

BILAGA 1 TILL KOMPLETTERING AV ÖVERKLAGANDENA

GÄLLANDE GÖTEBORGS STADS KOMMUNFULLMÄKTIGES ANTAGANDE AV DETALJPLAN OCH ANTAGANDE AV ÄNDRINGAR AV DETALJPLAN, DNR. 403-9851-2016 SAMT DNR. 403-9854-2016

1 PLANERNAS NEGATIVA PÅVERKAN PÅ SAMHÄLLSEKONOMIN, SAMHÄLLSNYTTAN OCH STADSUTVECKLINGEN

1.1 Antagen detaljplan och detaljplaneändring kan inte uppfylla sitt syfte

- 1.1.1 Av samrådshandlingen från september 2013 och beslutshandlingen från september 2015 framgår att syftet med den aktuella detaljplanen och den antagna ändringen av detaljplanerna är att öka järnvägens kapacitet, att effektivisera tågtrafiken genom avlastning av centralstationen, att skapa nya bytespunkter med nya stationer, att möjliggöra stadsutveckling samt att stödja hållbar tillväxt ekonomisk, socialt och miljömässigt inom Västra Götalandsregionen.
- 1.1.2 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill fästa länsstyrelsens uppmärksamhet med att ingen av de ovannämnda syftena kommer att kunna uppnås genom antagande av den aktuella detaljplanen och den antagna ändringen. Ser man till det stora antal utredningar, beräkningar och övrigt beslutsunderlag som ligger till grund för den aktuella detaljplanen och de antagna ändringarna är det nämligen uppenbart att så gott som samtliga dessa är ouppdaterade, obsoleta eller i övrigt felaktiga. Det underlag som utarbetades i samband med infrastrukturplaneringen 2013 för planeringsperioden till 2025, ger en mer korrekt bild avseende järnvägstunnelns påverkan och effekter i olika hänseenden, men även detta underlag är behäftat med stora brister.
- 1.1.3 För att belysa faktum att syftet med den aktuella järnvägstunneln i realiteten inte kommer att kunna uppnås beskrivs i det följande hur den antagna detaljplanen och detaljplaneändringen förhåller sig till de verkliga omständigheterna i fallet, samt på vilket sätt det som föreskrivs i planunderlaget är felaktigt och således medför att den aktuella detaljplanen detaljplaneändringen inte kan godtas.

1.2 Antagandet av detaljplanen och detaljplaneändringen medför inte någon samhällsnytta

Järnvägens kapacitet ökar endast marginellt

- 1.2.1 Ett av de främsta syftena bakom framtagandet av den nu aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen är som nämnts att öka järnvägens kapacitet inom Göteborgsområdet. Med anledning av framförallt den ökade befolkningsmängden finns det behov av att underlätta för människor att resa kollektivt till och från samt inom Göteborg. Enligt Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. kan det dock starkt ifrågasättas på vilket sätt byggandet av den nu aktuella järnvägstunneln skulle öka järnvägens kapacitet mer än marginellt. Ser man till vad som föreskrivs i det nu gällande

planunderlaget har nämligen den ursprungliga idén om att anlägga fyra spår i samtliga stationer inte kommer att realiserats och att det i detaljplanen endast är tal om att anlägga två stycken spår i större delen av den aktuella järnvägstunneln. Detta medför att enbart 12 stycken tågrörelser i varje riktning per timma kommer att möjliggöras när tunneln är färdigställd år 2026, något som inte kan ses som en nämnvärd kapacitetsökning om man jämför med kapaciteten av befintliga järnvägsspår och järnvägsstation i Göteborg. Järnvägstunneln kan inte utnyttjas med mindre än att mycket omfattande investeringar görs i hela spårsystemet runt Göteborg. Investeringen i detaljplaneprojektet är i stor sett överksam till dess att dessa utbyggnader är genomförda.

- 1.2.2 En grundläggande förutsättning för att kapaciteten av järnvägen i Göteborgsregionen ska öka är att det finns balans mellan trafikerade pendeltågslinjer. Idag finns det fem pendeltågslinjer i Göteborg, Kungsbacka, Ale, Alingsås, Stenungssund och i framtiden Borås, vilket även kommer att vara fallet i den överskådliga framtiden. Dessa linjer har stora skillnader i turtäthet och resenärsmängder vilket försvårar balansering av de ingående linjerna. Dessutom försvåras balanseringen av att man inte kan balansera ett udda tal utan att en pendeltågslinje först vänder med hjälp av ett vändspår. I förevarande fall kommer ett av pendeltågslinjerna att behöva vända med hjälp av vändspår i Almedal, vilket medför att de trafikerade pendeltågslinjerna inte är balanserade. I och med att trafiken inte blir balanserad kommer heller inte kapaciteten på järnvägen öka.
- 1.2.3 För att den aktuella järnvägens kapacitet ska öka krävs det att de pendeltågslinjer som idag har potential för mer omfattande pendelresande, det vill säga pendellinjerna till Alingsås och Kungsbacka, först byggs om för att hantera större kapacitet. Dessutom krävs det att en ny dubbelspårig järnväg till Borås först anläggs (Västra Götalandsregionen, Målbild Tåg 2035, 2013). Enligt Trafikverket är det dessutom så att den nya Boråsbanan måste stå *färdig* före den aktuella järnvägstunneln kommer kunna öka sin kapacitet till 16 tågrörelser per timme. (Trafikverket, Rapport, Västlänken, Trafikering depåer och uppställning, TRV ärendenr. 2014/53589, sid 54, 2015-05). Tydligt är alltså att kapaciteten av den tilltänkta järnvägen i Göteborg inte kommer att kunna öka nämnvärt före en dubbelspårig järnväg till/från Borås först har byggts och färdigställts.
- 1.2.4 Detta till trots finns det idag inga beslut om att bygga någon ny Boråsbanan. Hittills har det endast beslutats att en tredjedel av bygget av Boråsbanan skall påbörjas innan år 2025. Eftersom det är oklart när en ny Boråsbanan kommer vara utbyggd är det även oklart när den aktuella järnvägstunneln i Göteborg kommer att kunna öka sin kapacitet. Med anledning härav kan det heller inte ses som tidskritiskt att den nu aktuella järnvägstunneln i Göteborg anläggs före det att Boråsbanan står färdig. Om motivet till antagande av den aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen är att Göteborgs centralstation har nått sitt kapacitetstak och att kollektivtrafiken måste byggas ut måste frågan ställas varför man väljer att anta en detaljplan som föreskriver ett utbyggnadsalternativ som tar över 10 år att realisera. Detta särskilt när det finns andra alternativ som kan planeras och färdigställas på betydligt kortare tid. Exempelvis kan nämnas Förstärkningsalternativet som fanns med i järnvägsutredningen 2006 och som inte omfattade en lång och komplex tunneldragning under centrala Göteborg. Detta

alternativ kan realiseras på betydligt kortare tid till betydligt lägre kostnad och intrång än vad som är möjligt med den aktuella järnvägstunneln. Utöver detta finns ett antal alternativ som inte har ingått i idéstudien eller järnvägsplanen som därmed inte har konsekvensbedömts. Här kan nämnas Gårdastationen, vändslinga på Centralstationen samt station vid Olskroken. Det är anmärkningsvärt att dessa alternativ har avfärdats utan att någon ordentlig utredning av desamma först har företagits.

- 1.2.5 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill understryka att det dessutom är omöjligt att öka pendeltrafiken i Göteborg genom anläggandet av den aktuella järnvägstunneln - även om den skulle byggas med fyra spår - före järnvägsspåren till och från Göteborg ökar sin kapacitet. Detta eftersom flera av de viktigaste järnvägsspåren till och från Göteborg ligger på eller nära sitt kapacitetstak. Det går således inte att öka trafiken då det övriga bansystemet är dimensionerande. Att bygga ut de aktuella banorna kostar ca 35-40 miljarder kronor, pengar som inte återfinns inom vare sig planer eller budget i den nationella infrastrukturplanen till 2025. Av denna anledning är det inte tidskritiskt att bygga järnvägstunneln i närtid innan beslut och finansiering finns för de banavsnitt som under alla omständigheter måste byggas ut innan kapaciteten kan ökas i spårsystemet.

Regionens "Målbild Tåg 2035" kan inte realiseras

- 1.2.6 Den vision som Trafikverket använt sig av i förevarande detaljplaneprocess är den målbild som Västra Götalandsregionen har utvecklat för tågresandet i "Målbild Tåg 2035" (Västra Götalandsregionen, Målbild Tåg 2035, 2013). Denna vision anger ett trefaldigt ökat tågresande i regionen med pendel- och regiontåg i jämförelse mot vad som gällde 2010. Enligt visionen kommer det även att ske en trefaldig resandeökning till och från Göteborg. Vad som är intressant är att det, om denna vision ska kunna realiseras i praktiken, krävs att järnvägstunneln vid såväl Haga- som Korsvägens stationer byggas för att inrymma fyra järnvägsspår (Trafikverkets, Rapport, Västlänken, Trafikering depåer och uppställning, TRV ärendenr.2014/53589, 2015-05-27). Trots att detta, av Trafikverket självt, har angetts som avgörande för kapacitetsökningen, ligger kostnaden för denna utbyggnad inte med i Trafikverkets budget för anläggandet av den aktuella järnvägstunneln (Västlänken, Samrådshandling, lägesrapport i maj 2013, sid 17, 2013). Vad Trafikverket har angett är ett det skulle kosta *ytterligare* 2 miljarder kronor att anlägga fyra järnvägsspår om de byggs direkt, det vill säga i samband med anläggandet av själva järnvägstunneln, men att en utbyggnad av järnvägstunneln för att inrymma fyra järnvägsspår kan bli aktuell först 20-30 år efter att den nu aktuella järnvägstunneln har färdigställts (Trafikverkets svar på kapacitetsfrågan, 2013).
- 1.2.7 Det sagda innebär att det kommer dröja fram till år 2046-2056 innan Västra Götalandsregionens "Målbild Tåg 2035" skulle kunna realiseras. Dessutom är detta under förutsättning att det då finns tillgängliga medel för att genomföra en sådan utbyggnad, något som Trafikverket hittills inte har lämnat några som helst garantier för. Sammantaget kan den aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen inte leva upp till sitt syfte gällande kapacitetsökning av järnväg förrän, i bästa fall, långt senare än vad som anförs vid antagandet av förevarande detaljplan. Det bör understrykas att det finns risk för att järnvägsplanen inte ens efter år 2056 kommer att kunna byggas ut för

att inhysa fyra spår, varpå den önskade kapacitetsökningen av järnvägen aldrig kommer att uppnås. Även dessa omständigheter gör antagandet av detaljplanen och detaljplaneändringen olämplig.

Den planerade järnvägstunneln medför ingen betydande resandeökning

- 1.2.8 Det underlag som Trafikverket har använt sig av för att beräkna det framtida resandet med pendel- och regiontåg inom Göteborg är Västra Götalandsregionens "Målbild Tåg 2035". Enligt nämnda målbild kommer det att ske en trefaldig resandeökning upp till 150 000 resor per vardagsdygn 2035. Därefter har prognosen för resandeökningen minskat till 100 000 som basförutsättning då Trafikverket reviderat underlaget.
- 1.2.9 Problemet med det ovan sagda är att Trafikverket inte får använda sig av visioner när man planerar infrastruktur utan måste använda sig av nationella och regionala prognoser för resandets utveckling som underlag i sina modeller. Dessa prognoser fastställs av planeringsavdelningen på Trafikverket (Trafikverket, Rapport, Riktlinjer för framtagandet av trafikprognoser, projektnr. 2010/58780, 2012-01-24).
- 1.2.10 Trafikverkets nu gällande prognoser anger, till skillnad från "Målbild Tåg 2035", en ökad tågpendling med en dryg procent per år fram till år 2050 och en total ökning på under 20 procent fram till år 2030. Eftersom det idag, till/från Göteborg, sker ca 35 000 delresor med pendeltåg per vardagsdygn samt ca 20 000 delresor med regiontåg per vardagsdygn kommer resandet, enligt gällande prognos, endast öka med ca 11 000 delresor eller till 66 000 delresor fram till år 2030. Detta utgör en betydligt lägre ökning av pendeltrafiksresenärer än vad som anförts av Trafikverket under förevarande planprocess. Vad trafikverket har anført gällande framtida reseökning kan således inte beaktas eller ligga till grund för antagandet av den nu aktuella detaljplanen eller detaljplaneändringen.
- 1.2.11 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. önskar vidare anføra att det inte stämmer, såsom Trafikverket anført, att skillnaden i antal resande idag och efter att den aktuella järnvägstunneln har byggts skulle vara betydande. Trafikverkets anførande saknar helt och hållet grund, detta särskilt med tanke på att Trafikverket så sent som 2013 prognostiserade det framtida resandet med hjälp av det vedertagna prognosverktyget SAMPERS och kom fram till att pendeltrafiken kommer att öka med ca 8 procent med anledning av den aktuella järnvägstunneln (Sampers/Samkalk, Västlänken, trafikeringalternativ 2, sid 25, 2013-04-17).
- 1.2.12 Det sagda innebär att det, enligt Trafikverkets egna beräkning, endast kommer att ske en ökning med mindre än 4 000 resor per vardagsdygn efter att den aktuella järnvägstunneln är färdigställd, vilket måste ses som en mycket ringa ökning. Detta särskilt om man ställer denna marginella ökning i förhållande till dagens resandefrekvenser med den befintliga järnväglösningen. Lågger man därtill att anläggandet av den planerade järnvägstunneln utgör ett mycket stort ingrepp i Göteborgs stads natur- och kulturmiljö, samt medför extremt stora och långsiktigt gällande olägenheter för de som arbetar och bor i staden, kan det inte anses skäligt att godta en detaljplan som medför en så marginell fördel ur trafikhänseende.

- 1.2.13 Fortsättningsvis ska det tilläggas att Trafikverkets vetenskapliga prognosunderlag och simuleringar av resenärsmängder inte finns med som underlag i samband med remissbehandlingen av den aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen. Enligt Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. är det sagda anmärkningsvärt eftersom samtligt underlag i detaljplaneprocessen måste presenteras för allmänheten och berörda myndigheter enligt 5 kap. 13 § PBL. Att fatta beslut gällande antagande av detaljplan samt ändring av detaljplaner utan att samtligt underlag som ligger till grund för beslutet har delgetts berörda sakägare och remissmyndigheter kan inte godtas.
- 1.2.14 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. önskar dessutom tillägga att inga prognoser kan leda i bevis att det är ett sannolikt, såsom Trafikverket anför, att ett tillskott på 75 000 delresor per dag kommer att ske i och med anläggandet av den aktuella järnvägstunneln. Ser man till de etablerade prognosverktygen som Trafikverket är ålagda att använda förefaller det snarare vara så att ökningen kommer bli mycket ringa. Därtill bör tilläggas att en ökning av järnvägskapaciteten överhuvudtaget inte är avhängig att den nu aktuella järnvägstunneln byggs, utan kan realiseras genom ett annat mer samhällsekonomiskt effektivt järnvägsalternativ - exempelvis det av trafikverket avfärdade Förstärkningsalternativet.

Järnvägstunnelns påverkan på färdmedelsval är ringa

- 1.2.15 Stadsbyggnadskontoret i Göteborgs kommun har under detaljplaneprocessens gång anför, att "Västlänkens inverkan på färdmedel är mycket liten men att den är märkbar i rusningstrafik" (Göteborg Stad, Stadsbyggnadskontoret, Granskningsutlåtande, dnr SBK 0635/11, sid 13, 2015-09-29). Påståendet att den aktuella järnvägsplanen (det vill säga järnvägstunneln) i mycket liten grad kommer att påverka människors färdmedelsval får ses som korrekt. Däremot stämmer det inte att järnvägstunnelns existens kommer att göra någon märkbar påverkan på biltrafiken under rusningstrafik. Då överflyttningen från personbilsresor till tågresor endast kommer att utgöra en procent av det sammanlagda pendelresandet idag och ännu mindre år 2030 blir påverkan i själva verket inte alls märkbar (Sampers/Samkalk, trafikeringsalternativ 2, sid 25, 2013-04-17). Dessutom är det, enligt samma källa, så att de resenärer som byter från bil till tåg till 75 procent inte kommer att vara arbetspendlare utan fritidspendlare. Till antalet är det således endast 1 000 delresor av de 4 000 delresor som överflyttas från bil till tåg som kommer att utgöras av arbetsresor som belastar rusningstrafiken. Eftersom fritidspendlare i första hand inte reser under rusningstrafik utan snarare reser till och från diverse aktiviteter som är spridda över dygnet finns det ingen grund för påståendet att järnvägstunneln kommer medföra märkbara inverknings under rusningstrafik. Vid en korrekt bedömning av de beräkningar och den fakta som presenterats under processens gång framstår det tydligt att järnvägens påverkan på rusningstrafiken i själva verket är någon promille av det sammantagna pendelresandet med alla färdmedel över kommungränsen, vilket i sammanhanget måste ses som försumbart.
- 1.2.16 Härtill ska tilläggas att Trafikverket faktiskt har medgett att "Västlänkens inverkan på färdmedelsval är mycket liten" (Göteborgs Stad, Granskningsutlåtande, diarienummer SBK:0635/11, sid 13, 2015-09-29). Detta påstående är anmärkningsvärt då det omkullkastar det fundament som antagandet av den aktuella detaljplanen och

detaljplaneändringen vilar på. Man fråga sig på vilken grund Trafikverket, samt Göteborgs kommun, har ansett det lämpligt att anta en detaljplan som inte ens kan uppfylla sitt syfte. Detta särskilt med tanke på alla de negativa konsekvenser som det planlagda projektet medför.

Felaktig jämförelse med befintliga järnvägstunnlar i Stockholm och Malmö

- 1.2.17 En annan viktig faktor är att det kollektiva resandet i Göteborg skiljer sig från exempelvis Stockholm, vilket medför att det inte går att jämföra nyttan med den nu aktuella järnvägsplanen med den nytta som följt av anläggandet av Citybanan i Stockholm och Citytunneln i Malmö som Trafikverket anför. I Stockholm utgör inpendling ca 70 procent av den totala pendlingen. I Malmö har man en balans mellan in- och utpendling som leder till att investeringar i järnvägstrafiken och driften därav kan bli kostnadseffektiv. I Malmö, och till viss del även Stockholm, finns det alltså en pendlingsbalans som innebär att infrastrukturen samt pendel- och regiontågen kan utnyttjas optimalt istället för att utpendlande tåg har en mycket låg beläggning. För Göteborg gäller jämförelsevis en stor obalans vad gäller in- och utpendling, där ca 90 procent av den totala pendlingen utgör inpendling och endast 10 procent utpendling. Detta förhållande gäller även för boende i centrala Göteborg. Det sagda innebär för det första att en järnvägstunnel i Göteborg nästan uteslutande kommer användas i pendlings syfte av de som pendlar in till Göteborg, varpå utgående pendlingsståg kommer att vara glest använda under rusningstrafik. Det sagda innebär även att pendlingen i Göteborg, till skillnad från vad som har anförts av Trafikverket, kommer att påverkas mycket lite av tillkommande bostadsbebyggelse. Om man tillskapar bostäder för 4 000 personer i anslutning till Hagastationen är det bara 400 som statistiskt kommer att pendla ur kommunen. Således kommer det inte heller efter att bostadsbebyggelse uppförs ske någon större pendling ut ur kommunen. Kostnadseffektivitet kommer därför inte att ske i Göteborg på samma sätt som i Malmö eller Stockholm.
- 1.2.18 En annan skillnad mot Stockholm och Malmö är att pendlingen i Göteborg till stor del är bilburen, över 75 procent av Göteborgspendlingen sker med bil. Av de som pendlar kollektivt i Göteborg reser ca 15 procent med buss och endast ca 10 procent med tåg (Resvaneundersökning 2014, Västsvenska Paketet, 2015-10-15). Skulle denna procentuella fördelning kvarstå i framtiden kommer bara 40 personer av de tillkommande 4 000 boende ha nytta av Hagastationen, ett försumbart antal. Även om alla tillkommande kollektivt resande skulle resa med pendeltåg blir det alltså inte fler än 100 personer. Argumentet att ett av järnvägstunnelns syften är att underlätta för överflyttning från pendling med bil till pendling med tåg stämmer således inte. Med den simuleringsmodell som Trafikverket använder sker denna överflyttning nämligen endast med en procent (Sampers/Samkalk, trafikeringsalternativ 2, sid 25, 2013-04-17). Detta innebär att en enda av de tillkommande pendelbilisterna i anslutning till Haga kommer att lämna bilen till förmån för tåg. Sammantaget håller inte Trafikverkets resonemang vad gäller den aktuella järnvägsplanens nytta ur ett pendlingsperspektiv.
- 1.2.19 Fortsättningsvis önskar Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. understryka att andelen kollektivt pendelresande i Göteborg med omnejd är lägre i förhållande till antalet

pendlare i Stockholm- och Malmöregionen. Målet att tredubbla tågresandet i Västra Götalandsregionen framstår som lovvärt men är inte möjligt att uppnå på samma sätt som i nämnda regioner. Två betydande skillnader är att befolkningstätheten i Göteborgsregionen och Västra Götaland är väsentligen glesare än i ovannämnda regioner samt att det, jämförelsevis, är längre avstånd till de större orterna i Västra Götaland. Vid en närmare granskning framkommer det att den befolkningstäthet som föreligger i Stockholms Län är över 300 procent högre än i Västra Götaland. Befolkningstätheten i Malmöregionen är över 70 procent högre (GP Debatt, Jan Jörnmark, 2016-03-11) Nämnda förhållande innebär att förutsättningarna för ökad regionförstoring i Västra Götaland med hjälp av en järnvägstunnel är mycket ringa.

- 1.2.20 Det finns i praktiken bara en ort av betydelse där en expansion av arbetsmarknadsregionen skulle kunna ske, där det inte redan finns goda järnvägförbindelser, och det är Borås. Till Borås finns sedan länge motorväg och en väl utvecklad kollektivtrafik med buss. Att en betydande ökning av pendelresenärerna skulle åstadkommas genom en utbyggd järnväg till Borås är inte givet, vilket de simuleringar som genomförts med SAMPERS även visar (Sampers/Samkalk, Västlänken, trafikeringalternativ 2, sid 25-30, 2013-04-17). Även av denna anledning framstår nyttan med den aktuella järnvägstunneln som avsevärt mindre än nyttan med järnvägstunnlarna i Stockholm och Malmö. Det har således varit fel av Trafikverket att anföra att nyttan av förevarande järnvägstunnel kan bevisas genom nyttan av de befintliga tunnlar i Stockholm och Malmö – såsom påvisats ovan är regionerna allt för olika för att en sådan jämförelse ska vara lämplig.

Resenärsmängder till Haga och Korsvägen är inte beräknade

- 1.2.21 När det gäller hur många människor som kommer att resa till de nya stationerna i Haga och Korsvägen med hjälp av den nu aktuella järnvägstunneln säger Trafikverket att: "Man utgick där från att kollektivtrafikutbudet skulle utökas kraftigt i utpekade stråk varför man kan förvänta sig en högre andel resor med kollektivtrafiken. Bedömningen av faktorernas storlek baserades på den planerade utökningen av turutbudet i respektive stråk" (Västlänken PM Samhällsekonomi, TRV, 2012). Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill här påvisa att Trafikverkets resonemang visar tydlig brist på vetenskaplighet – man anser att utbud och efterfrågan är samma sak. För att kunna göra en adekvat beräkning av samhällsnyttan av den aktuella järnvägstunneln genom att beräkna restidsvinster, antalet byten mm måste antalet resenärer till de nya stationerna baseras på prognoser eller simuleringar. Om man baserar förväntade resenärsmängder på utbud av kollektivtrafik kan ingen information erhållas som kan svara på frågan hur många som förväntas att resa till/från den aktuella målpunkten/stationen. Detta leder till att det inte går att beräkna nyttan av järnvägstunneln på ett korrekt sätt. Det går heller inte att avgöra om den planerade järnvägstunneln på ett betydande sätt leder till att bidra till den planerade stadsutvecklingen. Ser man till den senaste undersökningen av resvanor inom kollektivtrafiken där resande till de större hållplatserna redovisas (Resvägsundersökning 2006, Göteborgsregionen, Västtrafik, juni 2007) kommer antalet resandet till Haga och Korsvägen med pendeltåg vara betydligt färre än det visionsbaserade resandet som Trafikverket anger. Det totala antalet av och påstigande

vid Hagakyrkan var endast ca 8 000 och antalet av och påstigande vid Korsvägen var endast ca 28 000. Andelen tågresor var betydligt under 10 procent av de kollektiva resorna i Göteborg vilket talar för att andelen tågresenärer vid dessa hållplatser kommer att vara under tio procent av totalen. Slutsatsen blir att andelen resenärer som reser vidare till/från Haga och Korsvägen via pendel- och regiontåg kommer att vara liten eftersom restidsvinsten med detta färdval kommer att vara ringa eller till och med negativ.

Avlastning av Centralstationen och Drottningtorget blir marginell

- 1.2.22 Ytterligare ett syfte bakom antagandet av den aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen har varit att avlasta trafiken på Centralstationen och Drottningtorget i Göteborg. Eftersom det är mycket få tågresenärer som har ett resandebehov till Haga och Korsvägen stämmer det dock inte, såsom Trafikverket har anfört, att den aktuella järnvägstunneln kommer medföra en stor avlastning av trafikmängden vid Centralstationen i Göteborg. Detta tydliggörs av att ca 90 procent av den planerade utbyggnaden av centrala Göteborg kommer att ske på platser där Centralstationen - inte Haga eller Korsvägen - är närmaste tågstationen (Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret, PM). De utbyggnadsplaner av bostäder och arbetsplatser som är planerade vid järnvägssträckningen i Haga och Korsvägen utgör endast ca 10 procent av de totala utbyggnadsplanerna i Göteborgs stad (Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret, PM, Stadsutveckling i anslutning till Västlänkens stationer, sid 2-3, 2012-08-16). Enligt den senast redovisade resvaneundersökningen (Resvägsundersökning 2006, Göteborgsregionen, Västtrafik, juni 2007) är antalet på- och avstigande resenärer vid Göteborgs Centralstation 113 000 samt vid Brunnsparken 85 000. Tillsammans har dessa hållplatser totalt ca 200 000 på och avstigande resenärer per vardagsdygn. Jämförelsevis är det endast 36 000, det vill säga 18 procent, av de resande som stiger av och på vid hållplatserna Hagakyrkan och Korsvägen (Resvägsundersökning 2006, Göteborgsregionen, Västtrafik, juni 2007). Dessutom visar nämnda resvägsundersökning att mindre än 10 procent av de kollektiva resorna i Göteborg sker med tåg. Det sagda innebär att en övervägande majoritet av de kollektivt resande behöver stiga av vid Centralstationen/Brunnsparken och att det således är mycket få resenärer som kommer ha behov av att resa vidare med tåg mot Haga/Korsvägen. Trafikverkets argument gällande att järnvägstunneln kommer medföra en betydande avlastning av hållplatserna kring Centralstationen är således felaktig. I själva verket kommer nämnda avlastning endast att bli marginell, i storleksordningen någon procent. Sammantaget är det tydligt att den aktuella järnvägstunneln inte kommer att medföra mer än en marginell avlastning av Göteborgs Centralstation. Inte heller i denna del uppfyller järnvägstunneln sitt syfte.

Järnvägstunneln medför ingen hållbar tillväxt i Västra Götalandsregionen

- 1.2.23 Det troligen viktigaste målet med den nu aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen, samt projektet Västlänken överlag, är att skapa en hållbar regional tillväxt med Göteborg som nav. Här utgör de positiva effekterna på regionen samt att de omfattande ekonomiska, sociala och miljömässiga fördelarna av järnvägstunneln viktiga parametrar. Vid en närmare granskning av den aktuella

detaljplanen samt detaljplaneändringen och dess effekter framstår det dock som omöjligt för järnvägstunneln att uppfylla sitt syfte gällande regional hållbar tillväxt.

- 1.2.24 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill framhålla att även Trafikverket självt har kommit till insikten att reseökningen som följer av den nu aktuella järnvägstunneln inte kommer att bli i närheten av så stor som man först trodde. Trafikverket har därmed reviderat ner den prognosbaserade resandeökningen med anledning av järnvägstunneln från 20 000 år 2006 fler resor per dag (Järnvägsutredningen inklusive miljökonsekvensbeskrivning, Västlänken, Trafikering och reseanalys, sid 24, tabell 3, 2006-02-19) till 10 600 år 2010 och därefter till 4 000 (Sampers/Samkalk, Västlänken, trafikeringalternativ 2, sid 25-30, 2013-04-17). Med Trafikverkets prognosmodell kommer pendelresandet alltså endast att öka med en dryg miljon pendelresor per år (4 000 resor per vardag) efter att järnvägstunneln står klar. Detta utgör en ökning med ca 8 procent i förhållande till dagens referensalternativ samt endast en procent av den totala pendlingen till och från Göteborg. Minskar man denna summa med de 0.9 miljoner bilresor som beräknas undvikas med anledning av järnvägstunnelns existens är de tillkommande resorna som bidrar till regionförstoring endast 180 000 per år eller 700 resor per dag (ca 350 resenärer), vilket endast är en dryg promille av de totala pendelresorna över kommunsnittet år 2030 (se Sampers/Samkalk, Västlänken, trafikeringalternativ 2, sid 25-30). Att endast en dryg promille av de totala pendelresorna i kommunen kommer att påverkas vid år 2030 är anmärkningsvärt lite. Nämda påverkan kan inte anses medföra någon positiv påverkan på den hållbara tillväxten i Västra Götalandsregionen.
- 1.2.25 Sammantaget önskar Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. fästa länsstyrelsens uppmärksamhet vid att den nu aktuella detaljplanen och detaljplaneändringens positiva påverkan på regionförstoringen och den hållbara utvecklingen är försumbar. Endast en promille av de som pendlar idag och beräknas pendla i framtiden kommer att resa i järnvägstunneln. I motsats till vad Trafikverket och Göteborgs kommun anfört, kommer det inte att uppkomma någon omfattande nytta kopplad till regionförstoringen i Västra Götaland.

Västlänken ger försumbar minskad pendling med bil

- 1.2.26 En bärande tanke med antagandet av den aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen är att många som i dagsläget pendlar med bil kommer att byta färdmedel och istället börja resa med tåg. När Trafikverket gjort en vetenskaplig beräkning av denna transferering med hjälp av verktyget SAMPERS (Sampers/Samkalk, Västlänken, trafikeringalternativ 2, sid 25-30) visar det sig dock att så inte är fallet. Enligt SAMPERS beräkningar kommer pendling med bil nämligen minska med enbart 0.9 miljoner resor per år, ca en procent i förhållande till idag och ännu mindre år 2030, efter att järnvägstunneln står klar. Ser man till hur många av dessa resor som utgörs av arbetspendling är det bara 230 000 resor per år, det vill säga mindre än 1000 resor per vardag. Sammantaget kommer järnvägstunneln således endast att bidra med en mycket blygsam minskning av arbetspendling med bil.

BILAGA 1

1.2.27 Med hänsyn till det ovan sagda vill Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. understryka att man måste utgå från att det endast är arbetspendling med bil som kan komma att påverka resandet med kollektivtrafik under högtrafikerade tidpunkter. Detta eftersom fritidsresandet/fritidspendlandet sällan är koncentrerat under högtrafik och således inte påverkas i någon högre utsträckning. Utgår man från att ca 50 procent av arbetspendlingen med bil sker under högtrafik medför det att det är färre än 500 resor med bil som kan undvikas under högtrafik. Att antalet arbetspendlare som väljer att resa med tåg skulle öka i nämnvärd utsträckning i och med den aktuella järnvägstunneln stämmer inte.

Västlänken ger ingen minskad klimatpåverkan genom minskad biltrafik

1.2.28 Enligt Trafikverkets anföranden i detaljplaneprocessen kommer miljönyttan med järnvägstunneln i den aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen bli betydande då man räknar med att många bilister börjar resa med pendeltåg. Enligt Trafikverkets prognosbaserade beräkningar av den aktuella järnvägstunneln är dock minskningen av koldioxidutsläppen med anledning av tunneln i själva verket marginell. Man räknar med att endast 2 800 ton koldioxid kommer att minska med anledning av den minskade biltrafiken år 2030. Om man dessutom räknar med minskade utsläpp från andra trafikslag blir minskningen 4 000 ton koldioxid per år (Sampers/Samkalk, Västlänken, trafikeringalternativ 2, sid 52, 2013-04-17). Detta motsvarar endast en promille av vägtrafikens utsläpp i Västra Götalandsregionen idag.

1.2.29 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill understryka att förekomsten av kollektivtrafik som minskar koldioxidutsläpp självklart är positivt. Med det sagt är dock inte järnvägstunneln som planeras i den nu aktuella detaljplanen positiv eftersom koldioxidutsläppen från anläggandet av nämnda järnvägstunnel beräknas uppgå till 240 000 ton. Det sagda innebär att koldioxidutsläppen från anläggandet av den aktuella järnvägstunneln går jämt upp under avskrivningstiden på 60 år, även om man utgår från att utsläppen från biltrafiken inte minskar alls under 60 år. Eftersom vägtrafiken kommer att minska sina utsläpp betydligt även efter år 2030 kommer den aktuella järnvägen i praktiken snarare att öka utsläppen, något som varken överensstämmer med detaljplanens och detaljplaneändringens syften, eller det generella syftet med anläggandet av järnvägstunneln.

1.2.30 Vidare är beräkningen av hur biltrafiken, och därigenom utsläppen av koldioxid, kommer att minska med anledning av den aktuella järnvägstunneln missvisande. Trafikverket utgår från att bil- och godstrafiken samt även flygtrafiken, kommer att ha konstanta utsläpp av koldioxid under 60 år från 2030 till 2090 (Sampers/Samkalk, Västlänken, trafikeringalternativ 2, sid 50-52, 2013-04-17). Detta stämmer inte. Trafikverket har dessutom inte tagit hänsyn till den teknikutveckling som kommer ske inom fordonsindustrin under denna tid. Trafikverket utgår inte heller från att senare EU-lagstiftning (EG nr. 443/2009) ger lägre utsläpp från fordon, att nationella politiska beslut om att bränslen med minskade nettoutsläpp av koldioxid kommer att införas samt att miljöbilspremier och andra styrmedel kommer att påskynda en snabb minskning av utsläppen. Sveriges riksdag har som målsättning att Sverige skall vara klimatneutralt senast 2050. Sammantaget kan inte den koldioxidberäkning som utförts

av Sampers/Samkalk i detta fall ses som korrekt, det är allt för många parametrar som inte har tagits hänsyn till.

- 1.2.31 Den utsläppsminskning som Trafikverket har uppgett kommer att ske genom att kapacitet frigörs i Gårdatunneln för fler godståg är även denna missvisande. Trafikverket utgår från att en genomsnittlig lastbilstransport som är 30 mil lång kan ersättas av en järnvägstransport på 50 mil. Trafikverket utgår även från att järnvägssystemet kommer att ha kapacitet för att ersätta lastbilstrafiken inom det 50 mil långa området, vilket inte stämmer (Godskalkyl Västlänken, 2013). Därtill utgår Trafikverket, i sina beräkningar, från att ingen lastbilstransport kommer att till eller från järnvägen, det vill säga att ingen omlastning kommer ske. Antagandet att endast direkttransporter med järnväg kommer vara aktuellt är felaktigt då detta snarare är en reserelation som sällan förekommer.
- 1.2.32 Det ska härvid tilläggas att flera sakägare i ärendet har begärt att få tillgång till Trafikverkets ovan refererade klimatkalkyl, men att Trafikverket vägrar lämna ut densamma men hänvisning till att den ingår i Trafikverkets hemlighetsstämplade ekonomiska kalkyl (Kommunikation mellan Föreningen Nej till Västlänken och Mira Andersson Ovuka, Ansvarig miljö, projekt Västlänken och Olskroken, Trafikverket, 2015-09-25). Enligt Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. är det anmärkningsvärt att en kalkyl, vars innehåll ligger till grund för hela nyttobedömningen av den nu aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen hemlighålls på det här sättet. Utan att kalkylerna offentliggörs finns det ingen möjlighet att kontrollera innehållet. Därmed blir det även omöjligt att avgöra huruvida den aktuella detaljplanen och detaljplaneändringens syfte gällande minskade koldioxidutsläpp i Göteborg kan komma att uppfyllas.

1.3 Detaljplanen och detaljplaneändringens antagande motverkar det transportpolitiska målet

- 1.3.1 Regeringens transportpolitiska mål i enlighet med proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter, anger att det övergripande målet för transportpolitiken är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet".
- 1.3.2 Av ovannämnda, lagstadgade mål kan utläsas att investeringarna i transportinfrastrukturen ska vara samhällsekonomiskt effektiva. Med det sagt kan det ifrågasättas ett en investering som den nu förevarande, som ger en femtedel av investeringarna tillbaka i form av samhällsnytta, skulle leda till att det övergripande transportpolitiska målet uppfylls. Detta särskilt med tanke på att den nu aktuella järnvägstunneln kommer betydligt sämre samhällsnytta än det så kallade Förstärkningsalternativet som presenterades i järnvägsutredningen 2006. Om Förstärkningsalternativet hade antagits istället för nu den antagna järnvägstunneln skulle samhällsnyttan ha blivit fem miljarder kronor högre än vad som kommer att bli med den nu antagna planen (Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning, Västlänken, Samhällsekonomisk bedömning, sid 24, tabell 16, 2006-02-09). Eftersom kostnaden för järnvägstunneln enligt nu aktuell detaljplan dessutom har ökat med 70

procent sedan år 2006 enligt Trafikverkets beräkningar, och ännu mer när finansieringskostnader medräknas i kalkylen, kommer kostnaderna bli mer än det dubbla än vad som varit om Förstärkningsalternativet valts. Samtidigt blir samhällsnyttan dessutom sämre med anledning av ett betydligt sämre resandeunderlag. Sammantaget innebär antagandet av förevarande detaljplan och detaljplaneändring att riksdagens mål för transportpolitiken förbises; det mest samhällsekonomiskt nyttiga transportalternativet har inte valts av Göteborgs kommun.

1.4 Antagandet av detaljplanen och detaljplaneändringen är inte samhällsekonomiskt nyttigt

- 1.4.1 Trafikverket hävdar att den aktuella järnvägstunneln är ekonomiskt motiverad, vilket Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. strakt ifrågasätter

Kostnader för genomförande av detaljplanen och detaljplaneändringen

- 1.4.2 Göteborgs kommun och Trafikverket har ingått ett principavtal som omfattar de kostnader som Göteborg kommun respektive Trafikverket ska ansvara för gällande den aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen (se beslut i Göteborg Stads Kommunfullmäktige, handling 2015 nr. 226, 2016-01-28). Avtalet omfattar dock endast principer och inte några preciserade kostnader. Göteborgs kommun har därutöver angivit omfattande kommunala kostnader kopplade till den aktuella järnvägstunneln, kostnader som inte framgår av Trafikverkets budget gällande projektet. Det sagda innebär därmed att de angivna beloppen gällande intäkter och kostnader för Göteborgs stad inte stämmer överens med verkligheten (se närmare i detaljplanen för järnvägstunneln Västlänken, antagandehandling september 2015, sid 63-65). Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill med detta påvisa att de kommunala kostnaderna gällande aktuell järnvägstunnel riskerar att bli mycket höga, vilket kommer att påverka den kommunala budgeten mycket hårdare än beräknat.

- 1.4.3 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill även framhålla att de kostnader som är allokerade inom ramen för det Västsvenska paketet återfinns i Block 1- och Block 2-avtalen, vilka bland annat reglerar omfattningen av medel som allokeras för järnvägstunneln. De medel som är avtalade för järnvägstunneln är 2 500 miljoner kronor för perioden 2010-2021. (Block 2 avtalet, Västsvenska paketet, 2013). Hittills finns dock inget Block 3-avtal som hanterar de faktiska byggkostnaderna.

Intrångsersättningar och andra kostnader

- 1.4.4 Den aktuella järnvägstunneln kommer under dess anläggningstid att medföra kommunala kostnader på cirka 4 miljarder kronor – ett belopp som inte innefattar tillkommande kostnader för stationer med fyra spår i Haga och Korsvägen, se bilaga A. Hur stor den verkliga kostnaden av anläggandet av järnvägstunnel kommer att bli för Göteborgs kommun, eller hur stora kostnaderna för den privata fastighetssektorn kommer att bli är dock inte känt. Gällande den totala kostnaden för intrångsersättningar är detta nämligen enbart definierat i kostnadskalkylen för järnvägstunneln. Enligt Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. är det anmärkningsvärt att

detaljplan kan antas när kostnaderna för dess realisering är förenade med så pass stor osäkerhet. Det kan därmed ifrågasätta på vilken grund Göteborgs kommun har ansett det lämpligt att anta en detaljplan när kostnaderna för densamma inte är tillräckligt utredda.

- 1.4.5 Det är dessutom anmärkningsvärt att framtida kostnader för kompensation av värdefulla natur- och rekreationsområden inte har ingått inom ramen för Göteborgs kommuns beräknade kostnader gällande anläggandet av järnvägstunneln, detta trots att sådana kostnader ostridigt kommer att uppstå, vilka även kommer att påverka projektets beräknade samhällsnytta.
- 1.4.6 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill med det ovan sagda understryka att det föreligger grova brister i Trafikverkets budget gällande kommunala kostnaderna för järnvägstunneln. Ytterligare exempel på detta är att det av ovan nämnda 4 miljarder kronor inte finns någon tydlig redovisning av vilket belopp som Trafikverket ska svara för genom det Västsvenska paketet. Trafikverket har vidare beräknat att kostnader för mark- och fastighetsinlösen kommer uppgå till 495 miljoner kronor, vilka ingår som en del i de redovisade anläggningskostnaderna. Vad gäller övriga kommunala kostnader för järnvägstunneln, samt varifrån dessa ska allokeras, finns dock inte redovisat, vilket Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. finner anmärkningsvärt (se Trafikverket, kostnadsbedömning, Västlänken, december 2014).

Avsaknad av finansieringskostnader i den samhällsekonomiska kalkylen

- 1.4.7 Det Västsvenska paketet ska finansiera hela den aktuella järnvägstunneln samt de planerade stationerna vid Korsvägen, Haga och Centralstationen. Dessa objekt kommer att omfatta en kostnad på cirka 20 miljarder kronor i 2009 års penningvärde. Beträffande det Västsvenska paketet anslår staten 17 miljarder kronor, kommunal- och regional skattefinansiering samt exploateringsintäkter tre miljarder kronor, samt intäkt från trängselskatt 26 miljarder kronor. Kostnaden för de samlade infrastrukturprojekten i det Västsvenska paketet är således 34.2 miljarder kronor i 2009 års penningvärde. Eftersom trängselskatten i Göteborg ska inbringa en miljard årligen under 26 år måste en stor del av kostnaden finansieras via lån från Riksbanken, närmare bestämt lån på cirka sju miljarder kronor. Därtill tillkommer kostnader för administration av trängselskatten, som beräknas uppgå till över 4 miljarder kronor. Den totala kostnaden blir därmed 46 miljarder.
- 1.4.8 Trafikverket ska tillämpa de rekommendationer som följer av rapporten "Arbetsgruppens för Samhällsekonomiska Kalkylvärden och Analysmetoder (ASEK). I ASEK 5 föreskrivs att den verkliga kostnaden för finansieringen ska tillämpas. Enligt ASEK 5.2 ska den kostnad som lånefinansiering medför för projekt med en löptid om mer än tio år beläggas med en diskonteringsränta på 3.5 procent (ASEK 5.2, Trafikverket, 2015-04-01). Om ett projekt medfinansieras genom brukaravgifter (exempelvis trängselskatt) ska den kostnad som dessa medför för administration även omfattas. Även den så kallade skattefaktorn ska belasta dessa kostnadsposter (ASEK 5.2. Trafikverket, kap 3, 2015-04-01). Dessa har dock inte inkluderats i den kostnads kalkyl som omfattar den aktuella järnvägstunneln, vilket framgår av den

samhällsekonomiska beräkningen (Västlänken med planskild anslutning i Olskroken, VVA 119 och JVA 205, sid 10-17, ärende nr. TRV 2012/29166).

- 1.4.9 Järnvägstunnelns andel av det Västsvenska paketets 46 miljarder utgör ca två tredjedelar. Ovanstående medför att den lånefinansierade andelen av järnvägstunneln ger en tillkommande lånekostnad på storleksordningen 4 miljarder kronor. När det gäller kostnader för administration av brukaravgifter är järnvägstunnelns andel i storleksordningen 3 miljarder kronor, eller sammantaget 7 miljarder kronor. Därtill ska tillföras den så kallade skattefaktorn på 30 procent när den samhällsekonomiska kalkylen ska beräknas vilket uppgår till 2 miljarder kronor. Detta innebär att den nu redan bristande samhällsekonomiska kalkylen blir 9 miljarder kronor sämre än vad som beräknats. De höga samhällskostnaderna kan inte anses skäligen om man ser till de negativa konsekvenserna som anläggandet medför.

Ökningen av järnvägs-kostnadsindex är inte upptagen i Trafikverkets beräkningar

- 1.4.10 I avtalet mellan parterna i det Västsvenska paketet framgår att kostnaderna för den aktuella järnvägstunneln ska delas lika mellan staten och övriga parter gällande Block 2-avtalet. Block 2 är det avtal som reglerar vilka objekt som ska utföras inom ramen för det Västsvenska paketet, samt vilken kostnad som respektive objekt ska erhålla. Avtalet reglerar även hur uppkomna fördyringar ska hanteras. Kostnaderna för åtgärder inom det Västsvenska paketet ska uppdateras med index för ökade byggkostnader och även denna kostnadsökning ska delas lika mellan parterna. Byggkostnadsindex är den årliga förändringen (ökningen) av kostnaderna för att anlägga infrastruktur. Om andra kostnadsökningar uppkommer för ett objekt ska minskningar i första hand ske i projekteringen av andra objekt i det Västsvenska paketet, detta eftersom det inte finns någon budget för andra fördyringar av just den aktuella järnvägstunneln.
- 1.4.11 Byggkostnadsindex för järnväg har ökat med cirka fem procent per år från 2009 till 2012, där anläggandet av järnvägstunneln enligt nu gällande detaljplan beräknades kosta 23,1 miljarder kronor enligt 2012 års prisnivå. I avtalet mellan parterna i det Västsvenska paketet är överenskommet att trängselskatten ska öka med inflationen. Inflationen har sedan 2009 legat på cirka en procent. Byggkostnadsindex för järnväg har således ökat med fyra procent mer per år än vad intäktsökningen ger. En ökning av trängselskatten med 20 procent som en engångsåtgärd genomfördes den första januari 2015. Denna ökning förslår inte långt eftersom index stiger år från år. Om den reala ökningen av index ligger på fyra procent per år kommer denna kostnadsökning att bli cirka 15 miljarder kronor i ökade kostnader när järnvägstunneln är färdigbyggd. Detta innebär att Västlänken är kraftigt underfinansierad.
- 1.4.12 Trafikverket har under processens gång anfört att kostnaden för projektet anges i fast penningvärde med 2009 som basår. Problemet med Trafikverkets beräkning är att man inte kan betala de kostnader som är förenliga med anläggandet av järnvägstunneln i fast penningvärde. Det är i själva verket den verkliga kostnaden avräknat inflation som ska redovisas för att få en uppskattning av verklig kostnad. Gör inte detta kommer projektet att vara kraftigt underfinansierat när det ska betalas. Faktum att kostnaden, redan tre år före planerad byggstart, ligger cirka tre miljarder över den år 2009

beräknade kostnaden är högst anmärkningsvärt. Än mer anmärkningsvärt är det att Trafikverket inte har visat vad den totala kostnaden kommer att bli när projektet är klart.

Järnvägstunneln kostar inte 20 miljarder i 2009 års penningvärde

- 1.4.13 Trafikverket hävdar att man håller budget för projektet i den nu antagna detaljplanen och antagen detaljplaneändring. Trafikverket hävdar även att budgeten ligger inom den ram på 20 miljarder kronor som räknades fram år 2009. Till saken hör att det, vid en korrekt genomförd kalkylering, endast är 50 procents sannolikhet att detta belopp kan inrymmas (Trafikverket, Västlänken med planskild anslutning i Olskroken VVA 119 och JVA2015, sid 13, ärendenummer, TRV 2012/29166. Futura, version 7, detaljrapport, successiv kalkyl Västlänken, 2009). Att anta en detaljplan för ett infrastrukturprojekt medförande irreversibla och påtagliga skador på såväl människors hälsa och säkerhet om för miljön, utan att först klargöra kostnaderna för projektet, kan enligt Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. inte godtas.
- 1.4.14 Eftersom Trafikverket, utan skälig anledning, dessutom motsätter sig att offentliggöra en detaljerad budget omöjliggör en utomstående granskning av Trafikverkets kalkyler. Enligt Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. måste detta tolkas så som att Trafikverkets kalkylunderlag inte klarar av en utomstående granskning. Även detta talar för oskäligheten i att anta den aktuella detaljplanen och detaljplaneändring.
- 1.4.15 Det bör tilläggas att det, vid en jämförelse av nuvarande projekt med de två senaste infrastrukturprojekteten avseende anläggande av järnvägstunnlar i Malmö och Stockholm, framgår att den anläggande av järnvägstunnel i Göteborg är ett betydligt mer komplicerat och riskfyllt projekt. De stora risker som föreligger i och med antagandet av förevarande detaljplan och detaljplaneändring har uppenbarligen inte vägts in i kalkylen på ett rimligt sätt. Enligt Trafikverkets egna riktlinjer för hur den samlade effektbedömningen, där kalkylen ingår, ska redovisas framgår det att transparens och tillgång till relevant underlag krävs (Samlad effektbedömning -Handledning, 090831). Dessvärre tillämpar Trafikverket inte sina egna riktlinjer i förevarande fall. Trafikverkets ekonomiska kalkyl och annat underlag avseende det aktuella detaljplanelagda projektet har alltså inte gjorts tillgängligt för allmänheten utan har – Trafikverkets riktlinjer till trots - försetts med hemligstämpel. Eftersom det är ostridigt att kalkylen för den nu aktuella järnvägstunneln har passerat den externt kommunicerade kostnaden, kan det inte vara rimligt att beakta kalkylerna i förevarande detaljplaneärendet. För att hänsynstagandet ska vara lämpligt krävs att kalkylerna först presenteras på samrådet och i remisshandlingarna, vilket inte har skett.

Ringa vinster beträffande restid

- 1.4.16 Enligt Trafikverket kommer det att ta cirka tre minuter att resa från Göteborgs centralstation till Haga med den nu antagna järnvägstunneln. Från det att man ankommit med tåg till den underjordiska stationen i Haga ska man sedan ta sig, per fots, upp till markplan. Den södra uppgången ligger 30 meter under mark och den

norra 15 meter under markplan, vilket medför att det tar ytterligare ett antal minuter för de resande att ta sig upp till Haga. Som mest kommer de resande mellan Centralstationen och Haga alltså att vinna några få minuter i restid.

- 1.4.17 Vad gäller de som tänkt resa från Centralstationen till Korsvägen anför Trafikverket att resan kommer att ta sex minuter. Även vid Korsvägen kommer stationen att ligga ca 15 meter under markplan, vilket medför att det tar ytterligare tid före den resande når markplan och Korsvägen. Som bäst vinner man några få minuter i restid även här.
- 1.4.18 Enligt Trafikverket kommer 2/3 av de som reser i den nu aktuella järnvägstunneln att ha Centralstationen som destination. Alla som använder dagens Centralstation och tvingas använda den nya Centralstationen kommer att få längre restider i samband med att de genomför erforderligt byte till den lokala kollektivtrafiken. Detta gäller oberoende varifrån de reser. De resenärer som kommer från Kungsbacka och den framtida Boråsbanan och ska till Centralstationen, vilket huvuddelen av resenärerna ska göra, kommer alla att få längre restider i och med användandet av den nya järnvägsplanen. Genom den längre restiden och den längre gångvägen till Drottningtorget förlorar dessa resenärer 7-8 minuters restid, per resa.
- 1.4.19 Sammantaget är det således mycket begränsade restidsnyttor som kan uppnås i och med anläggandet av den aktuella järnvägstunneln. Detta framförallt då den majoritet av människor som har och kommer att ha Centralstationen som pendlingsdestination kommer att få längre restid och den minoritet av de resande som istället ska åka till Haga eller Korsvägen endast kommer att vinna någon enstaka minut i restid. Att Trafikverket inte själva har anmärkt på detta är anmärkningsvärt och innebär att Trafikverket gjort ett sedvanligt åsidosättande av vetenskapliga beräkningsmodeller. Trafikverket hävdar felaktigt att resenärnyttorna kommer att uppgå till 376 miljoner per år eller 14,3 miljarder kronor under avskrivningstiden på 60 år. Såsom påvisats ovan är dessa påståenden felaktiga.
- 1.4.20 I samband med beredningsremissen för den aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen svarade Trafikverket följande på frågan om hur man kom fram till de resenärsvinster som angavs:
- ”Utgångspunkten för våra beräkningar är Västra Götalandsregionens målbild för tågtrafikens utveckling ”Målbild Tåg 2013”. Det stora flertalet resenärer bedöms få förkortad restid på grund av förbättrad kapacitet (det vill säga mindre trängsel på spåren). De nya stationerna möjliggör även fler direktresor eller kortare anslutningsresor. De som kommer söderifrån med målpunkt Göteborg Central för 2-3 minuter längre restider inklusive uppehåll på stationer”.*
- 1.4.21 Ovanstående citat påvisar att Trafikverket nu har ett annat motiv än det ursprungliga motivet, att förkorta restiderna genom de restidsvinster som anges uppkomma med nya målpunkter: nämligen att den ökade järnvägskapaciteten kommer att medföra mindre trängsel på spåren. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. är dock av den bestämda uppfattningen att det är just detta som inte kan ske. Såsom anförts ovan beror detta på att järnvägsbanorna runt Göteborg till stor del redan har nått

kapacitetstaket och behöver byggas ut före någon kapacitetsökning av resenärer till eller från Göteborg kan ske. Eftersom den nu aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen handlar om anläggandet av en järnvägstunnel som bara kan hantera 12 tågrörelser per timma och detta är i paritet med kapaciteten av dagens järnväg kommer den nu aktuella järnvägstunneln inte att medföra någon som helst kapacitetsökning. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill understryka att det är först när en helt ny dubbelspårig järnväg till Borås anläggs som tågrörelserna kan öka till 16 tåg per timma och kapaciteten på järnvägen därmed öka.

- 1.4.22 Trafikverket beräknar dessutom inte den sammantagna restiden utan väljer att enbart räkna på restid mellan de planerade stationerna. Detta är missvisande eftersom gångtiden för anslutning till den lokala kollektivtrafiken är betydande för järnvägstunnelns nya stationer. Nya spårvagnslinjer (Badhuslänken) har dessutom tillkommit som minskar restiden till Järntorget från Centralen vilket gör att resande till och från västra Göteborg inte kommer att välja att åka vidare med pendeltåg till och från Haga för att där stiga om till spårvagn för resa till och från västra Göteborg.

1.5 Samhällsnyttoaspekterna är överskattade

- 1.5.1 Genom att restidsvinsterna och resandeprognosen är grovt överskattade har det under detaljplaneprocessens gång angetts betydligt större samhällsvinster än vad de verkliga restidsvinster och simuleringar av resenärsmängder ger vid handen. Samhällsnyttorna av miljövinster är därutöver överskattade då exempelvis miljökostnaden för utsläppen av koldioxid från anläggandet av järnvägstunneln inte är medräknad i kalkylen. Denna miljökostnad är ca 400 miljoner kronor för järnvägstunneln (inkl. stationer) när ASEK 5 värden för utsläpp av koldioxid tillämpas.
- 1.5.2 Ett annat exempel avseende den samhällsekonomiska överskattningen är att Trafikverket har angett att värdet av den avlastning som kommer att ske i den lokala kollektivtrafiken med spårvagn skulle uppgå till 230 miljoner kronor per år, det vill säga ca 4.9 miljarder kronor i nuvärde. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. vill dock framhålla att förhållandet snarare är det omvända. Detta eftersom turtätheten för spårvagnstrafiken kommer att minska när fler åker pendeltåg till Haga och Korsvägen, vilket i sin tur medför att restidsförluster kommer att uppkomma för alla som inte skall till Haga och Korsvägen. Med anledning härav kommer nyttan av att resenärer reser med pendeltåg till Haga och Korsvägen att minskas minst lika mycket av olägenheter för de resande som fortsätter använda sig av spårvagnstrafiken. Utgår man från vetenskapligt vedertagen metodik ska de beräknade samhällsnyttorna med den nu antagna järnvägstunneln således minskas betydligt. Utgår man från den konsultrapport som ligger till grund för beräkningen (PM samhällsekonomisk nyttoberäkning av Västlänkens avlastande trängseffekt, Ramboll, 2013-06-07) skulle man utifrån de antaganden om restidsvinster som uppkommer, behöva vinna 21 minuters restid på en resa som tar sju minuter. Ett förhållande som är tämligen orealistiskt.
- 1.5.3 Enligt den beräkning som var underlag för den nationella infrastrukturplaneringen 2013 för den nu aktuella järnvägstunneln (Samlad effektbedömning, Västlänken med planskildhet i Olskroken, VVA 119 och JVA 205, sid. 13 tabell 2.4) var

nettonuvärdeskvoten -0.47 med en samhällsekonomisk nytta på 11.7 miljarder kronor för järnvägstunneln i 2013 års prisnivå. Då kostade den aktuella järnvägstunneln 20 miljarder och räknar man om detta till 2009 års prisnivå kostade den aktuella järnvägstunneln ca 17.5 miljarder kronor. Senare anger Trafikverket 20 miljarder i 2009 års prisnivå. Det innebär att nyttan om 11.7 miljarder kronor skall minska med 2.5 miljarder till 9.2 miljarder kronor. Därtill skall läggas finansieringskostnaden på ca 7 miljarder. Då minskar nyttan från 9.2 miljarder till 2.2 miljarder kronor. Då är projektets nytta nere på en nettonuvärdeskvot på -0.9 eller tio öre tillbaka på varje investerad krona. Därtill skall läggas de felräkningar som påvisats. Den verkliga samhällskostnaden kommer att överskrida 40 miljarder kronor och den samhällsekonomiska förlusten kommer att överskrida 30 miljarder kronor. Resultatet är så undermåligt att den aktuella järnvägstunneln, utan konkurrens, kvalificerar som den skadligaste infrastrukturinvesteringen för samhället i modern tid.

De icke kvantifierbara nyttorna är begränsade

- 1.5.4 I underlaget för Regeringens tillåtlighetsprövning av bland annat den nu aktuella järnvägstunneln skriver Trafikverket: "Trafikverket vidhåller att de övergripande ändamålen med Västlänken omfattar nyttor som inte är beräkningsbara. Det gäller nyttor som i form av förtätning, stadsutveckling och lokala trafiklösningar som Västlänkens nya stationer genererar i ett långsiktigt perspektiv". Trafikverket har alltså anfört att järnvägstunneln i första hand är ett stadsutvecklingsprojekt och i andra hand ett projekt för att öka kapaciteten för pendeltågstrafiken. Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. ställer sig dock frågande till vilka nyttor Trafikverket menar skulle uppstå med anledning av antagandet av den här detaljplanen, särskilt med tanke på att utbyggnaden runt Haga, Korsvägen och Centralstationen i Göteborg kommer att ske även om inte den aktuella järnvägstunneln byggs.
- 1.5.5 En analys har genomförts som studerar sambanden mellan hur förändrad tillgänglighet, befolkning, sysselsättning och inkomster påverkas. Dessa är de så kallade icke-kvantifierbara nyttorna. Dessa uppgår endast till 1 150 miljoner kronor under hela järnvägstunnelns avskrivningstid och ger således en ringa påverkan den samhällsekonomiska nyttan (Rapport, Samlok Västlänken, WSP, sid 8, 2009-12-21)

Västlänken leder inte till social utjämning

- 1.5.6 Den analys av sociala konsekvenser som gjorts under järnvägsplanens utarbetande pekar på att det är personer som saknar bil som generellt kommer att gynnas av utbyggnaden. Denna befolkningsgrupp domineras av kvinnor, äldre och yngre personer samt låginkomsttagare.
- 1.5.7 Vad avser den sociala dimensionen är det svårt att leda i bevis att en lokal trängselskatt på 26 miljarder som till 2/3 bekostar förevarande järnvägstunnel skulle leda till en social utjämning. Investeringar i järnvägssystemet är ett statligt ansvar och statliga investeringarna delas av hela skattekollektivet nationellt. Då skatten inte är progressiv och missgynnar grupper med låga inkomster samt gynnar grupper med höga inkomster och grupper med tjänstebil.

- 1.5.8 Det Västsvenska paketet finansieras till stor andel av trängselskatt, närmare bestämt finansieras 26 av de 46 miljarder kronorna som projektet beräknas kosta 20 miljarder kronor. Med detta sagt måste det understrykas att en lokal trängselskatt motverkar en social utjämning som till skillnad från inkomstskatter inte är progressiv. Det sagda innebär att ekonomiskt svaga grupper som av olika anledningar behöver använda bil beskattas hårdare än ekonomiskt starkare grupper. Till de senare tillhör ofta innehavare av tjänstebil som inte belastas alls av trängselskatt. Sammantaget är det felaktigt att projektet på något sätt skulle leda till en social utjämning. I praktiken är förhållandet snarare det omvända då endast 4 000 resor (2 000 personer/en procent av de resande idag) kommer att byta färdmedel från bil till tåg, varav knappt 850 (425 personer, 2 promille) av dessa utgör arbetsresor. Som nämnts är bilisterna till större delen män och medelinkomsttagare, vilket medför att det, bland de fåtal tillkommande pendeltågsresenärerna, endast är 350 personer (2 promille) som teoretiskt skulle kunna tillhöra ekonomiskt svagare samhällsgrupper.
- 1.5.9 Om ett billigare och mer samhällsekonomiskt sunt projekt än anläggandet av den aktuella järnvägstunneln realiserats kan en betydligt mer omfattande utbyggnad av kollektivtrafiken ske inom och kring Göteborg. Först då skulle en markant social utjämning kunna ske. Att anta en detaljplan med så pass dålig samhällsnytta och användningsgrad, och som dessutom finansieras av en icke-kvoterad trängselskatt kan inte medföra någon social utjämning.

Påverkan på antalet arbetsplatser inte vetenskapligt baserat

- 1.5.10 Av de 50 000 arbetsplatser som planeras i Göteborgs Stad under kommande två decennier kommer 70 procent (35 000 personer) att resa till arbetsplatsen från inom Göteborg och 30 procent (15 000 personer) att resa till arbetsplatsen från en annan kommun. De som reser inom Göteborg påverkas inte alls av den aktuella järnvägstunneln. Om målet med att trefaldiga resandet med pendel- och regiontåg från 7 procent till drygt 20 procent uppfylls medför detta att resandet kommer öka från 1 000 till drygt 3 000 personer eller med 2 000 personer. Att 10 000 arbetsplatser inte skulle realiserats för att 2 000 personer inte kommer att resa med pendel- eller regiontåg om järnvägstunneln inte byggs är givetvis fel.
- 1.5.11 Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. önskar understryka att resandet med expressbussar över kommungränsen är betydligt mer omfattande än resandet med pendeltåg (Resvaneundersökning 2013, Västsvenska paketet, 2014). Exempelvis har expressbusstrafiken ökat med ca 30 procent på tre år medan ökningen för pendeltågen endast varit ca 5 procent (Resvaneundersökning 2014, Västsvenska paketet, 2015). Att Trafikverket påstår att pendeltåg krävs för att möjliggöra för resande till nya arbetsplatser i centrala Göteborg är således felaktigt. Det finns inget som tyder på att de resande behöver resa med just tåg.
- 1.5.12 Läger man därtill att den tillkommande resenärsmängden med anledning av den aktuella detaljplanen kommer öka med endast en dryg promille av den totala pendlingen till och från Göteborgs kommun idag så inser man att påverkan på antal

bostäder och arbetsplatser är ringa. Om man räknar på ett resande baserat på "Målbild Tåg 2035" kan bortfallet av arbetsplatser maximalt bli 2 000 och beträffande bostäder maximalt 550. Detta under förutsättning att dessa personer inte väljer att resa, vilket inte kommer att vara fallet, se vidare nedan.

- 1.5.13 Skulle Trafikverket istället använda sig av resultaten från det korrekta beräkningsverktyget SAMPERS, framkommer det att det egentliga bortfallet av arbetsplatser blir färre än hundra och antalet bostäder endast några tiotal. Detta bygger på förhållandet att man inte reser överhuvudtaget om man inte kan resa med pendel- eller regiontåg. Detta beräknas inte i SAMPERS utan vilken fördelning som sker mellan trafikslagen. I praktiken sker en överflyttning till ett annat trafikslag som bil eller buss om tåg inte är ett alternativ. Slutsatsen är att påverkan på såväl antalet arbetsplatser som antalet bostäder tack vare den aktuella järnvägstunneln knappast är mätbar.

1.6 Försumbar påverkan på stadsutvecklingen

- 1.6.1 En av de centrala frågorna som länsstyrelsen och flera andra remissinstanser redovisar som motiv till en utbyggnad enligt förevarande detaljplan och detaljplaneändring är att en omfattande stadsutveckling kommer till stånd genom anläggandet av järnvägsplanen. Enligt Föreningen Trädplan Göteborg m.fl. finns det dock inga bärande argument för att det sagda skulle vara korrekt. Detta eftersom inga detaljplaner för exploatering är kopplade till genomförandet av detaljplanen för den aktuella järnvägstunneln. Den planerade stadsutvecklingen kommer att kunna genomföras utan järnvägstunneln och till och med bli effektivare om den inte kommer till stånd. Bland annat försenas viktiga infrastrukturinvesteringar för kollektivtrafiken genom att den så kallade Operalänken för spårvagn inte kan byggas innan järnvägstunneln är klar. Även den så kallade Bangårdsviadukten för bland annat busstrafik över Göteborgs central kommer att bli senareläggning med anledning av anläggandet av den aktuella järnvägsplanen, då det finns begränsade möjligheter att bygga projekten samtidigt (Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret, PM, Stadsutveckling i anslutning till Västlänkens stationer, 2012-08-16). Det är alltså flera för stadsutvecklingen viktiga projekt som kommer att hindras med anledning av antagandet av den aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen.
- 1.6.2 Det bör tilläggas att ett grundläggande syfte bakom antagandet av den aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen har varit att möjliggöra för omfattande stadsutveckling i Göteborg. Göteborgs stads stadsbyggnadskontor har i ett PM beskrivit att stadsbyggnadskontoret anser att järnvägstunneln, och Västlänken överlag, är en förutsättning för den expansion man beskriver. Man anger att järnvägens Hagastation i princip kommer att betjäna hela västra Göteborg. Av underlaget framgår dock att järnvägstunneln endast kommer att betjäna den absoluta stadskärnan med bara en dryg kilometer mellan de nya stationerna i Haga och Korsvägen och dagens centralstation. De centrala förnyelseområdena, där ca hälften av de tillkommande bostäderna och arbetsplatserna tillkommer, kommer inte att inte av den aktuella järnvägstunneln (Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret, PM, Stadsutveckling i

anslutning till Västlänkens stationer, sid 2-3, 2012-08-16). Även med anledning härav saknas grund för att järnvägstunneln skulle gynna stadsutvecklingen i Göteborgs stad.

- 1.6.3 På vilket sätt Trafikverket menar att den aktuella järnvägsplanen kommer att påverka aktuella stadsplaner är svårt att förstå då det inte finns någon koppling mellan dessa planer och järnvägstunneln. Järnvägstunnelns lokalisering i detaljplanärendet beslöts redan 2006, genom en överenskommelse mellan Göteborgs stad och dåvarande banverket, innan det fanns en översiktsplan eller en vision om den Centrala Älvstaden stod klar. Av denna anledning kan man inte hävda att järnvägstunneln Västlänken är en förutsättning för den planerade stadsutvecklingen då denna inte planeringsmässigt vad var sammanlänkad med planerna för stadsutvecklingen.

Påverkan på minskat bostadsbyggande är inte mätbart

- 1.6.4 Stadsbyggnadskontoret i Göteborg hävdar att 10 000 färre bostäder och 10 000 färre arbetsplatser blir resultatet om den aktuell järnvägstunneln *inte* kommer till stånd. Skillnaden mellan nollalternativet och det resande som järnvägstunneln kommer att ge upphov till år 2030 är dock i själva verket marginell då endast en procent av pendelresorna eller ca 2 000 resenärer kommer att påverkas enligt Trafikverkets beräkningar. Det är mot denna bakgrund svårt att förstå hur denna ringa resandemängd skulle påverka utbyggnaden av centrala Göteborg. Det ringa tillkommande resandet med tåg medför inte att tillkommande bostadsbebyggelse
- 1.6.5 Den planerade bostadsexpansionen i Göteborg kommer att ske i de centrala områdena runt Centralstationen som Gullbergsvass, Holmen, Ringön, Backaplan och Frihamnen. Den förtätning som Göteborgs kommun planerar vid Göteborgs centralstation kan genomföras genom förtätning med dagens infrastruktur. Bortfallet av byggbar mark är ringa även om järnvägstunneln inte byggs. Det finns av denna anledning inte skäl att hävda att järnvägstunneln är en förutsättning för den planerade expansionen av bebyggelsen i Göteborgs centrala delar.
- 1.6.6 De planer som Järnhusen utarbetat för förtätning i anslutning till Centralstationen medger att spårområdet från dagens station fram till den planerade Bangårdsviadukten skall bebyggas. De 16 uppställningsspåren skall flyttas till Sävenäs i närtid. Skillnaden mellan dagens stationslösning (nollalternativet) i förhållande till järnvägstunneln blir därmed mycket liten vad avser minskad byggbar yta och påverkan på möjligheterna att bebygga området vid Centralstationen med dagens struktur.
- 1.6.7 Området i direkt anslutning till Centralstationen ägs till stor del av statliga Jernhusen. Jernhusen har låtit genomföra en arkitekttävling om hur området vid centralen kan komma att utvecklas. Av de genomförda arkitektförslagen framgår att samtliga avser att bebygga spårområdet väster om dagens centralstation, det vill säga överdäcka alla perronger fram till den kommande bangårdsviadukten. Den skillnad som uppkommer enligt stadsbyggnadskontoret är att fler spår behöver anläggas, att mer plats behövs för bussterminal och andra ytor för trafikändamål. Man anger att 20 procent av byggbar yta vid Gullbergsvall inte kan genomföras om Västlänken inte blir av. Därutöver anger man att ca 10 procent av byggbar yta i resterande kärnan och mellanstaden (där

hälften av tillkommande bostäder, arbets- och studieplatser planeras) uteblir (Göteborg Stad, Stadsbyggnadskontoret, Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken, Samrådshandling september 2013, SBK diarienumr. 0635/11, sid 43-44, 2013). Det finns inget stöd för detta påstående då järnvägstunneln kommer att påverka byggbar yta i liten omfattning. Därtill visar de simuleringar Trafikverket genomfört att tillkommande resenärsmängder är mycket ringa, enbart 8 procent fler tågresenärer i förhållande till referensalternativet och endast en procent av total pendling. Dessutom kommer det inte finnas kapacitet att finnas i järnvägssystemet på mycket lång tid som medger ett kraftigt ökat resande.

- 1.6.8 Idag är inpendlingen till Göteborg vad avser arbetspendling som sagt ca 30 procent (Resvaneundersökning, Västsvenska paketet, 2014). Av de boende i Göteborg arbetar 90 procent inom Göteborgs kommun och en fjärdedel av de som arbetar i centrum bor i centrum. Hur stadsbyggnadskontoret kommer fram till att 10 procent mindre utbyggnad blir resultatet om Västlänken inte byggs är svår att förstå då 90 procent av tillkommande boende inte har ett pendelbehov till annan kommun över huvud taget. Om 40 000 bostäder byggs är det endast 10 procent av de tillkommande boende som har ett pendlingsbehov vilket motsvarar de boende i 4 000 bostäder. Om resandet med pendel- och regiontåg enligt "Målbild Tåg 2035" tredubblas innebär detta att ökningen går från 7 till drygt 20 procent. Detta motsvarar en resenärsökning på ca 550 personer om en person per bostad arbetar eller studerar och pendlar. Om dessa 550 personer inte kan resa med pendel- eller regiontåg skulle leda till ett bortfall på 10 000 bostäder enligt stadsbyggnadskontoret. Påståendet är gripet ur luften och kan inte ledas i bevis.

Exploatering vid Haga och Korsvägen

- 1.6.9 De nya stationerna vid Haga och Korsvägen anses medföra betydande förutsättningar för exploatering vid dessa stationer. När det gäller station Haga är området redan exploaterat och till stora delar kulturminnesskyddad. Den exploatering som är planerad är främst vid södra älvstranden med ca 4 000 boende men avståndet till station Haga är mycket långt vilket gör att denna station inte får många resenärer från denna utbyggnad (Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret, PM, Stadsutveckling i anslutning till Västlänkens stationer, sid 2-3, 2012-08-16). För Korsvägen gäller att Campus Näckrosen skall förtätas med studieplatser. Utbyggnad planeras av Svenska Mässan med bl. a. en entré i öster. Det innebär att dagens Lisebergstation kommer att ha ett avstånd på 100 meter till Svenska Mässans nya entré. Avståndet till Lisebergs entré är detsamma från Lisebergsstationen som den planerade stationen vid Korsvägen. Idén att bygga en ny tågstation 500 meter från en befintlig är illa genomtänkt och går inte att motivera. Ingen av ovan nämnda utbyggnader är beroende av Västlänken för sin tillkomst.
- 1.6.10 Hälften av de som bor i centrala Göteborg arbetar där, endast 10 procent pendlar ut till andra kommuner. Veldig få av pendlarna och de boende i centrala Göteborg kommer att ha ett behov av att utnyttja de nya stationerna vid Haga och Korsvägen. Detsamma gäller det antal inpendlare som är väsentligt färre än vad Trafikverket tidigare angivit. Utgår man från de beräkningar som genomförts under år 2013 (SAMPERS) är resultatet att ett betydligt färre antal resenärer kommer att utnyttja de nya stationerna.

Såväl järnvägstunneln som de nya stationerna vid Korsvägen och Haga kommer att få ett mycket lågt utnyttjande.

Konsekvensen av att senare anlägga fyra spår vid Haga- och Korsvägsstationen

- 1.6.11 För det fall man enbart bygger stationer med två spår initialt och i ett senare skede bygger stationer vid Haga och Korsvägen med fyra spår finns ingen beskrivning av hur detta påverkar detaljplanen. Den kalkyl som Trafikverket har för järnvägstunneln innefattar inte kostnaderna för att bygga stationer med fyra spår vid Haga och Korsvägen. Den tillkommande kostnaden för dessa stationer är beräknad till 2 miljarder kronor av Trafikverket för det fall denna utbyggnad sker när stationerna initialt byggs (Järnvägsplan, Västlänken, Granskningsutlåtande, sid 112, 2015).
- 1.6.12 I Trafikverkets budget finns mindre än 300 miljoner kronor avsatt för att förbereda för fyra spår vilket endast är 15 procent av kostnaden. Detta innebär att man i ett senare skede måste gräva upp såväl Haga- som Korsvägens stationer ytterligare en gång för att bygga ut kapaciteten till fyra spår. Vad kostnaden för denna investering uppgår till kan Trafikverket inte ange men man anger att kostnaden kommer att bli betydande.
- 1.6.13 Trafikverket skriver följande i rapporten: Järnvägsplan, Västlänken, samrådshandling lägesrapport maj 2013, sid. 17: "I Västlänksprojektet ligger stationerna i tunnlar vilket gör det mycket besvärligt och dyrbart att utvidga spårområdet i ett senare skede. Vi konstaterar att förberedelser för fyra spår blir omfattande och att så länge stationen används med bara en plattform så blir spårgeometrin sämre än med en tvåspårsstation". Trafikverket kan inte ange hur stor kostnaden kommer att bli i ett senare skede då man inte ens vet vilka förberedande arbeten som planeras initialt. Det är anmärkningsvärt att dessa uppgifter inte föreligger i denna del av planeringen. Planeringen har nu pågått under fem år men uppenbarligen med ett klen resultat. Den kapacitet som Trafikverket anser skall ligga till grund för planeringen, Västra Götalandsregionens dokument "Målbild Tåg 2035", kommer inte att uppnås med mindre än att järnvägstunneln byggs för att inhysa fyra spår vid Haga- och Korsvägens stationer. Dessutom kommer det att krävas ytterligare betydande kostnader för att realisera denna målbild på storleksordningen 35-40 miljarder kronor, kostnader som ännu inte har allokeras i budgeten för den nu gällande järnvägstunneln. Detta leder till att syftet med järnvägstunneln inte kan realiseras.

Masshanteringsplan saknas

- 1.6.14 Det finns ingen beskrivning av hur de mycket stora mängder lera och stenmaterial som uppkommer vid anläggandet av Västlänken skall hanteras. De störningar som uppkommer tack vare de omfattande transporter som anläggningen av järnvägstunneln kommer att medföra kan av denna anledning inte konsekvensbeskrivas.
- 1.6.15 I Trafikverkets svar på remissen för järnvägsplanen (Järnvägsplan, Västlänken, Granskningsutlåtande, sid 113, 2015) anges att "en masshanteringsplan har upprättats och redovisas i byggbeskrivningens kapitel 2. Trafikverket fortsätter att inventera och

hitta lämpliga avsättningsområden för massor. Masshanteringsplanen hanteras även inom ramen för villkoren för regeringens tillåtlighetsbeslut och arbetet med att ta fram planer för masshantering och masstransporter bedrivs i samråd med länsstyrelsen och staden. Resultat från det arbetet kommer att presenteras för myndigheterna innan byggstart. Avsättningsområden för massor regleras inte i järnvägsplanen och hanteras därför i senare skede”.

- 1.6.16 Ovanstående citat är anmärkningsvärt eftersom det i regeringens tillåtlighetsbeslut för den aktuella järnvägsplanen är villkorat med kravet att en masshanteringsplan skall upprättas. Trots detta finns det alltså i dagsläget inte någon sådan masshanteringsplan, och enligt Trafikverket kommer en sådan plan att utarbetas först under hösten 2017. Med andra ord tycks villkoret i regeringens tillåtlighetsprövning ha förbisetts helt, något som medför att det även av denna anledning varit olämpligt att anta den aktuella detaljplanen och detaljplaneändringen.
- 1.6.17 Understrykas bör även att Trafikverket har tecknat ett avtal med Göteborgs hamn gällande just framtida omhändertagande av massor i samband med utbyggnad av hamnverksamhet. Vad som är intressant här är att nämnda avtal dock inte kommer att kunna realiseras eftersom det troligen aldrig kommer att ges några tillstånd till ny energihamn i Göteborg. Detta eftersom det föreligger en konflikt med det näraliggande Natura 2000-området Torsviken som försvårar en hamnetablering. Som det ser ut nu finns det alltså inte någon lösning gällande hur lermassorna á ca 1 700 000 kubikmeter kommer att tas hand om. Detta är inte bara problematiskt utifrån att omständigheterna står i strid med regeringens tillåtlighetsbeslut utan även på grund av att det fortfarande inte går att beräkna vad kostnaden för kvittblivning av dessa massor kan komma att landa på. Även av denna anledning bör den antagna detaljplanen och den antagna detaljplaneändringen upphävas.

Mängder och hantering av förorenade massor

- 1.6.18 Mycket begränsad information finns om hur stora mängder förorenade massor som uppkommer och den närmare hanteringen av dessa. Ett problem är att kostnaden för att omhänderta förorenade massor inte är kvantifierad utan ligger i kostnaden för miljöåtgärder där även andra miljörelaterade kostnader återfinns. Budgeten för dessa åtgärder är tämligen begränsad och kommer att sannolikt att överskridas.

Hemlighållande av kalkylen för Västlänken

- 1.6.19 Trafikverket anser, såsom nämnts ovan, att kalkylen för järnvägstunnelns kostnader utgör arbetsmaterial under hela projektets löptid och är av denna anledning inte en offentlig handling. Det är då förenat med svårigheter att granska det underlag som kalkylen bygger på under dessa förutsättningar. Då den kommunala sektorn anser att det föreligger omfattande intrångskostnader som Trafikverket ska sörja för uppstår frågan hur denna kostnad allokerats i kalkylen för järnvägstunneln. Den kostnad som Trafikverket anger ligger långt från den kostnad som är kommunens anspråk för att täcka intrånget och då är de privata fastighetsägarnas anspråk inte medräknande. Även här uppstår frågan om hur kalkylen förhåller sig till verkligheten och hur Trafikverket

skall hantera de ökade kostnaderna. Att oklarheter kvarstår är högst olämpligt så här långt in i processen och man kan som sagt ifrågasätta lämpligheten i att anta en detaljplan avseende ett miljardprojekt när kostnaderna för densamma överhuvudtaget inte är korrekt estimerade.

1.7 SLUTSATS

- 1.7.1 Inget av de skäl som ligger till grund för järnvägstunneln kommer att uppnås då de omständigheter som åberopas inte bygger på sakliga fakta utan på en politisk vision/målbild. När huvudskälen för järnvägstunneln ställs mot de faktabaserade underlag som finns att tillgå framkommer att de åberopade skälen inte på någon punkt kan realiseras. Sammanfattningsvis är de huvudsakliga motiven mot att realisera järnvägstunneln följande.
- 1.7.2 Trafikverket har inte genomfört den samhällsekonomiska kalkylen på ett korrekt sätt baserat på de riktlinjer som Trafikverket har att tillämpa. Investeringen i järnvägstunneln kommer att överstiga 40 miljarder kronor och den samhällsekonomiska förlusten kommer att överskrida 30 miljarder kronor. Den samhällsekonomiska förlusten blir omfattande med en samhällsnytta på endast ca. 20 procent av investerade medel när en korrekt beräkning genomförs. Riksdagens målsättning med transportpolitiken motverkas genom att investeringen i järnvägstunneln inte är samhällsekonomiskt effektiv. Det är olämpligt att fastställa en detaljplan som motverkar de transportpolitiska målen.
- 1.7.3 Kostnaden för järnvägstunneln är betydligt högre än vad Trafikverket anger då kostnader för finansiering inte ingår. Därtill är de tillkommande kostnaderna för kommunala kostnader till stor del inte till med i budgeten för järnvägstunneln. De siffror som presenterats på samråd osv. stämmer inte.
- 1.7.4 Kostnaden för de indexerade kostnadsökningarna för att anlägga järnvägstunneln är inte med i beräkningen av kostnaden. Denna kostnadsökning är betydande. Därtill skall läggas att den beräknade byggkostnaden endast med 50 procents sannolikhet kan innehållas. Den av Trafikverket angivna kostnaden kommer baserat på ovanstående att öka väsentligt. Även med anledning härav kan den antagna detaljplanen och de antagna ändringarna i detaljplanerna inte fastställas.
- 1.7.5 Den målbildsbaserade trefaldiga ökningen det tågresandet kommer inte att infrias då resultaten från simuleringar visar en blygsam ökning med endast 8 procent i förhållande till referensalternativet år 2030. Detta medför att resande till nya målpunkter och avlastningen av dagens centralstation blir ringa. Nyttan med projektet är överskattad.
- 1.7.6 Den önskade regionförstoringen baserat på simuleringar blir i princip inte mätbar då den uppgår till en dryg promille av pendelresandet över kommungränsen i Göteborgs stad. Även med anledning härav är nyttan med projektet överskattad.

BILAGA 1

- 1.7.7 Baserat på simuleringar kommer den förväntade minskningen av pendling med bil att bli mindre än en procent. Endast en fjärdedel av denna överflyttning från bil till tåg avser arbetsresor eller ca 2 promille. Avlastningen av pendling med bil under högtrafik blir därmed i sammanhanget försumbar. Behovet av den aktuella järnvägen är överskattat.
- 1.7.8 Genom att en ringa överflyttning från pendling med bil till pendling med tåg sker blir även minskningen av utsläppen av klimatpåverkande gaser ringa. Utsläppen av klimatpåverkande gaser blir omfattande vid anläggandet av järnvägstunneln och sannolikt leder detta till ett ökat utsläpp varvid ingen positiv påverkan på klimatutsläppen uppkommer. Syftet med projektet uppnås heller inte i denna del.
- 1.7.9 Den planerade bebyggelsen i centrala Göteborg av bostäder och verksamheter är inte avhängig tillkomsten av järnvägstunneln. Argumentet att mellan 10-20 procent av denna bebyggelse inte skulle komma till stånd går inte att leda i bevis. Anledningen är den ringa resandeökningen med järnvägstunneln samt att en mycket ringa arbetspendling sker från Göteborg till andra kommuner. Det är tvärtom så att järnvägstunneln försenar tillkomsten av viktiga infrastrukturinvesteringar för kollektivtrafiken med spårvagn och buss. Anläggandet av den aktuella järnvägstunneln är inte samhällsekonomiskt försvarbart.
- 1.7.10 Det finns alternativa investeringar till järnvägstunneln med lägre kostnader, kortare byggtider, lägre risker och mindre påverkan på motstående intressen. Dessa alternativa sträckningar bör utredas närmare. Göteborgs kommuns beslut att anta den aktuella detaljplanen och ändringarna i detaljplaner kan inte fastställas.

2 Bilagor

- 2.1 E-postkorrespondens inom Styrgruppen för Västlänken, Göteborgs kommun, 2015-01-23 ([Bilaga A](#))

Göteborg, 2016-04-11



Peter Danielsson
Föreningen Nej till Västlänken