

## Värstlänken – var finns miljörörelsen?

Nyligen avslutades en mycket intressant och välbesökt utställning på Stadsbiblioteket om Gårdalänken – ett alternativ till Västlänken, som även kan användas för fjärrtrafik. Många undrade varför inte politikerna i Göteborg kan stanna upp lite och utvärdera ett så genomarbetat förslag. Det är framtaget av en grupp verkliga proffs på trafikplanering, stadsbyggnad och tågtrafik.

Målet med Västlänken är att öka kapaciteten för Centralstationen och regionala kollektiva persontransporter och därmed minska miljö- och trängselbelastning. "Beslut" om projektet fattades för rätt längesedan av en begränsad krets politiker utan någon egentlig analys eller genomarbetad utredning.

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.

Egentligen en rätt konstig inställning. Om ett affärsdrivande företag skulle inse att ett mycket stort investeringsprojekt inte alls medför de fördelar man tänkt sig – hur skulle företagsledningen då agera? Punkt 9 i avtalet – mellan de deltagande parterna – innebär att "ändringar och tillägg" är fullt möjliga. Denna möjlighet har dessutom redan utnyttjats: t ex för rondellbyggen i Kortedala och Tuve samt för gång- och cykelbanor i centrala Göteborg.

Att det behöver göras enormt mycket i Göteborg med omnejd när det gäller transportsystem är självklart. Vi ligger en bra bit efter övriga storstadsregioner. Problemet är bara att Västlänken med största sannolikhet är en gigantisk felsatsning om den genomförs

Det finns ingen anpassning till den övriga utbyggnaden av kollektivtrafik – med spårväg och buss. Istället försvåras den. Många viktiga satsningar – Operalänken, Hisingen m m - måste skjutas på framtiden. Järnvägsstationer i Haga och vid Korsvägen uppfyller inget efterfrågat behov. Järnvägsutbyggnad till Landvetter Flygplats och Borås-regionen ingår inte. Inte heller några andra spårförbättringar till Alingsås eller Kungsbacka. Vilken nytta har folket i Västsverige av Västlänken? Ingenting i stort sett.

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. Det berör mindre än 1 % av all kollektivtrafik i Göteborgsregionen. Det finns ingen anpassning till framtida höghastighetståg. Statens Institut för Kommunikationsanalys har betecknat projektet som en gammalmodig lösning. Gångavstånd till tågen ökar, tillgängligheten försämras.

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 "miljövinsterna" 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.

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. 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.

En stor del av massorna som grävs upp innehåller förorenade jord- och lermassor med ibland höga halter av miljögifter från tidigare industriella verksamheter, vilket innebär att dag- och dräneringsvatten under de ca 10 år som projektet pågår måste genomgå rening med oljeavskiljning och kemisk fällning. Denna teknik är dyrbar och kräver mycket övervakning, skötsel och arbete för att fungera. Var ska alla schaktmassor deponeras? Vad kostar det att ta hand om de förorenade massorna?

Kostnaden för Västlänken – 20 miljarder kr – är enorm, för väldigt liten nytta. Pengarna kan användas på ett mycket smartare sätt. Många befarar att kostnaden kommer att skena iväg och att projektet blir försenat p g a oförutsedda byggproblem. Man pratar redan om 30 miljarder. Siffror som finns tillgängliga på TrV tyder på att man tar rejäl ”höjd” när man gör kalkyler för många år framåt i tiden. Budgeten har hela tiden justerats uppåt.

Dåvarande Banverket presenterade 2006 det s k ”Förstärkningsalternativet”, som 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 ? Dessutom har ”säckstation” – som ”Förstärkningsalternativet” innebär - en 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 och Leipzig. Det finns således flera alternativ utan uppgrävning av staden – framtagna av experter – som är mycket bättre och kostar mindre.

Det är bråttom men istället för att ”stoppa huvudet i leran”:

- Gör en snabb granskning av hela projektet för att kolla alla allvarliga frågetecken.
- Utvärdera Gårdalänken med flera alternativa förslag
- Ta med järnvägsspåren till Borås inkl Landvetter Flygplats, Alingsås och Kungsbacka i paketet.
- Gör en snabb omförhandling med övriga parter där ”tårtbiten” ”Värstlänken” helt enkelt byts ut mot ”Bästlänken”, eller vad man nu vill kalla alternativet.

Göran Värmbjörk, f d Miljöchef Göteborgs Stad