommer "De som reser med Västlänken (kommer) i genomsnitt att exponeras för högre halter av luftföroreningar än de som reser på annat sätt på grund av höga partikelhalter i järnvägstunneln och på stationsområden". (ibid. s. 4)

Dessutom riskerar **konstant buller** från den underjordiska tågtunneln under driftskedet att medföra stresssymptom, sömnstörningar, högt blodtryck och andra sjukdomar för alla boende i närheten av tunneln:

"Under driftskedet påverkas boende i närheten av spårområdet vid tunnelns norra och södra mynning av ökat tågtrafikbuller. Vi uppskattar att ca 80 boende kommer att störas av buller i dessa områden. Eftersom många boende i dessa områden redan är exponerade för höga



bullernivåer från vägtrafik kan dock antalet som störs av kombinationen av tåg- och vägbuller vara fler, kanske dubbelt så många.” (ibid.)

”I centrala Göteborg ...riskerar boende nära tunneln att påverkas av stomljud, dvs. markburet buller. Vi uppskattar att ca 150 personer kommer att störas förutsatt att åtgärder införs i tunnelkonstruktionen som gör att ingen bostad får en maximal stomljudsnivå över 30dB.” (ibid.)

Trafikverket å sin sida beräknar att under driftskedet 28 bostadshus får *”ekvivalenta ljudnivåer från tågtrafik över 60dB vid fasad, varav ca 17 riskerar att få ekvivalenta ljudnivåer inomhus som överskrider det tillåtna gränsvärdet 30 dB(A). 23 bostadshus riskerar att få maximala ljudnivåer inomhus som överskrider 45dB. Beräknade ljudnivåer utomhus i markplan indikerar att 18 bostadshus inte klarar tillåten maximalnivå utomhus vid uteplats (70dB(A) maximalnivå).” (TRV, MKB)*

Hälsovinsterna med en Västlänk för Göteborgs invånare blir således tvärtom hälsoförluster. Om vi till det tillfogar det mycket sannolika scenario att elbilen blir verklighet inom en mycket snarare framtid än de 50 år, som enligt beräkningarna krävs för att Västlänkbygget skall ha kompenserat sin enorma energiförbrukning och koldioxid-utsläpp, blir dess samhällsekonomiska och trafikpolitiska irrationalitet än mer uppenbar och dess **negativa och rentav destruktiva sociala, kulturella, ekologiska konsekvenser en ren skandal.**

8. Sammanfattning

8.1 Prestigeprojekt

Som framgick av Riksrevisionsverkets granskning var **beslutsunderlaget** för alliansregeringens beslut att inkludera Västlänken i den *Nationella åtgärdsplanen för Transportsystemet 2010-2021*, **undermåligt**. Den slank med på köpet, i paketet. Utan granskning och underlag annat än trafikverkens bedömningar av den som ur trafikpolitiskt och samhällsekonomiskt perspektiv **kraftigt olönsam** - och det alternativ till förstärkning av Göteborgs och regionens infrastruktur som **förväntades orsaka mest påtaglig skada** i Göteborgs innerstad. **Inga alternativ utreddes.**

Västlänken är och förblir **ett politiskt prestigeprojekt** som drivits igenom **utan hänsyn till vare sig stadens kulturhistoriska innerstad eller göteborgarnas sociala livsmönster, fysiska hälsa, väl och ve.**

8.2 Hälsorisker

Om Västlänksbygget förverkligas kommer Göteborgs innerstad att förvandlas till en



byggarbetsplats under minst 10 år när minst 15 byggen pågår samtidigt, och orsaka **hälsovådliga bullernivåer och luftföroreningar** i stadens mest frekventerade stadsdelar. Ca 17 %, av stadens befolkning, dvs. ca 90.000 göteborgare, kommer att påverkas av buller och luftföroreningar under bygget (se MMB).

Totalt bor ca 16.000 göteborgare inom 200 m, 8.000 göteborgare 100 m från den planerade sträckningen av Västlänken. (TRV, MKB, MMB). Av dessa kommer ca 5000 personer att drabbas av lagstridigt höga bullernivåer i sina hem. Studier av hälsoeffekter av långvarig exponering av buller visar en förhöjd risk för hypertoni, dvs. **högt blodtryck, hjärtinfarkt, sömnstörningar, samt grava psykosociala effekter** till följd av den långvariga stress kroppen utsätts för. (Se Socialstyrelsen, hälsoeffekter av Buller) **Särskilt känsliga är barn**, pga. sin kortare höselsgång och sina bristande skyddsinstinkter, samt fysiskt skörare **äldre människor**.

Alla människor med känsliga luftrör som bor nära byggplatserna kommer att få ökade besvär av de högre halterna av luftföroreningar från tunga transporter, dammspridning, spränggaser mm. (Se MMB) Evakueringar kommer att bli nödvändiga och närboende **barnfamiljer och pensionärer kan bli tvungna att flytta**.

Buller, vibrationer, stömljud och luftföroreningar kommer också att påverka och störa människor i andra miljöer än i hemmet: skolor, förskolor, universitet, centrala kulturinstitutioner, myndighetslokaler, vårdcentraler mm., dvs. i stort sett allt som utgör en storstads sociala, kulturella och ekonomiska liv.

Särskilt drabbat blir det mest tätbefolkade och barnrika området i innerstaden, planområdet för en Station Haga. Här bor 9.800 människor, varav 1.500 är barn och av dem 700 barn under 5 år. Här planeras byggarbeten pågå varje dag, vardagar 7-22, helger 7-19, i 7 år. Under fyra av dessa sju år med hälsovådligt höga bullernivåer. Schaktet vid Rosenlund-Hagakyrkan blir 80 meter brett och 30 meter djupt.

8.3 Urbana kvaliteter förloras...

Det innebär att alla de unika urbana kvaliteter som både Göteborg stads SKA och TRVs SKA framhåller i sina nulägesbeskrivningar av området går förlorade: *"Planområdet ingår i en välutvecklad stadsstruktur med mycket rörelse och ett **rikt vardagsliv** under stora delar av dygnet. En blandning av funktioner såsom bostäder, arbetsplatser, skolor, handel, och service samsas i närmiljön. Området **har en utpräglad och stark identitet** och ett stort stadsbyggnadshistoriskt värde"* skriver man i Göteborgs SKA/BKA. "Vistelsekvaliteterna" är bland de högsta i staden.

Haga Kyrkoplan är områdets nuvarande gröna och rofyllda mänskliga oas, nav och hjärtpunkt, och fungerar som lekplats och skolgård för förskolor och skolor i området, som mötesplats för umgänge och kulturaktiviteter, som passage för cykel-och gångstråk mellan omgivande stadsdelar mm. Parken ligger alldeles intill byggarbetsplatsen och kommer



således att **under sju år förlora alla sina funktioner och all sin attraktionskraft**. En hel generation barn mister sin lekplats och skolgård och pensionärer får sina sista år helt förstörda.

8.4 ... För att vinna vad?

Eftersom de trafikpolitiska motiven för en Haga Station är så svaga, närmast obefintliga, hänvisar de ansvariga till "stadsutveckling", "grön mötesplats", "social hållbarhet", "integration", mm. i ett, enligt samma utredare, redan exceptionellt välfungerande och socialt hållbart område. Området bör enligt dem komma fler till godo.

Genom Västlänken skapas "nya publika målpunkter" i staden. **Men det riskerar att ske till priset av just de "vistelsevärden" som gör området så attraktivt och folkkärt**. Hagaparken "som en lugn oas och som ett tryggt lekrum för barn" kan, erkänner också Trafikverket, "störas av ökade folkflöden", samtidigt som mångfalden och småskaligheten riskerar att gå förlorad genom en "**gentrifiering** av området".

8.5 Slutsats: Irreversibla sociala konsekvenser

Byggandet av en Haga station skulle på ett irreversibelt sätt skada den osynliga, men högst verksamma unika kultur- och sociohistoriska väv och atmosfär som skapats här under mer än ett sekel. I Stadslivsanalysen av göteborgarnas favoritplatser hamnar Haga i topp som en av de fyra mest populära platserna i staden och en stadsdel som pga. sitt kulturhistoriska värde och arv berör de allra flesta göteborgare.

Det beror framför allt på att "**Stora delar av den före detta arbetarklasstadsdelen Haga har bevarats tack vare en stark protesterörelse mot rivningarna på sjuttioalet**", skriver Göteborgs stad i sin SKA/BKA, något som borde stämna stadens ledning till grundlig eftertanke.

Dessutom kommer den i nuläget **kvälls- och nattetid mer otrygga norra delen** av området - pga. prostitution, droghandel och avsaknad av bostäder, kvällsöppna restauranger mm - att bli än mer otrygg. Det är här 2 av Hagastationens uppgångar planeras att ligga.

Eftersom reseflödet förväntas bli alltför litet för att det skall löna sig att utveckla resenärsservice på Hagastationen kommer där inte att finnas någon form av trygg social närvaro på stationerna, vilket naturligtvis är särskilt problematiskt kvälls- och nattetid, då "reseflödet" förväntas bli minimalt.

Trafikverket konstaterar följaktligen: "**Det finns därför inga garantier för att Station Haga blir en trygg station.**"



Sambandet mellan underjordisk trafik och kriminalitet är vetenskapligt bevisad. Många äldre personer, barn och så många som 72 procent av kvinnorna säger sig i en Stockholmsstudie uppleva otrygghet i tunnelbanan. (Ceccato, KTH, Sthlm 2014)

I en stad som Göteborg där spårvägs- och busstrafiken ovan jord är så traditionsrik, så förknippad med stadens historia och karaktär, så etablerad i göteborgarnas vanor och resmönster, och så välutvecklad och som helhet både trafikmässigt och socialt välfungerande – endast överbelastad vid rusningstider – riskerar den underjordiska trafiken och stationerna i särskilt hög grad att utvecklas till kriminella miljöer.

Om Västlänken hade uppfattats som ett praktiskt, rationellt och meningsfullt trafikpolitiskt projekt – i likhet med Götatunneln och Chalmerstunneln – hade göteborgarna säkerligen accepterat dess olägenheter. Men eftersom det finns överväldigande bevis för motsatsen har protesterna vuxit sig allt starkare.

En av de primära sociala konsekvenserna av Västlänken är just den växande motståndsrörelsen i hela staden, den största på decennier i Göteborg. Många av de som lyckades stoppa rivningen av Haga kämpar nu för att stoppa Västlänken och dess destruktiva konsekvenser.

Göteborg 2017-02-08

Eva B Mannheimer
Fil. Lic. Sociologi

Barbara Lindell
Föreningen Trädplan Göteborg