

SANN

**skräckpropaganda
om Västlänken**

Västlänken – en gökunge i det Västsvenska paketet

Västlänken är en 8 km lång järnvägsslinga, varav 6 km tunnel under centrala Göteborg. Den är avsedd för pendeltåg från Alingsås, Kungsbacka och Ale. Pendeltåg från Borås kräver en ny dubbelspårig järnväg. Västlänken planeras med stationer vid Korsvägen, i Haga och norr om Nils Ericsonterminalen.

I det utförande och med den budget som är fastställd blir det inte tillräcklig kapacitet för regiontågen. Även fjärrtåg kommer att gå till Göteborgs Central och för höghastighetståg finns ingen lösning. Västlänken kommer inte heller att fungera som tunnelbana inom Göteborg.

Västsvenska paketet är benämningen på en trafiksatsning som planeras för Västsverige. I paketet ingår förutom Västlänken bland annat Marieholms-tunneln och en ny bro. Båda till Hisingen. I paketet ingår inga förbättringar av spårvägstrafiken i Göteborg.

Broschyren presenterar de risker vi göteborgare skulle utsättas för och den förstörelse som skulle drabba staden om Västlänken byggs.



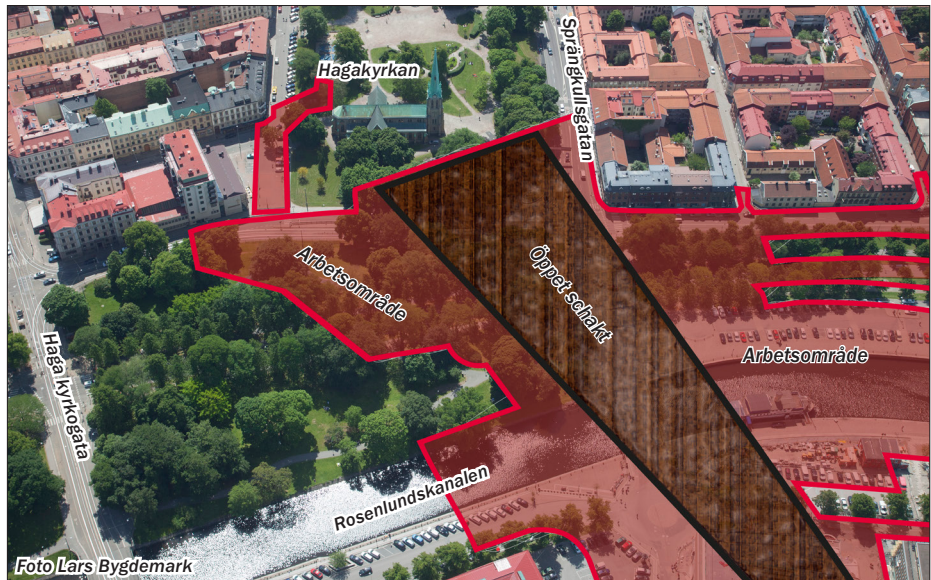


Foto Lars Bygdemark

Gigantiskt schakt i Hagaparken

Det svarta fältet på bilden markerar schaktet som skulle grävas upp om Västlänken byggs – ca 250 m långt och hela 35 meter djupt. Det skulle rymma ett 13 våningshus. Rödmarkeringen visar området som avsatts för arbetsbodar, upplag, maskiner mm.

Arbetet beräknas påbörjas 2018 och inte vara avslutat förrän 2026, och detta under förutsättning att allt går helt enligt plan.

Eftersom det finns mycket stora risker och många olösta moment i projektet är det en närmast naiv tanke att allt skall gå som på räls. Det är omöjligt att i förväg veta vad man träffar på när man kommer ner i underjordens lera och berg.

Korsvägen uppgrävd – Liseberg stympat

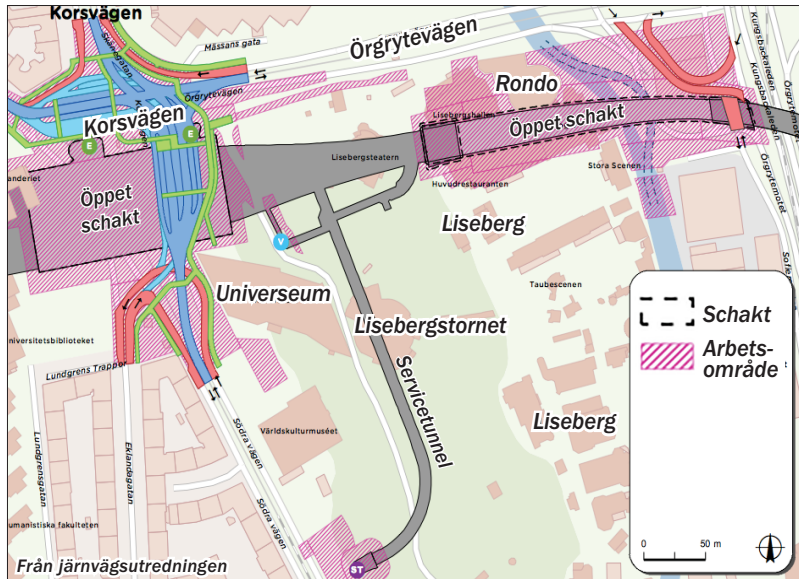
Vid Liseberg-Korsvägen skulle för Västlänkenbygget grävas två stora, öppna schakt, ett genom Liseberg (270 x 20 meter) och ett vid Korsvägen (160 x 70 meter). Stora ytor i det här området skulle alltså grävas upp och ännu större ytor tas i anspråk för arbetsbodar, maskiner, upplag, transportvägar mm.

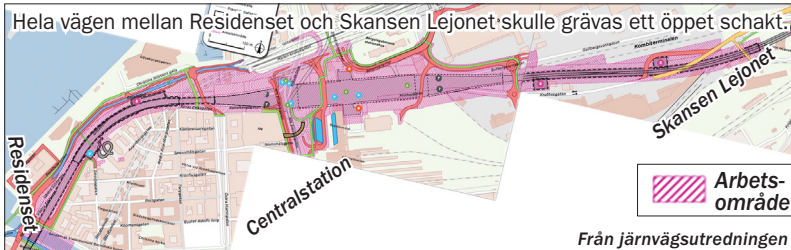
4 Lisebergs entré från 1927 skulle rivas tillsammans med Lisebergshallen, huvudrestaurangen Stjärnornas krog, restaurang The Green Room och del av Rondo. Det är stor risk att även andra anläggningar påverkas.

Johannebergs Landeri från slutet av 1700-talet i sluttningen väster om Korsvägen är också i riskzonen.

På kringliggande grönområden kommer många skyddade träd att fällas och gröna ytor att förstöras.

Arbetet här tar ca 7 år om allt går enligt plan.





Grav från Skansen Lejonet till Residenset

Om Västlänken byggs skulle den på två ställen passera över Götatunneln. Planen är därför att gräva ett ca 2,2 km långt och relativt grunt, öppet schakt hela vägen från Skansen Lejonet till Residenset.

Schaktet skall passera mellan Nordstan och Operan. Det blir 40 till 80 meter brett och får ett djup från 15 till 20 meter.

Grävningen skall göras i två etapper. Första etappen från Skansen Lejonet till Nils Ericsonsplatsen och etapp två från Nils Ericsonsplatsen till Residenset.

Framkomligheten i detta område kommer under många år att försämrats avsevärt för kollektivtrafiken, biltrafiken och cykeltrafiken.



500 träd huggs ned i Göteborgs grönområden

Om Västlänken byggs skulle minst 500 träd fällas eller utsättas för försök till en högst osäker flyttning.

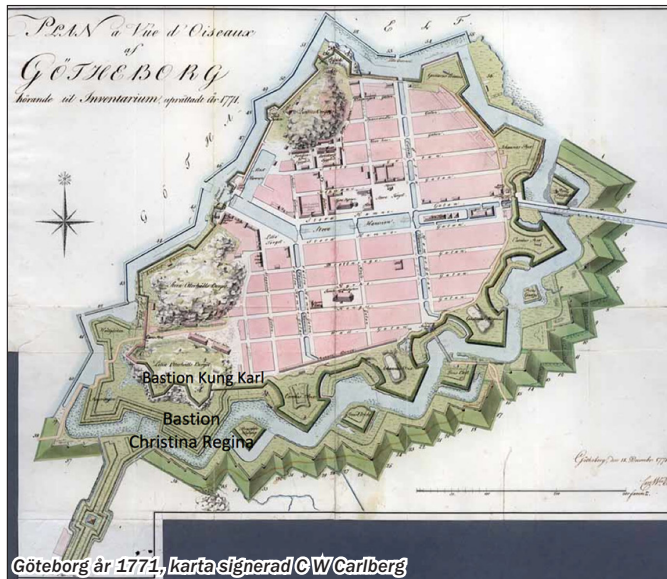
Vid Hagakyrkan, Haga kyrkoplan och i Nya Allén skulle ca 100 träd avverkas och med dem skulle även sällsynta och hotade arter av lavar och vedsvampar gå förlorade. Här växer rara almar som är immuna mot almsjukan vilka också skulle försvinna för eftervärlden.

Experter har sagt att Hagaområdets höga kultur- och miljövärden skulle utsättas för "...omfattande negativ påverkan av Västlänkenprojektet".

Många andra rekreatiomsområden längs Västlänkens sträckning skulle förstöras. Stadsmänniskors möjlighet till avkoppling och återhämtning i gröna, lugna miljöer försämras därmed avsevärt, vilket med nödvändighet också leder till sämre hälsa.



Foto Britt-Mari Olsson



Förstörelse av fornlämningar och kulturvärden

Västlänken skulle skada eller helt förstöra många värdefulla kulturmiljöer. Stora historiska, pedagogiska och vetenskapliga värden skulle för alltid gå förlorade.

De underjordiska befästningarna vid Rosenlund skulle få irreversibla skador. Dessa befästningar framhålls som mycket värdefulla, kulturhistoriska dokument.

I Hagaområdet skulle ett 50-60 meter brett schakt skära rakt igenom bastion Christina Regina och genom anslutande vallgrav och fältvall från år 1620-talet.

Vid Korsvägen skulle i anslutning till Landeriet förutom stor skadegörelse på omgivande gröna ytor (se sid 4) även intressanta fornlämningar ödeläggas.

Förutom de kulturvärden som nämns ovan finns efter hela Västlänkens sträckning en mängd byggnader mm. som är upptagna i kommunens bevarandeplan och som riskerar att skadas.

Ett oöverskådligt högriskprojekt

Inför projektet Västlänken kan det vara lärorikt att studera tunnelbyggen i andra europeiska städer.

I Köln, Stuttgart och Amsterdam har man oöverskådliga problem med pågående tunnelprojekt. I Köln har Stadsarkivet rasat ner i ett hål och ovärderliga dokument ända från år 922 har fullständigt förintats.

8 Byggprojekten dras också med många års förseningar.

Tunneln i Amsterdam skulle ha varit klar 2011, men man har nu flyttat fram beräknat färdigår till 2017 – minst 6 års försening. Budgeterade kostnader har mer än fördubblats och ingen vet hur slutnotan ser ut.

De geologiska förhållandena i Göteborg är mycket svårare på grund av 11 övergångar mellan lera och berg och jämfört med Amsterdams sand-lera-torvblandning är vår blålera klibbig, seg och svårarbetad.





Enorma CO₂-utsläpp. Oacceptabel miljöbelastning

Trafikverkets (TRV) senaste siffror visar att Västlänken skulle ge upphov till 350.000 ton koldioxid (CO₂). Miljövinsten tack vare minskad biltrafik anger TRV till 4.000 ton per år. Det skulle då dröja 87 år, från år 2026, innan miljöskulden vore betald.

TRV räknar då inte med att CO₂-utsläppen från bilar efter hand minskar. Om vi försiktigtvis antar att utsläpp från bilar under dessa 87 år i genomsnitt är en tredjedel så stort som i dag, kommer år 2113 bara en tredjedel av miljöskulden att vara betald.

Miljöskulden kommer aldrig någonsin att återbetalas!

Det framförs ibland att miljöskulden kan avbetalas snabbare genom att godstrafik efter hand kan överföras från lastbil till tåg, men detta kan inte specifikt tillgodoräknas Västlänken. En sådan överföring kan ske oavsett vilket alternativ som byggs.

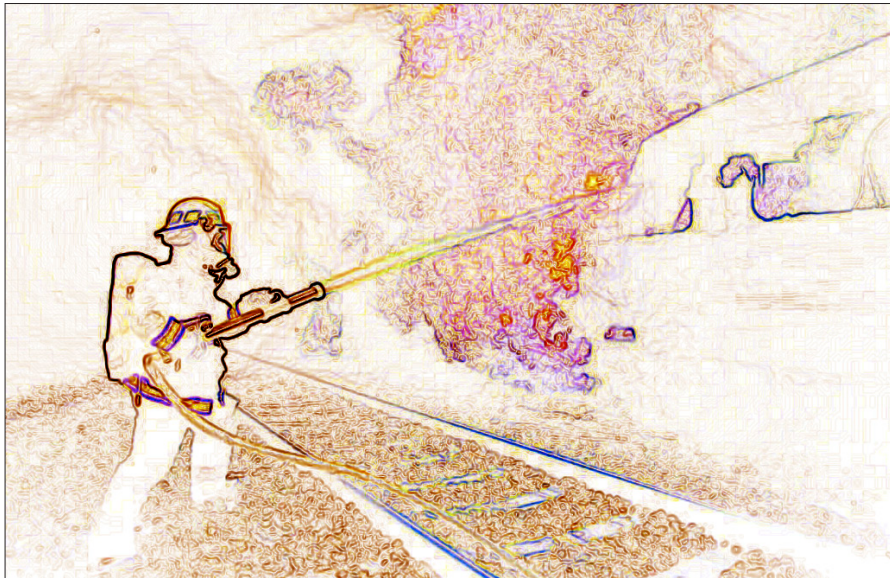
Trafikverket köpslår om säkerheten

Räddningstjänsten kräver att det skall finnas en evakuerings-tunnel som löper parallellt med huvudtunneln i hela Västlänkens sträckning.

För att spara pengar förhandlar ändå Trafikverket med Räddningstjänsten om att på vissa sträckor endast göra punktvis placerade evakuerings-schakt utrustade med hissar.

Räddningstjänsten räknar med att räddningsinsatsen kan bli försenat med 45 minuter om det inte finns en evakuerings-tunnel.

Vid till exempel en olycka i tunneln som utlöst en brand är det absolut viktigaste att brandmännen direkt och utan dröjsmål kommer fram till olycksplatsen för att undsätta människor i omedelbar livsfara.





Avrötad träpåle • Bild – WSP Sverige AB

Sänkt grundvatten. Skador på hus

Djupa schakt i lera och tunnlar i berg medför att grundvattnet i större eller mindre grad sänks, att flöden stoppas eller flödas om.

Många fastigheter i Göteborg vilar på träpålar och rustbäddar i leran. När grundvattennivån på grund av Västlänken sänks finns stor risk att luftens syre kommer ner till dessa träkonstruktioner. Detta medför obönhörligen att pålar och rustbäddar ruttnar och att husen riskerar att få sättningar med husskador som följd.

Detta kan vara en långsam process och det lömska med detta är att sättningarna i många fall inte visar sig förrän efter fem till tio år.

Att få ersättning från stat eller kommun efter så lång tid lär inte bli en enkel process.

Trafikkaos och ett tynande centrum

Västlänken skulle under byggtiden förorsaka en kaotisk trafiksituation i staden. Områdena Rosenlund-Haga, Liseberg-Korsvägen och Skansen Lejonet-Nordstan-Residenset kommer att vara uppgrävda. Många andra schakt skulle även öppnas för ventilation och för utrymning.

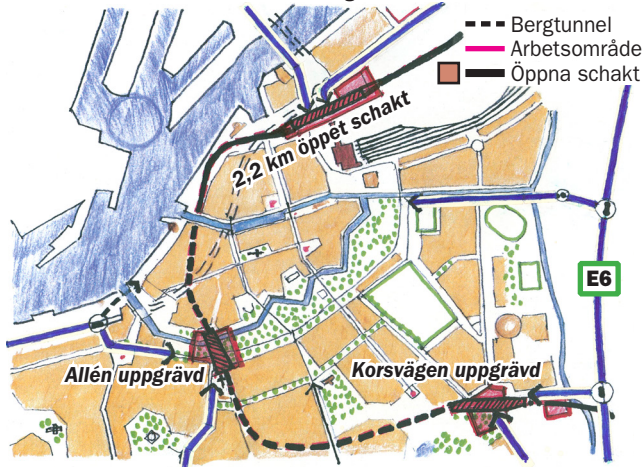
Därtill kommer 7 servicetunnelmynningar och flera hundra meter långa ramper för borttransport av schaktmassor att ta stora ytor i anspråk.

12 Göteborgs gator kommer dessutom, under minst 9 år, att vara trafikerade av tunga lastfordon som skall frakta 4,6 miljoner ton schaktmassor, 493.000 ton betong, mängder av armering och annat byggmaterial.

Det förefaller inte heller vara klart var schaktmassorna skall deponeras eller hur de förorenade massorna skall tas om hand.

Göteborg kommer under byggtiden att vara mycket svårtillgängligt. Butiker och annan verksamhet i centrum skulle drabbas hårt av att kollektivtrafik och biltrafik i innerstaden kommer att vara allvarligt störd. Risken är uppenbar att köpvanor förändras och blir bestående.

Ett 2,2 km långt schakt, grävt i två etapper kommer under 9 år att försvåra kollektivtrafiken och all övrig trafik från norr och nordväst.



Den redan nu hårt belastade infarten via Ullevigatan är den enda större led till innerstaden som inte skulle grävas upp.



Buller, föroreningar och hälsorisker

Borrning, sprängning, pålning och spontning är arbetsmoment som ger mycket störande ljud. Nerslagning av stålspont ger så höga bullervärden att det finns stor risk för hörselskador. Beträffande sprängning räknar man med ljudnivåer upp till 70 dBA.

Trafikverkets plan är att arbetet skall pågå (vardagar) kl 07.00 till 22.00, (helgdagar) kl 07.00 till 19.00. I minst nio år kommer vi således varenda dag att vara utsatta för byggbuller. Tågtrafiken i tunneln skulle sedan alltid orsaka buller och vibrationer.

Buller stör sömnen, framkallar stress, ger sämre koncentrationsförmåga, försämrar inlärning och kan orsaka depression.

Långvarig exponering för buller kan orsaka hjärt- och kärlsjukdomar. Starka ljud kan ge hörselnedsättning och tinnitus.

Göteborg kommer under byggtiden också att utsättas för stora mängder avgaser, smuts och damm orsakade av de arbetsmoment som nämns ovan och av tunga transporter och arbetsmaskiner.

Tunnel under havsnivå. Risk att dränkas

Västlänken kommer att ligga mellan 10 och 25 meter under dagens havsnivå vilket medför att det alltid finns risk för att tunneln översvämmas, speciellt under byggtiden men även under drift.

Vid starka västvindar och regn kan vattnet i älven stiga med 1,8 meter och en prognos för havsnivåhöjning fram till år 2100 är 2,0 meter, varför stadsbyggnadskontoret kräver att alla nya byggnationer av vikt anpassas till en vattennivå på 3,8 meter över dagens medelvattenstånd.

För Västlänken skulle alltid finnas risk att vatten strömmar in. Konsekvenserna kan bli förödande både för människor och anläggning och åtgärderna för att åter få tunneln i drift omfattande och mycket kostsamma.



Pusterviksplatsen under stormen Gudrun • Foto Leif Jacobsson



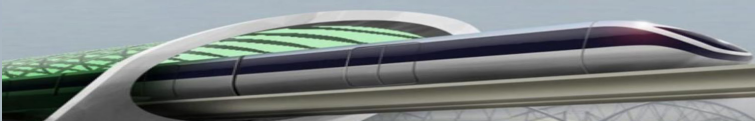
Ofantliga kostnader med försumbar nytta

Budgerad kostnad för Västlänken är 20 miljarder kr i 2009 års penningvärde. Redan det en enorm summa pengar. Trovärdiga ekonomer menar dock att kostnaderna snarare landar på 47 miljarder (med indexuppräkning och räntor som de två största posterna) förutsatt att projektet genomförs enligt plan.

De flesta tunnelprojekt under liknande geotekniska förhållanden dras dock med mycket stora problem och därmed oöverskådliga kostnadsökningar som följd, som nämns på sidan 8.

Med hjälp av Trafikverkets siffror ser vi att resor med pendeltåg idag utgör ca 5% av alla kollektivresor i Göteborg. Endast ca 15% av pendelresenärerna skulle få Korsvägen eller Haga som slutstation och därmed direkt nytta av Västlänken i jämförelse med andra lösningar. 15% av dessa 5% är ca 8‰ ($0,05 \times 0,15 = 0,0075$). Det innebär att endast ca 8 promille av kollektivresenärerna får någon egentlig nytta av Västlänken.

Det blir härmed uppenbart att Västlänken är ett oerhört kostsamt projekt med endast försumbar nytta.



Utred alternativen till Västlänken!

Göteborg behöver bättre och snabbare kollektivtrafik. Vårt mål bör vara att bygga ett så välfungerande system att de flesta helst åker kollektivt. Detta system måste också omfatta bra förbindelser med Hisingen.

Västlänken i sig ger ingen lösning på dessa utmaningar och i det Västsvenska paketet, där Västlänken ingår, finns heller ingen idé om hur detta skall lösas. Västsvenska paketet är därför i sin nuvarande form ett projekt utan egentliga framtidsvisioner.

Västlänken bör därför tas bort ur Väst-

svenska paketet och ersättas med något av de outredda trafiksystem som till 10-15 miljarder lägre kostnad kan ge oss bättre kollektivtrafik utan den förstörelse och de problem som blir följden av Västlänken.

Gårdalänken framstår här som det mest genomtänkta alternativet. Ett komplett resecentrum med all slags spårbunden trafik inklusive höghastighetståg. Här finns också plats för bussar, bilar, cyklar och gående.

Broschyren är faktagranskad av arkitekter, ingenjörer, samhällsbyggare och ekonomer.

Framtid Göteborg

Du når oss på **info@framtidgoteborg.se**
Vill du stödja utgivningen av denna broschyr och vårt fortsatta arbete med att stoppa Västlänken kan du sätta in ditt bidrag på bankgiro: 135-0339 (Hult & Co).
Ange "Stoppa VL" i meddelandefältet.

www.framtidgoteborg.se

Andra länkar

www.folkinitiativet.se

www.stoppavastlanken.nu

www.stoppavastlanken.se

www.gardalanken.se

www.spanaren.se (Granskar Göteborg.)



Broschyren är utgiven av Framtid Göteborg • Idé, formgivning och produktion Sture Hult, Hult & Co, Göteborg • Tryck Billes, Mölndal

