

## Västlänken – eller ”Värstlänken” ?

Det är ett mycket märkligt projekt. Jag har börjat sätta mig in mer och mer i fakta om projektet och försöker göra en sammanfattning.

1. Syftet är gott och viljan god. Målet är att öka kapaciteten för regionala kollektiva persontransporter och därmed minska miljö- och trängselbelastning. ”Beslut” om projektet fattades för rätt längesedan – i projektet ”Så ska vi h’at”, GR 1999 - av en begränsad krets politiker utan någon egentlig analys eller genomarbetad utredning.
2. Tack vare att projektet ingår i det av alla efterlängtade Västsvenska paketet som efter ett omfattande arbete är finansierat – om än med liten andel från statens sida jämfört med motsvarande projekt i Malmö och Stockholm – så verkar det som om ingen orkar, vill eller vågar ändra i Västlänks-projektet av rädsla för att hela Västsvenska paketet skall falla.
3. Egentligen en rätt konstig inställning. Om ett stort affärsdrivande företag skulle inse att ett mycket stort investeringsprojekt inte alls medför de fördelar man tänkt sig – hur skulle företagsledningen agera ?
4. Dessutom står det i punkt 9 i avtalet – mellan de deltagande parterna Staten, Västra Götalandsregionen, Landstinget Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens Kommunalförbund – ”Ändringar och tillägg till detta avtal ska, för att vara bindande, vara skriftligt avfattade och undertecknade av Parterna.”
5. Dessutom har man redan gjort en del ändringar: t ex rondellbyggen i Kortedala och Tuve samt gång- och cykelbanor i centrala Göteborg.
6. Att det behöver göras enormt mycket i Göteborg med omnejd när det gäller kollektivtrafik, godstrafik, vägar, älvförbindelser m m är självklart. Beslutsfattarna och förespråkarna för Västlänken försöker tråkigt nog ofta skapa en bild av att ”motståndarna” är emot såväl utveckling som viljan att skapa en bättre kollektivtrafik. Varför ? De flesta vet att vi ligger en bra bit efter övriga storstadsregioner. Problemet är bara att Västlänken med största sannolikhet är en gigantisk felsatsning om den genomförs.
7. Projektet berör och förbättrar mindre än en procent av hela kollektivtrafiken i Göteborgsregionen. Även om det låter imponerade när Trafikverket säger att Västlänken fördubblar kapaciteten på Centralstationen.
8. Det finns ingen anpassning till den övriga utbyggnaden av kollektivtrafik – med spårväg och buss. Istället försvåras den. Flera viktiga satsningar måste skjutas på framtiden.
9. Ett exempel: Hela Hisingen med 120 000 innevånare lämnas i sticket, får ingen nytta av Västlänken. Varför drar man inte järnväg till stora centra där ? Eller satsar på en rejäl kollektivtrafikförbättring för såväl Hisingen som andra stora befolknings- och arbetsplatscentra ? Annat exempel: spårväg mellan Centralen och Järntorget via Operan omöjliggörs för många år framöver.
10. Järnvägsstationer i Haga och vid Korsvägen uppfyller inget efterfrågat behov, verkar mer som ”kan vara bra att ha”. Stationen vid Korsvägen har inte ens försetts med en toalett, vilket tyder på att där inte blir särskilt många passagerare.
11. Järnvägsutbyggnad till Landvetter Flygplats och Borås-regionen ingår inte. Inte heller några andra spårförbättringar till Alingsås eller Kungsbacka.

12. Om Västlänken genomförs – vilket tar ungefär ett decennium - så kommer det kollektiva resandet i Göteborgsregionen att kunna öka med några promille - när projektet enligt plan är klart ca 2027. Projektet berör endast ca 1 % av all kollektivtrafik i Göteborgsregionen. Istället får alla större förbättringar – ringleder m m – av kollektivtrafiken och spårvägen skjutas framåt i tiden.
13. Det finns ingen anpassning till framtida höghastighetståg. Vilket inte är konstigt eftersom det inte fanns något sådant koncept då tunnelidén lanserades 1999.
14. I ett remissutlåtande 2006 skriver Statens Institut för Kommunikationsanalys att ett tunnelbygge riskerar att bli omodernt. Man varnar för att bygga en tunnel under Göteborg som en gammalmodig lösning.
15. Att inte miljörörelsen protesterar mer är synnerligen förvånansvärt. Kan det bero på att järnväg och trängselskatt automatiskt uppfattas som "gröna" satsningar? Istället för minskade växthusgasutsläpp och minskad miljöförstöring går projektet med "miljöförlust" flera sekler framöver trots att Trafikverket (TrV) räknat in "miljövinster" med Borås-järnvägsbanan – vilken ännu inte är beslutad. Förklaringen är att utsläppen under byggtiden från maskiner, betong- och byggmaterialtillverkning blir mycket stora samtidigt som den minskning i biltrafik som Västlänken kan åstadkomma endast är några promille. Dessutom närmar sig biltrafiken nollutsläpp då projektet är klart, vilket TrV inte alls har räknat med – i syfte att få ett så "positivt" miljöresultat som möjligt. . I Förbifart Stockholm räknar samma Trafikverk med nästan noll-utsläpp från bilarna år 2030 eftersom man där vill få godkänt för att få fram fler bilar. Hur kan man bara få jobba på detta sättet ? Skandalöst ! Kan någon ansvarig politiker kliva fram och säga att detta är OK ?
16. Mängder av träd – ca 500 - kommer att fällas eller flyttas. Hur många kommer att klara sig ? Stor risk finns för sättningar och skador på många fastigheter. Ingrepp kommer att ske inom flera viktiga kulturhistoriska områden med gamla värdefulla skyddsvärda byggnader och lämningar.
17. Flera områden som grävs upp innehåller förorenade jord- och lermassor från tidigare industriella verksamheter, vilket innebär att allt dag- och dräneringsvatten under de ca 10 år som projektet pågår måste genomgå rening med oljeavskiljning och kemisk fällning. Alla som sysslat med denna teknik vet att den är dyrbar och kräver oerhört mycket övervakning, skötsel och arbete för att fungera. Och att man kan räkna med oförutsedda utsläpp i samband med driftstörningar.
18. Var skall alla jord- och lermassor deponeras ? En fråga som verkar långt ifrån avgjord och godkänd. Speciellt är det oklart för de massor som är förorenade.
19. Jag har svårt att lita på Trafikverkets beräkningar, inte minst när det gäller utsläpp i miljön. De räknar med dagens miljöprestanda för bilar även år 2050 – i ett försök att få så mycket "cred" som möjligt för projektet. I själva verket kommer bilarna så långt fram i tiden ganska självklart att ha nollutsläpp.
20. Kostnaden – 20 miljarder kr – är enorm, för väldigt liten nytta. Pengarna kan användas på ett otroligt mycket smartare sätt.
21. Många befarar att kostnaden kommer att skena iväg och att projektet blir försenat p g a oförutsedda byggproblem. Siffror som finns tillgängliga på Trafikverket tyder på att man tar rejäl "höjd" när man gör kalkyler för många år framåt i tiden. Budgeten har hela tiden justerats uppåt: den var på 2,3 miljarder kr i första utredningen, sedan 12,5, sedan 16 och nu 20 – allt i 2009 års prisnivå.

22. Liknande projekt i Amsterdam, Köln och Stuttgart visar att kostnaderna kan bli mycket större än beräknat. I Amsterdam från 10 till 30 miljarder kr. Projektet med järnväg genom Hallandsåsen är för närvarande 11 gånger dyrare än ursprunglig budget. Götatunneln blev ca 20 % dyrare än vad som budgeterats. Förstärkningen av kanalen vid Norra Hamngatan – ett "litet" projekt i sammanhanget - har överskridit budget med 10-tals miljoner kr och pågår fortfarande, försenat flera månader på grund av "slukhål" och andra oförutsedda problem med framförallt leran.
23. Trafikverket har utarbetat ett eget index, ett så kallat "järnvägsindex". Det innebär att man hittills har "räknat upp" budgeten med ca 3 % varje år samtidigt som KPI – konsumentprisindex som alla andra använder – ligger på 1 %. Vad innebär det ?
24. Trafikverket har "plockat bort" arbeten vid Olskroken, räddningstunnlar som Räddningstjänsten vill ha och extra dubbelspår vid Korsvägen och Haga för att minska kostnaden.
25. Om kostnads kalkylerna inte kan hållas så finns det inget svar på vem som ska betala.
26. Byggtiden är satt till 9 år och blir troligen längre i verkligheten. Stora delar av innerstaden kommer att vara uppgrävda med stora schakt – t ex vid Haga: 60 m brett, 35 djupt och 250 m långt - som försvårar all trafik inkl gång- och cykeltrafik. Vad detta innebär för handel, butiker, restauranger m m kan man fundera över.
27. Om man gör om hela projektet – det finns redan flera intressanta och betydligt mindre kostsamma förslag – och i första hand förbättrar kollektivtrafiken avsevärt blir trängselskatten sannolikt överflödig. Om kostnaden minskar kraftigt – vilket den då kommer att göra - behövs ingen trängselskatt av finansieringsskäl – och man kan återfå förtroendet från medborgarna som ju till 57 % röstade nej till denna skatt. Själva är jag inte emot trängselskatt om den utformas och fyller en efterfrågad funktion på ett vettigt sätt. Den förutsätter ju dock att det finns ett bra alternativ till bilen i form av ett effektivt och smart kollektivtrafiksystem.
28. I Järnvägsutredningen 2006 presenteras det enda alternativ som har utretts någorlunda ordentligt av myndigheterna: det så kallade Förstärkningsalternativet. Det är i princip en förstorad "säckstation". I dåvarande Banverkets sammanfattning vinner detta alternativ mot tunnelförslagen – det fanns då 3 olika sådana. Förstärkningsalternativet är hälften så dyrt som att bygga en tunnel och har större samhällsekonomisk vinst. Förslaget föll dock på att politikerna satt upp som mål att man ville "sprida resenärerna på fler stationer än en". Hur underbyggd med fakta och kunskap var den idén ? Finns ytterligare några genomarbetade förslag: den så kallade Gårdalänken, Bohlins tvåplanslösning och Slinga 2021.
29. Säckstation har fått en mycket negativ klang som utnyttjas av beslutsfattarna bakom Västlänken. Det finns många väl fungerande säckstationer med mycket stor kapacitet i flera Europeiska storstäder som t ex Berlin, London, Leipzig m fl. I fallet Göteborg finns flera bra förslag för att på ett relativt "enkelt" sätt öka kapaciteten för nuvarande säckstation.

Vi som är kritiska till Västlänken vill självklart att man gör en rad insatser och infrastrukturförbättringar för Göteborgs och Västsveriges bästa. Det är lågvattenmärke att bunta ihop oss och kalla oss för "konspiratörer" eller "vithåriga äldre män som har för lite att göra." Det finns många unga personer, inte minst kvinnor, i flera av de nätverk som arbetar för alternativ till Västlänken. Vi som är engagerade och har såväl lång som kort erfarenhet vill enbart bidra till en bra

utveckling för Göteborg och Västsverige ! Det som skiljer oss åt från de som står bakom Västlänken är vägen dit.

Förslag:

- Gör en snabb granskning av hela projektet för att kolla alla allvarliga frågetecken.
- I första hand ska kollektivtrafiken förbättras. Bygg ut busstrafiken och spårvägen. Istället för en en-procentig förbättring så kan kollektivtrafiken då fördubblas.
- Bygg ut Boråsbanan och snabbtåg till Landvetter Flygplats.
- Bygg även ut övriga pendeltågsspår – till Alingsås, Kungsbacka/Halland.
- Det behövs en eller flera rejäla älvförbindelser som tillgodoser såväl kollektiv- som gods- och biltrafik – och som inte hindrar den energieffektiva sjöfarten.
- Förbättra centralstationens kapacitet på ett kostnadseffektivt sätt.
- Gör en snabb omförhandling med övriga parter där "tårtbiten" "Västlänken" helt enkelt byts ut mot "Bästlänken", "Satsning 2017" eller vad man nu vill kalla alternativet.

Göran Värmbj, 10 augusti 2015, f d miljöchef Göteborgs Stad m m.....engagerad för hållbar utveckling.