



Planavdelningen

Filip Siewertz

Telefon 031-368 1501

E-post:

filip.siewertz@sbk.goteborg.se

JÄRNVÄGSTUNNELN VÄSTLÄNKEN
Tidigare fattade beslut

Innehåll

JÄRNVÄGSTUNNELN VÄSTLÄNKEN Tidigare fattade beslut	1
2006 06 13, ATT ANTECKNA PROGRAMMET	2
2012 10 30, ATT PÅBÖRJA DETALJPLANEARBETE	3
2013 09 03, ATT GENOMFÖRA SAMRÅD	4
2014 11 25, ATT GENOMFÖRA GRANSKNING, ÄNDRING AV DETALJPLANER	6
2014 11 25, ATT GENOMFÖRA GRANSKNING, NY DETALJPLAN	8
VÄGVALETS RESERVATION MOT GRANSKNINGSBESLUTEN 2014 11 25	9

2006 06 13, ATT ANTECKNA PROGRAMMET



Göteborgs Stad
Byggnadsnämnden

UTDRAG FRÅN PROTOKOLL
från sammanträde
2006-06-13

§ 430

Västlänken – en tågtunnel under Göteborg

Lennart Widén redogjorde för inkomna synpunkter under programskedet. Göteborg förordar Haga – Korsvägen, alternativ älvstranden. Vidare redogjordes för en flexibel spårvagn som går både på likström och växelström (duospårvagn).

Byggnadsnämnden beslöt:

att anteckna redogörelsen.

Vid protokollet

Agnetha Carlsson

2012 10 30, ATT PÅBÖRJA DETALJPLANEARBETE

Utdrag ur Produktionsplan 2011:

Startade detaljplaner/program		
		121030
Dnr	Detaljplan	Produktionsplan
0371/12	Gruppbofastad inom del av fastigheten Tolered 731:817, Blackevägen	PP12
0635/11	Västlänken, Spårtunnelområde med omgivningen	PP11 (Västlänken sträckningen dp. Dnr 05/0802)
0636/11	Västlänken, station Centralen med omgivningen	PP11 (Västlänken område 1 NET, dp. Dnr 05/0799)
0637/11	Västlänken, station Haga med omgivningen	PP12 (Västlänken område 2 Haga, dp. Dnr 05/0800)
0638/11	Västlänken station Korsvägen med omgivningen	PP12 (Västlänken område 3 Korsvägen, dp. Dnr 05/0801)

2013 09 03, ATT GENOMFÖRA SAMRÅD



Göteborgs Stad

Byggnadsnämnden

Utdrag ur protokoll
Sammanträdesdatum
2013-09-03

§ 291, Dnr 0635/11

Ändring av detaljplaner för Järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal samt Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt m.m.

Till behandling företogs ärende angående ovan nämnda detaljplaner. Syftet är att möjliggöra fastställande av trafikverkets järnvägsplan som möjliggör en byggnation av västlänken.

Peter Elofsson redogjorde för de två planerna.

Stadsbyggnadskontoret hade ingett ett utlåtande:

”Tjänsteutlåtande bil. 30

Under överläggning i ärendet yrkade:

Tom Heyman (Vägv) avslag på förslaget och

ordföranden Mats Arnsmar (S) bifall till kontorets förslag.

Sedan överläggningen förklarats avslutad framställde ordföranden propositioner på beslut om bifall till ovan nämnda yrkanden.

Sedan propositionerna besvarats och ordföranden tillkännagett att han funnit den förstnämnda propositionen vara med övervägande Ja besvarad begärdes omröstning vilken verkställdes i enlighet med följande justerade proposition:

”Den som vill att nämnden skall bifalla förslaget röstar Ja den som inte vill röstar Nej. Vinner Nej har nämnden bifallit Heymans förslag”.

Vid upprop röstade Björkqvist (FP), Lindén (V), Lange (M), Wallenius (MP), Josefson (M), Elinoff (S), tjänstgörande ersättaren Zandin (V) och ordföranden Ja medan Heyman röstade Nej.

Då omröstningen utfallit med åtta Ja och ett Nej hade byggnadsnämnden beslutat:

att genomföra samråd om ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal inom stadsdelarna Gullbergsvass, Nordstaden, Inom Vallgraven, Pustervik, Haga, Vasastaden, Lorensberg, Bö och Skår och

att genomföra samråd om järnvägstunneln Västlänken, tunnelmynningar, schakt m.m. inom stadsdelarna Olskroken, Gullbergsvass, Nordstaden, Inom Vallgraven, Pustervik, Haga, Vasastaden, Lorensberg, Bö och Skår.

Heyman reserverade sig mot beslutet om samråd enligt följande:

”Miljökonsekvenserna för detta bygge börjar nu bli uppenbara. Trafikverkets tidiga försäkringar om att bygget knappast skulle märkas i staden har varit ett påstående utan grund. Följderna för Annedal och Haga är nu uppenbara, följd-erna för övriga stadsdelar kommer också att innebära stora problem vilket kommer att visa sig efter hand. Nyttan av tunneln står inte i proportion till de problem som uppstår under byggtiden”.

Vid protokollet

Agnetha Carlsson

2014 11 25, ATT GENOMFÖRA GRANSKNING, ÄNDRING AV DETALJPLANER



Göteborgs Stad
Byggnadsnämnden

Utdrag ur protokoll
Sammanträdesdatum
2014-11-25

§ 458, Dnr 0635/11

**Granskning av ändring av detaljplaner för järnvägstunneln
Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal**

Ovan nämnda detaljplan mellan Olskroken och Annedal behandlades. Ärendet är ett av två som syftar till att möjliggöra byggandet av en tågtunnel under Göteborg från Gullbergsvass till Almedal och ge stöd åt trafikverkets järnvägsplan.

Stadsbyggnadskontoret hade ingett ett utlåtande:

”Tjänsteutlåtande bil 37

Under överläggning i ärendet yrkande:

Tom Heyman (Vägv) avslag på förslaget och

ordföranden Mats Arnsmar (S) röstade bifall.

Sedan överläggningen förklarats avslutad framställde ordföranden propositioner på beslut om bifall eller avslag på ovan nämnda förslag.

Sedan propositionerna besvarats och ordföranden tillkännagett att han funnit den sistnämnda vara med övervägande Ja besvarad begärdes omröstning vilken verkställde si enlighet med följande justerade proposition:

”Den som vill att nämnden skall bifalla kontorets förslag röstar Ja, den som inte vill röstar Nej. Vinner Nej har nämnden bifallit Heymans förslag”.

Vid upprop röstade Kjell Björkqvist (FP), tjänstgörande ersättaren Johan Zandin (V), Carl Otto Lange (M), Tina Wallenius (MP), Axel Josefson (M), Ann-Louise Hulter (S), Mikael Niklasson (S) och ordföranden Ja medan Heyman röstade Nej.

Då omröstning utfallit med åtta Ja och ett Nej hade byggnadsnämnden beslutat:

att låta granska ändring av detaljplaner för Järnvägstunnel Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal inom stadsdelarna Gullbergsvass, Nord-

staden, Inom Vallgraven, Pustervik, Haga, Vasastaden, Lorensberg, Bö och Skår.

Heyman reserverade sig mot beslutet enligt skrivelse:

”Reservation bil 38

Vid protokollet

Agnetha Carlsson

Vägvalets reservation är bifogad efter nästa protokollsutdrag då det är samma skrivelse för båda besluten. /Filip

2014 11 25, ATT GENOMFÖRA GRANSKNING, NY DETALJPLAN



Göteborgs Stad
Byggnadsnämnden

Utdrag ur protokoll
Sammanträdesdatum
2014-11-25

§ 457, Dnr 0486/13

Granskning av detaljplan för järnvägstunneln Västlänken mellan Olskroken och Almedal

Ovan nämnda detaljplan mellan Olskroken och Annedal behandlades. Ärendet är ett av två som syftar till att möjliggöra byggandet av en tågtunnel under Göteborg från Gullbergsvass till Almedal och ge stöd åt trafikverkets järnvägsplan.

Filip Siewertz informerade om byggtiden och bl.a. att 2 km i byggs i lera och 4 km i berg.

Stadsbyggnadskontoret hade ingett ett utlåtande:

”Tjänsteutlåtande bil 35

Under överläggning i ärendet yrkande:

Tom Heyman (Vägv) avslag på förslaget och

ordföranden Mats Arnsmar (S) röstade bifall.

Sedan överläggningen förklarats avslutad framställde ordföranden propositioner på beslut om bifall eller avslag på ovan nämnda förslag.

Sedan propositionerna besvarats och ordföranden tillkännagett att han funnit den sistnämnda vara med övervägande Ja besvarad begärdes omröstning vilken verkställde si enlighet med följande justerade proposition:

”Den som vill att nämnden skall bifalla kontorets förslag röstar Ja, den som inte vill röstar Nej. Vinner Nej har nämnden bifallit Heymans förslag”.

Vid upprop röstade Kjell Björkqvist (FP), tjänstgörande ersättaren Johan Zandin (V), Carl Otto Lange (M), Tina Wallenius (MP), Axel Josefson (M), Ann-Louise Hultér (S), Mikael Niklasson (S) och ordföranden Ja medan Heyman röstade Nej.

Då omröstning utfallit med åtta Ja och ett Nej hade byggnadsnämnden beslutat:

att låta granska detaljplan för Järnvägstunnel Västlänken: tunnelmynningar, schakt m.m. inom stadsdelarna Olskroken, Gullbergsvass, Vasastaden, Annedal, Landala, Guldheden, Johanneberg, Heden, Skår och Kallebäck.

Heyman reserverade sig mot beslutet enligt skrivelse:

”Reservation bil 36

Vid protokollet

Agnetha Carlsson

[VÄGVALETS RESERVATION MOT GRANSKNINGSBESLUTEN 2014 11 25](#)

Reservation- ärende 41/42

”Västlänken” är ett politiskt konstruerat projekt som inte underlättar resandet i Västsverige. Dåvarande Banverket fann inga motiv för denna tunnel och en station i Haga har alltför begränsad nytta för att motivera den mycket omfattande investeringen. (Vid Korsvägen/Liseberg finns redan en befintlig station). Det var inte Banverket som beslutade om tunneldragningen som anges i handlingen, beslutet togs efter ett direkt uppdrag från Regionen.

Riksintressen

Tunneln planeras gå tvärs igenom den gamla 1600-tals stadens centrala delar. Stora skador riskeras på befintlig bebyggelse och delar av de gamla befästningsanläggningarna måste rivas.

Geoteknik

Tunneln skall gå genom omväxlande berg och lera. Lerområdena är speciellt känsliga och någon liknande tunnel är inte byggts någon annanstans. Erfarenheterna från pågående tunnelbyggen i Amsterdam, Köln och Stuttgart är dystra. Gigantiska tekniska problem, stora förseningar och massiva kostnadsökningar har drabbat dessa projekt. Våra egna erfarenheter från Hallandsåsen är heller inte uppmuntrande. Byggtiden beräknas där till långt över 20 år och kostnaden är nu beräknad till 12 miljarder kr, 11 gånger mer än vad

som budgeterades vid byggstart. Problemen med den nu aktuella tunneln är väsentligt större än med de tidigare nämnda.

Förorenad mark

Delar av tunneldragningen går genom tidigare förorenade industriområden. Ingen plan finns framtagen för hur förorenade massor skall omhändertagas och vem som skall bekosta den processen.

Grundvatten

Tunneldrivningen kommer att sänka grundvattennivån i centrala Göteborg under lång tid. Risken för omfattande sättningsskador, framförallt i Haga och Vasastaden är stor och den går knappast att beräkna i förhand.

Buller, vibrationer och partiklar

Dessa problem uppstår framförallt under byggtiden men negligeras helt av Trafikverket. Även efter färdigställandet finns problem, framförallt kring de många ventilationsschakt som måste byggas. Hur omfattande störningarna blir kan man inte veta på förhand och någon miljökonsekvensbeskrivning för byggtiden är inte gjord.

Skansen Lejonet

Statens Fastighetsverk, som förvaltar området, har lämnat kraftiga invändningar mot den planerade tunneln. Både bygget och den framtida trafiken kan vara ett hot mot själva skansens existens. Fastighetsverkets skrivelse har inte redovisats vid ärendebehandlingen.

Otterhällan

Tunneln planeras passera direkt under Residenset, ett av Göteborgs äldsta hus. Även här har Statens Fastighetsverk protesterat och hävdar att både byggandet och skakningar från framtida tågdrift kan äventyra fastighetens framtid. Inte heller här har Fastighetsverkets synpunkter redovisats för nämnden.

Säkerhet

Tunneln planeras delvis som enbart en dubbelspårstunnel med evakueringschakt. Räddningstjänsten har kraftigt invänt mot detta och anser inte att den valda lösningen erbjuder fullgod säkerhet utan en separat servicetunnel. Inte heller Räddningstjänstens invändningar har redovisats vid ärendebehandlingen.

Postterminalen

Spåranslutningen till Postterminalen kommer att brytas. En ny lösning sägs finnas presenterad av Trafikverket men ingen uppgift lämnas om vem som skall betala denna kostnad och när en sådan ombyggnad kan ske. Om spåranslutningen bryts kommer transporterna till och från terminalen istället att ske med lastbil.

Kungsparken

Planen förutsätter mycket stora ingrepp i trädplanteringen i parken. Inget nämns om att detta är donationsmark som överläts till staden när befästningen revs, men som då försågs med en egen skyddsbestämmelse. Stadens rådighet över marken kan ifrågasättas.

Haga Kyrkoplan

Miljön runt Kyrkoplan kommer helt att förändras. Från en idag vacker parkmiljö till en framtida stökig stationsplan med omfattande dieselbusstrafik.

Hamnkanalen

Stora ombyggnader har nyligen skett av kanalens murar för att möjliggöra spårvagnstrafik till Lilla Bommen. Enligt järnvägsplanen måste dessa nya murar rivs vilket då givetvis skapar nya trafikproblem i området.

Kostnad

Tunnelprojektet beräknades kosta 16 miljarder vid tiden för avtalets undertecknande. Hur denna siffra kalkylerats har aldrig redovisats, någon högre vetenskap fanns knappast bakom kalkylen eftersom den nästan genast räknades upp till 20 miljarder. Alla kostnadsberäkningar efter år 2009 har av Trafikverket betraktats som hemligt arbetsmaterial och ingen redovisning har skett av kostnadsutvecklingen under de 5 år som pågått. Tunnelbygget skall uppräknas med olika index med 2009 som basår, men varken byggkalkyler eller indexuppräknningen har redovisats. Det statliga anslaget uppräknas däremot bara med ett lägre inflationsindex vilket skapar ett ofinansierat kostnadsgap. Detta har heller inte redovisats.

Under projekteringen har flera olika delprojekt tillkommit som ligger utanför avtalet. För dessa finns ingen finansiering anvisad.

Blockavtal 1

Detta avtal omfattade flera olika projekt till en kostnad om 3 miljarder som i sin helhet betalades av Staden och Regionerna. Ingen slutredovisning har lämnats för något av de ingående projekten.

Blockavtal 2

Detta avtal omfattar 9 miljarder med helt statlig finansiering. Stora delar av avtalet är ännu ej definierade och kostnadsbilden för samtliga delar är oklar.

Nollalternativet

Det referensalternativ som presenteras är osakligt och grundas på personliga värderingar hos författarna. Det finns inga fakta som styrker de påståenden som förs fram om att hela stadens framtid hänger på en ny tågstation i Haga.

Jernhusen AB

Starka byggintressen har påverkat planprocessen. Inte minst har statliga Jernhusen AB presenterat omfattande planer på byggnation på den nuvarande bangården. Jernhusen, som har sitt ursprung i Statens Järnvägars Fastighetsförvaltning, har under senare år visat större intresse för fastighetsutveckling än för tågdrift. Vare sig Jernhusen eller Trafikverket anser sig idag ha ansvar för att garantera mark och anläggningar för järnvägens behov. Den framtida användningen av bangården är nu föremål för en statlig utredning och innan den är avslutad är det osäkert om någon byggnation på bangårdsområdet alls är möjlig.

Översiktsplanen

Den gällande översiktsplanen för Göteborg förutsätter att staden byggs och utvecklas kring ett antal "noder". Den planerade tunneln skapar inga förbindelser mellan dessa centra och den saknar därför betydelse för stadens utveckling.

Nationella miljömål

Beskrivningen av miljömålen är direkt felaktig. Överflyttning av resande från väg till järnväg har beräknats till endast någon enstaka procent av pendlarna. Investeringen kan inte motiveras med detta argument och den samhällsekonomiska kalkyl som gjordes av Banverket visade också mycket klart att hela projektet är samhällsekonomiskt olönsamt. Någon ytterligare kapacitet i järnvägsnätet erhålles inte. De trånga sektorerna i nätet finns på andra platser, t.ex. på Västra Stambanan där inga aktuella utbyggnadsplaner finns.

Miljökonsekvensbeskrivning

Den miljökonsekvensbeskrivning som gjorts avhandlar främst förhållanden när projektet är avslutat. Den enorma miljöpåverkan som kommer att ske under den mycket långa byggtiden redovisas inte alls.

Sammanfattning

Den mycket omfattande byggnationen under lång tid kommer att allvarligt störa alla funktioner i staden. Kostnaderna riskerar att bli mångdubbelt större än kalkylerat och tunnelbygget blir en enorm belastning under byggtiden och för kommande generationer som troligen får betala en stor del av kostnaden.