



Mottagare, se nedan

Staten genom Trafikverket ./ Byggnadsbolaget Curt Lundahl & Co AB m.fl. et. v.v.
angående **ansökan om tillstånd för anläggandet av Västlänken och Olskroken
planskildhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner**

Ni får med anledning av de skrivelser och inlagor som inkommit till domstolen tillfälle att yttra Er över yttrandena avseende frågan om verkställighet.

Gör Ni inte detta inom den tid som anges nedan kan Mark- och miljööverdomstolen komma att fortsätta handläggningen av målet.

Ert yttrande ska vara skriftligt och ha kommit in till Mark- och miljööverdomstolen **senast den 25 april 2018.**

Bifogade handlingar, aktbilaga 63, 86-91, 98-101, 106-110, 114.

Mark- och miljööverdomstolen tar gärna emot inlagor som inte är alltför omfattande via e-post. Om en handling skickas via e-post ska den inte samtidigt skickas på annat sätt. Använd vår e-postadress svea.avd6@dom.se och ange målnummer.

Camilla Norberg
Telefon 08-561 675 50

Mottagare
Ulf Edling
Magnus Fröberg

Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt
Box 2290
103 17 Stockholm

2018-03-20

SVEA HOVRÄTT
060106

INKOM: 2018-03-21
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 63

KOMPLETTERING AV ÖVERKLAGANDET

Mål nr. M 1808-18

Angående tillstånd enligt miljöbalken för anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner

Klagande	Enligt bilagda sakägarförteckningar (<u>bilaga 1 och 2</u>)
Ombud	Jur. kand. Giedre Jirvell och jur. kand. Jorunn Göransson Mark- & Miljörättsbyrå i Sverige AB Kungsgatan 56 411 08 Göteborg
Överklagat mål	Mark- och miljödomstolens vid Vänersborgs tingsrätt deldom, 2018-01-31, mål nr. M 638-16, angående tillstånd för anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner

Undertecknade ombud för sakägarna i målet, enligt bilagda sakägarförteckningar (hädanefter "Sakägarna"), får härmed inkomma med komplettering av överklagandet av ovan rubricerat avgörande, med följande yrkanden och under åberopande av nedanstående grunder och omständigheter.

1 YRKANDEN

1.1 Prövningstillstånd

- 1.1.1 Sakägarna yrkar gemensamt att Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt meddelar prövningstillstånd.

1.2 I sak

Sakägarna i sakägarförteckning 1 (bilaga 1)

- 1.2.1 Sakägarna yrkar *i första hand* att Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt undanröjer Mark- och miljödomstolens vid Vänersborgs tingsrätt deldom om att meddela tillstånd enligt miljöbalken (1998:808) för anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner, och därigenom avslår Trafikverkets ansökan om tillstånd.
- 1.2.2 Sakägarna yrkar *i andra hand*, att tillståndet förenas med erforderliga försiktighetsvillkor i enlighet med den villkorsformulering som har framställts i Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt.

Sakägarna i sakägarförteckning 2 (bilaga 2)

- 1.2.3 Sakägarna yrkar att tillståndet förenas med erforderliga försiktighetsvillkor i enlighet med den villkorsformulering som har framställts i Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt.

Yrkade försiktighetsvillkor

- 1.2.4 Sakägarna vidhåller gemensamt sina yrkanden avseende försiktighetsvillkor, såsom de framgår av Sakägarnas tidigare yttranden i målet, ab 526 (bilaga 3), ab 527 (bilaga 4), ab 625 (bilaga 5) och ab 626 (bilaga 6).

1.3 Rättegångskostnader

- 1.3.1 Sakägarna yrkar gemensamt att samtliga ombudskostnader i Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt, om 1 422 200 kr exkl. moms, motsvarande 3,3 h per sakägare (538,5 h/161 sakägare), ska ersättas i sin helhet jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen (1975:635) till dess att betalning sker.
- 1.3.2 Det yrkas gemensamt även ersättning för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt, jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen (1975:635) till dess att betalning sker med ett belopp som kommer att anges senare.

2 SAKÄGARNAS INSTÄLLNING TILL TRAFIKVERKETS ÖVERKLAGANDE

2.1 Överklagandet i sin helhet

- 2.1.1 Sakägarna bestriider i sin helhet de yrkanden som framställts av Trafikverket i verkets överklagande, 2018-02-20, ab 1, av Mark- och miljödomstolens vid Vänersborgs tingsrätt deldom, 2018-01-31, mål nr. M 638-16, angående tillstånd för anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner.

2.2 I fråga om verkställighetsförordnande

- 2.2.1 Sakägarna motsätter sig ändring av mark- och miljödomstolens deldom i fråga om verkställighetsförordnande. Sakägarna yrkar att Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt fastställer mark- och miljödomstolens deldom i denna del, om att verkställighetsförordnande inte ska meddelas innan målet slutligt har avgjorts.

2.3 I fråga om tillståndsvillkor avseende buller

- 2.3.1 Sakägarna motsätter sig ändring av mark- och miljödomstolens deldom i den del den avser villkor för buller. Sakägarna yrkar att tillståndet förenas med erforderliga försiktighetsvillkor i enlighet med den villkorsformulering som framställts i underinstansen.

3 PRÖVNINGSTILLSTÅND

3.1 Skäl för meddelande av prövningstillstånd

- 3.1.1 Prövningstillstånd från Mark- och miljööverdomstolen ska ges om:
- det finns anledning att betvivla riktigheten av det domslut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
 - det inte går att bedöma riktigheten av det domslut som mark- och miljödomstolen har kommit till utan att prövningstillstånd ges,
 - det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre domstol, eller
 - det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

3.2 Anledning att betvivla riktigheten av mark- och miljödomstolens domslut

Geotekniska förutsättningar har förbisetts och missbedömts

- 3.2.1 Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt har förbisett respektive missbedömt flertalet geotekniska förutsättningar som är av väsentlig betydelse för att

anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet ska kunna genomföras utan att orsaka stora skador på staden Göteborg. Härvid hänvisas till sakkunnige geoteknikern och grundläggningsexperten Wilhelm Delfs utlåtande avseende mark- och miljödomstolens deldom ([bilaga 7](#)).

- 3.2.2 Under 1960-70-talet anlades ett stort antal infiltrationsanläggningar inom de övre lerlagren inom Göteborgs centrum, med vatten från kommunens ledningsnät, för att förhindra att den övre grundvattennivån sjönk under befintliga träpålars överdel. En sådan grundvattensänkning skulle ha medfört en aerob biokorrosion (nedbrytning). Uppföljningen av samtliga dessa anläggningar visade att nedbrytningen i de träpålar som utsatts för infiltration ökade markant på grund av tillfört syre från kommunens ledningsnät, med efterföljande nedsatt hållfasthet. Sakägarna har därför i målet begärt att all infiltration ska utföras med syrefritt vatten, både i den övre och undre grundvattennivån. Mark- och miljödomstolen har däremot uttryckligen uttalat att infiltrationen ska utföras med vatten från det kommunala ledningsnätet. Med hänsyn till den erfarenhet som finns avseende användningen av infiltrationsvatten i Göteborg, och den skada användningen av det kommunala ledningsnätet kan befaras orsaka, är det mycket allvarligt att domstolen förbisett sakägarnas invändning.
- 3.2.3 En träpåle klarar cirka två veckor utan att omgärdas av grundvatten innan den aeroba biokorrosionen påbörjas. Sakägarna har begärt att Trafikverket ska redovisa att verket besitter förmågan att återställa en sänkt grundvattennivå med vatteninfiltration, både i det undre och övre grundvattenmagasinet, eftersom Trafikverket begärt att få sänka grundvattnet med två meter under en treårsperiod. Domstolen har begärt att Trafikverket visar att verket kan utföra en infiltration i det undre friktionslagret. Detta är inte detsamma som att visa att verket kan genomföra en vatteninfiltration samt höja en grundvattensänkning. Hittills, finns ingen som har lyckats med att genomföra en vatteninfiltration och samtidigt höja en grundvattensänkning.
- 3.2.4 En eventuell grundvattensänkning i de friktionslager som Trafikverket medgett finns i lerlagren i Göteborgs mark, kan enbart upptäckas och åtgärdas genom att installera porttrycksmätare nedsatta relativt tätt i olika nivåer i lerlagren. Nivåerna i dessa, samt i grundvattenrören, måste sedan mätas med täta mellanrum. Mark- och miljödomstolen har inte bemött denna förutsättning överhuvudtaget.
- 3.2.5 Det finns också farhågor för grundvattensänkningar i stora sponter och vid övergången mellan berg- och jordtunnel. Porttrycksmätare bör därför i första hand placeras vid dessa övergångar. Domstolen har noterat faran för vattenläckage, men har ändå ansett att Trafikverket kan klara av en sådan grundvattensänkning utan att påpeka att det finns behov av mätstationer inom dessa områden.
- 3.2.6 Slutligen tillåter mark- och miljödomstolens deldom en alltför hög nivå av inläckage i bergtunnlar för att eliminera risken för en grundvattensänkning inom lerområden

med sättningskänsliga byggnader. Trots att domstolen tillmötesgått sakägarna till viss del i denna fråga, är de enligt deldomen tillåtna nivåerna i L/minut oacceptabla.

- 3.2.7 Det är tydligt att domstolen avkunnat sin deldom med en bristande förståelse för konsekvenserna av att använda det kommunala ledningsnätet, riskerna med långvariga grundvattensänkningar och nödvändigheten i att placera ut mätstationer i tillräcklig utsträckning. Domstolen har därmed även förbisett flera av de unika geologiska förutsättningarna som råder i Göteborg och de risker för tunnelarbetet dessa innebär. Sammantaget finns därför stor anledning att betvivla riktigheten av mark- och miljödomstolens domslut.

Rättegångskostnaderna är felaktigt uträknade

- 3.2.8 Enligt 25 kap. 2 § miljöbalken (1998:808), MB, svarar sökanden för motpartens rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen i ansökningsmål om vattenverksamhet. Sakägarna har således rätt att få sina rättegångskostnader ersatta av Trafikverket. Av 18 kap. 8 § rättegångsbalken (1942:740), RB, framgår vidare att ersättningen för rättegångskostnader fullt ut ska motsvara kostnaden för rättegångens förberedande och talans utförande jämte arvode till ombud eller biträde, såvitt kostnaden skäligen varit påkallad för tillvaratagande av partens rätt. En sakägare har därtill rätt att anföra både enskilda och allmänna intressen till stöd för sin talan, och få kostnaderna för det bakomliggande arbetet ersatta av sökanden.
- 3.2.9 Trafikverket vitsordade 250 h för de 161 sakägare som i mark- och miljödomstolen företrädde av Mark- & Miljörättsbyrå. 250 h fördelat på 161 sakägare motsvarar dock endast 1,5 h per sakägare. I mark- och miljödomstolen yrkade Sakägarna på ersättning om 3,3 h per sakägare, totalt 538 h. Detta måste anses som en skäligen tidsåtgång för det arbete det innebär att företräda varje enskild sakägare i en grupp om 161 sakägare.
- 3.2.10 Mark- och miljödomstolen utdömde 750 000 kronor inklusive moms, motsvarande 600 000 kr exklusive moms såsom ersättning för sakägarnas, företrädde av ombuden vid Mark- & Miljörättsbyrå, ombudskostnader. Ombudens de facto arbetsinsats som det yrkats ersättning för har motsvarat 431,5 timmar á 2 800 kr exklusive moms (huvudombudet jur. kand. Giedre Jirvell) och 107 timmar á 2 000 kr exklusive moms (vikarierande ombud under huvudförhandlingarna jur. kand. Sofia Ytterberg). Ombudens timarvode kan inte betraktas såsom annat är skäliga och branschenliga, särskilt i ljuset av att mark- och miljödomstolen i sina domskäl utpekade ett timarvode om 3 000 kr exklusive moms som befogat (s. 260 i deldomen). Domskälen innehåller dock ingen närmare beskrivning av hur domstolen kommit fram till att just 600 000 kr ska dömas ut mot 1 422 200 kr yrkade. Vid tillämpning av jur. kand. Giedre Jirvells timtaxa, innebär det utdömda beloppet att var och en av Sakägarna endast tillerkänts 1,3 h för att tillvarata sin rätt i ett av de största tillståndsmålen i Sverige.

- 3.2.11 Sett till det totala antalet timmar som innebär 600 000 kr exklusive moms vid tillämpning av jur. kand. Giedre Jirvells timtaxa, erhålls ersättning för 214 arbetstimmar mot de 538 h yrkade. Andra ombud i målet som har företrätt flera sakägare har tillerkänts betydligt fler arbetstimmar såsom ersättningsgill rättegångskostnad, trots att de representerat ett betydligt färre antal sakägare, såsom advokat Robert Deli med jur. kand. Karin Wallman Babic, advokaterna Carolina Gustavsson och Mikaela Hansel Holmgren samt advokat Madeleine Lilliehöök.
- 3.2.12 Mark- & Miljörättsbyråns ombud har på inget sätt avvikit från ovan refererade ombuds arbete i vad avser professionalitet och bidrag i processen. Byråns ombud har drivit Sakägarnas talan aktivt inom ramen för vad som kan anses vara en skälig tidsåtgång och har bidragit med materiell substans i målet, såväl juridiskt som tekniskt, genom bland annat sitt samarbete med en av Sveriges främsta experter på grundläggning, Wilhelm Delfs. Detta har exempelvis lett till att mark- och miljödomstolen bifallit sakägarnas yrkande gällande tiden för framställande av anspråk i anledning av oförutsedd skada till följd av tillståndsgiven vattenverksamhet och verkställighetsförordnande, respektive delvis bifallit yrkandet avseende villkor för inläckage av grundvatten i bergtunnlar, vibrationer, buller, luftkvalitet och damning.
- 3.2.13 Sakägarnas ombud har försökt att samordna arbetsinsatserna så gott det varit möjligt, såsom genom ett gemensamt informationsmöte med sakägare och gemensamma informationsutskick. I övriga delar har det inte gått att vidta större arbetsbesparande insatser för att på ett erforderligt sätt kunna tillvarata var och en av sakägarnas intressen i målet.
- 3.2.14 I domskälen, motiverar mark- och miljödomstolen de utdömda beloppen blanda annat med att *"Den omständigheten att ett ombud företräder många parter bör dock inte automatiskt medföra att rätt till högre ersättning. Ett ombuds administrativa arbete för att hålla ordning på "sina" huvudmän kan inte generera mer än en mycket ringa ersättning."* Domstolens uttalande i förhållande till vilken typ av arbete som ska anses vara ersättningsberättigat, går inte att tolka på annat sätt än att den kostnad som är skäligen påkallad för att tillvarata en sakägars rätt inte omfattar sedvanlig kommunikering mellan den enskilde sakägaren och ombudet samt sådan tidsåtgång som uppkommer vid exempelvis upprättandet av fullmakter och inhämtandet av relevant fastighetsinformation.
- 3.2.15 Sakägarna är av den bestämda uppfattningen att mark- och miljödomstolen har tillämpat bestämmelserna om ersättning för rättegångskostnader felaktigt. Framtagande av fullmakter, inhämtande och granskning av fastighetsinformation liksom kommunikation med respektive sakägare under den långa prövningsprocessen har varit nödvändiga arbetsmoment för att över huvud taget kunna företräda en part i målet. Att antalet sakägare därtill varit många har medfört att var och en av arbetsmomenten av naturliga skäl tagit längre tid. Tillit mellan sakägare och ombud är vidare en grundläggande förutsättning för att uppnå ett fungerande samarbete och

sådan tillit byggs bland annat upp genom att ombudet håller en god kontakt med respektive sakägare, att respektive sakägare erbjuds möjlighet att ställa frågor och få dessa besvarade av ombudet samt att ombudet är lyhört för respektive sakägars intresse i sakfrågan. Kommunikation som har skett i rimlig omfattning mellan klient och dess ombud, såväl per telefon som per mail, bör således ersättas av den sökande parten i enlighet med 25 kap. 2 § MB jämte 18 kap. 8 § RB.

- 3.2.16 Sakägarna menar att det är särskilt oskäligt att inte tillerkänna just deras ombud ersättning för den faktiska kostnad som lagts ned på administrativt arbete i förhållande till respektive sakägare. I motsats till domstolens uttalande, har antalet sakägare betydelse. Den extra tidsåtgång för samordnande arbete av administrativ karaktär som krävs för ett ombud som företräder 161 sakägare, är inte av ringa betydelse. Istället är kontinuerlig administration och kommunikation en förutsättning för att med erforderlig skicklighet ha möjlighet att företräda ett så pass stort antal sakägare. Såsom det har redovisats i arbetsredogörelsen har byrån lagt ned i genomsnitt samt effektivt räknat 15 minuter per sakägare på att upprätta behörighetshandlingar (161 sakägare x 15 min = 40,25 h), 15 minuter för genomgång av målet för sakägarna (161 sakägare x 15 min = 40,25 h), 15 minuter på genomgång av fastighetsinformation (132 fastigheter x 15 min = 33 h), haft ca 14 e-post á 5 minuter korrespondens per sakägare (161 sakägare x ca 14 x ca 5 min = 185,8 h), löpande kontakt per telefon under målets gång ca 10 h totalt för samtliga sakägare, samt därtill hållit ett gemensamt informationsmöte (3 h) för Sakägarna inklusive förberedelserna för detta med teknisk konsult (2 h). Samtliga dessa arbetsmoment har varit av rimlig omfattning och samordnats så gott det varit möjligt och ska således ersättas av sökanden.
- 3.2.17 Slutligen, riskerar mark- och miljödomstolens deldom att få långtgående konsekvenser för framtida ansökningsmål liksom tvistemål där ombuden företräder ett stort antal sakägare. För det fall nedlagd tid på erforderlig kontakt och kommunikation med huvudmän samt annat tillkommande administrativt arbete inte kommer att ersättas av sökanden i ansökningsmål eller förlorande part i tvistemål, riskerar den enskilde sakägarens möjlighet att tillvarata sin rätt att drastiskt försämrats. Sakägarna menar därtill att domstolens uttalande strider mot god advokatsed, som stadgar att "Klienten skall hållas underrättad om vad som förekommer vid utförandet av uppdraget. Frågor från klienten om uppdraget skall besvaras skyndsamt." (se vidare resonemang nedan, stycke 3.5.2 – 3.5.6).
- 3.2.18 Sammantaget, innebär mark- och miljödomstolens felaktiga tillämpning av bestämmelserna om ersättning för rättegångskostnader att det finns anledning att betvivla riktigheten av mark- och miljödomstolens domslut.

3.3 Det går inte att bedöma riktigheten av domslutet utan prövningstillstånd

Markförhållandena i Göteborg är unika

- 3.3.1 Markförhållandena i Göteborg skiljer sig väsentligt från de som råder i Stockholm och Malmö. De jämförelser avseende anläggningsarbetets tekniska karaktär som gjorts mellan det nu ansökta projektet och infrastrukturarbeten som Citytunneln och Citybanan, är därför inte adekvata. Inte heller kan andra tunnelarbeten i Göteborg jämföras med det nu föreliggande, då dessa inte varit av samma omfattning och mött samtliga de typer av geotekniska utmaningar anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet innebär. Med hänsyn till att det inte finns något liknande tunnelprojekt som blivit prövat i förhållande till sådana markförhållanden som råder i Göteborg, går det inte att bedöma riktigheten av mark- och miljödomstolens domslut utan prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Rättegångskostnaderna är felaktigt uträknade

- 3.3.2 Såsom ovan redogjorts för i styckena 3.2.8 – 3.2.18, bygger mark- och miljödomstolens beräkning av ersättningen för Sakägarnas rättegångskostnader i målet på en felaktig tolkning av reglerna i 25 kap. 2 § MB respektive 18 kap. 8 § RB. Sakägarna har också utvecklat sin inställning i fråga om rättegångskostnader i sitt tidigare yttrande avseende ersättning för rättegångskostnader, ab 764 (bilaga 8). Utan en överprövning i fråga om vilket arbete som ska berättiga ersättning för rättegångskostnader, går det inte att bedöma riktigheten av mark- och miljödomstolens domslut.

3.4 Av vikt för rättstillämpningen att frågan prövas av högre instans

Behov av ett prejudicerande avgörande för framtida tunnelbyggen

- 3.4.1 Anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet är ett infrastrukturprojekt som inte kan liknas vid, eller jämföras med, något annat tunnelbygge som vidtagits i Göteborg eller Sverige. Arbetet är planerat att sträcka sig över en mycket lång tid, är beläget mitt i centrala Göteborg och kommer att innebära att arbeten vidtas inom olika områden i Göteborgs län som inte tidigare har varit utsatta för tunnelarbeten.
- 3.4.2 Det säger sig självt att ett så pass omfattande infrastrukturprojekt fordrar en noggrannhet som sträcker sig utöver vad tidigare tunnelarbeten har krävt. I målet har majoriteten av de som ifrågasatt Trafikverkets ansökan invänt mot just noggrannheten i Trafikverkets projektering – undersökningarna i förhållande till befintlig bebyggelse, undersökningarna i förhållande till människors hälsa och miljön, miljökraven som uppställts för maskiner och transporter, kraven i övrigt på bästa möjliga teknik för arbetets genomförande m.m. Inte minst har flera sakkunniga geologer och geotekniker ifrågasatt huruvida Trafikverkets beräkningar och krav har stämt överens med de förutsättningar Göteborgs unika markuppbyggnad kräver. Det har till och med ifrågasatts huruvida projektet Västlänken och Olskroken planskildhet är genomförbart överhuvudtaget.

- 3.4.3 Trots mark- och miljödomstolens deldom, kvarstår flera obesvarade frågor ur både rättslig och geoteknisk synpunkt. Eftersom det inte är otänkbart att andra, större tunnelbyggen i framtiden kommer att genomföras både i Göteborg och i andra städer, finns behov av ett prejudicerande avgörande som ger riktlinjer för vilka krav som kan ställas på den som ansöker om ett tunnelprojekt av den storlek som anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet innehar.

Behov av ett prejudicerande avgörande för välavvägda försiktighetsmått

- 3.4.4 Med hänsyn till projektets särart, som beskrivits väl under föregående rubriker, finns även behov av ett prejudicerande avgörande som ger riktlinjer för vilka försiktighetsmått ett tillstånd för tunnelbygge, av den dignitet anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet innebär, bör förenas med.

Behov av prejudikat i fråga om rättegångskostnader

- 3.4.5 Även i fråga om beräkningen av ersättning för rättegångskostnader finns ett tydligt behov av ett vägledande avgörande. Frågan som Mark- och miljööverdomstolen bör besvara är huruvida framtagande av fullmakter och kommunikation med respektive sakägare i en grupptalan ingår i ersättningsgilla ombudskostnader, samt huruvida de yrkade 3,3 h per sakägare totalt sett kan anses vara en skälig tidsåtgång i ett omfattande infrastruktur mål av förevarande art.

3.5 Synnerliga skäl

Negativ påverkan på staden Göteborg och dess invånare under en mycket lång tidsperiod

- 3.5.1 Trafikverket måste bedöma påverkan på staden Göteborg och dess invånare ur ett helhetsperspektiv. De olika omgivningsstörningarnas kombinerade effekt på människors vardagsliv för de åtta till tio år arbetet beräknas ta i anspråk utgör en betydande påverkan på såväl människors fysiska och psykiska hälsa, som på stadens miljö och funktion. Anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet måste ses i ljuset av, och vägas mot, intresset av en välfungerande stadsmiljö som befrämjar samtliga invånares välbefinnande. Den sammanlagda negativa påverkan på staden Göteborg, under en tidsperiod om minst åtta till tio år, utgör ett synnerligt skäl att meddela prövningstillstånd i målet.

Rättegångskostnaderna är felaktigt uträknade

- 3.5.2 Såsom ovan redogjorts för i styckena 3.2.8 – 3.2.18 samt i Sakägarnas yttrande i underinstans, ab 764, bygger mark- och miljödomstolens beräkning av ersättningen för Sakägarnas rättegångskostnader i målet på en felaktig tolkning och tillämpning av reglerna i 25 kap. 2 § MB respektive 18 kap. 8 § RB. Domstolen har inte ansett att ett

ombuds administrativa arbete för att hålla ordning på "sina" huvudmän kan generera mer än en mycket ringa ersättning.

- 3.5.3 De vägledande reglerna om god advokatsed är ett viktigt ramverk för advokaternas och ombudens yrkesetik. I regelsamlingen, punkten 2.3 "Information till klienten", stadgas att *"Klienten skall hållas underrättad om vad som förekommer vid utförandet av uppdraget. Frågor från klienten om uppdraget skall besvaras skyndsamt."* Bristande kommunikation med klient, exempelvis i form av underlåtelse att informera klienten på så sätt att denne på ett bra sätt kan följa vad som händer i ärendet och hur det utvecklas, står således i strid med god advokatsed. Av kommentaren till bestämmelsen, framgår vidare att det ytterst ankommer på advokaten själv att avgöra vilken information som klienten från tid till annan behöver för att på ett bra sätt kunna följa vad som händer i ärendet och hur detta utvecklas. Att utröna kommunikationsansvarets vidd är således en del av en advokats arbete, som likväl bör kunna appliceras i fråga om ombuden vid byrån.
- 3.5.4 I ett så omfattande mål som det nu föreliggande, har funnits stort behov av kommunikation mellan ombuden jur. kand. Giedre Jirvell respektive jur. kand. Sofia Ytterberg, den av Mark- & Miljörättsbyrån anlitade grundläggningsexperten Wilhelm Delfs och de 161 sakägarna. Bland annat har kommunikationsbehovet ökat mot bakgrund av att Trafikverket kompletterat sitt material i stor omfattning samtidigt som det har nödgats särskild sakkunskap i geotekniska frågor för att dels kunna kommunicera relevant information till Sakägarna, dels kunna ta ställning till de rättsliga förutsättningarna i målet. Som företrädare för enskilda fastighetsägare med stor oro över hur anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet kan komma att påverka enskilda fastigheter, har även funnits starka skäl att under så tidseffektiva former som möjligt tillhandahålla Sakägarna information löpnade under processen. Kommunikationen har varit nödvändig för att tillvarata Sakägarnas intressen och har, såsom ovan angetts, tagit i anspråk ett stort antal arbetstimmar.
- 3.5.5 Såsom det får förstås av underinstansens domslut är dessa arbetstimmar inte ersättningsberättigade. Deldomen innebär i första hand att Sakägarna inte anses ha varit berättigade den kommunikering och information som varit nödvändig för dem för att kunna följa vad som hänt i målet samt hur detta utvecklats. Sakägarna hade, vid bristande kommunikation från ombudets sida, inte kunnat tillvarata sin rätt på så sätt som den erforderliga kommunikeringen nu möjliggjort. I andra hand, innebär deldomen att en sakägare ska anses vara tvingad att acceptera att dennes ombud frångår Advokatsamfundets vägledande regler om god advokatsed genom att brista i kommunikationsansvaret. I sista hand, innebär deldomen att det ombud som anlitas för att företräda sakägare i ett mål där rättegångskostnaderna ska betalas av sökanden ställs inför ett såväl etiskt som ekonomiskt dilemma. Ombudet riskerar att drabbas av påföljder från Advokatsamfundet av för det fall ombudet följer det resonemang som mark- och miljödomstolen tillämpat i nu aktuellt mål, men att vid fullföljande av

erforderlig kommunikering med klienten/klienterna mista rätten till ersättning för utfört arbete.

- 3.5.6 Den ordning som redogjorts för ovan kan inte vara den åsyftade med de nu tillämpade reglerna om ersättning för rättegångskostnader i mål där sökanden ska stå för motpartens rättegångskostnader. I förlängningen, innebär mark- och miljödomstolens felaktiga tolkning och tillämpning av 25 kap. 2 § MB jämte 18 kap. 8 § RB ett reellt hinder för enskilda sakägare att tillvarata sin rätt och därmed en grav urholkning av denna rättighet. De nu anförda konsekvenserna av mark- och miljödomstolens resonemang utgör, var för sig eller i vart fall i förening, synnerliga skäl för att lämna prövningstillstånd i målet.

4 GRUNDER FÖR TALAN I SAK

4.1 I fråga om tillstånd för anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet

- 4.1.1 Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt har inte fullt ut bifallit Sakägarnas yrkanden i underinstans. Sakägarna vidhåller de i underinstansen åberopade grunderna respektive där framställd utveckling av dessa avseende möjligheten att lämna tillstånd för anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet, respektive meddelande av försiktighetsvillkor för tillståndet, såsom de framställts i Sakägarnas tidigare yttranden i målet, ab 526, ab 527, ab 625 och ab 626.

4.2 I fråga om rättegångskostnader

- 4.2.1 Sakägarna vidhåller i sin helhet vad som framställts under rubriken utveckling av talan i Sakägarnas yttrande avseende rättegångskostnader, ab 764, i målet.
- 4.2.2 Som allmän utgångspunkt gäller vid bestämmande av ersättning för rättegångskostnad att det är den verkliga kostnaden som ska ersättas (jfr MÖD M 6304-14). Omfattningen av detta arbete samt dess fördelning mellan de två ombud som har varit delaktiga i processen framgår i sin helhet av den arbetsredogörelse som har presenterats i målet. Denna redogörelse motsvarar den faktiska tid och kostnad Mark- & Miljörättsbyrå har företagit i samband med denna process. Det finns därmed inga skäl att ifrågasätta den av Mark- & Miljörättsbyrå angivna tidsåtgången i målet.
- 4.2.3 Slutligen ska det yrkade beloppet även ses i ljuset av att Mark- & Miljörättsbyrå har företrätt hela 161 sakägare i målet. I enlighet med gällande praxis från MÖD, bör ersättningens storlek utgå från en bedömning av vad som framstår som en skälig ersättning för att tillvarata varje enskild sakägars intresse. 3,3 h per sakägare bör ses som skälig tidsåtgång och bör ersättas i sin helhet av Trafikverket.

5 SAKÄGARLEGITIMITET

5.1 Vattenverksamhet respektive miljöfarlig verksamhet

- 5.1.1 Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt har genom ab 16 och ab 21 förelagt Sakägarna att svara på ett antal frågor samt ge in i föreläggandet angivna handlingar för att motivera på vilket sätt Sakägarna ska anses ha klagorätt i målet.
- 5.1.2 Vad gäller sakägarlegitimitet har alla fastighetsägare som företräds av ombuden vid Mark- & Miljörättsbyrån tillerkänts klagorätt i mark- och miljödomstolen. Samtliga fastighetsägare som företräds av byrån, utom fastighetsägaren av Bö 38:20, har därtill av Trafikverket bedömts vara berörda av vattenverksamhet till följd av exploateringen enligt den sakägarförteckning som bilagts ansökan.
- 5.1.3 Med hänsyn till att Mikael Daremyrs fastighet på Jakobsdalsgatan 14B, Bö 38:20, är lokaliserad precis ovanför tunneln, har även han, liksom övriga fastighetsägare i närområdet, tillerkänts klagorätt i underinstansen.

Vattenverksamhet

- 5.1.4 Då samtliga fastighetsägare, som har överklagat mark- och miljödomstolens deldom till Mark- och miljööverdomstolen, berörs av den vattenverksamhet som kommer att utföras till följd av exploateringsarbetet, bör samtliga fastighetsägare som företräds av Mark- & Miljörättsbyrån tillerkännas klagorätt i den delen av målet även i Mark- och miljööverdomstolen. Detsamma bör gälla för frågor som täcker såväl miljöfarlig som vattenverksamhet, närmare bestämt verkställighetsförordnande.

Miljöfarlig verksamhet

- 5.1.5 I den delen av målet som rör miljöfarlig verksamhet i form av buller, vibrationer m.m., lämnas åt Mark- och miljödomstolen vid Svea hovrätt att avgöra vilka av de fastighetsägare som varit upptagna som sakägare i underinstansen som har klagorätt. I sammanhanget vill klagandena fästa domstolens uppmärksamhet vid att sakägarkretsen inte ska bedömas allt för snävt med hänsyn till exploateringens art samt att det är i nuläget svårt att exakt uppskatta påverkans omfattning.

5.2 Frånfallna och nytillkomna sakägare

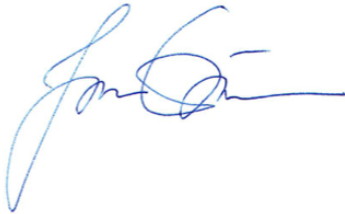
- 5.2.1 Fastigheterna Bö 54:17 respektive Skår 15:12 har genomgått ägarbyte. Därav ersätts William Mannheimer, tidigare lagfaren ägare av Bö 54:17, av Christina Rydell Ahlström och Martin Ahlström, nya lagfarna ägare av Bö 54:17. Av samma anledning ersätts Traian Cimpeanu och Andreea Mitrut, tidigare lagfarna ägare av Skår 15:12, av Pernilla Grabenbauer och Patrik Grabenbauer, nya lagfarna ägare av Skår 15:12.

- 5.2.2 Mot bakgrund av att de tidigare fastighetsägarna bedömts vara sakägare i målet, bör även Christina Rydell Ahlström och Martin Ahlström respektive Pernilla Grabenbauer och Patrik Grabenbauer tillerkännas klagorätt i målet.
- 5.2.3 Fastighetsägarna till fastigheterna Annedal 2:1, Annedal 23:24, Bö 3:15, Bö 22:4, Bö 24:7, Bö 36:15, Bö 39:7, Kommendantsängen 2:15, Olivedal 8:10 och Skår 10:2, som var sakägare i målet i underinstansen har avstått från att fullfölja sin talan till Mark- och miljööverdomstolen.
- 5.2.4 Edvard Bjurström tidigare ägare av fastigheten Bö 27:2 har flyttat och är därmed inte längre sakägare i målet. Britt-Louise Hultman, tidigare ägare av Skår 16:6, har avlidit och företräds i målet vid Svea hovrätt av ett dödsbo.

6 BILAGOR

- 6.1 Sakägarförteckning 1 ([bilaga 1](#)).
- 6.2 Sakägarförteckning 2 ([bilaga 2](#)).
- 6.3 Sakägarnas yttrande, ab 526 i mål nr. M 638-16, 2017-02-15, ([bilaga 3](#)).
- 6.4 Sakägarnas yttrande, ab 527 i mål nr. M 638-16, 2017-02-15, ([bilaga 4](#)).
- 6.5 Sakägarnas yttrande avseende vattenverksamhet, ab 625 i mål nr. M 638-16, 2017-09-26, ([bilaga 5](#)).
- 6.6 Sakägarnas yttrande avseende miljöfarlig verksamhet, ab 626 i mål nr. M 638-16, 2017-09-26, ([bilaga 6](#)).
- 6.7 Sakkunnige geoteknikern Wilhelm Delfs utlåtande avseende Mark- och miljödomstolens vid Vänersborgs tingsrätt deldom, 2018-01-31, mål nr. M 638-16, ([bilaga 7](#)).
- 6.8 Sakägarnas yttrande avseende ersättning för rättegångskostnader, ab 764 i mål nr. M 638-16, 2017-12-04, ([bilaga 8](#)).
- 6.9 Fullmakter för jur. kand. Giedre Jirvell samt jur. kand. Jorunn Göransson att i målet företräda samtliga Sakägare enligt sakägarförteckning 1-2 ([bilaga 9](#)). Skickas på USB-sticka per post till Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Göteborg, såsom ovan



Jorunn Göransson
Jur. kand.

Jorunn Göransson för Giedre Jirvell
Jur. kand.

Från: [HSV avdelning6 svea - HSV](#)
Till: [Söderlund Anette - HSV](#)
Ärende: VB: Västlänken M 1808-18
Datum: den 23 mars 2018 08:30:19

SVEA HOVRÄTT
060106

060106

Från: Linnea Pira [mailto:linnea@stilorum.se]
Skickat: den 23 mars 2018 07:10
Till: HSV avdelning6 svea - HSV
Ämne: Västlänken M 1808-18

INKOM: 2018-03-23
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 86

Till den det berör.

Jag fick precis vetskap om att Domstolen avser att ge Trafikverket verkställighetsbeslut på samma dag som den beslutar om prövningstillstånd för motpartens överklagan i målet.

Hur kan detta vara lagligt? Här verkar det onekligen som att den ena parten fått en gräddfil. Trafikverket alltså. Finns det någon yttre påverkan på domstolen som gjort att den ena parten (trafikverket) i målet har fått en snabbare handläggning?

Jag förstår att mina synpunkter angående ärendet är helt irrelevanta för er men det vore verkligen en tragedi på så många plan om Västlänken inte stoppas i MMÖD. När nu alla fakta har kommit fram om hur odemokratiskt beslutet att bygga togs, att regeringens godkännande av järnvägsplanen inte borde gälla då planen ändrats efter att beslutet togs samt att trafikverket trixat med kapacitetskalkyler och hemlighåller miljökalkyler. Att miljönyttan inte går att räkna hem på 100 år, den samhällsekonomiska "vinsten" är minus 50% och ett oersättligt miljö- och kulturarv går förlorat för all framtid.

Med vänlig hälsning

Linnea Pira
Inredare/stylist



stil&rum inredningsbyrå AB
Spinnmästarevägen 2
437 34 LINDOME

0735-101555
www.stilorum.se

Från: [Chiz La](#)
Till: [HSV avdelning6 svea - HSV](#)
Ärende: Att: Hans Nyman, Sara Bergdahl
Datum: den 28 mars 2018 09:49:25

SVEA HOVRÄTT
060106

INKOM: 2018-03-28
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 87

Hej,

Jag vill med anledning av prövningsärendet i MMöD kring tågtunnelprojektet "Västlänken" i Göteborg ställa frågan hur samhällets juridiska process fungerar?

I ett överklagande av Västlänken till MMöD, meddelade domstolen tidigare i år att projektet endast delvis godkänns, bland annat på grund av Trafikverkets uppgifter om ökade transporter, emissioner samt nattarbete som ger upphov till buller i boendenära områden. Därför får projektet VL inte verkställighet.

Den slutliga domen skulle enligt MMöD lämnas tidigast i höst 2018. Detta har rapporterats i media och dagspress.

Nu medelas plötsligt att rätt till verkställighet ska snabbbehandlas under april med besked i maj. Då frågar jag mig: på vilka grunder görs avsteg från en redan lagstadgad juridisk prövningssprocess? Vad är vitsen med att prova projektets många frågetecken juridiskt om det görs avsteg, som innebär att ett projekt med stora miljö-, ekonomi- och hälsorisker som inte är färdigutrett, ges ett klartecken innan processen är färdigbehandlad?

Då blir ju den ordinarie granskningsproceesen värdelös (liksom alla kostnader till de många inblandade advokatkontoren). Och omvänt: vad sker om rätt tillverkställighet ges, men miljö- och hälsovärden kommer att aktivt överskridas? Vad motiverar dessa avträdelser, egentligen?

Det vill säga: hur fungerar rättssamhället om det finns möjlighet till facila avsteg från dess juridiska processer, utan att avsteg kan motiveras juridiskt? Varför gör MMöD undantag för Trafikverket? Vad gäller och vad är meningen med en prövning i MMöD? Är det möjligt att påverka domstolars beslut genom påtryckningar? Vad innebär detta?

Mvh,
Eddy Askimson
GBG

Från: [HSV avdelning6 svea - HSV](#)
Till: [Norberg Camilla - HSV](#)
Ärende: VB: Förfrågning: M 1808-18
Datum: den 28 mars 2018 11:51:01

SVEA HOVRÄTT
060106

Från: Markus Lundborg [mailto:Markus.Lundborg@home.se]
Skickat: den 28 mars 2018 10:41
Till: HSV avdelning6 svea - HSV
Ämne: Förfrågning: M 1808-18

INKOM: 2018-03-28
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 88

Hej!

Jag beställer härmed följande dom: M 1808-18

Jag vill i den se en trovärdig förklaring till hur TRV kan få ta dom i anspråk innan denna vunnit laga kraft.

Detta kommer genomlysas noggsamt.

Anledningen till att TRV inte fick verkställighet är bla stora brister i det underlag som presenterades i Mark och Miljödomstolen, vilket ni känner väl till.

Hur kommer detta påverka fortsatta förhandlingar?

Största frågeställningen gäller vattenfrågan, dvs grundvattensänkning och dess påverkan på markytor, byggnader mm och även vattenfrågan kring infiltration, inläckage i tunneln som är betydande då infiltrerade mängden regnvatten i området är mindre än läckaget i tunneln. Detta medför en långsam grundvattensänkning kring Västlänkens planerade dragning. **Hur ser ni på detta?**

Om jag inte kan få svar på dessa **2 frågor?**

Kan inte ni svara får ni gärna hänvisa mig till någon som besitter den kunskapen.

Tack på förhand.

Vänliga Hälsningar
Markus Lundborg

Mellanbergsvägen 14
427 37 BILLDAL
0705-710923

Vänliga Hälsningar
Markus Lundborg

Mellanbergsvägen 14
427 37 BILLDAL
0705-710923
031-230903

Från: [HSV avdelning6 svea - HSV](#)
Till: [Norberg Camilla - HSV](#)
Ärende: VB: Västlänken, M1808-18
Datum: den 28 mars 2018 11:51:24

SVEA HOVRÄTT
060106

Från: Lennart Bernhed [mailto:bernhed37@gmail.com]
Skickat: den 28 mars 2018 10:51
Till: HSV avdelning6 svea - HSV
Ämne: Västlänken, M1808-18

INKOM: 2018-03-28
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 89

Att.: MMÖD, Hans Nyman, Sara Bergdahl

Då byggandet av Västlänken kommer att orsaka irreparabla skador på Göteborgs miljö borde inte ett verkställighetsbeslut ges **före** en slutlig prövning av miljöaspekterna i projektet.

Undertecknad begär därför att det **först** görs en prövning av MMD-domen enligt begäran från bl. a. Skona Göteborg och först **därefter** behandlas frågan om verkställighet.

Med vänlig hälsning

Lennart Bernhed, 19370303-2411

Från: [HSV avdelning6 svea - HSV](#)
Till: [Norberg Camilla - HSV](#)
Ärende: VB: Prövning av verkställighet för Västlänken
Datum: den 28 mars 2018 15:24:29

SVEA HOVRÄTT
060106

Från: Björn Regnström [mailto:regnstrom@flowtech.se]
Skickat: den 28 mars 2018 15:07
Till: HSV avdelning6 svea - HSV
Ämne: Prövning av verkställighet för Västlänken

INKOM: 2018-03-28
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 90

Hej!

Stämmer det att ni har givit TrV prövningsrätt i frågan om verkställighet för Västlänken och att ni ska pröva detta i april? Eftersom jag inte är så bevandrad i de för detta ärende relevanta lagar, förordningar och regler undrar jag till att börja med på vilka grunder ett sådant "interimistiskt förordnande" kan ske och hur vanligt det är.

Om nu TrV får verkställighet för att påbörja arbetena med Västlänken, utöver de mycket omfattande "förberedande arbeten" som redan pågår, innan överklagandena av domen i första instansen behandlats skulle jag och väldigt många Göteborgare bli mycket besvikna. För egen del har jag läst in mig på projektet och följt debatten noga i flera år och jag tror inte att någon läskunnig människa kan förneka riskerna för omfattande skador på många fastigheter eller de stora negativa effekterna på livsmiljön i Göteborg under byggtiden med utsläpp av partiklar och kväveoxider från entreprenadmaskiner och lastbilar, buller, vibrationer och försämrade framkomlighet. Bara det borde vara nog för att stoppa projektet men ser man också till den av TrV beräknade stora NEGATIVA samhällsnyttan vore ett beslut som innebär att Västlänken börjar byggas utan ytterligare prövning mycket olyckligt. Misstanken att MMöD vikt sig för politiska påtryckningar kommer, oavsett om den är sann eller inte, att allvarligt skada förtroendet för rättsväsendet i Sverige under lång tid, precis som förtroendet för politikerna i Göteborg redan är sänkt.

Jag är varken juridiskt kunnig nog att anmärka på processen och saknar utbildning i och erfarenhet av projektering och utförande av stora infrastrukturprojekt, men med en teknologie doktorsgrad från Chalmers anser jag mig vara läskunnig, ha en god analytisk förmåga och kunna förstå även komplicerade orsakssamband. Min slutsats är att projektet Västlänken hade självdött i en rationell beslutsprocess, precis som TrV avsåg när de inte tog med VL i den nationella infrastrukturplanen 2009. Som invånare i Göteborg vädjar jag därför till er på MMöD att inte ta hänsyn till några politiska påtryckningar utan pröva Västlänken innan arbetena påbörjats och projektet blir ännu svårare att stoppa.

Vänliga hälsningar,
Björn Regnström

Mark- och miljööverdomstolen
Svea hovrätt

svea.avd6@dom.se

SVEA HOVRÄTT
060106

INKOM: 2018-03-29
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 91

UTVECKLING AV ÖVERKLAGANDE

Mål nr M 1808-18

Meras Lokaler AB ("Bolaget") får härmed utveckla grunderna för överklagandet och prövningstillstånd. Bolagets talerätt framgår av tidigare inlämnad komplettering den 20 mars 2018.

3 UTVECKLING AV TALAN

3.1 Bolaget hänvisar till de synpunkter som framfördes vid prövningen i mark- och miljödomstolen och anför därutöver följande.

3.2 Utgångspunkt för utformning av villkor om inläckage av grundvatten

3.2.1 Mark- och miljödomstolens dom och Trafikverkets talan i målet har sin utgångspunkt i den tillåtlighetsprövning som följer av Regeringens beslut av den 26 juni 2014. Om detta tillåtlighetsbeslut ska vara bindande för den efterkommande prövningen är det rimligt att bundenheten gäller såväl själva tillåtlighetsförklaringen som de

förutsättningar och villkor som anges för tillåtligheten. I frågan om påverkan på grundvatten och följderna av denna bör då följande uppmärksammas.

- 3.2.2 Trafikverkets egna redogörelse för grundvattenpåverkan och dess konsekvenser återfinns bl.a. på sid. 9 tillåtlighetsbeslutet. Här anges följande.

I Göteborg har olika dränerande anläggningar och åtgärder som minskat grundvattenbildningen medfört att grundvattennivån sjunkit och sättningsskador uppstått. Området är därmed känsligt för ytterligare grundvattenpåverkan. Västlänken kommer att byggas under grundvattennivån i jord och berg. Alternativ Haga-Korsvägen berör störst område där grundläggningen blir grundvattenberoende och där sättningar kan uppkomma på omgivande anläggningar och byggnader. Under byggtiden kommer bortledning av läckande grundvatten att ge sänkta grundvattennivåer och påverkan på grundvattenbalansen. Särskilt känsliga är områden med övergångar mellan betong- och bergtunnel samt där öppna schakter kommer i kontakt med berg och ovanliggande vattenförande jordar. Påverkan under byggskedet kan medföra sättningar i mark och byggnader, sänkta vattennivåer i brunnar, mobilisering av befintliga markföroreningar och ändrade vegetationsförhållanden. Även dämning av grundvatten kan uppkomma. Skyddsåtgärder i form av tätning m.m. krävs, vilket är särskilt viktigt i anslutning till betongtunnlar. De olika alternativen berör i olika utsträckning värdefulla parker och naturmarker. Skador på vegetation bedöms kunna undvikas genom skyddsåtgärder. De färdiga tunnelarna väntas vara så täta att endast mycket små mängder vatten läcker ut, vilket förutsätter att rätt krav ställs avseende läckage, grundvattensänkning och skyddsåtgärder.

- 3.2.3 Såvitt Bolaget förstår har Trafikverket i den tekniska utredning som legat till grund för tillåtlighetsprövningen påtagit sig att vidta åtgärder så att inläckaget av grundvatten begränsas till 120 liter per minut för hela tunnelns sträckning. Det anges sedan på sid. 9 att skyddsåtgärder i form av tätning m.m. krävs. Under rubriken **Skälen för regeringens beslut** och **Överväganden om villkor** anför regeringen i punkten 5 att tunnelbygget kommer att påverka grundvattnet och att villkor därför bör föreskrivas. I villkor 5 har sedan i denna del föreskrivits att trafikverket ska upprätta ett kontrollprogram och vidta skyddsåtgärder i den omfattning som krävs

för att skydda bl.a. grundvatten från föroreningar och minimera annan negativ påverkan.

- 3.2.4 Med beaktande av det ovan anförda är således utgångspunkten för villkorsreglering i mark- och miljödomstolen dom att negativ påverkan till följd av grundvattensänkning ska minimeras genom skyddsåtgärder och kontrollprogram. Regleringen är sträng och ställer upp krav på **minimering** av påverkan. Bakgrunden är Trafikverkets egna beskrivning av grundvattenförhållandena i tunnelsträckningen och det faktum att det valda sträckningsalternativet är det alternativ som berör störst område där grundläggningen blir grundvattenberoende och där sättningar kan uppkomma på omgivande anläggningar och byggnader.
- 3.2.5 Det kan konstateras av det av mark- och miljödomstolens egna bedömning och Trafikverkets uppgifter framgår att de överklagade villkoren och föreskriften om utformning av åtgärdsprogram inte lever upp till tillåtlighetsbeslutet med dess villkor 5. Villkor 8 och 9 och regleringen av åtgärdsprogram måste därför justeras enligt Bolagets yrkanden.
- 3.3 **Villkor 8 och 9**
- 3.3.1 Trafikverket har i målet påtagit sig att vidta skyddsåtgärder i form av infiltration av vatten under de byggnader som riskerar att skadas av grundvattenförändringarna som uppkommer i projektet. Skyddsåtgärden med infiltration av vatten kan vidtas såväl under anläggningsskedet som under hela driftskedet. Vid huvudförhandlingen i Mark- och Miljödomstolen framgick av uppgifter från sakkunniga med lång erfarenhet av grundläggningsprojekt i Göteborg om att infiltration av vatten under byggnader i Göteborg inte alltid fungerar p.g.a. av komplexa grundförhållanden och den speciella s.k. Göteborgsleran. Leran är helt enkelt så tät att vatten som infiltreras i en punkt inte med nödvändighet sprider sig jämnt i det beräknade infiltrationsområdet. Vattnet "fastnar" och tränger inte genom den täta leran. Följden är att grundläggningspålar eller rustbädd kan vara torrlagda under en del av byggnaden och stå under vatten i en annan del. Konsekvenserna av sådana förhållanden är förödande för berörd byggnad. Trots detta förhållande är det denna skyddsåtgärd som valts av Trafikverket och som godkänts av mark- och miljödomstolen.
- 3.3.2 Mark- och miljödomstolen anför i sin dom vad gäller inläckande grundvatten (sid 244 tredje stycket): *"Trafikverkets strategi för att motverka skadlig påverkan innebär främst att tunneln tätas genom en omfattande förinjektering. Den föreslagna tätningen är ambitiös i jämförelse med jämförbara projekt"*. Mark- och miljödomstolen anför vidare i sina domskäl att man därför inte kan kräva mer än vad som följer av de nu satta tillståndsvillkoren. Dessa villkor innebär, såvitt Bolaget

förstår, att i den aktuella tillståndsprövningen så har kvantiteten ändrats till ca 377 liter per minut från uppgivna 120 liter per minut.

- 3.3.3 Det kan konstateras att utanför Skandinavien är s.k. "lining" av tunnlar en standardåtgärd. Denna försiktighetsåtgärd krävdes slutligen även vid anläggandet av Hallandsåstunneln, trots att det vid Hallandsåsen inte var fråga om hundratals skyddsvärda (kulturskyddade) fastigheter som riskerade att skadas. Regeringens tillåtighetsbeslut förutsätter som ovan nämnts att det ställs mycket långtgående krav på skyddsåtgärder för att tillåtighetsvillkoret som ställer krav på minimering av påverkan ska uppfyllas.
- 3.3.4 Härvid ska därtill uppmärksammas mark- och miljödomstolens bedömning av möjligheterna att åtgärda skador om dessa skulle uppstå. Mark- och miljödomstolen skriver att *"skulle skador av större omfattning uppstå finns – på de flesta platser – möjlighet att ingripa med grundförstärkningsåtgärder"*. Mark- och miljödomstolens egna bedömning om möjligheten att rädda byggnader från större skador gäller således endast *"på de flesta platser"*. På vilka platser åtgärder inte kan vidtas finns inte redovisat eller bedömt. Följaktligen är det inte heller bedömt vilka värden det finns på de platser åtgärder inte kan vidtas och om sådan påverkan är acceptabel. Utformningen av tillståndet strider i denna del inte bara mot miljöbalkens bestämmelser utan även mot egendomsskyddet i Regeringsformen och Konventionen om de mänskliga rättigheterna.
- 3.3.5 Byggnaden på Bolagets fastighet Vallgraven 17:4 är från 1800-talet och har klassats som en kulturhistoriskt värdefull byggnad enligt 8 kap. plan- och bygglagen samt 3 kap. 6 § miljöbalken. Den är grundlagd på granris och kullerstenar. Låga grundvattennivåer medför risk för sättningsskador. Mark- och miljödomstolens resonemang om att det finns en möjlighet att ingripa med grundvattenförstärkningsåtgärder på de flesta platser kan medföra oacceptabla konsekvenser om byggnaden visar sig vara en sådan plats där grundförstärkningsåtgärder inte kan vidtas. Utredningen kan i detta avseende inte anses vara tillräckligt tillfredställande för att lämna ett långt mer generöst villkor om inläckage än den kvantitet som låg till grund för Regeringens tillåtighetsprövning.
- 3.3.6 Med beaktande av samtliga ovan beskrivna förhållanden måste därför de aktuella villkoren utformas så att inläckande grundvatten maximalt får uppgå till 1,5 liter per minut och hundra meter för hela tunnelns sträckning. Villkoret är tekniskt möjligt att uppfylla om tunneln exempelvis utförs med lining. Enligt Trafikverkets egna komplettering i målet är metoden möjlig. Trafikverkets invändning om att metoden

skulle vara orimlig vad gäller kostnad och tid ska vid angivna förhållanden lämnas utan avseende.

3.4 Villkor 3

- 3.4.1 Bolaget yrkar därutöver att villkor 3 ska kompletteras med föreskrivande om att lägsta nivå för de så kallade åtgärdsnivåerna två ska motsvaras av en lågvattennivå med återkomsttid på 10 år.
- 3.4.2 Vid bestämmandet av sagda åtgärdsnivå 2 har Trafikverket uppgett att man utgår ifrån en 50-årig lågnivå för grundvattennivån. Detta innebär Trafikverket blir skyldigt att vidta skyddsåtgärder först när grundvattennivån når en lägsta nivå som normalt är återkommande vart 50:e år, vilket är en extremnivå som dessutom ofta är ett kortvarigt fenomen. Konsekvensen av att inte införa en stängare reglering i denna del blir att sänkningar av grundvattennivån motsvarande en återkomsttid om strax över 50 årsnivån kan utgöra en vanligt förekommande nivå utan att villkoret innebär en skyldighet för Trafikverket att vidta några omedelbara skyddsåtgärder trots att nivån är skadlig för berörd fastighet.
- 3.4.3 Mark- och miljödomstolen anför i domskälen att *"Åtgärdsnivåerna kan behöva ändras i takt med att nya erfarenheter vinns..."* och att det är lämpligt att frågan om omfattning av observationer samt motverkande av skador hanteras inom kontrollprogram. Denna inställning innebär varken en minimering eller motverkande av skador eller olägenheter för berörda fastigheter, utan en förhållandevis passiv inställning till risken för uppkomst av skador genom den sökta verksamheten. Skyddsåtgärder för att undvika och minimera skador som kan uppstå innan en sänkning motsvarande extremnivån med återkomstintervall på 50 år är nådd kommer därmed att regleras strängare först efter att skada redan observerats och därmed uppkommit.
- 3.4.4 Åtgärdsnivå 2 bör därför i enlighet med försiktighetsprincipen aktiveras betydligt tidigare och istället regleras till en 10-årig lägstanivå.

4 GRUNDER FÖR PRÖVNINGSTILLSTÅND

- 4.1 Det är av stor vikt för rättstillämpningen att klargöra förhållandet med villkor i ett tillåtlighetsbeslut och efterföljande villkor i ett tillstånd. Krävs det att det senare villkoret utformas på ett sådant sätt att rimligheten kan ifrågasättas om det är tekniskt möjligt att uppfylla villkoret? Kan denna situation jämföras med vad som

gäller för utformningen av villkor för det fall att miljökvalitetsnorm av gränsvärdeskaraktär riskerar att överskridas?

- 4.2 Den aktuella prövningen rör åtgärder av osedvanlig vikt, omfattning och betydelse. Redan med hänsyn till materialets omfattning i första instans finns skäl att meddela prövningstillstånd för Bolagets överklagande. Med beaktande av vad som redovisats ovan finns därtill skäl att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen kommit fram till.

Göteborg den 29 mars 2018


Rudolf Laurin


Erika Tilly

Från: [HSV avdelning6 svea - HSV](#)
Till: [Karlsson Monica - HSV](#)
Ärende: VB: SV: Angående västlänken och tunnelbygget
Datum: den 10 april 2018 15:13:53

SVEA HOVRÄTT
060106

INKOM: 2018-04-09
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 98

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Mattias Rohden [<mailto:mattias.rohden@lundby.goteborg.se>]
Skickat: den 9 april 2018 00:28
Till: HSV avdelning6 svea - HSV
Ämne: Ang: SV: Angående västlänken och tunnelbygget

Lite fundering är detta miljöansvarigt?
En liten fundering.

Jag läste häromdagen att det beräknas bli 1 240 000 lastbilstransporter med massor från Västlänken, om den byggs. Vilket för övrigt motsvarar 340 lastbilstransporter om dagen, varje dag, 7 dagar i veckan, 52 veckor om året, i 10 år! 340 transporter varje dag, vardag som helgdag.

Men, det jag funderar över, det är om alla de massor som sedan skall transporteras tillbaka igen, för att täcka igen alla dessa dagbrott som ska bildas i centrala Göteborg, är inräknade i dessa 340 transporter om dagen? Är det miljö vänligt och beskära träden på hela Haga alén att skada träden och förflytta dom Samtidigt som man tar död på träden? Är det rimligt att högsta domstolen inom miljö och vattendomstolen tycker det är bra att dumpa miljö farlig lera i hamnen? Tycker miljö ansvariga att man har påbörjat västlänken och använder sig inte av dom regler ni angivit. Att vägverket inte följer era rekrititioner är det rimligt att man skall behöva gå med ansikts mask i Göteborg under en 50 års tid frammåt? Som dom gör i kina? Anser ni att ni tar miljön på största ansvar och håller er inom ramarna? Anser ni att Trafikverket håller sig inom ramar och regler när dom förstör miljön? Vill ni omedelbart ser över hur det ligger till för tyvärr ljuger dom på vägverket och dess projekt chef. Jag anser inte västlänken är miljövänlig och den är hälsofarlig, Gör något nu och stoppa den. Omdelelbart. Med vänlig hälsning, Mathias.

-----HSV avdelning6 svea - HSV <svea.avd6@dom.se> skrev: -----

=====

Till: "mattias.rohden@lundby.goteborg.se" <mattias.rohden@lundby.goteborg.se>
Från: HSV avdelning6 svea - HSV <svea.avd6@dom.se>
Datum: 2018-03-05 18:19
Ärende: SV: Angående västlänken och tunnelbygget =====

Mark- och miljööverdomstolen har den 23 februari 2018 meddelat beslut att inte ge prövningstillstånd i målet angående detaljplaner för järnvägstunneln i projektet Västlänken. Det innebär att detaljplanerna ligger fast. Mark- och miljööverdomstolens beslut kan inte överklagas. Er skrivelse har inte heller uppfattats som ett överklagande.

Parallellt med detaljplaneprocessen har frågan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet enligt 9 och 11 kap. miljöbalken för Västlänken handlagts. Mark- och miljödomstolen i Vänersborg gav den 31 januari 2018 Staten genom Trafikverket sådant tillstånd. Den domen har överklagats och överlämnats till Mark- och miljööverdomstolen som ska handlägga det målet (M 1808-18).

Med vänlig hälsning
Margaretha Gistorp
Hovrättsråd, Avdelning 6, Svea hovrätt

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Mattias Rohden [<mailto:mattias.rohden@lundby.goteborg.se>]
Skickat: den 23 februari 2018 20:57
Till: HSV avdelning6 svea - HSV
Ämne: Angående västlänken och tunnelbygget

Hej jag är en glad och positivt man från Gbg men nu får det fan va nog, ni tillhör Stockholm och tar beslut om hur vi skall ha det här i Gbg, seriöst ni har ingen aning om vilka konsekvenser det kommer och bli, tunneln kommer bli en döds tunneln på grund av att det finns inga nödutgångar Göteborg finns bara lera som är rörlig, vi har haft flera ras och flera onödiga byggnader, men detta tar priset när det gäller västlänken. Seriöst hur tänker man, troligen med inget, för ni har ingen aning om vad ni framställer, men troligen kommer ni ta på er ansvaret om st händelser olycka här i Gbg, det finns många flera bättre förslag där vi minimera skada på miljön, ni skall vara en miljödomstol men det visar ni inte att ni värnar om miljön. Ni anar inte hur mycket som förstörs gamla ekar som tas bort och dom är unika pilar mm mm det är så mycket förstörelse mot miljön att ni är en miljö bovar som skadar och förstör den svenska miljön. Ni skall omedelbart ta tillbaka att den vunnit laga kraft och försök hitta andra alternativ. Dessutom har dom inte kunnat ta fram nödtunnlar för ambulans om olycka sker. Tänk över beslutet.

Mark- och miljööverdomstolen

Stockholm 2018-04-11

svea.avd6@dom.se

SVEA HOVRÄTT
060106

INKOM: 2018-04-11
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 99

M 1808-18, Staten genom Trafikverket ./ Byggnadsbolaget Curt Lundahl & Co AB m.fl et v.v.

Som ombud för Bilato HB m.fl får jag anföra följande avseende Trafikverkets yrkande såvitt avser verkställighetsförordnandet (aktbilaga 1 och 47).

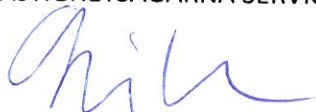
Bilato HB bestrider bifall till överklagandet.

Bilato HB delar Mark- och miljödomstolens mening att verkställighetsförordnande inte skall meddelas bl.a. därför att erforderliga detaljplaner inte har vunnit laga kraft.

Ytterligare skäl för att inte meddela verkställighetsförordnande är den stora risk projektet utgör för fastigheter i Göteborg då Mark- och miljödomstolen har tillåtit alltför stora inläckagemängder. Om Mark- och miljööverdomstolen bifaller mina huvudmäns överklagande avseende inläckagemängder, eller i vart fall väsentligt minskar tillåten mängd, är det möjligt att Trafikverket inte kan genomföra projektet på planerat sätt. Det är därför mer lämpligt att avvakta med igångsättandet till dess att Mark- och miljööverdomstolen har fastställt vilka inläckagemängder som skall gälla.

Stockholm som ovan,

FASTIGHETSÄGARNA SERVICE STOCKHOLM AB



Liselott Kristofferson
Fastighetsjurist

Till SVEA HOVRÄTT
Rotel 0601
Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

SVEA HOVRÄTT
060106

INKOM: 2018-04-12
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 100

Mål nr M 1808-18 060106

Yttrande över "Ansökan om tillstånd för anläggande av Västlänken och Olskroken planskildhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner - nu fråga om prövningstillstånd avseende Mark- och miljödomstolens beslut om verkställighetsförordnande"

Trafikverket har i sin ansökan till Mark och miljödomstolen begärt verkställighetsförordnande för att kunna påbörja bygget av Västlänken så snart som möjligt. Detta har domstolen i sin deldom lämnat utan bifall. Trafikverket har överklagat detta beslut till Mark- och miljööverdomstolen som nu har meddelat prövningstillstånd i frågan om verkställighetsförordnandet. Föreningen Göteborgs Kultur- och miljöarv, GKMA, har beretts tillfälle att yttra sig och vill anföra följande.

GKMA vill också med anledning av Trafikverkets ansökan om prövningstillstånd för verkställighetsförordnande hänvisa till och återropa vad GKMA tidigare anfört i målet, där avvikelserna från regeringens beslut särskilt framhålls och utvecklas.

Land skall med lag byggas. Utgångspunkten för Trafikverkets yrkande är MB 22 kap. 28 §, där det stadgas att när det finns skäl till det, får Mark- och miljödomstolen förordna att tillståndet till en verksamhet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft. Det exempel som anges i förarbetena är huvudsakligen att arbeten måste utföras före en snabbt annalkande vinter.

Högsta domstolen har i ett vägledande avgörande ingående analyserat dessa frågor (Mål T 3158-12, Protokoll 2012-10-15, Aktbilaga 72). Såvitt GKMA kan finna är de frågeställningar rörande verkställighetsförordnanden som diskuteras där i mycket stor utsträckning lika med de som föreligger i detta ärende. Några punkter från HD: s protokoll framhålls nedan.

Jämför HD:s protokoll P 13. Ett verkställighetsförordnande av domstol innebär alltså att en lagakraftvunnen dom inte behöver avvaktas och är ur processuell synvinkel att se som ett undantag. Det får därför läggas på verksamhetsutövaren att påvisa konkreta skäl för ett verkställighetsförordnande och ange vilka beaktansvärda nackdelar som är förknippade med att tillståndet inte kan tas i anspråk omedelbart och vad som kan bli följden av att verksamheten förskjuts framåt i tiden. Det måste också krävas att verksamhetsutövarens intresse med viss marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan tillståndet får tas i anspråk. Särskild hänsyn ska tas till de skador på miljön som kan uppstå om tillståndet omedelbart tas i anspråk och de möjligheter som finns att läka sådana skador om tillståndsbeslutet upphävs eller ändras.



De skäl som anges av Trafikverket innebär i huvudsak att det uppkommer kostnader till följd av att man valt att teckna bindande avtal med entreprenörer redan under pågående ansöknings process, utan att beakta att det då - självfallet - inte finns någon laga kraftvunnen dom.

Exempel på oläkbara miljöskador som uppstår om verkställighet skulle medges är: Nedsågning av 200-åriga träd vid Hagakyrkan, vanställande av den klippta som Skansen lejonet vilar på, stor risk för skador på denna byggnad och på Residenset samt skador på bebyggelse till följd av grundvattensänkning.

Av Mark- och miljödomstolens föreläggande 2017-06-14 (Aktbil 292) framgår att 2483 fastigheter är identifierade som potentiella riskobjekt. Därtill kommer alla andra sakägare som hyresgäster, näringsidkare, allmänna intressen och ideella föreningar med talerätt. Det är omkring en miljon människor som berörs. Av dessa är merparten göteborgare.

Jämför HD:s protokoll P 14. Det måste understrykas att det föreligger yrkanden om att målet skall hänskjutas till EG-domstolen.

Jämför HD:s protokoll P 20. Det har i målet framförts en rad invändningar, vilka inte beaktats eller diskuterats av MMD. Dessa fordrar närmare överväganden i MÖD.

Jämför HD:s protokoll P 21. Redan de inledande arbetena med Västlänken kommer att få omfattande och långvariga följdverkningar för miljön. Det kan bli fråga om förändringar av miljö, fornlämningar och stadsbild som är omöjliga att återställa.

Västlänken är ett synnerligen kontroversiellt projekt. De senaste veckorna är Västlänken omskriven i pressen med flera sidor per dag och det har under många år varit debattartiklar och insändare så gott som dagligen. En presssammanställning för tiden november-mars visar på ca 300 artiklar. En klar majoritet av dessa är motståndare och uttrycker både kritik och oro över projektet. Det finns ett tiotal organisationer som protesterar kontinuerligt. Tre demonstrationer mot Västlänken har genomförts under åren 2014-2017 med sammanlagt över 27 000 deltagare och i ökande deltagarantal. Göteborgarnas inställning till Västlänken är kartlagd av SOM-institutet vid Göteborgs Universitet och endast 28 % anser att Västlänken är bra eller ganska bra, 52 % anser att Västlänken är dålig eller mycket dålig, resten vet inte.

Västlänken är inte rätt lösning på Göteborgs och regionens trafikproblem. År 1968 genomförde Göteborgs Stad en kvalificerad tunnelbaneutredning. Under trettio års tid var olika tunnelbaneprojekt föremål för kommunalekonomiska överväganden. Västlänken i sin nuvarande form och funktion är från Göran Johanssons tid som kommunstyrelsens ordförande. Nu är det inte längre fråga om tunnelbana utan en underjordisk järnväg i en vid slinga under staden och man förutsätter statlig finansiering. Inte förrän 2009 kommer den finansiella lösningen med trängselskatt och statlig finansiering. Konceptet är kommunalekonomiskt intressant men framstår som funktionellt undermåligt.

Besluten i regering, regioner och Göteborgs kommun är tagna på bristfälliga underlag. GKMA:s analys av Västlänken ger följande resultat: Västlänken ger varken ökad turtäthet, kortare restider eller resandeökning. Västlänken är samhällsekonomiskt olönsam. Anläggningskostnaderna är klart underskattade och som Riksrevisionen påpekar kräver projektet omfattande följdinvesteringar. Västlänken ger bestående skador på natur- och kulturmiljön i Göteborg. Det är mycket stor risk för grundvattensänkning som skadar grundläggningen av äldre bebyggelse i Västlänkens närhet. Bygget av Västlänken innebär mycket stora störningar under tio års tid på grund av byggtrafik och trafikomläggningar. Det innebär att riktvärden för luftkvaliteten överskrids under denna tid. En klimatkalkyl baserad

på Trafikverkets egna uppgifter visar att Västlänken aldrig kommer att kunna betala sin miljöskuld. Säkerheten vid utrymning från Västlänken är avsevärt sämre än den för Citytunneln i Malmö och Citybanan i Stockholm, eftersom kravet på självutrymning inte är uppfyllt. Västlänken tar inte hänsyn till nya förutsättningar som exempelvis den expansiva stadsutvecklingen på Hisingen eller ny järnväg Oslo - Göteborg - Köpenhamn.

Villkoren enligt regeringens tillåtlighetsbeslut är inte uppfyllda. Trafikverket skall innan bygget av Västlänken påbörjas till länsstyrelse och kommun redovisa plan för transporter och omhändertagande av massor (villkor 2). Vidare skall redovisas hur energianvändning och klimatpåverkande utsläpp begränsas samt vilka åtgärder som skall vidtas för att säkerställa miljö kvalitetsnormerna (villkor 3). Protokoll från samråd med länsstyrelse och kommun föreligger inte och alltså är inte regeringens villkor uppfyllda. Att dessförinnan lämna ett verkställighetsförordnande skulle strida mot regeringsbeslutet.

Lagakraftvunna detaljplaner för projektet Västlänken som helhet saknas. Enligt Stadsbyggnadskontoret i Göteborg kommer inte alla dessa att finnas under 2018. Det gäller framför allt detaljplanen för Korsvägen. Byggnad i strid mot gällande detaljplaner kan inte ske även om järnvägsplanen vunnit laga kraft. Att tillåta bygget av Västlänken innan samtliga planeringsförutsättningar föreligger, strider mot gällande lag.

Kostnadsaspekterna talar mot förhandstillträde. Verktällighet på grund av föregivna kostnadsskäl måste ifrågasättas. Trafikverket har angett sådana som motiv för snabb igångsättning. Det förefaller som att Trafikverket, trots att laga kraftä gande dom saknas, gjort en upphandling av entreprenörer med klausuler som innefattar reglering av kostnader för tidsutdräkt till följd av att erforderliga beslut inte föreligger. Att Trafikverket redan lagt ner mycket pengar är allmänt känt. Att nu hänvisa till att förseningskostnaderna är 10 Mkr i veckan framstår som en blygsam summa i detta projekt. Det är tvärtom så att ett domstolsutslag för en igångsättning nu kan leda till ökade kostnader. Ett stopp av bygget senare till följd av ett domstolsutslag som upphäver tillståndet och/eller ett politiskt beslut för omförhandling av komponenten Västlänken i det Västsvenska paketet, kommer att medföra mycket stora kostnader, kanske skadestånd i miljardklassen, och helt i onödan.

Domstolsprövningen av sakförhållanden kan leda till omprojektering. Vi kan här nämna två sakförhållanden:

1. Om MÖD inte godtar de stora inläckage som MMD:s tillstånd medger, vilka är avsevärt större än vad som medgivits i andra motsvarande tunnlar, leder detta sannolikt till att bergtunnlarna måste projekteras om och förses med s k lining.
2. Regeringens villkor i tillåtlighetsbeslutet stipulerar högsta möjliga säkerhet vid utrymning. Trafikverket har i projekteringsunderlaget angivit att man utgår från att terrorhandlingar inte ingår i förutsättningarna för projekteringen. Trafikverket har dessutom i sin ansökan om tillstånd frångått principen med parallelltunnlar eller säkerhetstunnel, vilket underlaget för regeringsbeslutet visade. Man föreslår evakueringschakt istället. Detta är otillräckligt och ger lägre säkerhet än vad motsvarande tunnlar i Malmö och Stockholm har. Om Trafikverket åläggs att projektera om, och följa regeringsbeslutet är det olämpligt att påbörja bygget dessförinnan.

Överskridande av miljö kvalitetsnormerna och skador på natur- och kulturmiljön är andra tunga argument för att MÖD skall upphäva MMD:s deldom om tillstånd och har utvecklats i GKMA: s ansökan om prövningstillstånd.

Slutsatsen blir att Trafikverkets intresse av omedelbar verkställighet inte med erforderlig marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan verkställighet får ske. Det villkorade tillståndet skall därför tills vidare inte få tas i anspråk. (Jfr P 22 i HD: s ovan åberopade protokoll)

Den politiska enigheten krackelerar. Flera ledande politiker i Göteborg har uttalat att bygget av Västlänken kommer att bli en fråga i höstens val. Det innebär en osäkerhet som kan kullkasta hela projektet. Tre partier i Göteborg vill riva upp beslutet och ompröva Västlänken i sin nuvarande utformning. Tre ledande politiker har lämnat partier på ja-sidan och är nu motståndare till projektet. Dessutom har ansvarigt kommunalråd för Västlänken mycket oväntat avgått ett halvår före valet. Den politiska enigheten om Västlänken minskar således.

YRKANDE

Ett verkställighetsförordnande kan endast ges om risken för skador är liten och få sakägare berörs. Så är absolut inte fallet i detta ärende. Att påbörja så omfattande arbeten som Trafikverket nu vill göra utan att lagakraftvunnen dom föreligger är oerhört provocerande och strider mot rättssäkerheten. GKMA har ifrågasatt hela handläggningen vid MMD med hänsyn jäv (Se aktbilaga 13). En dom i Svea Hovrätt om förtida verkställighet skulle skada tilltron till det svenska domstolsväsendet.

GKMA yrkar att MMD:s förordnande i deldomen, att inte bifalla Trafikverkets begäran om verkställighetsförordnande, skall stå fast.

Styrelsen för Göteborgs Kultur- och Miljöarv 2018-04-11, genom


Sven Simonson
ordförande

* * *

Ärendet har behandlats vid GKMA:s styrelsemöte den 11 april 2018. Styrelsen består av:

Bengt Andersson Liselius	<i>arkitekt SAR/MSA, Stadsplanering</i>
Ingmar Andreasson	<i>professor emeritus KTH Transportvetenskap</i>
Gunnar Anjou	<i>arkitekt SAR, Stadsplanering</i>
Hans Cedermark	<i>civilingenjör, Trafikplanering</i>
Jan Jörnmark	<i>docent Ekonomisk historia, författare och debattör</i>
Ingvar Magnusson	<i>fd regionchef i bygg- och anläggningsföretaget SIAB</i>
Peter Muth	<i>civilingenjör, Projektledning infrastruktur</i>
Lars Nordström	<i>professor emeritus Kulturgeografi</i>
Sven Simonson	<i>civilekonom, fil.kand</i>
Nette Strunge	<i>leg, fysioterapeut, entreprenör</i>
Göran Värmby	<i>civilingenjör, fd miljöchef Göteborgs Stad</i>

I ärendet har även deltagit:

Jan-Ove Nilsson	<i>civilingenjör, Samhällsplanering</i>
-----------------	---

* * *

Sven Simonson ordförande Pejlingsgatan 30 426 76 Västra Frölunda 070-8121015 sven.simonson @gmail.com	Hans Cedermark sekreterare 070-5107917 hansc@kth.se
--	--

Ink 2018-04-13

Målnr M1808-18

Aktbilaga 101

Svea Hovrätt
Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 STOCKHOLM

SVEA HOVRÄTT
060106

INKOM: 2018-04-13
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 101

Vår ref
SH/ch

Göteborg
2018-04-11

Målnr M1808-18 rotel 060106.

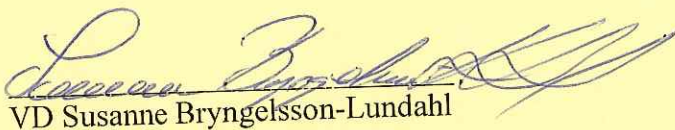
**Staten genom Trafikverket ./ Byggnadsbolaget Curt Lundahl & Co AB mfl. et.v.v.
angående ansökan om tillstånd för anläggandet av Västlänken och Olskroken
planskildhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner.**

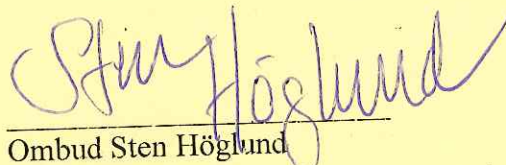
YTTRANDE över Trafikverkets ansökan.

Bolaget som är klagande i målet yrkar att Mark- och miljödomstolens beslut om att inte ge verkställighet skall kvarstå. Trafikverket har att invänta lagakraft vunnen dom.

Frångående av Mark- och miljödomstolens beslut leder till att klaganden blir utan det skydd som den klagande har rätt till fram till lagakraft vunnen dom. Skyddet blir utarmat om domen får tas i anspråk innan lagakraft. Det är fler frågor i målet att ta ställning till förutom planfrågan.

Göteborg som ovan


VD Susanne Bryngelsson-Lundahl


Ombud Sten Höglund

Mark- och miljööverdomstolen
Svea hovrätt

svea.avd6@dom.se

SVEA HOVRÄTT
060106

INKOM: 2018-04-16
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 106

YTTRANDE AVSEENDE VERKSTÄLLIGHET

Mål nr M 1808-18

HSB BRF Linné i Göteborg överlåter till domstolen att bedöma lämpligheten i att meddela verkställighet för en verksamhet som har en så pass stor påverkan på omgivningen som i det aktuella fallet. Trafikverkets argument i överklagandet av Mark- och miljödomstolens dom om att beslutet i tillåtlighetsprövningen vunnit laga kraft kan inte anses utgöra grund för verkställighet, jfr *Bunge-målet* (NJA 2013 s. 613).

Göteborg den 16 april 2018

Rudolf Laurin



Erika Tilly

Mark- och miljööverdomstolen
Svea hovrätt

svea.avd6@dom.se

SVEA HOVRÄTT
060106

INKOM: 2018-04-16
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 107

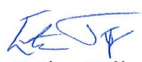
YTTRANDE AVSEENDE VERKSTÄLLIGHET

Mål nr M 1808-18

HSB Bostadsrättsförening Albert i Göteborg överlåter till domstolen att bedöma lämpligheten i att meddela verkställighet för en verksamhet som har en så pass stor påverkan på omgivningen som i det aktuella fallet. Trafikverkets argument i överklagandet av Mark- och miljödomstolens dom om att beslutet i tillåtlighetsprövningen vunnit laga kraft kan inte anses utgöra grund för verkställighet, jfr *Bunge-målet* (NJA 2013 s. 613).

Göteborg den 16 april 2018

Rudolf Laurin


Erika Tilly

Mark- och miljööverdomstolen
Svea hovrätt

svea.avd6@dom.se

SVEA HOVRÄTT
060106

INKOM: 2018-04-16
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 108

YTTRANDE AVSEENDE VERKSTÄLLIGHET

Mål nr M 1808-18

Meras Lokaler AB överlåter till domstolen att bedöma lämpligheten i att meddela verkställighet för en verksamhet som har en så pass stor påverkan på omgivningen som i det aktuella fallet. Trafikverkets argument i överklagandet av Mark- och miljödomstolens dom om att beslutet i tillåtlighetsprövningen vunnit laga kraft kan inte anses utgöra grund för verkställighet, jfr *Bunge-målet* (NJA 2013 s. 613).

Göteborg den 16 april 2018

Rudolf Laurin



Erika Tilly

Från: [HSV avdelning6 svea - HSV](#)
Till: [Norberg Camilla - HSV](#)
Ärende: VB: Yttrande M 1808-18
Datum: den 16 april 2018 16:13:16
Bilagor: [image94ce1b.BMP](#)

SVEA HOVRÄTT
060106

INKOM: 2018-04-16
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 109

Från: Johan Cederblad [<mailto:Johan.Cederblad@vinge.se>]
Skickat: den 16 april 2018 16:09
Till: HSV avdelning6 svea - HSV
Ämne: Yttrande M 1808-18

Med anledning av Mark- och miljööverdomstolens kungörelse daterad 20 mars 2018 och möjligheten att yttra sig över Trafikverkets överklagande avseende mark- och miljödomstolens beslut i deldomen att inte ge verkställighet vill Wallenstam (såsom definierat i överklagandet) anföra följande.

Wallenstam motsätter sig att domen får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

Wallenstam har inte ändrat inställning utan vidhåller det som framfördes under processen i Mark- och miljödomstolen, se avsnitt 7 i aktbilaga 629 i mark- och miljödomstolen. Där menade Wallenstam bl.a. att det finns en rad osäkerheter t.ex. avseende grundvattenpåverkan och buller och att det därför är lämpligt att tillståndet inte får tas i anspråk förrän det vunnit laga kraft.

Med vänlig hälsning
Johan Cederblad

Johan Cederblad
Advokat / Counsel

VINGE

Advokatfirman Vinge KB • Smålandsgatan 20 • Box 1703 • SE-111 87 • Stockholm • Sweden • WEBSITE www.vinge.se
EMAIL Johan.Cederblad@vinge.se • DIRECT LINE +46 (0)10 614 3135 • MOBILE +46707143135 • SWITCHBOARD +46 (0)10 614 3000 • FAX +46 (0)10 614 3190

- GENERAL TERMS AND CONDITIONS -

The General Terms and Conditions applicable to our services are available on our website www.vinge.se.

- CONFIDENTIALITY, SECURITY AND THE ENVIRONMENT -

This communication is confidential and may contain information that is legally privileged. If received in error, kindly notify us immediately and delete the communication from your system. • Emails are not secure and cannot be guaranteed to be free from corruption, interception, tampering and viruses. Anyone who communicates with us by email or with whom we communicate is taken to accept these risks. • Please consider the environment before printing this email.

Mark- och Miljööverdomstolen
Svea Hovrätt
Avd 060106

Mål M 1808-18; Västlänken

Yttrande över Trafikverkets överklagande av Mark-och Miljödomstolens beslut att inte meddela Trafikverket verkställighet

Med hänvisning till Mark- och Miljööverdomstolens kungörelse, akt.bil 47, avseende meddelat prövningstillstånd för Trafikverket i "verkställighetsfrågan" får de sakägare som anges i bifogade bilagor 1 och 2, nedan huvudmännen, anförda följande.

Trafikverket har till Mark- och Miljööverdomstolen överklagat Mark- och Miljödomstolen, Vänersborgs Tingsrätt, deldom 2018-01-31 i mål M 638-16 – "Västlänken" – avseende den del av domen som innebär att Trafikverket inte meddelats verkställighet. Trafikverket har i sitt överklagande avseende verkställighetsbeslutet yrkat att Mark- och Miljööverdomstolen skall förordna att domen får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft och härutöver yrkat på ett interimistiskt förordnande.

1. Invändningar mot Trafikverkets åberopade saksak

Till grund för Trafikverkets ovan nämnda yrkande har Trafikverket huvudsakligen gjort gällande att Västlänken-projektet medför samhällsekonomiska vinster, att ett kapacitetstillskott för järnvägstrafiken försenas om inte arbeten kan påbörjas snarast samt att kostnaderna för att senarelägga arbeten är betydande.

Med hänvisning till Trafikverkets ovanstående påståenden anföras följande.

1.1 Samhällsekonomisk nytta saknas

Trafikverket har inte ingivit något underlag i målet, som visar på en samhällsekonomisk nytta av projekten Västlänken och Olskroken planskildhet. Denna omständighet har påtalats av mina huvudmän som - i såväl inlagor i målet som vid Mark- och Miljödomstolens huvudförhandling - begärt att Trafikverket skall

redovisa den samhällsnytta med projektet som Trafikverket gör gällande. Någon sådan redovisning har emellertid aldrig presenterats av Trafikverket.

Enligt den samhällsekonomiska kalkyl som utarbetades i samband med den nationella infrastrukturplanen år 2013 gav Västlänken en samhällsekonomisk nettonuvärdeskvot på endast -0.47 vilket motsvarar 53 procent tillbaka på investerade medel. Detta underlag är inte ingivet i målet. Med en investeringskostnad i 2013 års penningvärde på ca 23 miljarder ger Västlänken därmed ca 12 miljarder kronor i samhällsekonomisk förlust. Det finns följaktligen ingen beaktansvärd samhällsnytta enligt Trafikverkets beräkningar som kan åberopas till stöd för ett verkställighetsförordnande, utan istället en synnerligen besvärande hög samhällsekonomisk förlust.

Den budgeterade kostnaden för Västlänken-projektet i 2017 års penningvärde är ca 26.5 miljarder kronor då kostnaden stigit till följd av inflation, men främst för att anläggningsindex ökar (den årliga prisökningen). Den samhällsekonomiska förlusten torde därmed – och som även redovisas nedan - komma att kraftigt överstiga den ovannämnda förlusten på 12 miljarder kronor.

Härutöver gör mina huvudmän gällande att Trafikverkets beräkning av samhällsnyttan är behäftad med omfattande brister. Bristerna består i att felaktiga indata används, restids- och kapacitetsnyttor som inte föreligger, godsnyttor som inte kan härledas, avlastning av lokal kollektivtrafik som inte föreligger m m.

Av Trafikverkets beräkningar - och utgående från de riktlinjer och med de modeller som Trafikverket har att efterkomma vid en beräkning av samhällsekonomisk nytta - blir nytto-nuvärdeskvoten enbart -0.90 eller tio procent tillbaka på investeringen. Detta medför en samhällsekonomisk förlust på över 20 miljarder kronor. Mina huvudmän har mycket detaljerat redovisat bristerna i Trafikverkets beräkning i akt.bil. 506/538, bilaga 5. Denna bifogas detta yttrande som bilaga 3.

Trafikverket har inte bemött de av mina huvudmän i målet ingivna kalkylerna/beräkningarna. Trafikverket har inte heller visat i målet att det skulle uppkomma en samhällsnytta med Västlänken.

Sammanfattningsvis finns inte någon ekonomisk övervikt i projektet, utan en i sammanhanget bevärande stor samhällsekonomisk förlust på minst tolv miljarder kronor. Detta förhållande är ostridigt då det bygger på Trafikverkets egna beräkningar inom ramen för infrastrukturplaneringen 2013, se mina huvudmäns inlägga i målet aktbilaga 506/538, bilaga 5.1. Det kan konstateras att Trafikverket inte har redogjort för några samhällsekonomiska beräkningar i målet trots att underlaget i Trafikverkets ansökan omfattar många tusentals sidor. Inte heller i Trafikverkets överklagande i verkställighetsfrågan återfinns något som helst underlag i frågan om samhällsnytta.

Den av Trafikverket åberopade grunden för ett verkställighetsförordnande – att Västlänken- projektet medför samhällsekonomiska vinster – är inte korrekt. Verkligheten är att projektet medför enorma samhällsekonomiska förluster.

1.2 Ingen ökad tågtrafikering med Västlänken

Som inledningsvis anförts ovan grundar Trafikverket sitt yrkande om ett verkställighetsförordnande även på ett påstående om att Västlänken och Olskroken planskildhet skulle ge ökad kapacitet i järnvägssystemet. Att projektet borde ge ett kapacitetstillskott får man anse borde varit en självklarhet eftersom närmare 30 miljarder kronor planeras att investeras i projektet. Verkligheten är dessvärre att det inte blir frågan om någon nämnvärd kapacitetsökning.

Även i denna fråga har mina huvudmän - i såväl inlagor i målet som vid Mark- och Miljödomstolens huvudförhandling - krävt att Trafikverket skall styrka den påstådda kapacitetsökningen. Detta har emellertid inte skett. Trafikverket har över huvud taget inte kommenterat det som anförts i mina huvudmäns utredningar – nämligen att Västlänken medför en begränsning i den trafikering som kan uppnås genom att nya korsande tågvägar uppstår som inte leder till att fler tåg kan trafikera Göteborg central. Det förhållandet att en obalans föreligger mellan de tre tåglinjer som ligger norr om de två tåglinjer som ligger söder om Göteborg central medför nämligen vändande tåg som begränsar kapaciteten. Anslutningarna såväl österut som söderut från Västlänken skapar även dessa kapacitetsbegränsningar som är både dyra och komplicerade att åtgärda i framtiden.

Det framgår av Trafikverkets underlag, som inte är ingivet i målet, att det finns mycket små förutsättningar att öka trafikeringen med Västlänken i förhållande till den trafikering som sker idag. Även om det funnits små förutsättningar att öka kapaciteten kan inga fler tåg trafikera Västlänken eller Olskroken planskildhet i förhållande till dagens trafikering. Anledningen härtill är att det är järnvägsbanorna till/från Göteborg som är den begränsande faktorn och inte – som är utgångspunkten i Trafikverkets utredningar - Göteborg centrals kapacitet.

Istället är verkligheten den att det alltså finns ytterligare kapacitet genom den så kallade midjan under den tidpunkt då flest tåg trafikerar Göteborg central (ca 25 procent outnyttjad kapacitet). Detta under förutsättningen att en tågrörelse – som Trafikverket normalt utgår från - sker med fem minuters marginal (12 tåg i timmen per spår och riktning).

I den kapacitetsutredning¹ som Trafikverket genomförde när Västlänken började projekteras konstateras bland annat följande:

...”Dagens säckstation har alltså redan kapaciteten att ta emot denna trafik (planerad trafik vid Västlänkens driftstart) och dessutom en ökning på ytterligare 5-7 tåg”....

I den till år 2025 gällande, och i den föreslagna nationella infrastrukturplanen² till år 2029 finns inga investeringar av betydelse som medger att kapaciteten till/från Göteborg kommer att kunna ökas, dvs i dessa planer/budgetar finns inga medel avsatta för att bygga ut järnvägsspåren fram till den punkt där Västlänken börjar.

¹ Rapport – Trafikering Västlänken 2011-05-23 (Ab 506/538, bilaga 1A, sid 10)

² Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, Trafikverket, 2017-08-31

Det enda tillskottet är att Västra stambanan kan få ökad kapacitet med 1.5 tåg per timme och riktning i slutet av planperioden. Detta kapacitetstillskott kan emellertid utan problem hanteras med dagens infrastruktur. Fram till prognosår 2040 kan ingen utökad turtäthet i persontrafiken uppnås till följd av Västlänken, enligt Trafikverkets senaste basprognos³.

Riksrevisionen genomförde år 2012 en omfattande fallstudie⁴ av Västlänken och anger i rapporten bland annat följande:

*”För att med Västlänken kunna **bibehålla den trafik som den befintliga säckstationen på Göteborgs central i dagsläget kan hantera** så krävs kompletterande investeringar som ännu inte är utredda eller beslutade.”*

Senare trafikeringsutredningar och prognoser verifierar dessa slutsatser. I ab 506/538, bilaga 1 har Föreningarna utförligt redogjort för detta, samt för de bakomliggande skälen till varför något kapacitetstillskott inte uppstår.

Som anförts ovan har Trafikverket vare sig vid huvudförhandlingen i Mark- och Miljödomstolen eller i sitt förevarande överklagande i verkställighetsfrågan redovisat något underlag som styrker Trafikverkets påstående om att Västlänken ger en kapacitetsförstärkning. Detta förhållande tyder på – som mina huvudmän hävdar – att något underlag som visar angivna förhållande helt enkelt inte föreligger. I denna del ligger bevisbördan helt på Trafikverket.

Sammanfattningsvis föreligger inte grund för Trafikverkets påstående att kapaciteten kommer att kunna öka eller att fler tåg kan trafikera Göteborg utöver den järnvägstrafik som kan hanteras med nu gällande infrastruktur. Först sedan investeringar på många tiotals miljarder kronor genomförts på omgivande järnvägssystem, vilket inte kommer att ske under överskådlig tid, kan en modest kapacitetsökning påräknas genom Västlänken.

Trafikverkets åberopanden av att verkställighetsförordnande skall meddelas eftersom ett kapacitetstillskott till järnvägstrafiken i annat fall försenas är – som redovisats ovan – inte korrekt. Västlänken medför inget – eller ett synnerligen försumbart – kapacitetstillskott om inte de anslutande järnvägslinjerna först byggs ut. Eftersom detta inte sker parallellt med Västlänken kan det inte heller vara angeläget att arbetena får påbörjas utan hinder av att tillståndet inte har vunnit laga kraft.

³ TRV 2015/42946, Tågtrafik i Basprognos 2040

⁴ Underlag och motiv för beslut i två stora infrastrukturobjekt – Västlänken och höghastighetsbanor, RiR 2012:21 (Ab 506/538, bilaga 3, sid 22, sista stycket)

1.3. Trafikverkets åberopande av ökade kostnader om inte verkställighet meddelas

Det tredje skälet Trafikverket anför till grund för ett verkställighetsförordnande är att det uppkommer "stora samhälleliga kostnader till följd av att anläggningsarbetena inte kan påbörjas".

Mina huvudmän gör gällande att Trafikverket - vid sitt upphandlingsförfarande i Västlänken-projektet - haft att utgå från att Mark- och Miljödomstolens deldom skulle komma att överklagas. Västlänken är nämligen det mest ifrågasatta infrastrukturprojektet i modern tid i Sverige - och dessutom det i särklass mest olönsamma infrastrukturprojektet. Trafikverket har mot denna bakgrund haft möjlighet att förutse att Mark- och Miljödomstolens dom skulle komma att överklagas och skulle därmed ha haft detta i beaktande vid sitt upphandlingsförfarande.

Att Trafikverket inte anpassat sin organisation och projektets tidplan till det förhållandet att Mark- och Miljödomstolens dom kunde komma att överklagas utgör - mot bakgrund av vad som anförts ovan - inte grund för att verkställighet skall medges.

Det skall noteras att Trafikverket redan har spenderat stora belopp på förberedande arbeten som har vidtagits innan Västlänken prövats enligt 9 och 11 kap. miljöbalken och innan någon järnvägsplan fastställts. Dessa investeringar har således gjorts på "spekulation" innan relevanta prövningar genomförts. Här påtar sig Trafikverket ett stort ansvar då frågan om tillstånd till projektet ännu inte är avgjord.

2. Rättsliga grunder för att inte bifalla Trafikverkets yrkande avseende verkställighetsförordnande

En grundläggande förutsättning för att verkställighetsförordnande skall meddelas är att en verkställighet skall medföra en "nyttoövertikt" om tillståndet kan tas i anspråk. Denna nyttoövertikt kan vara ekonomisk, miljömässig, eller annan form av samhällsnytta. Som redovisats av mina huvudmän i målet uppkommer ingen miljömässig nytta genom anläggandet av Västlänken.

Tvärtom uppkommer omfattande negativ påverkan inom flera områden såsom överskridande av luftkvalitetsnormer för kväveoxider, omfattande nettoutsläpp av koldioxid, omfattande påverkan på träd och parker, stor påverkan på riksintresset kulturmiljö, omfattande trafikstörningar, risk för skador på fastigheters grundläggning m m. Det föreligger följaktligen en synnerligen betydande negativ påverkan på miljön och på andra motstående intressen vid anläggandet av Västlänken.

Det framstår som oomtvistat att ovannämnda negativa påverkan inte vägs upp av förhållandet att Västlänken dessutom är ett mycket olönsamt projekt och härutöver

inte ger förutsättningar att skapa nytta genom att trafikera med fler tåg än vad som sker idag.

Av Högsta domstolens avgörande i mål T 3158-12 (den s k "Bungedomen") framgår följande:

...."10. Ett verkställighetsförordnande enligt miljöbalken får meddelas när "det finns skäl till det". Motiven till bestämmelsen är kortfattade och i författningskommentaren anges det enbart att ett skäl för verkställighetsförordnande kan vara att arbeten måste utföras före en snabbt annalkande vinter (se prop. 1997/98:45 del 2 s. 247 f.)."....

11. Bestämmelsen i miljöbalken går tillbaka på de regler av motsvarande innehåll som har funnits i tidigare gällande vattenlagar och i den genom miljöbalken upphävda miljöskyddslagen från år 1969. Enligt miljöskyddslagen gällde som huvudregel att ett tillståndsbeslut blev gällande först när det vann laga kraft, men det kunde förordnas att beslutet skulle "lända till efterrättelse omedelbart" (49 §). Att beslutet normalt inte fick verkställas förrän det hade vunnit laga kraft motiverades med att det kunde röra många olika intressen och vara av mycket ingripande art. En omedelbar verkställighet kunde dock komma i fråga exempelvis då fallet var klart eller då det var angeläget för den som hade fått ett tillstånd att snabbt komma igång med arbetena (prop. 1969:28 s. 298)."...

...."13. Ett verkställighetsförordnande av domstol innebär alltså att en lagakraftvunnen dom inte behöver avvaktas och är ur processuell synvinkel att se som ett undantag. Det får därför läggas på verksamhetsutövaren att påvisa konkreta skäl för ett verkställighetsförordnande och ange vilka beaktansvärda nackdelar som är förknippade med att tillståndet inte kan tas i anspråk omedelbart och vad som kan bli följderna av att verksamheten förskjuts framåt i tiden. Det måste också krävas att verksamhetsutövarens intresse med viss marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan tillståndet får tas i anspråk. Särskild hänsyn ska tas till de skador på miljön som kan uppstå om tillståndet omedelbart tas i anspråk och de möjligheter som finns att läka sådana skador om tillståndsbeslutet upphävs eller ändras.

Trafikverket har inte visat att Trafikverkets intresse med "viss marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan tillstånd får tas i anspråk".

2.1 Tillåtligheten är ifrågasatt

Utöver vad som anförts ovan vill mina huvudmän återigen göra Mark- och Miljööverdomstolen uppmärksam på att tillåtligheten för Västlänken inte på något sätt är helt avgjord och att tillåtligheten är ifrågasatt. Ingen tillåtlighet föreligger för Olskroken planskildhet såsom slagits fast av Mark- och miljödomstolen. Det föreligger ej heller någon fastställd detaljplan för Olskroken. Därmed har ingen lokaliseringsprövning för Olskroken planskildhet genomförts vilket utgör ett

processhinder. Underlaget inför prövningen av tillåtligheten av Västlänken hade omfattande brister i sak och har utgjort – grundat på ett flertal punkter – ett processhinder. Mina huvudmän hänvisar i denna del till vad som anförts i deras överklagande av Mark- och Miljödomstolens dom. Inte heller tillåtligheten av den miljöfarliga verksamheten för arbetstunnlarna är prövad.

Den omständigheten att ett projekts tillåtlighet kan ifrågasättas utgör enligt Högsta domstolens avgörande i mål T 3158-12 (den sk Bungen) - en viktig omständighet vid bedömningen av om verkställighet skall meddelas. Av Högsta domstolens nyssnämnda avgörande framgår att speciella omständigheter gäller i mål där frågan om verksamhetens tillåtlighet är "öppen". Mina huvudmän har – som ovan anförts - ifrågasatt lagligheten av regeringens tillåtighetsbeslut enligt 17 kap. miljöbalken och redogjort för de begränsningar som föreligger för beslutet. De har även presenterat en omfattande bevisning i frågan.

Tillåtligheten i det förevarande målet måste därmed anse "öppen" vilket- enligt HDs ovannämnda avgörande - innebär att verkställighetsförordnande inte skall meddelas.

2.2 Skador på allmänna intressen

För det fall Västlänken-projektet påbörjas innan en slutlig prövning i målet vidtagits föreligger en påtaglig risk att det uppkommer mycket stora och irreversibla skador på naturmiljön och kulturmiljön i Göteborg.

Trafikverket anför i sin ansökan om verkställighetsförordnande bland annat följande: "...Med dessa skyddsåtgärder och försiktighetsmått och med de skärpningar av grundvattenvillkoren som Mark- och miljödomstolen beslutat är risken för skador på människors hälsa, miljö och byggnader minimerad.."

Mina huvudmän gör gällande att sakförhållandena är helt motsatta. Detta eftersom det är klarlagt att utsläppen av kväveoxider ökar markant i centrala Göteborg genom den omfattande lastvagnstrafiken då över 6 000 000 ton berg och lera skall transporteras bort. Även anläggningsmaskinerna genererar omfattande utsläpp av kväveoxider. Sammantaget medför transporterna att miljö kvalitetsnormen för kväveoxider - som redan nu överskrids markant i centrala Göteborg - kommer att överskridas i ännu större omfattning. Masstransporterna medför även betydande bullerstörningar och omfattande trafikstörningar med tillhörande ökande utsläpp av kväveoxider och koldioxid. De omfattande trafikstörningarna genererar dessutom betydande samhällskostnader i form av restidsförluster på över en halv miljard kronor årligen. Utsläppet av koldioxid kommer inte att kunna återvinnas under Västlänkens avskrivningstid på 60 år vilket leder till att Västlänken aldrig kommer ge någon "klimatnytta".

Västlänkenprojektets ovannämnda samhällsekonomiska förlust innebär att om Västlänken istället skrinläggs skulle det ge en samhällsekonomisk vinst på långt över tio miljarder kronor enligt Trafikverkets egna beräkningar.

Vad gäller risk för skador till följd av sänkta grundvattennivåer är dessa risker betydande med de villkor som är angivna i Mark- och miljödomstolens deldom. Trafikverket hävdar att riskerna för skador är minimerad med Mark- och Miljödomstolens beslutade villkor. Det skall noteras att nyssnämnda villkor - på stora delar av Västlänkens sträckning - ligger på 5-10 gånger högre nivåer än de som Trafikverket självt i järnvägsutredningen föreslagit som nödvändig begränsning för grundvatteninläckage i syfte att undvika sättningsskador! De beslutade villkoren ger därmed stor risk att medföra irreversibla skador på riksintressanta kultur- och parkmiljöer. Det bör dessutom påpekas att underlaget i järnvägsutredningen också utgjorde regeringens underlag för prövning av tillåtligheten.

Att skadan på riksintresset för kulturmiljövård blir påtaglig - och i vissa avseenden även irreparabel - har konstaterats av såväl Länsstyrelsen som Riksantikvarieämbetet. Mina huvudmän har i målet ingivit bevisning som styrker deras påstående att det föreligger avsevärda risker för irreversibla skador på såväl naturmiljön som på kulturmiljön. Mina huvudmän hänvisar här till vad som anförts i målet till Mark- och Miljööverdomstolen, se akt.bil 506/538, huvudyttrandet samt bilagorna 15 och 16.

Frågan om Västlänkens samhällsnytta har inte varit föremål för prövning vad avser reglerna i 11 kap. 6 § MB. Vare sig vid regeringens prövning enligt 17 kap. MB eller vid Mark- och miljödomstolens prövning av ärendet. Det är av vikt att även denna fråga prövas innan frågan om verkställighet kan avgöras.

2.3 Relevanta rättsavgöranden

I Högsta domstolens avgörande i mål T 3158-12 ("Bungedomen", 2012-10-17) uttalas följande:

...."14. Vid Mark- och miljööverdomstolens prövning kan det finnas skäl att beakta i vad mån målet har rymt någon rättsfråga som det kan vara av vikt för ledning av rättstillämpningen att få belyst av HD. Om så är fallet finns det anledning att visa större återhållsamhet med ett verkställighetsförordnande än när målet inte har den karaktären."

...."19. Mark- och miljööverdomstolen har utgått från att den sökta verksamhetens tillåtlighet har avgjorts rättskraftigt genom tillåtlighetsdomen den 9 oktober 2009, och domstolen har med anledning av det begränsat omfattningen av sin prövning. HD har emellertid meddelat prövningstillstånd rörande frågan vilken betydelse tillåtlighetsdomen har. Det måste därför hållas öppet för vad som gäller i det hänseendet. Det måste då också hållas öppet för att frågan om tillståndsförutsättningarna kan komma att prövas i en vidare omfattning än vad Mark- och miljööverdomstolen har gjort i den överklagade domen.

20. Målet innehåller ett stort antal frågor, där parterna har skilda uppfattningar och där de har argumenterat ingående för sina respektive ståndpunkter. Klagandena -

myndigheter, organisationer och enskilda - har mot tillståndet fört fram ett flertal invändningar som fordrar närmare överväganden. Det går inte att nu säga vad en förnyad och vidare prövning av tillståndsförutsättningarna leder till, om en sådan kommer till stånd med anledning av HD:s bedömning av betydelsen av tillåtlighetsdomen.

21. Bolaget har anfört starka skäl för ett verkställighetsförordnande. Verksamheten har förberetts under lång tid. Den förutsätter omfattande och tidskrävande arbeten och rör stora ekonomiska värden. Förskjutningar i bolagets tidsplan kan innebära avsevärda kostnader och betydande merarbete. Efter vad som kan bedömas på målets nuvarande stadium kan emellertid verksamheten redan under de inledande skedena få omfattande och långvariga följdverkningar för miljön. Det kan bli fråga om förändringar av miljön och landskapet som är svåra att återställa.

22. Slutsatsen blir att bolagets intresse av omedelbar verkställighet inte med erforderlig marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan verkställighet får ske. Tillståndet bör därför tills vidare inte få tas i anspråk.

Med hänvisning till ovanstående gav HD inte verkställighet i "Bungemålet".

Högsta domstolens ovannämnda avgörande i "Bungemålet" har stora likheter med förevarande mål avseende Västlänken. I likhet med förhållande i "Bungemålet" finns det i Västlänkenmålet omfattande motstående intressen och det är klarlagt att det kommer att uppkomma irreparabla skador på riksintressen. I likhet med "Bungemålet" är tillåtligheten - som anförts ovan - ifrågasatt. Av mina huvudmäns inlagor i målet framgår att regeringens tillåtlighetsbeslut saknar aktualitet.

Mina huvudmän gör gällande att frågan om tillåtlighetens rättsverkan först måste prövas av Mark- och miljööverdomstolen innan en prövning kan ske om det föreligger förutsättningar för meddelande av verkställighetsförordnande. Även frågan om en miljö kvalitetsnorm får överskridas - där denna redan är kraftigt överskriden - måste prövas innan verkställighet kan medges Trafikverket.

2.4 Trafikverkets åberopade rättsavgöranden är irrelevanta

Trafikverket har åberopat ett flertal rättsavgöranden avseende infrastrukturprojekt från Mark- och miljödomstolar och Mark- och miljööverdomstolen som exempel på vägledande praxis vad gäller verkställighetsförordnanden. Mina huvudmän får av denna anledning kommentera de omnämnda rättsavgörandena.

Det första målet som Trafikverket refererar till är Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätts mål nr M 3346-11 (Förbifart Stockholm). I detta mål medgavs verkställighet med motiveringen bland annat att:

...."Mark- och miljödomstolen konstaterar att det kan komma att röra sig om betydande samhällskostnader. Med hänsyn till att verksamheten i mycket stor

utsträckning rör byggande av anläggningar under jord får risken för irreversibla skador anses som liten.”

De samhällsekonomiska vinsterna angavs av Trafikverket i målet ”Förbifart Stockholm” till 130-140 miljoner kronor i månaden. Dessa kostnader var inte hänförliga till ökade byggkostnader till följd av förseningar utan till utebliven samhällsnytta av att försena projektet. I fallet Västlänken är förhållandet det omvända; det vill säga att det uppkommer – som redovisats ovan – en samhällsekonomisk förlust. En förlust kan inte utgöra motiv till att erhålla verkställighet.

Närmare häften av Västlänkens tunnel byggs i lera i öppna schakt i centrala delar av en halvmiljonstad vilket medför omfattande störningar. Västlänkens influensområde för grundvattenpåverkan omfattar i princip hela Göteborgs innerstad där stor del av bebyggelsen, tusentals fastigheter, har grundläggning som är känslig för grundvattenavsänkning. Förhållandena är direkt motsatta jämfört med förhållandena som rådde i målet ”Förbifart Stockholm”, där projektet primärt genomförs i naturmiljö, medan Västlänken i huvudsak genomförs i kulturskyddad stadsmiljö.

Trafikverket åberopar vidare, i sitt överklagande, Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt i mål M 3587-14 (nedsänkning av E45). I detta mål medgavs verkställighet då inget motstående intresse hade motsatt sig att verkställighet meddelades. Ingen motpart hade ifrågasatt nyttan med verksamheten och detta var skälet till att verkställigheten meddelades. I det överklagade målet M 9369-15 överklagades underinstansens dom inte vad gäller verkställigheten som därmed inte var föremål för prövning. Det föreligger därmed inte något prejudicerande beslut i detta mål vad gäller frågan om verkställighet.

Det tredje målet som åberopas av Trafikverket till stöd för att verkställighet skall medges i Västlänkenmålet är Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätts mål M 2557-13 (ny Göta Älvbro). I detta mål var det främsta motivet att meddela verkställighet att den befintliga Götaälvbron var i dåligt skick och av detta skäl måste bytas ut. Det förelåg även en positiv samhällsnytta med projektet. I detta mål villkorades verkställigheten med att lagakraftvunna detaljplaner måste föreligga innan anläggningsarbeten fick påbörjas. Som anförts ovan – och i mina huvudmäns överklagande – föreligger inte lagakraftvunnen detaljplan avseende Olskrokens planskildhet.

I målet M 8936-14 fastställdes verkställigheten med hänsyn till den befintliga Götaälvbrons dåliga skick och det omedelbara behovet av en ny bro. Här förelåg således ett ömmande samhällsbehov. Detta gäller inte projekt Västlänken som inte medför någon kapacitetsökning förrän anslutande järnvägsspår någon gång i framtiden eventuellt byggs ut. En utbyggnad av anslutande järnvägsnät finns varken inom ramen för befintliga infrastrukturplaner eller i förslaget ny nationell infrastrukturplan till år 2029.

Sammanfattning

Inget av de skäl som Trafikverket anfört till grund för yrkandet om verkställighet föreligger. De av Trafikverket åberopade rättsavgörandena har antingen inte behandlat verkställighetsfrågan eller så har de haft andra utgångspunkter för verkställigheten.

Av Högsta domstolens avgörande i mål nr T 3158-12 ("Bungemålet") slås fast att det måste föreligga en nyttoövertikt i förhållande till den skada som kan uppkomma för att verkställighet skall kunna meddelas. Av Högsta domstolens avgörande framgår även att för det fall det föreligger risker att irreparabla skador uppkommer eller om någon rättsfråga som behöver belysas i högre instans föreligger eller att tillåtligheten är ifrågasatt, så skall en prövning av frågan om verkställighet behandlas mycket restriktivt.

Västlänkenmålet innehåller ett stort antal frågor, där parterna har skilda uppfattningar och där de har argumenterat ingående för sina respektive ståndpunkter. Mina huvudmän har mot tillståndet fört fram ett flertal invändningar som fordrar närmare överväganden. Frågan om Regeringens tillåtlighetsbeslut skulle legat till grund för Mark- och Miljödomstolens prövning måste – av skäl som mina huvudmän redovisat – ifrågasättas. Även frågan om överskridande av miljökvalitetsnormer och det faktum att Olskroken planskildhet och arbetstunnlarna inte är lokaliseringsprövade är föremål för prövning. Västlänkens förhållande till kravet på samhällsekonomisk övertikt är därutöver inte prövad i underinstans.

Efter vad som kan bedömas på målets nuvarande stadium kan emellertid Trafikverkets anläggningsarbeten redan under de inledande skedena få omfattande och långvariga följdverkningar för miljön. Det kommer bli fråga om förändringar av naturmiljön och kulturmiljön som är irreversibla eller svåra att återställa.

Trafikverkets intresse av omedelbar verkställighet kan inte med erforderlig marginal anses väga tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan verkställighet får ske. Trafikverkets skall med hänvisning till ovanstående inte äga rätt att ta i anspråk Mark- och Miljödomstolens meddelade tillstånd.

Utöver vad som anförts ovan hänvisar mina huvudmän till vad som anförts i deras överklagande av Mark- och Miljödomstolens deldom, se akt.bil 60 och 61.

Lund 2018-04-16



Madeleine Lilliehöök

Bilagor

Bilaga 1: Sakägarförteckning - bostadsrättföreningar

Bilaga 2: Sakägarförteckning – övriga sakägare

Bilaga 3: Samhällsekonomi (bilaga5 i M 638-16)

Ingivet i Mål 638-16:

Aktbilaga 506: Huvudyttrande samt bilagor 1 – 27, digitalt

Aktbilaga 538: Huvudyttrande med bilagor 1 – 27 utskrivet (i pärmar)

Aktbilaga 753: Kompletteringsyttrande inklusive underbilagor K1-K6
Underlag för muntliga framställningar under huvudförhandlingen.
Bilagor K7-K16

ADVOKATFIRMAN
LILLIEHÖÖK

Bilaga 1

Mål 1808-18 " Västlänken" Göteborg

Förteckning över de fastighetsägare /Bostadsrättsföreningar Advokat Madeleine Lilliehöök företräder vid överklagande i Mark- och Miljööverdomstolen.

<u>Fastighet</u>	<u>Brf/fastighetsägare</u>	<u>Adress</u>
Vasastaden 20:14	Brf Tre Länkar	Haga Kyrkogata 26-28
Vasastaden 10:19	Brf Ymer	Haga Kyrkogata 16
Vasastaden 9:1	Brf Bellman	Haga Kyrkogata 8
Vasastaden 10:18	Brf HK 18 i Gbg	Haga Kyrkogata 18

Sakägare, ök Miljödömd MMÖD mål M 1808-18

nr	Namn, BRF, Företag etc	Firma-tecknare	Person-nummer	Organisations-nummer	Fastighets-beteckning	Gatuadress	Notering
1	Föreningen Trädplan Gbg	Barbara Lindell	600403-7120	802469-6950		c/o Lindell, Nedre Fogelbergsgatan 9A 411 28 Göteborg	miljöorganisation
2	Barbara Lindell		600403-7120		Vasastaden 10:7	Nedre Fogelbergsgatan 9A 411 28 Göteborg	buller, sprängningar, vibrationer i arbets- och driftsskede, tunnel under huset, luftschaft ca 20 m, Handelsstationen 50 m, Hagakyrkans schack 150 m
3	Barbro Everitt		440630-5567	---	Vasastaden 10:19	Haga Kyrkogata 16A 411 23 Göteborg	buller, sprängningar, vibrationer i arbets- och driftsskede, tunnel under huset, Handelshögskolans station under huset, Hagakyrkans schack 100 m trafikströningar, evakuering?
4	Ami Tollmyr		570213-2449		Haga 5:10	Östra Skansgatan 3F 413 02 Göteborg	Haga, evakuering?, buller, sprängningar, trafikstörning, ca 200 till Hagakyrkans schack
5	Aug Magnussons Eftr AB	Marianne Qvick Stoltz	490426-5123	556343-0590	Inom Vallgraven 2:242	Korsgatan 22 411 16 Göteborg	näringsidkare, buller, näringsstörning, inom 500m från schack och tunnel (lämnar in vattentalan tillsammans med Föreningen Fastighetsägarna)

6	Thomas Weidmo			491008-7016			Inom Vallgraven 42:6	Hvitfeldtgatan 12 411 20 Göteborg	Kungshöjd, 200m från schakt samt tunnel under huset, sprängningar, trafikstörningar,
7	Brf Masken	Anna Pernfalk			716444-1425		Inom Vallgraven 42:6	Hvitfeldtgatan 12411 20 Göteborg	Kungshöjd, 200m från schakt samt tunnel under huset, sprängningar, trafikstörningar,
8	Engelska Tapetmagasinet	Hans Carlsson		90918 - 5698	556439-0408		Inom Vallgraven 23:12	Västra Hamngatan 18 411 17 Göteborg	näringsstörning, minskade kundströmmar, buller, inom 500m från schakt och tunnel
9	Vallgatan 12 Fashion AB	Gunnar Eistam		460415 - 4932	556762-6832		Inom Vallgraven 22:15	Vallgatan 12 411 16 Göteborg	minskade kundströmmar, näringsstörning, buller, inom 500m från schakt och tunneln
10	Lars Göran Olof Kerlá			670729-4952			Lorensberg 25:7	Johannebergsgatan 22 412 55 Göteborg	buller, stationsuppgång 30 m från huset, evakuering?
11	Edmund Jansson			660209-5058			Haga 30:5	Haga Östergata 22 413 01 Göteborg	buller, sprängningar, vibrationer i arbets- och driftskede, tunnel under huset, Hagakyrkans schackt 50 m trafikströningar, evakuering?
12	Jacob Stålhammar			670707-5253			Vasastaden 12:10	Viktoriagatan 15F 411 25 Göteborg	buller, sprängningar, vibrationer, tunnel 100 m från huset
13	Ulf Lilie			521125-5178			Vasastaden 12:8	Viktoriagatan15A 411 25 Göteborg	buller, sprängningar, vibrationer, tunnel 100 m från huset
14	Christina Elisabeth Hagelthorn			440610-4168			Vasastaden 31:4	Föreningsgatan 4A 411 27 Göteborg	Buller, vibrationer, tunnel 20 m från huset
15	Staffan Landahl			521226-0177			Vasastaden 31:11	Övre Fogelbergsgatan 1 411 28 Göteborg	buller, sprängningar, vibrationer i arbets- och driftskede, tunnel och luftschakt ca 10 m från huset, Handelsstationen 100 m, Hagakyrkans schackt 250 m

16	Alf Åke Fyrlund			460620-2655		Vasastaden 9:1	Haga Kykogata 8 411 23 Göteborg	Buller, vibrationer, sprängningar, Hagakyrkans schakt 20 m från huset, evakuering?
17	Eva Björkander Mannheimer			421223-5021		Guldheden 11:3	Dalheimersgatan 3A 413 20 Göteborg	Bor 100 meter från arbetstunnel, har haft besiktning i lägenheten
18	Helene Sonja Christina Ottosson	Helene		571208-5025		Vasastaden 10:16	Haga Kyrkogata 22411 23 Göteborg	buller, sprängningar, vibrationer i arbets- och driftsskede, tunnel under huset, Handelshögskolans station under huset, Hagakyrkans schakt 100 m trafikströningar, evakuering?
19	Fingal Pettersson			401001-5735		Annedal 5:16	Carl Grimbergsgatan 16	Sprängningar, Tegelhus på skör grund, risk för stora sättningar, skador på hus, nära arbetstunnel, 200 m till VLs tunnel, stort riskområde enligt TRV
20	Cecilia Kerste Maria Linné Ryn			580527-5103		Lorensberg 25:1 och 25:2	Södra vägen 43 412 54 Göteborg	ca 200m från Korsvägens station, buller, trafikstörningar, vibrationer (hus står på lera)
21	Siv Kerstin Vansvik			450529-0744		Heden 31:1	Södra vägen 32 412 54 Göteborg	ca 200m från tunnel och Korsvägens station, buller, trafikstörningar, vibrationer
22	Götiska Förbundet	Hans-Olof Hagberg		440416-4859	857200-6586		Spekeröds Apleröd 315 444 93 Spekeröd	Götiska Förbundet miljö- och kulturförening, hyr Skansen Lejonet, tunnel under fästningen, vibrationer, sprängningar, störd verksamhet, skador på fastigheten
23	Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet	Hans David Sternlycke			802013-5292		Färsbergsgatan 8 431 69 Mölndal	Förening för främjandet av Järnvägar

24	KB Olof Skötkonungsgata 1	Jarl Kirlberg	351202 - 5432	969630 - 8817	Bö 30:1	Olof Skötkonungsgatan 1 412 66 Göteborg	Bergvärmepump, sprängningar, vibrationer, hus på lera, ca 200 m från tunneln
25	Ulf Wakenius		580416-4654		Haga 29:9	Sprängkullsgatan 3B 411 23 Göteborg	inkomstbortfall: inspelning musikstudio kan ej arbeta under buller, vibrationer, sprängning, evakuering, tunnel vid huset, 20 m till Hagakyrkans schakt
26	Anna Lena Wakenius		630516-5083		Haga 29:9	Sprängkullsgatan 3B411 23 Göteborg	inkomstbortfall: inspelning musikstudio kan ej arbeta under buller, vibrationer, sprängning, evakuering, tunnel vid huset, 20 m till Hagakyrkans schakt
27	Järnvägens fritidsförening	Sven Ekblad, ordf		857209-1539	Gullbergsvass 703:17	Bergslagsgatan 3 411 04 Göteborg	hyr lokal som ska rivas, föreningen bildades 1999, 360 medlemmar, www.sporthall.nu / måste flytta evlägga ned verksamhet
28	Jff Sporthall AB	Sven Ekblad, ordf		556622-0165	Gullbergsvass 703:17	Bergslagsgatan 3 411 04 Göteborg	ägs av föreningen ovan, ansvarig för att hyra lokal som ska rivas, / www.sporthall.nu
29	Joey Kallin		830811 - 4878		Vasastaden 10:19	Haga Kyrkogata 16 A 411 23 Göteborg	buller, sprängningar, vibrationer i arbets- och driftskede, tunnel under huset, Handelshögskolans station under huset, Hagakyrkans schakt 100 m trafikströningar, evakuering?

Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt
Box 1070
462 28 Vänersborg

2017-02-12

Mål nr. M 638-16

Miljödomsansökan för Västlänken och Olskroken Planskildhet

Bilaga till yttrande från Föreningen Trädplan m fl

BILAGA nr 5

SAMHÄLLSNYTTA, SAMHÄLLSEKONOMISKA KALKYLER

- **Kostnadskalkyler**
- **Samhällsekonomiska kalkyler**

Sammanfattning

Det samhällsekonomiska beslutsunderlaget för Västlänken och Olskroken planskildhet som tillställdes Regeringen är i allt väsentligt obsolet och felaktigt. Regeringen har inte bedömt om Västlänken och Olskroken planskildhet är samhällsekonomiskt effektiva investeringar.

Omfattande felaktiga beräkningar och rena falskriker återfinns i de olika samlade effektbedömningar som genomförts under åren. Det avser såväl nyttor som är överskattade, som nyttor som inte föreligger. Resenärsnyttor, nyttor för godstrafiken och externa nyttor är väsentligt lägre. Nyttor värda flera miljarder kronor har tillskrivits Olskroken planskildhet, men avser tåg som inte ens passerar Olskroken. Kapacitetsbegränsningar som inte föreligger tas som intäkt för att kapaciteten skulle öka med Västlänken när förhållandet i själva verket är det omvända.

Detta medför att de samhällsnyttor som förespeglats inte föreligger och att bygga dessa projekt leder till omfattande skadliga effekter på samhällsekonomin. En korrekt beräkning av den kvot som anger nyttan i relation till kostnaden, den s k nettonuvärdeskvoten, visar att Västlänken endast ger tio procent tillbaka av investerade medel.

Det finns ingen officiell kostnadskalkyl för Västlänken utan en sammanfattning på en handfull kostnadsposter som inte går att härleda. Trafikverket anser att kalkylen är ett arbetsmaterial under hela projektets löptid på ca 20 år. Trafikverket anser av detta skäl att kalkylen inte skall betraktas som offentlig handling och omfattas av offentlighetsprincipen och vara tillgänglig.

En kalkyl enligt s k successiv kalkylering genomfördes under 2009 och finns tillgänglig som arbetsmaterial. Under årens lopp har omfattande tillkommande kostnader identifierats som det inte finns täckning för i kalkylen. Dessutom ökar byggkostnaden genom den årliga indexerade kostnadsökningen. Även de stora osäkerheter som föreligger ger vid handen att kostnaderna har ökat markant.

Västlänken kvalificerar som den mest olönsamma stora infrastrukturinvesteringen i modern tid i Sverige.

Sammanfattning.....	2
1 Samhällsekonisk kalkyl i beslutsskede	5
1.1 Samhällsekonisk kalkyl för Västlänken – järnvägsutredning.....	5
1.1.1 <i>Kostnadskalkyl i järnvägsutredningen – Västlänken och alternativen.....</i>	<i>5</i>
1.1.2 <i>Samhällsekonisk kalkyl i järnvägsutredningen – Västlänken och alternativen</i>	<i>6</i>
1.2 Felaktiga antaganden i den samhällsekoniska kalkylen	6
1.2.1 <i>Ny järnväg till Borås inte relevant i den samhällsekoniska kalkylen</i>	<i>6</i>
1.3 Samhällsekonomi vid tillåtlighetsprövningen - sammanfattning.....	7
2. Kostnadskalkyler 2009-2010	8
2.1 Successiv kalkyl 2009	8
2.1.1 <i>Successiv kalkyl och brister.....</i>	<i>8</i>
2.2 Successiv kalkyl med osäkerhetsanalys 2009	9
2.2.1 <i>Osäkerhetsfaktorer.....</i>	<i>9</i>
2.2.2 <i>Byggbkostnadsindex.....</i>	<i>10</i>
3. Samhällsekoniska kalkyler 2013	11
3.1 Kostnadskalkyler 2013.....	11
3.2 Samhällsekonisk kalkyl – Västlänken 2013 med och utan Olskroken	11
3.2.1 <i>Samhällsekonisk nytta enligt successiv kalkyl.....</i>	<i>11</i>
3.3.2 <i>Fördelning av nyttor i samhällsekonisk kalkyl</i>	<i>12</i>
3.3.3 <i>Större externa nyttor enligt Sampers/Samkalk - Västlänken</i>	<i>13</i>
3.3.4 <i>Olskroken ökar inte kapaciteten för södergående tåg.....</i>	<i>14</i>
4 Brister i kostnadskalkyler – Västlänken.....	15
4.1 Kostnad i 2009 års penningvärde	15
4.1.1 <i>Beräkning av kostnad i 2009 års penningvärde med 2010 års kalkyl</i>	<i>15</i>
4.1.2 <i>Järnvägstunneln kostar inte 20 miljarder i 2009 års penningvärde.....</i>	<i>15</i>
4.2 Kommunal kostnader	15
4.2.1 <i>Kommunal kostnader inte preciserade.....</i>	<i>15</i>
4.2.2 <i>Intrångsersättningar och andra kostnader.....</i>	<i>15</i>
4.2.3 <i>Kompensation för natur- och rekreationsområden</i>	<i>16</i>
4.2.4 <i>Otydlig avgränsning av kostnadsansvar</i>	<i>16</i>
4.3 Brister i Kostnadskalkylen från 2014.....	16
4.3.1 <i>Förberedelser för fyra stationsspår.....</i>	<i>17</i>
4.3.2 <i>Mark- och fastighetsärenden samt miljöåtgärder.....</i>	<i>17</i>
4.3.3 <i>Miljöåtgärder.....</i>	<i>18</i>
4.3.4 <i>Byggherrekostnader</i>	<i>18</i>
4.3.6 <i>Oklar reserv på 2.3 miljarder kronor.....</i>	<i>18</i>
4.3.7 <i>Summering – saknade och oklara poster.....</i>	<i>19</i>
4.4 Fyrspårsstationer i senare skede	19
4.4.1 <i>Påverkan av senare utbyggnad av stationer med fyra spår.....</i>	<i>19</i>
4.4.2 <i>Utbyggnad av stationer med fyra spår ej inkluderad i budget</i>	<i>19</i>
4.4.3 <i>Trafikverket kan inte ange kostnad för senare utbyggnad</i>	<i>19</i>
4.5 Hemligstämpling av kostnadskalkyl	20
4.5.1 <i>Hemligstämplad kalkyl omöjliggör utomstående granskning.....</i>	<i>20</i>
4.5.2 <i>Hemligstämpling av kalkyl strider mot Trafikverkets riktlinjer</i>	<i>20</i>
5. Brister i den samhällsekoniska kalkylen - Västlänken	21
5.1 Finansiella och administrativa kostnader enligt 2010 års kalkyl	21
5.1.1 <i>Trafikverket följer inte ASEKs rekommendationer</i>	<i>21</i>
5.1.2 <i>Finansierings- och uppbörds-kostnader för det Västsvenska Paketet.....</i>	<i>21</i>
5.1.3 <i>Västlänkens andel av finansieringskostnaderna.....</i>	<i>21</i>
5.1.4 <i>Trängselskattens uppbörds-kostnader inte redovisade.....</i>	<i>22</i>
5.1.5 <i>Västlänken är kraftigt underfinansierad.....</i>	<i>22</i>

5.2 Felaktigt tillgodoräknad samhällsnytta	22
5.2.1 Lisebergstationens utbyggnad redan genomförd	22
5.2.2 Angivna besparingar föreligger inte kalkylen	23
5.3 Överskattad och felberäknad samhällsnytta	23
5.3.1 Överskattning av restidsvinster	23
5.3.2 Resenärsmängder till nya stationer inte vetenskapligt grundad	23
5.3.3 Ökade restider för huvuddelen av resenärerna med Västlänken	23
5.3.4 Överskattad avlastning av lokaltrafik	24
5.4. Frigjord godstågskapacitet i Gårdatunneln överskattad	24
5.4.1 Dagens trafikering i Gårdatunneln	25
5.4.3 Värdet av frigjord kapacitet i Gårdatunneln för gods – konsumentöverskott	27
5.4.4 Värdet av externa effekter från godstransporter i Gårdatunneln	28
5.4.5 Summering – samhällsnytta godstransporter	28
5.5 Överskattning av miljövinster	29
5.6 Nettonuvärdeskvoten felberäknad	29
5.6.1 Nettonuvärdeskvot felberäknad	29
5.6.2 Nettonuvärdeskvot enligt korrekt beräkning	29
Bilagor	31

Inledning

Ett antal samhällsekonomiska beräkningsunderlag har utarbetats för Västlänken. Både i idéstudien 2001 och i förstudien 2002 fanns ekonomiska kalkyler. Det första mer omfattande underlaget togs fram under järnvägsutredningen 2006 (Banverket, underlagsrapport, samhällsekonomisk bedömning, 2006-02-09). Ytterligare en samhällsekonomisk bedömning utarbetades under 2010 (Banverket, Samlad effektbedömning, objekt BVGb 019 Västlänken, 2010-02-10). Därefter har trafikverket under 2013-års åtgärdsplanering tagit fram en samlad effektbedömning där även Olskroken planskildhet ingår (Trafikverket, Samlad effektbedömning, Västlänken med planskildhet i Olskroken, VVA 119 och JVA 205, 2013-05-03), **bilaga 1**. När det gäller kostnadskalkyler har dessa redovisats i ovanstående dokument samt även i dokument under 2009 (Futura, version 7, detaljrapport, successiv kalkyl Västlänken, 2009) **bilaga 2** och en rudimentär beräkning under 2014 (Trafikverket, kostnadsbedömning, Västlänken, december 2014) **bilaga 3**.

1 Samhällsekonomisk kalkyl i beslutsskede

Den samhällsekonomiska kalkyl som ligger till grund för regeringens tillåtlighetsprövning 2012-2014 är den som gjordes i samband med järnvägsutredningen 2006, se p 1.1.2.

1.1 Samhällsekonomisk kalkyl för Västlänken – järnvägsutredning

Av järnvägsutredningens "Underlagsrapport, Samhällsekonomisk bedömning" framgår vilka kostnader de olika utredningsalternativen har. I underlaget har även kostnaden och nyttan för en ny järnväg till Borås inkluderats, i strid med de riktlinjer som Trafikverket har upprättat. Endast investeringar som ligger i gällande infrastrukturplan och är finansierade får medräknas. I senare uppdateringar av samhällsnyttokalkyler under 2010 och 2013 har ny järnväg till Borås utgått ur beräkningarna.

Av kostnadskalkylen framgår att Förstärkningsalternativet har den lägsta anläggningskostnaden och Haga-Korsvägen (Västlänken) den högsta anläggningskostnaden, se tabell nedan (Banverket, Underlagsrapport, Samhällsekonomisk bedömning, sid 23, 2006-02-09)

1.1.1 Kostnadskalkyl i järnvägsutredningen – Västlänken och alternativen

Tabell 15 Samhällsekonomiska anläggningskostnader (Mkr).

Kostnadspost	JA	Förstärknings alt.	Korsvägen	Haga-Korsvägen	Haga-Chalmers
Spårsystem Göteborg	621	5 950	10 665	11 748	10 941
Utbyggnad av Kust till kustbanan	0	4 600	4 600	4 600	4 600
Tot kost (pris 2005)	621	10 550	15 265	16 348	15 541
Nuvärde (6 års byggtid, pris 2001)	520	8 840	12 800	13 700	13 030
UA-JA		8 320	12 280	13 180	12 510
Skattefaktor I + II		4 410	6 510	6 990	6 630
Samhällsekonomisk merkostnad		12 730	18 780	20 170	19 130

1.1.2. Samhällsekonomisk kalkyl i järnvägsutredningen – Västlänken och alternativet

Beräkningen av det samhällsekonomiska utfallet ger vid handen att Förstärkningsalternativet har den bästa nettonuvärdeskvoten (är samhällsekonomiskt lönsammast) av de studerade alternativen se tabell nedan (Banverket, underlagsrapport, samhällsekonomisk bedömning, sid 24, 2006-02-09).

	Förstärkningsalt.		Korsvägen		Haga-Korsvägen		Haga-Chalmers	
	2020	Nuv.	2020	Nuv.	2020	Nuv.	2020	Nuv.
Anläggningskostnad (*)	-650	-12730	-950	-18780	-1020	-20170	-970	-19130
Effekter för infrastrukturhållaren (*)	-24	-560	-41	-970	-54	-1270	-54	-1260
Effekter för producentöverskottet	-36	-550	-15	-110	+47	+1130	+29	+780
Tågdriftskostnader, persontrafik	-76	-1360	-15	-1650	-157	-3000	-140	-2630
Driftskostnader, busstrafik	0	0	0	0	0	0	0	0
Omkostnader	-7	-140	-13	-260	-33	-670	-27	-560
Biljettintäkter	+47	+950	+89	+1790	+237	+4800	+196	+3960
Effekter för konsumentöverskottet	+308	+6270	+303	+6170	+342	+6960	+312	+6360
Åktid	+56	+1140	+72	+1460	+80	+1630	+69	+1400
Bytestid	+10	+210	-10	-200	+24	+480	+6	+120
Turtäthet	+101	+2050	+102	+2070	+100	+2030	+99	+2010
Anslutningstid	+98	+1980	+96	+1950	+96	+1940	+96	+1940
Transportkostnader, gods	+42	+890	+42	+890	+42	+890	+42	+890
Effekter för miljö och säkerhet	+49	+1030	+55	+1170	+73	+1520	+68	+1420
Externa effekter, tågtrafik	-4	-90	-4	-80	-4	-90	-5	-90
Externa effekter, vägtrafik	+53	+1120	+60	+1250	+77	+1610	+72	+1510
Övriga monetära effekter	0	0	+12	+290	+12	+290	+12	+290
Exploatering Göteborgs C (*)	0	0	+12	+290	+12	+290	+12	+290
Summa nyttor	+297	+6190	+314	+6550	+420	+8630	+368	+7590
Netto	-353	-6540	-636	-12230	-600	-11540	-602	-11540
Nettonuvärdeskvot (NNV-kvot)		-0,51		-0,65		-0,57		-0,60

Tabell 16 Samhällsekonomiskt utfall för UA år 2020 samt som nuvärden för hela kalkylperioden (Mkr).

1.2 Felaktiga antaganden i den samhällsekonomiska kalkylen

1.2.1 Ny järnväg till Borås inte relevant i den samhällsekonomiska kalkylen

I beräkningen av samhällsnyttan i samband med järnvägsutredningen fanns även en ny järnväg till Borås med i beräkningsförutsättningarna, Kust-till-kustbanan se p 1.1.1. Den kostnad som låg till grund för samhällsnyttoberäkningen vad gäller en ny järnväg till Borås (sträckorna Mölndal-Mölnlycke och Bollebygd- Borås) var 4.6 miljarder kronor i 2005 års penningvärde.

Kostnaden för denna järnväg räknades sedan upp till 15.5 miljarder i 2009 års penningvärde då kostnaden förelåg för hela sträckningen. Då hela nyttan med denna nya järnväg låg med i nyttokalkylen skulle givetvis även hela kostnaden för densamma ingå. Enligt Trafikverkets riktlinjer får inte investeringar som inte ligger i plan eller är finansierade medtas i beräkning av tillkommande samhällsnytta. En ny järnväg till Borås fanns inte med i gällande plan 2006 och ligger inte håller med i gällande plan till 2025. Endast en tredjedel av denna investering ligger med i plan till 2025 och endast denna del kan då ingå. Till saken hör att Trafikverket inte har ingivit några nya beräkningar av samhällsnytta i samband med regeringens prövning av tillåtligheten trots att nya beräkningar genomfördes dels under 2010 och i samband med åtgärdsplaneringen 2013 inför 2025-års infrastrukturplan.

Av Banverkets underlagsrapport (Banverket, underlagsrapport, samhällsekonomisk bedömning, sid 25, 2006-02-09) framgår följande. "Det negativa resultatet i denna samhällsekonomiska bedömning beror dels på höga anläggningskostnader (innefattande sträckan Borås-Göteborg), dels det faktum att JA är "bättre" än i förstudien och därmed medger ytterligare tågtrafik jämfört med idag med relativt begränsade investeringar. Skillnaden i utbud av tågtrafik mellan JA och UA, med undantag för sträckan Borås-Göteborg, är därmed inte så stora."

Det framgår därmed att den skillnad som föreligger vad gäller trafikering är att UA kan hantera fler tåg på sträckan Borås-Göteborg än JA. Skillnaden i samhällsnytta mellan JA och UA är i princip denna skillnad. Denna sträcka får *inte* tas med i beräkning av samhällsnytta då den inte låg i plan och inte heller idag ligger i plan. Denna felaktighet kullkastar hela kalkylen för Västlänken. Trots detta förhållande blev nettonuvärdet (NNK) för Västlänken bara -0.57, se tabell under punkt 1.1.2.

Då det inte är tillåtet att inkludera investeringar som inte ligger i plan i nyttoberäkningar skall den nytta som uppkommer med en ny järnväg till Borås utgå ur beräkningen. Denna felaktiga beräkning medför att det underlag som regeringen har haft tillgång till inför beslut om tillåtlighet vad gäller samhällsnyttan är felaktigt.

Det finns fler och omfattande brister i kalkylen från 2006 års järnvägsutredning som Regeringen hade att ta ställning till. Då denna kalkyl i alla väsentliga delar är obsolet koncentrerar vi oss i det följande på att kommentera nyare beräkningar som är mer relevanta.

1.3 Samhällsekonomi vid tillåtlighetsprövningen - sammanfattning

Sammanfattningsvis kan konstateras att det underlag vad gäller samhällsnytta som ingavs i samband med regeringens prövning av tillåtligheten är irrelevant. Ingen uppdatering med nytt underlag har skett trots att detta förelåg dels 2010 (Banverket/vägverket, Samlad effektbedömning, objekt BVG 019 Västlänken, 2010-02-10) och dels i samband med utbyggnadsplaneringen 2013 se bilaga 1 (Trafikverket, Samlad effektbedömning, Västlänken med planskildhet i Olskroken, VVA 119 och JVA 205, 2013-05-03) trots att denna brist påpekades under beredningsremissen. Trafikverkets hantering av den samhällsekonomiska kalkylen är allt annat än seriös och Trafikverket har vilselett remissinstanserna i samband med remissförfarandet och sedermera även regeringen vid prövningen av tillåtligheten enligt 17 kap miljöbalken.

2. Kostnadskalkyler 2009-2010

2.1 Successiv kalkyl 2009

Det finns ingen officiell kostnadskalkyl för Västlänken förutom en "politikerkalkyl" från 2014 som inte är seriös. Det finns en icke officiell kalkyl från 2010 enligt successiv kalkylering som har utgjort kostnadsunderlag för den samhällsekonomiska beräkningen som genomfördes under 2013. Denna kalkyl sammanfattas i följande tabell:

Objektnamn: Västlänken			Prisnivå: 2008-06		UD/UP: UDS		
Objekt nr:			Upprättad: 2009-10-28/29 och 2009-12-15		Kalkylansvarig:		
Skede: Jämvägsutredning			Rev.datum: 2010-01-19		Upprättad av: Kent Rundlöf		
Detaljalkyl:							

Kalkylsammanställning nivå 1								
Kostnadsbedömning alla år								
BLOTT	BESKRIVNING	MIN (tkr)	KOSTNAD TROLIG	MAX (tkr)	VIKTAT MEDEL	ANDEL AV MEDEL %	PRIORITÄT / KALKYL-RISK	ANMÄRKNING
1	PROJEKTADMINISTRATION	1 500 000	2 500 000	7 000 000	3 214 286	16%	7%	1500 / 3058 / 7000
2	UTREDNING & PLANERING				0	0%	0%	
3	PROJEKTERING				0	0%	0%	
4	MARK & FASTIGHETSINLÖSEN	50 000	191 000	900 000	306 918	2%	0%	50 / 191 / 900
5	MILJÖÅTGÄRDER	0	59 000	200 000	75 735	0%	0%	
6	MARK & ANLÄGGNINGSARBETEN INKL GEOTEKNIK, KANALISATION SAMT BYGGNADSVÄRK							
6.1	Mark	150 000	395 000	2 000 000	672 551	3%	1%	
6.2	STATIONER	270 000	880 000	2 300 000	1 045 306	5%	1%	270 / 1032 / 2300
6.3	Tunnel	5 800 000	8 000 000	18 000 000	9 591 837	48%	34%	
7	BEST-ARBETEN							
7.1	Ban	300 000	857 000	2 500 000	1 078 633	5%	1%	300 / 1005 / 2500
7.2	El				0	0%	0%	
7.3	Signal				0	0%	0%	
7.4	Tele				0	0%	0%	
8	PROJEKTUNIKA ÅTG INKL ARKEOLOGI & DoU	407 000	1 068 000	4 300 000	1 592 694	8%	3%	
9	ÖVERLAMNANDE & AVSLUT				0	0%	0%	
10	GENERELLA OSÄKERHETER							
10.1	Marknad/resurser	-4 000 000	-153 000	4 000 000	-90 551	0%	15%	S-4000 / -179 / 4000
10.2	Lagar o regelverk (obligatorisk)	-1 000 000	125 000	1 500 000	176 020	1%	1%	s-1000 / 146 / 1500
10.3	BV/Projektorganisation	-3 000 000	170 000	5 000 000	508 776	3%	15%	Z-3000 / 200 / 5000
10.4	Angränsande projekt o verksamhet	-1 000 000	21 000	2 000 000	216 510	1%	2%	
10.5	Opinion/omvärld (obligatorisk)	-800 000	90 000	3 000 000	502 245	3%	3%	A-800 / 104 / 3000
10.6	Byggsprocessen	-2 400 000	134 000	4 000 000	405 837	2%	9%	X-2400 / 157 / 4000
10.7	Funktionskrav o omfattning	-1 500 000	71 000	2 000 000	144 061	1%	3%	
10.8	Tillstånd	-1 000 000	158 000	3 000 000	501 673	3%	4%	
10.9	Övrigt (frivillig)				0	0%	0%	
10.10	Övrigt (frivillig)				0	0%	0%	
KOSTNAD 50 % SANNOLIKHET (tkr):					19 942 531	100%	100%	
OSÄKERHET 1-STD.AVV. (tkr):					+/- 4 481 647			
OSÄKERHET 1-STD.AVV. (%):					+/- 22%			
		Säkerhet	(tkr)	Säkerhet	(tkr)			
		50%	19 942 531	85%	24 671 564			
		60%	21 071 906	90%	25 730 129			
		70%	22 412 814	95%	27 564 916			
		80%	23 753 723	99%	31 146 648			
- Varav utfall/prognos till och med 2008:					(tkr)			
Totalkostnad (50%-nivå) enl rev framtidsplan:			(tkr) x index =		0			

2.1.1 Successiv kalkyl och brister

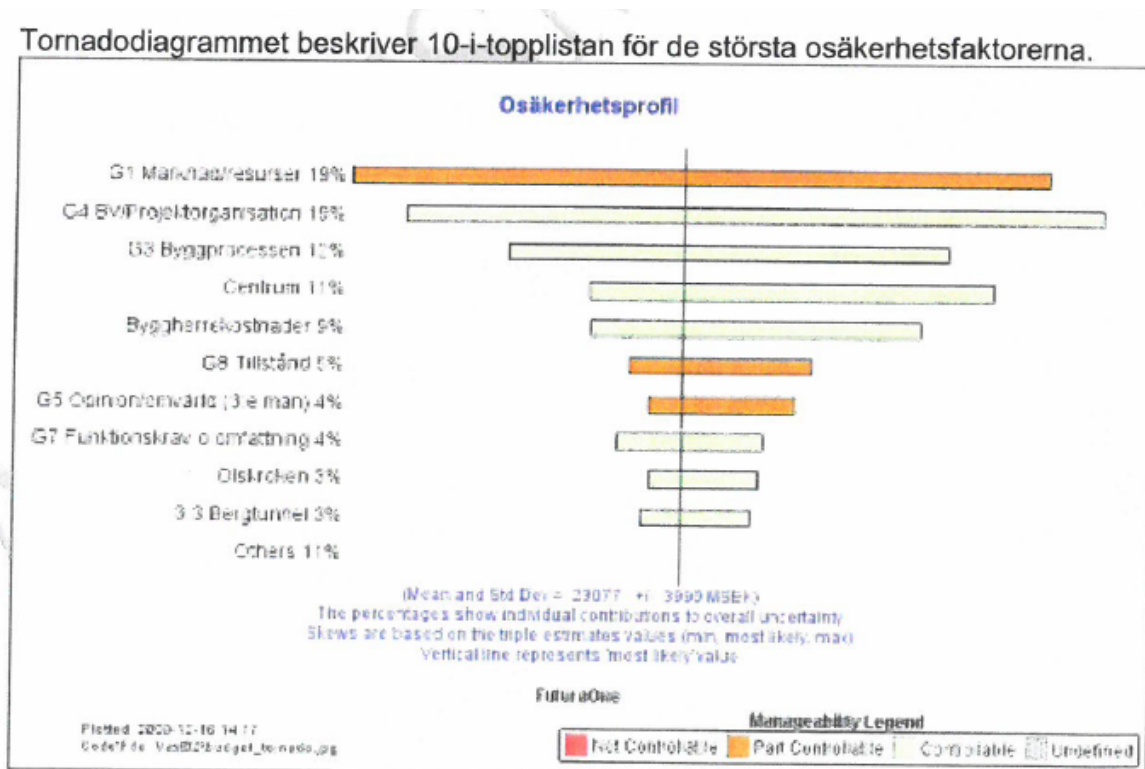
Av denna kalkyl framgår att den minsta kostnaden Västlänken har beräknats till är 17.5 miljarder kronor och den maximala är över 60 miljarder kronor. Det viktade medelvärde är 20 miljarder kronor som med 50 procent sannolikhet kan innehållas. Det är ett mycket lågt satt medelvärde som ligger nära den lägsta kostnaden för Västlänken.

2.2 Successiv kalkyl med osäkerhetsanalys 2009

En successiv kalkyl med osäkerhetsanalys genomfördes under 2009 av en grupp experter inom relevanta kompetensområden. Denna kalkyl innefattade Västlänken samt Olskroken planskildhet. Den grundläggande kalkylen var på 20.5 miljarder kronor för Västlänken och 2.5 miljarder kronor för Olskroken planskildhet (Futura, version 7, detaljrapport, successiv kalkyl Västlänken, 2009-12-15), bilaga 2.

2.2.1 Osäkerhetsfaktorer

Följande tabell beskriver inom vilka områden osäkerheter föreligger och dess omfattning enligt analysen 2009.



Vad gäller de osäkerheter som föreligger avseende Västlänkens kostnad i osäkerhetskalkylen från 2009 bör man speciellt se på tre kostnadsposter, byggkostnadsindex, fördyringar p g a osäkerheter i kalkyl samt ofördelaktigt marknadsläge, då dessa osäkerheterna står för hälften av den osäkra kostnaden.

Av ovanstående diagram kan man utläsa att marknadsläget är den största osäkerhetsfaktorn. Byggkonjunkturen i Göteborgsregionen är stark genom de många och omfattande såväl infrastruktur- som byggprojekt som är under uppstart och planeras det kommande decenniet. Detta medför att denna kostnadspost sannolikt kommer att öka.

När det gäller projektorganisation är detta en mer kostnadsdrivande faktor i ett komplext projekt där många specialistkompetenser behövs vilket även gäller för byggprocessen. Det föreligger flera faktorer som gör att ökade krav på genomförandet och betydligt längre genomförandetid kommer att uppstå. Detta förhållande är redan ett faktum. I nedanstående tabell anges enbart några tänkbara kostnadsökningar där man ser att även måttliga och för större infrastrukturprojekt ofta förekommande kostnadsökningar, leder till omfattande belopp.

Ser man till de generella osäkerheternas storlek har dessa angivits till ca fyra miljarder kronor i 2009-års kalkyl, vilket är 17 procent av trolig kostnad för projektet med 50 procent sannolikhet. Detta medför att den osäkerheten medför att en riskreserv skall införlivas i beräkningen av kostnaden. Det skall påpekas att det inte föreligger någon reserv i de kalkyler som genomförts under 2009-års kalkylering.

2.2.2 Byggkostnadsindex

När det gäller byggkostnadsindex har detta efter år 2009 år ökat med ca tre procent över inflation. Detta medför att Västlänkens kostnad sedan det indexerade basåret i reala termer ökat med 0.6 miljarder kronor årligen. Kalkylredovisningen för 2013-års kostnad visade på en kostnadsökning om 3.5 miljarder kronor från 2009 innan inflationen avräknats. För det fall denna kostnadsutveckling fortgår kommer Västlänken redan vid byggstart att kosta sex miljarder kronor mer i reala termer än i 2009-års prinsnivå. Läger man därtill att byggtiden är ytterligare tio år så riskerar kostnaden att öka med minst lika mycket till.

Exempel på osäkra ytterligare kostnader för Västlänken (exklusive skattefaktor om 30 procent):

Byggkostnadsindex, 3 % över inflation	13 000 Mkr
Fördyring p g a projektorganisation, länge byggtid 15 %	3 000
Fördyring p g a ofördelaktigt marknadsläge, 15 %	3 000
Summa	19 000 Mkr

2.2.3 Omfattande tillkommande kostnader redan kända

Det bör tilläggas att det, vid en jämförelse av nuvarande projekt med de två senaste infrastrukturprojekteten avseende anläggande av järnvägstunnlar i Malmö (Citytunneln) och Stockholm (Citybanan), framgår att det planerade anläggandet av järnvägstunnel i Göteborg är ett betydligt mer komplicerat och riskfyllt projekt. De stora risker som föreligger i och med anläggandet av Västlänken har uppenbarligen inte vägts in i kalkylen på ett rimligt sätt.

Kostnaden för Citybanan var 2.8 miljoner kronor per meter mot Västlänkens 2.4 miljoner kronor per meter. Citybanan byggs i berg förutom den del som passerar Riddarfjärden. Västlänken består av en tredjedel betongtunnel i lera/jord, som har en betydligt högre kostnad. Dessutom är kostnaden för övergång mellan berg och lera kostnadsdrivande och Västlänken har elva sådana övergångar.

Av den kalkyl som beräknats enligt successiv kalkylering 2009 framgår att osäkerheterna är mycket omfattande och att det valda medelvärdet är orealistiskt (Futura, version 7, detaljrapport, successiv kalkyl Västlänken, 2009-12-15), bilaga 2. Av kalkylens bilagor (sid 13-17) vad gäller den planeringsreferens som varit utgångspunkten för beräkningen, framgår att ett "normaltillstånd" varit utgångspunkten för kalkyleringen. De risker som identifierats medföra ökade kostnader har i princip samtliga redan idag infriats. Detta förhållande kommer på objektiva grunder att leda till betydande kostnadsökningar.

3. Samhällsekonomiska kalkyler 2013

I samband med åtgärdsplanering inför infrastrukturplanen till 2025 togs en ny samhällsekonomisk studie fram; "Trafikverket, Samlad effektbedömning, Västlänken med planskildhet i Olskroken, VVA 119 och JVA 205, 2013-05-03", nedan kallad "SEB 2013", bilaga 1. Denna kalkyl baserar sig troligen på 2009 års kostnadskalkyl.

3.1 Kostnadskalkyler 2013

I SEB 2013 användes prisnivå 2013 och kostnaderna för projekten fördelade sig enligt följande tabell.

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärdskostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärdskostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärdskostnad inkl sunk cost.	Nationell åtgärdsplanering 2014-2025 (Del av Västsvenska paketet med 50% medfinansiering)	23601	26029	Prisnivå: 2013-6	Successiv kalkyl 50 %
	Nationell åtgärdsplanering 2014-2025 (Tillkommande för planskild anslutning i Olskroken)	2428			

Tabell 1.5 Åtgärdskostnad och finansiering (SEB 2013, sid 8)

3.2 Samhällsekonomisk kalkyl – Västlänken 2013 med och utan Olskroken

SEB 2013 publicerades i juni 2013 ca ett halvår efter det att Trafikverket ansökte om tillåtlighet för Västlänken hos Regeringen. I denna rapport ingår helt nya beräkningar med delvis helt andra förutsättningar än de beräkningar som genomfördes i samband med järnvägsutredningen. Regeringen och remissinstanserna borde givetvis få ta del av den senare samhällsekonomiska beräkningen i samband med Regeringens tillåtlighetsprövning.

3.2.1 Samhällsekonomisk nytta enligt successiv kalkyl

Den sammanställning av kostnader och nyttor som presenterades i SEB 2013 ger utfallet att nettonuvärdeskvoten (NNK) för Västlänken är -0.47 och projektet leder till en samhällsekonomisk förlust på 11.7 miljarder kronor. När Olskroken planskildhet infogas tillsammans med Västlänken blir NNK: -0.12 enligt huvudanalysen. Se nedanstående tabell.

		Kalkylmetod åtgärds kostnad	Samhälls- ekonomisk investerings kostnad* (mnkr)	Nuvärde av nytta minus samhälls- ekonomisk investerings kostnad** (mnkr)	Netto- nuvärdes- kvot NNK***	Nytto- kostnads- kvot NK****
Huvudanalys		Succesiv kalkyl 50%	27 779	-3 294	-0,12	-0,11
Känslighetsanalyser	– Alternativ investeringskostnad	Huvudanalysens kostnad uppräknad med 30%	36 113	-11 628	-0,32	-0,32
	– Noll trafik tillväxt	Succesiv kalkyl 50%	27 779	-8 472	-0,30	-0,30
	– Hög trafik tillväxt	Succesiv kalkyl 50%	27 779	403	0,01	0,02
	– CO ₂ -värdering 3,50 kr/kg	Succesiv kalkyl 50%	27 779	-2 524	-0,09	-0,09
	Minskad biltrafik 20% jmf 2010, samt ökat järnvägsresande 36% jmf huvudanalys	Succesiv kalkyl 50%	27 779	8 321	0,30	0,29
	Västlänken med anslutning i plan vid Olskroken	Succesiv kalkyl 50%	25 137	-11 754	-0,47	-0,44

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi (SEB 2013, sid 13)

3.3.2 Fördelning av nyttor i samhällsekonomisk kalkyl

För att studera det ekonomiska utfallet för Västlänken och Olskroken planskildhet separerade har Trafikverket ställt samman följande tabell.

Sammanställning beräknade effekter			
Typ av analys	Huvudanalys	Känslighetsanalys	
	Västlänken och planskildhet Olskroken	Västlänken utan planskildhet Olskroken	
Beskrivning			Källa
Sampers-Samkalk	15 221	8 759	Bilaga_2_Underlags-PM_Västlänken_SEB_Sampers-Samkalk, UA2_v7_2030 (130417), Samkalkresultat_underlagsPM_Västlänken_UA1_2030 (130425)
Justering Sampers-Samkalk (marginellt slitage kollektivtrafik)	186	186	Bilaga_2_Underlags-PM_Västlänken_SEB_Sampers-Samkalk, UA2_v7_2030 (130417)
Reducerad trängsel i lokal kollektivtrafik	4 853	4 853	Bilaga_4_Underlags-PM_Västlänken_SEB_Trängsel_i_lokal_kollektivtrafik
Godskalkyl, SIKa-metoden	4 640	0	Bilaga_5_Godskalkyl_Västlänken
Avvikelse godskalkyl/SEB	-13	-13	Bilaga_5_Godskalkyl_Västlänken
Godskalkyl, Bansek	154	154	Bilaga_5_Godskalkyl_Västlänken
DoU samt inbesparade kostnader i JA	-556	-556	Kostnads kalkyler
Summa nyttor	24 485	13 383	
Samhällsekonomisk investeringskostnad	27 779	25 137	Kostnads kalkyler
Nettonytta	-3 294	-11 754	
NNK	-0,12	-0,47	

Av tabellen framgår att omfattande samhällsnyttor beräknas tillskrivas Olskroken planskildhet. Dessa nyttor beskrivs under rubriken 5.4. mer i detalj vad gäller godsnyttor. Det är två kostnadsposter som skiljer de två beräkningarna, dels resenärs- och externa nyttor (Sampers/Samkalk) och dels godsnyttor (SIKA-metoden). De förra nyttorna uppgår till 15 221 miljoner kronor för Olskroken planskildhet vilket är 6 462 miljoner mer än för Västlänken enbart.

Godsnyttor uppgår till 4 640 miljoner kronor för godstrafiken. Sammantaget blir då nyttan för Olskroken planskildhet med Västlänken 11 102 miljoner kronor mer än för Västlänken

isolerat. Nettonuvärdeskvoten skulle då uppgå till -0.12 eller en samhällsekonomisk förlust på 3 295 miljoner kronor för de båda projekten sammantaget.

Ovanstående beräkning är inte korrekt av flera skäl som det redogörs för i det följande.

3.3.3 Större externa nyttor enligt Sampers/Samkalk - Västlänken

Nedanstående tabell beskriver nyttor (intäkter) och kostnader för såväl direkt som indirekt påverkan av Västlänken. Av denna tabell framgår att effekter för resenärer är den dominerande nyttan och det är restider som utgör denna nytta. Denna är främst kopplad till ökad tågtrafik med tåg (fjärrtåg enligt tabellen) som värt att notera, inte kommer att trafikera Västlänken, utan dagens säckstation vid Göteborgs central. Denna nytta beräknas till 8.5 miljarder kronor.

Den andra stora nyttan enligt tabell ovan är för regional tågtrafik (Regkoll enligt tabellen) och även där är restider dominerande med 6.1 miljarder kronor. Det är inte förbättrade restider utan ett förbättrat utbud som teoretiskt ger kortare väntetider som står för denna nytta. Det handlar därmed enbart om ökad *kapacitet* att köra fler fjärr, regional och pendeltåg för att erhålla denna resenärsnytta.

	TOTALT	Personbil	Lastbil	Buss	Tåg	Regkoll	Flyg
Effekter för trafikföretag	-210	0	0	-401	194	0	-3
Biljettintäkter	1 773	0	0	-656	2 640	0	-210
Fordonskostnader kollektivtrafik	-1 701	0	0	218	-2 115	0	196
Moms på biljettintäkter	-106	0	0	37	-155	0	12
Banavgifter	-176	0	0	0	-176	0	0
Budgeteffekter	-10	-292	0	-37	331	0	-12
Drivmedelsskatt vägtrafik	-228	-231	3	0	0	0	0
Vägavgifter/vägsnitt	-141	-138	-3	0	0	0	0
Moms på biljettintäkter	106	0	0	-37	155	0	-12
Banavgifter	176	0	0	0	176	0	0
Moms fordonskostnader	77	77	0	0	0	0	0
Effekter för resenärer	15 477	1 018	118	0	8 235	6 106	0
Reskostnader	1	0	0	0	0	0	0
Restider	15 315	857	117	0	8 235	6 106	0
Vägavgifter/vägsnitt	160	160	0	0	0	0	0
Godskostnader	1	0	1	0	0	0	0
Externa effekter	-46	132	-2	15	-239	0	49
Luftföroreningar o klimatgaser	162	99	-2	10	6	0	49
Trafikolyckor	-22	33	0	0	-55	0	0
Marginellt slitage koll	-186	0	0	4	-190	0	0
DoU och reinvesteringar	10	9	1	0	0	0	0
DoU vägtrafik	10	9	1	0	0	0	0
Trafikoberoende DoU järnväg	0	0	0	0	0	0	0
Reinvesteringar järnväg	0	0	0	0	0	0	0
SUMMA effekter Samkalk	15 221	867	116	-424	8 521	6 106	35

Tabell 5.2: Samhällsekonomisk kalkyl nuvärden, miljoner kr, (Trafikverket, Sampers/Samkalk, Västlänken, trafikeringalternativ 2, sid 59, 2013-04-17)

Av PM (Trafikverket, Sampers/Samkalk, Västlänken, trafikeringsalternativ 2, 2013-04-17) framgår på sid 16 att "det enda stråk som får ett annat turutbud i UA (Västlänken med Olskroken planskilt) jämfört med JA (nollalternativet/dagens station) är Väst kustbanan mellan Göteborg-Halmstad där antalet turer ökar med 8 dubbelturer per dygn."

I den samhällsekonomiska beräkningen från 2013 är restidsvinster och prognoser felräknade och bygger på det faktum att det främst är tillkommande kapacitet för *fjärrtåg* (benämns tåg i tabellen) som ger dessa restidsvinster och inte de pendel- och regional tåg som skall trafikera Västlänken. Den frigjorda kapaciteten på Göteborgs central anses ge möjligheter att utöka trafikeringen bl a med ett ytterligare fjärrtåg Göteborg-Halmstad-Malmö och detta ger omfattande resenärsvinster.

3.3.4 Olskroken ökar inte kapaciteten för södergående tåg

Olskroken planskildhet bygger på antagandet att fler fjärr- och regional tåg primärt kan öka trafikeringen på sträckan Göteborg-Halmstad. Denna trafikering belastar över huvud taget inte Olskroken. Den beräkning som genomförts bygger på förutsättningen att Västlänken ger kapacitet för fler tågrörelser. Då dessa tågrörelser sker söderut på Väst kustbanan och inte ens berör Olskroken medför att den resenärsnytta som beräknats för Olskroken planskildhet över huvud taget inte uppkommer.

Det referensalternativ som Trafikverket utgått ifrån är inte det referensalternativ som gäller för år 2030. Det finns ytterligare kapacitet att trafikera fler tåg på sträckan Göteborg-Halmstad. Under högtrafik är kapaciteten utnyttjad på sträckan Göteborg-Kungsbacka, men övrig tid kan fler tåg trafikera denna sträcka. Det är inte visat att jämförelsealternativet inte kan få plats med lika många tågrörelser som Västlänken (utredningsalternativet).

Underlaget i denna del bygger på den trafikering som estimerades under år 2030. JA har ökat på sin kapacitet väsentligt under senare år och kunde under tågplanen 2013 hantera 25 tåglägen per timme och riktning. Det finns dessutom kvarvarande kapacitet på 5-7 ytterligare tåglägen utöver denna kapacitet, se vidare underbilaga Bilaga 1, kap 1.4 Denna kapacitet kan JA klara av och därmed faller denna nytta bort ur Västlänkens kalkyl. Västlänken har dessutom en kapacitetsbegränsning till endast 12 tåg per timme och riktning enligt som framgår av underbilaga Bilaga 1, kap 2.1. De felräkningar som gjorts medför en överskattning av resenärsnyttor på ca 8.5 miljarder kronor enbart för denna fjärrtrafik.

4 Brister i kostnadskalkyler – Västlänken

4.1 Kostnad i 2009 års penningvärde

4.1.1 Beräkning av kostnad i 2009 års penningvärde med 2010 års kalkyl

Trafikverket har under processens gång anført 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. Görs inte detta kommer projektet att vara kraftigt underfinansierat när det ska betalas. Faktum att kostnaden, fem år före planerad byggstart, låg cirka tre miljarder över 2009-års beräknade kostnad är anmärkningsvärt. Därefter har Trafikverket inte uppdaterat kostnaden för Västlänken i något dokument som är offentligt.

4.1.2 Järnvägstunneln kostar inte 20 miljarder i 2009 års penningvärde

Trafikverket hävdar att man håller budget för projektet i den nu antagna järnvägsplanen. 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 och (Futura, version 7, detaljrapport, successiv kalkyl Västlänken, 2009), se bilaga 2.

4.2 Kommunal kostnader

4.2.1 Kommunal kostnader inte preciserade

Göteborgs Stad och Trafikverket har ingått ett principavtal som omfattar de kostnader som Göteborg Stad respektive Trafikverket ska ansvara för gällande detaljplanerna Västlänken (se beslut i Göteborg Stads kommunfullmäktige, handling 2015 nr. 226, 2016-01-28). Avtalet omfattar dock endast principer och inte några preciserade kostnader. Göteborgs Stad har därutöver angivit omfattande kommunala kostnader kopplade till Västlänken, 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). De kommunala kostnaderna gällande aktuell järnvägstunnel riskerar att bli mycket höga, vilket kommer att påverka Västlänkens budget och lönsamhet betydligt mer än beräknat.

De kostnader som är allokaterade inom ramen för det Västsvenska paketet återfinns i Block 1- och Block 2- avtalen, vilka bland annat reglerar omfattningen av medel som allokteras för Västlänken. De medel som är avtalade för järnvägstunneln är 2 500 miljoner kronor för perioden 2010-2017. (Block 2 avtalet, Västsvenska paketet, 2013). Hittills finns dock inget Block 3-avtal som hanterar de faktiska byggkostnaderna och dessa är dessutom inte kända.

4.2.2 Intrångsersättningar och andra kostnader

Västlänken kommer under dess anläggningstid att medföra kommunala kostnader på cirka 4 miljarder enligt e-post från Göteborgs Stads chef för fastighetskontoret, se bilaga 4. Hur stor den verkliga kostnaden av anläggandet av Västlänken 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 Västlänken till ett lågt belopp. Det är anmärkningsvärt att tillåtlighet och tillstånd enligt 9 och 11 § miljöbalken kan antas när kostnaderna för dess realisering är förenade med så pass stor osäkerhet. Det kan därmed ifrågasättas på vilken grund Trafikverket har ansett det lämpligt att ansöka om tillåtlighet och tillstånd när kostnaderna för Västlänken inte är tillräckligt utredda.

4.2.3 Kompensation för natur- och rekreationsområden

Det är dessutom anmärkningsvärt att framtida kostnader för kompensation av värdefulla natur- och rekreationsområden inte har ingått inom ramen för Göteborgs stads beräknade kostnader gällande anläggandet av järnvägstunneln, detta trots att sådana kostnader kommer att uppstå, vilka även kommer att påverka projektets beräknade samhällsnytta.

4.2.4 Otydlig avgränsning av kostnadsansvar

Det föreligger väsentliga brister i Trafikverkets budget gällande kommunala kostnaderna för Västlänken. 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. Vad gäller kommunala kostnader för Västlänken, samt varifrån dessa ska allokeras, finns dock inte redovisat, vilket är anmärkningsvärt (Trafikverket, kostnadsbedömning, Västlänken, december 2014) bilaga 3, samt e-post från Göteborgs Stads chef för fastighetskontoret, se under rubrik 4.2.2.

4.3 Brister i Kostnadskalkylen från 2014

Trafikverket har under 2014 genomfört och presenterat en uppdaterad kostnadskalkyl för Västlänken. Denna kalkyl är övergripande och kan inte användas för att skapa en förståelse över kostnadsutvecklingen i projektet. Av de uppställda kostnadsposterna framgår att det föreligger en omfattande diskrepans mellan de framräknade kostnaderna i 2009-års detaljerade kalkyl som inte Trafikverket förklarat. Trafikverket vägrade att lämna en mer detaljerad kalkyl än denna under 2014 och anger att kalkylen är arbetsmaterial under hela projektets löptid och av denna anledning inte offentlig.

Kalkylblock	Miljoner kr
Projektadministration	930
<i>Inkluderar bland annat kostnader för projektorganisation, dataprogram, licenser och information.</i>	
Utredning och planering	40
<i>Inkluderar bland annat kostnader för förstudie, jämvägsutredning och andra tidigare nedlagda kostnader.</i>	
Projektering	825
<i>Inkluderar bland annat kostnader för projektering av jämvägsplan och systemhandling, kostnad för optimering och framtagande av förfragningsunderlag.</i>	
Mark och fastighetslösen	495
<i>Inkluderar kostnader som uppstår i samband med att mark och fastigheter köps in, exempelvis inlösen eller ersättningar för mark, fastigheter eller verksamheter samt lantmätenkostnader.</i>	
Miljöåtgärder	235
<i>Inkluderar kostnader knutna till miljöåtgärder såsom flytt av träd, bullerskydd och avskämning av arbetsplatser.</i>	
Mark och anläggning samt järnvägsspecifikt (BEST)	14 335
<i>Inkluderar kostnader för byggnationen av projekt Västlänken. I det ingår jämvägsanläggning, provisorier, tillfälliga trafikordningar, stationsbyggnader, rulltrappor, hissar etc.</i>	
Arkeologi, underhåll under projekttiden samt projektunika åtgärder	805
<i>Inkluderar bland annat kostnader för arkeologiska utgrävningar samt insatser, utöver själva anläggningen, som krävs för projektets genomförande, till exempel för att övrig infrastruktur ska fungera under byggnationen.</i>	
Överlämnande och avslut	35
<i>Inkluderar bland annat relationshandlingar, driftsinstruktioner, skötselplaner och dokument till Transportstyrelsen.</i>	
Riskkostnad för förutsedda och oförutsedda risker	2 300
<i>Riskreserven hanterar förändringar och osäkerheter som kan innebära kostnadsökningar såväl som förändringar och osäkerheter som kan innebära kostnadsminskningar.</i>	
Totalt	20 000

Under nedanstående rubriker utvecklas de diskrepanser och brister som föreligger i mellan de två kalkylerna 2009 och 2014. Ovan återges 2014-års kalkyl. (Trafikverket, kostnadsbedömning, Västlänken, sid 5, december 2014) bilaga 3.

4.3.1 Förberedelser för fyra stationsspår

Under planeringen av Västlänken har kostnaden för att förbereda för utbyggnad av fyra spår vid Haga- och Korsvägens stationer inte medtagits i kalkylen som upprättades 2009 (Futura, version 7, detaljrapport, successiv kalkyl Västlänken, 2009) bilaga 2. Trafikverket har senare angivit att kostnaden för dessa åtgärder är ca 300 miljoner kronor. Vilka minskade kostnader som har medgett att detta utrymme skapats i budgeten har Trafikverket inte angett.

4.3.2 Mark- och fastighetsärenden samt miljöåtgärder

I 2009 års kalkyl är kostnaden för fastighetsinlösen, kompensationsåtgärder till fastighetsägare, kompensationsåtgärder till verksamhetsutövare, intrångsersättningar och kostnader för upplag och etableringar 306 miljoner kronor (Futura, version 7, detaljrapport, successiv kalkyl Västlänken, 2009) bilaga 2. I kalkylen från 2014 är kostnaden för dessa åtgärder 495 miljoner kronor. De kostnader som Göteborgs stad anger för dessa åtgärder är ca 1 000-1 400 miljoner kronor, se bilaga 4. Det är således en mycket stor diskrepans till de omfattande kostnader som bland andra Göteborgs stad angett för dessa åtgärder.

4.3.3 Miljöåtgärder

Vad gäller miljöåtgärder anges i kalkylen från 2009 en kostnad på 75 miljoner kronor för måttligt förorenad mark, 30.000 m². I järnvägsplanen anges att mängden förorenade massor klassificerad som farligt avfall uppgår till ca 5.000 m², massor för känslig markanvändning ca 40.000 m² och massor för mindre känslig markanvändning/farligt avfall ca 90.000 m². I kalkylen 2014 anges under miljöåtgärder en kostnad på 235 miljoner kronor för åtgärder såsom flytt av träd, bullerskydd och avskärmning av arbetsplatser. Kostnader för marksanering tillhör den mer omfattande kostnaden för miljöåtgärder. Det framgår inte om denna kostnad ligger inom ramen för miljöåtgärder i 2014-års kalkyl. Hur dessa tillkommande kostnader har inrymts i kalkylen 2014 är inte angivet.

4.3.4 Byggherrekostnader

I kalkylen från 2009 anges byggherrekostnader på 3 544 miljoner kronor. Dessa kostnader omfattar projektadministration, utredningar, planering, tillståndsärenden, funktionskrav, information med mera. I kalkylen från 2014 är kostnaden för projektadministration, utredning och planering samt projektering 1 795 miljoner kronor genom posterna; projektadministration 930 Mkr, utredning och planering 40 Mkr samt projektering 825 Mkr (Trafikverket, Västlänken, Kostnadskalkyl, sid 5, december 2014). Det är tveksamt att en minskning av dessa kostnader på över 1 700 miljoner kronor skulle kunna uppkomma. Det är just byggherrekostnader som enligt Trafikverket ökat oroväckande mycket för Citybanan och denna budgetpost har mot denna bakgrund justeras upp för Västlänken (Trafikverket, Järnvägsutredning, Västlänken, Beslutshandling, sid 14, december 2007).

4.3.5 Ingen minskad kostnad för byggnation i 2014-års kalkyl

Samtidigt är kostnaden för tunnel, mark och miljö 14 155 miljoner kronor i 2009 års kalkyl. I 2014 års kalkyl (Trafikverket, Västlänken, Kostnadskalkyl, sid 5, december 2014) är kostnaden för åtgärderna mark och anläggning samt järnvägsspecifikt de kostnader som inkluderar byggnationen av projekt Västlänken. I det ingår järnvägsanläggning, provisorier, tillfälliga trafikanordningar, stationsbyggnader, rulltrappor, hissar etc. Denna kostnad anges till 14 335 miljoner kronor. Ingen besparing finns därmed i denna kostnadspost i förhållande till kalkylen 2009.

4.3.6 Oklar reserv på 2.3 miljarder kronor

I den kalkyl som redovisades 2014 (Trafikverket, Västlänken, Kostnadskalkyl, sid 5, december 2014) bilaga 4, anges att det skulle uppkommit en budgetreserv på 2.3 miljarder kronor. I kalkylen från 2009 fanns ingen reserv. Hur denna omfattande reserv på 12 procent av totalkostnaden uppkommit finns inte redovisat. Det är tvärtom så att det inte finns någon reserv då kostnaderna i motsats till vad Trafikverket redovisat har ökat. Förhållandet är det omvända då risken i kalkylen från 2009 var fyra miljarder i ökad kostnad.

Det finns dessutom andra tillkommande kostnader samt oklara kostnader för nedanstående åtgärder.

4.3.7 Summering – saknade och oklara poster

Tillkommande kostnader	miljoner kr	
Plattformsskiljande väggar	250	Ingår ej i budget
Stomljudsisolering till 30 dBA	100?	Oklart om detta är hela kostn.
Tätare tunnel (2 l/min/100 m)	2 700	Angiven kostnad utom budget
Hantering av jord/lera	500?	Oklar kostnad ej i budget
Vändspår i Almedal	300?	Oklar kostnad ej i budget
Förberedelse för fyrspårsstationer	300	Ingår ej i budget
Maskiner av senaste emissionsklass	?	Oklar kostnad, ej i budget
Återställande av träd	75	Ej i budget
Ny sträckning av arbetstunnlar	?	Oklar kostnad
Marksanering	?	Oklar kostnad, låg i budget
Bullerbegränsning under byggtid	?	Oklar kostnad
Intrångsersättningar	1 000-1 400?	Oklar kostnad, låg i budget
Begränsning av vibrationer	?	Oklar kostnad
Överdäckning vid Skansen	?	Oklar kostnad ej i budget
Summa tillkommande eller oklara kostnader:	5 500?	Mkr

Sammanfattningsvis kan konstateras att det föreligger stora oklarheter i den kalkyl som Trafikverket redovisat 2014 och att kostnaderna ökat i förhållande till kalkylen från 2009 även efter omräkning till 2009-års prisnivå.

4.4 Fyrspårsstationer i senare skede

4.4.1 Påverkan av senare utbyggnad av stationer med fyra spår

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 kostnaden.

4.4.2 Utbyggnad av stationer med fyra spår ej inkluderad i budget

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).

4.4.3 Trafikverket kan inte ange kostnad för senare utbyggnad

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 fyrspårsstation”.

Trafikverket kan inte ange hur stor kostnaden kommer att bli för att anlägga fyrspårsstationer i ett senare skede då man inte ens kan ange vilka förberedande arbeten som planeras initialt. Det är anmärkningsvärt att dessa uppgifter inte föreligger i denna del av planeringen. Planeringen har nu pågått under sex år men uppenbarligen med tveksamt resultat.

4.5 Hemligstämpling av kostnadskalkyl

4.5.1 Hemligstämplad kalkyl omöjliggör utomstående granskning

Eftersom Trafikverket, utan skälig anledning, motsätter sig att offentliggöra en detaljerad budget omöjliggör en utomstående granskning av Trafikverkets kalkyler. En privatperson har överklagat Trafikverkets beslut att inte offentliggöra kalkylen för Västlänken och motivet är att kalkylen utgör arbetsmaterial under hela projektets löptid. Trafikverket är dock villigt att offentliggöra kalkylen efter det att projektet är avslutat, se bilaga 5. Detta tolkas som att Trafikverkets kalkylunderlag inte klarar av en utomstående granskning. Även detta talar för oskäligheten i att meddela tillåtlighet enligt 17 kap. och tillstånd enligt 9 och 11 kap. miljöbalken.

4.5.2 Hemligstämpling av kalkyl strider mot Trafikverkets riktlinjer

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 miljömålet 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 prövning enligt 9 och 11 kap. miljöbalken. För att en granskning ska vara möjlig krävs att kalkylerna först presenteras på samrådet och i remisshandlingarna, vilket inte har skett.

5. Brister i den samhällsekonomiska kalkylen - Västlänken

5.1 Finansiella och administrativa kostnader enligt 2010 års kalkyl

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 enligt 2010 års kalkyl.

För 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.

5.1.1 Trafikverket följer inte ASEKs rekommendationer

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).

Ingen av dessa kostnader har dock inkluderats i den kostnadskalkyl 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) bilaga 1.

5.1.2 Finansierings- och uppbördskostnader för det Västsvenska Paketet

Eftersom trängselskatten i Göteborg ska inbringa en miljard kronor årligen under 26 år måste en stor del av kostnaden finansieras via lån från Riksbanken, närmare bestämt räntekostnader på cirka sju miljarder kronor enligt den kalkylränta på 3.5 procent som ska allokteras enligt ASEK (ASEK 5.2, Trafikverket, 2015-04-01)

Därtill tillkommer kostnader för administration av trängselskatten, som beräknas uppgå till över fyra miljarder kronor. Den totala kostnaden blir därmed 46 miljarder för det Västsvenska paketet.

5.1.3 Västlänkens andel av finansieringskostnaderna

Järnvägstunnelns andel av det Västsvenska paketets totalt 46 miljarder kronor utgör cirka två tredjedelar. Ovanstående medför att den lånefinansierade andelen av järnvägstunneln ger en tillkommande lånekostnad på i storleksordningen fyra 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 (ASEK 5.2, Trafikverket, 2015-04-01) när den samhällsekonomiska kalkylen ska beräknas vilket uppgår till två miljarder kronor. Detta innebär att den nu redan bristande samhällsekonomiska kalkylen blir nio miljarder kronor sämre än vad som beräknats, se tabell under rubrik 4.7.

5.1.4 Trängselskattens uppbördskostnader inte redovisade

Enligt ASEK 4 och även senare versioner av ASEK står det klart att kostnaden för uppbörd av brukaravgifter (trängselskatt) skall belasta kostnaden för investering. Enligt Trafikverket skall denna kostnad inte medräknas av flera skäl: att åtgärden står på egna ben och utvärderas som ett eget projekt och att gemensamt byggstartår tillämpas för alla investeringar samt att analyser av alternativa finansieringslösningar gör i annat sammanhang. Inget av dessa påståenden är korrekta som argument för att inte belasta Västlänken med den faktiska uppbördskostnaden.

Vidare så kommer den tillkommande överflyttningen av resenärer från bil till buss och tåg med Västlänken att minska då denna överflyttning redan skett i samband med att trängselskatten genomförts. Den relativa nyttan med Västlänken minskar av denna anledning ännu mer från en redan mycket låg nivå.

5.1.5 Västlänken är kraftigt underfinansierad

Byggkostnadsindex för järnväg har ökat med cirka fem procent per år från 2009 till 2012, där anläggandet av järnvägstunneln enligt Trafikverkets uppdaterade kalkyler för det Västsvenska paketet 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 procentenheter 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 tre procent per år kommer denna kostnadsökning att bli cirka 13 miljarder kronor i ökade kostnader när Västlänken är färdigbyggd. Detta innebär att Västlänken är kraftigt underfinansierad.

När ett projekts samhällsnytta skall beräknas skall kostnaden för projektet ställas mot den kostnad som projektet föranleder när det är färdigställt. Det är först när projektet är färdigställt som nyttor kan uppkomma. Därav är det av vikt att rätt kostnad för ett projekt framräknas för att kunna ställas i relation till den nytta som uppkommer. Man skall ha rätt byggstartår och rätt år för färdigställande för att kalkylen skall bli korrekt.

5.2 Felaktigt tillgodoräknad samhällsnytta

5.2.1 Lisebergstationens utbyggnad redan genomförd.

I den samlade effektbedömningen för Västlänken och Olskroken planskildhet anges att om Västlänken byggs kan kostnader för att bygga om Lisebergstationen undvikas. Denna ombyggnad syftar till att förlänga perrongen för att hantera längre pendeltåg- och regionalståg. Den minskade kostnad som anges är 751 miljoner kronor inklusive reinvestering och skattefaktor i undviken kostnad som utgör en pluspost för Västlänken (Trafikverket, Västlänken med planskild anslutning i Olskroken, VVA 119 och JVA 205, sid 17, 2013-05-03) bilaga 1.

Hur Trafikverket kommer fram till denna pluspost är svårt att härleda. Förutsättningen är nämligen att det så kallade nollalternativet är referens vilket utgår från att det är dagens infrastruktur som är referensen. Lisebergstationens utbyggnad av längre perronger var känd när Trafikverket genomförde den samlade effektbedömningen 2013 då denna åtgärd var en delmängd av det Västsvenska paketet som avtalades redan 2010. Den undvikna kostnaden på 751 miljoner som Trafikverket anger i den samlade effektbedömningen existerar således inte då denna investering redan är genomförd och utgör en så kallad "sunk cost". Denna kostnad ska därmed annulleras som en positiv nytta för Västlänken.

5.2.2 Angivna besparingar föreligger inte kalkylen

Trafikverket har angivit att ett flertal åtgärder vidtagits som har minskat kostnaderna för projektet. Denna information är inkorrekt i flera avseenden vilket leder till att projektet är underfinansierat och att samhällsnyttan är betydligt sämre än redovisat. Eftersom Trafikverket inte offentliggör dessa beräkningar finns inga förutsättningar att kontrollera riktigheten i de eventuella besparingarna.

5.3 Överskattad och felberäknad samhällsnytta

5.3.1 Överskattning av restidsvinster

Den senaste samhällsekonomiska beräkningen från 2013 skall utgöra grund för att bedöma samhällsnyttan i avvaktan på en ny uppdatering av ett mer relevant beslutsunderlag. Genom att restidsvinsterna och resandeprognosen är grovt överskattade enligt den samhällsekonomiska beskrivningen 2013 (Trafikverket, Samlad effektbedömning, Västlänken med planskildhet i Olskroken, VVA 119 och JVA 205, 2013-05-03) bilaga 1, har det under processens gång angetts betydligt större samhällsvinster än vad de verkliga restidsvinster och simuleringar av resenärsmängder ger vid handen.

5.3.2 Resenärsmängder till nya stationer inte vetenskapligt grundad

Trafikverket erkänner i PM i samband med beredningsremissen vid prövningen av tillåtligheten att ingen vetenskapligt grundad analys finns av framtida resenärsmängder till stationerna i Haga och Korsvägen (Västlänken PM samhällsekonomi, sid 3, 2012-08-20). Resultatet av framtida resenärsmängder är baserat på att turtätheten beräknas öka och att "Bedömningen på faktorerna storlek baserades på den planerade utökningen av turutbudet i respektive stråk". Ett är ett remarkabelt påstående att turutbudet skulle kopplas till att en mycket kraftig resandeökning skulle komma till stånd. Man skall här komma ihåg att det finns vetenskapligt baserade samband mellan turutbud och resandeefterfrågan med dessa samband kullkastats vad gäller den tillkommande resenärsökningen i detta sammanhang. Att det skulle uppkomma en kraftig utökat utbud är heller inte korrekt då utbudet inte ökar med Västlänken relativt dagens trafikering.

Vad gäller Hagastationens resenärsmängder anger Trafikverket att detta alternativ (Västlänken via Haga-Korsvägen) gav den största överflyttningen av resenärer, gav nya viktiga målpunkter samt goda utvecklingsmöjligheter för staden. Denna beräkning baseras på att restidsvinster uppkommer samt att en ny järnväg till Borås är i drift. Inget av dessa förutsättningar gäller dock, se **bilaga 1, Projektets syften och uppfyllande av syften, rubrik xxx**. Trafikverket kan inte leda i bevis att alternativet Västlänken leder till de fördelar som åberopas.

5.3.3 Ökade restider för huvuddelen av resenärerna med Västlänken

Trafikverket har kommenterat att resenärer som kommer söderifrån och skall till Göteborgs Central kommer att få längre restider men att detta ingår i den samhällsekonomiska kalkylen. Det är just detta som inte har skett då resenärsmängderna inte är vetenskapligt beräknade utan är uppskattade i förhållande till ökat trafikutbud. Problemet är att det antagna utbudet inte kan realiseras då Västlänken inte medger någon ökad trafikering i förhållande till nollalternativet genom de inneboende begränsningar som Västlänken har.

Vidare anger Trafikverket att minskade byten medför att restidnyttor uppkommer och att dessa är undervärderade. Detta stämmer inte då det i ASEK:s kalkylvärden är dubbelt så kostsamt att undvika bytestid som restid vilket ligger med i de beräkningar som genomförts. Därtill skall läggas att det totalt sett knappast uppkommer några restidsvinster

över huvud taget. Vad gäller hur många som kan komma att undvika byten är dessa ett begränsat antal då Trafikverket inte kunnat beräkna resenärsmängderna. Utgående från resvaneundersökningar, prognoser och simuleringar kan en uppskattning göras. Det har vid resvaneundersökningar visat sig att endast fyra procent reser vidare med pendel- eller regionaltåg på Göteborgs central.

5.3.4 Överskattad avlastning av lokaltrafik

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 cirka 4.9 miljarder kronor i nuvärde. Bakgrunden är att det skulle föreligga ett omfattande värde av att kunna erbjuda huvuddelen av resenärerna sittplats även under högtrafik, ett förhållande som inte föreligger i dagens kollektivtrafik då kostnaden för detta utbud skulle kräva en fördubbling av kapaciteten. En modern spårvagn har ca 80 sittplatser och ca 100 ståplatser vilket medför att en fördubblad kapacitet krävs om alla skall erbjudas sittplats.

Det beräknade värdet föreligger inte då det inte finns en prisdifferentiering mellan sittplats och ståplats. Förhållandet att det skulle uppstå resenärsvinster är snarare är det omvända. Detta eftersom turtätheten för spårvagnstrafiken kommer att minska, då det inte är kostnadseffektivt och ha ett överutbud av spårvagnskapacitet under maxtimmarna, när fler åker pendeltåg till Haga och Korsvägen. Detta medför i sin tur att restidsförluster kommer att uppkomma för alla som inte ska till Haga och Korsvägen. Med anledning härav kommer nyttan av att resenärer reser med pendeltåg till Haga och Korsvägen att minskas minst lika mycket för de resande som fortsätter använda sig av spårvagnstrafiken.

En annan aspekt är det faktum att med den nya spårvagnslinje via Skeppsbron, som togs i drift under 2016, minskar restiden från Göteborgs central till Järntorget fyra minuter. Denna förändring ligger inte med i kalkylen vilket leder till att fler resenärer kommer att välja detta alternativ.

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) bilaga 6 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. För en genomlysning av nyttoberäkningen hänvisas till bilaga 7. Det framgår att med en välvillig beräkning kan nyttan av att erhålla sittplats för ett ringa antal resenärer på sin höjd medföra en samhällsnytta på några hundra miljoner kronor.

Vid möte med Trafikverket i juni 2015 efterfrågades det underlag som konsulten Ramboll utgått ifrån i sina beräkningar. Trafikverket svarade att det underlag som låg till grund för beräkningarna inte kunde lämnas ut, av oklar anledning.

5.4. Frigjord godstågskapacitet i Gårdatunneln överskattad

Enligt Trafikverkets beräkning underlagsrapport över samhällsekonomiska konsekvenser så kan ytterligare 7 godståg per dygn trafikera befintlig Gårdatunnel när Västlänken är byggd. Anledningen är den avlastning av Gårdatunneln som uppkommer genom att färre pendel- och regionala tåg trafikerar Gårdatunneln när Västlänken är byggd.

Av underlagsrapporten (Trafikverket, Godskalkyl Västlänken – kalkyl för godsnyttor, Västlänken och planskildhet Olskroken, ingen utfärdare, datum eller diarienummer) bilaga 8, finns det i utredningsalternativet JA (jämförelsealternativet) inte plats för fler godståg i Gårdatunneln under de timmar då den maximala persontrafiken bedrivs på för- och

eftermiddag. Med ökad godstrafik kan denna kapacitetsbrist komma att öka till 7 godstågskanaler per dygn år 2030.” Nedan beskrivs vilken kapacitet som föreligger.

5.4.1 Dagens trafikering i Gårdatunneln

Enligt rapporten ”Järnvägens kapacitet 2015” bilaga 9, trafikerar 17 godståg per dygn sträckan Kungsbacka-Göteborg och Gårdatunneln. Under de mest belastade två timmarna på dygnet passerar 13 persontåg men även under denna tid kan 4 godståg passera, d v s 17 tåg under de två timmarna med max belastning för dimensionerande riktning som är norrgående godståg, se tabell nedan.

Banor och linjedelar 2015 Färgen motsvarar graden av kapacitetsbegränsningar	Dsp/esp 2015	Fjb	Bantyp	Antal tåg per dygn och dim riktning hösten 2015			KU dygn	Max 2 timme period	Antal tåg per max 2 timme och dim riktning hösten 2015			KU max 2 timme
				Person	Gods	Summa			Person	Gods	Summa	
3. Västkustbanan												
Göteborg-Kungsbacka	Dubbelspår	Fjb	1	90	8	98	61-80	17:00-19:00	13	4	17	81-100

Av ovanstående framgår att det redan idag går två godståg per timma under de två maxtimmarna för såväl person- som godstrafik söderifrån genom Gårdatunneln.

På sträckan Borås-Göteborg passerar 9 godståg per dygn. Under de mest belastade två timmarna på dygnet passerar 5 persontåg men även under denna tid kan 2 godståg passera.

Banor och linjedelar 2015 Färgen motsvarar graden av kapacitetsbegränsningar	Dsp/esp 2015	Fjb	Bantyp	Antal tåg per dygn och dim riktning hösten 2015			KU dygn	Max 2 timme period	Antal tåg per max 2 timme och dim riktning hösten 2015			KU max 2 timme
				Person	Gods	Summa			Person	Gods	Summa	
Göteborg-Borås	Enkelspår	Fjb	2	27	9	36	<=60	15:00 - 17:00	5	2	7	61-80

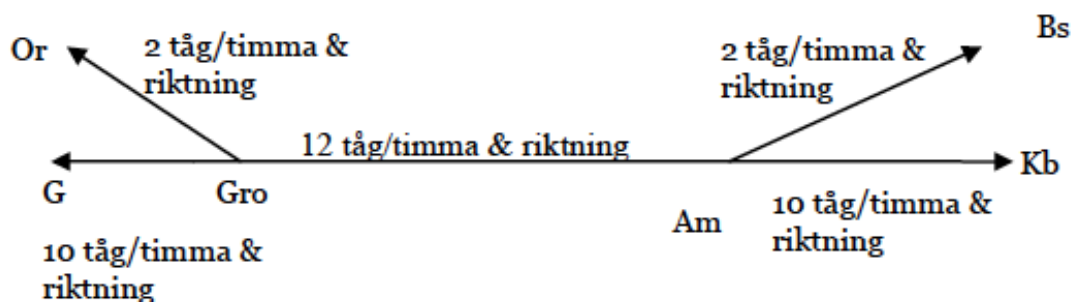
Totalt passerar således 26 (17+9) godståg Gårdatunneln per dygn och mest belastade riktning. Det är då uppenbart att en omfattande redundant kapacitet föreligger för godståg under dygnets andra 22 timmar än de två som utgör maxtimmarna. Det är dessutom så att inte ens maxtimmarna är en begränsande faktor för godstrafiken genom Gårdatunneln.

Det skall anmärkas att de två maxtimmarna för dessa tåg inte sammanfaller då Kungsbacka-Göteborg har de två maxtimmarna mellan 17:00-19:00 med ett kapacitetsutnyttjande på 81-100 procent. För sträckan Borås-Göteborg är de två maxtimmarna mellan 15:00-17:00 med ett kapacitetsutnyttjande på 60-80 procent, se tabeller ovan.

På sträckan Kungsbacka-Göteborg finns ingen kapacitet kvar under maxtimman då denna kapacitet är uttömd genom att maximalt antal persontåg och godståg redan upptar spåren. Ingen utbyggnad av denna kapacitet ligger i plan vilket medför att inga fler godståg kan trafikera under maxtimman. När det gäller sträckan Borås - Göteborg är denna utnyttjad till 60-80 procent vilket medför att den har möjlighet att hantera fler godståg även under maxtimman som inte sammanfaller med maxtimman för Kungsbacka-Göteborg. Det förutsätter att det finns en kraftigt ökad efterfrågan av godstrafik på denna sträcka, vilket inte är fallet.

5.4.2 Gårdatunneln har omfattande redundant kapacitet

Fördelningen av tåglägeskanaler för 2013 visar att det på delsträckan Gubbero-Almedal (via Gårdatunneln) finns kapacitet för 12 tåglägen per timme och riktning, se nedanstående bild, (Trafikverket, rapport, trångsektorplan Göteborg, tågplan T13, sid 9, 2011-09-01) bilaga 10.



De tåglägeskanaler som finns tillgängliga fr o m 2013 är följande (Trafikverket, rapport, trångsektorplan Göteborg, tågplan T13, sid 9, 2011-09-01):

Göteborg - Kungsbacka				
Antal	Tågslag	Relation	Medelhastighet	Anmärkning
2	Godståg	Göteborgs stlvomr-Halmstad ob	80 km/h (låg)	
4	Lokaltåg	Göteborgs C - Kungsbacka	80 km/h (låg)	
2	Regiontåg	Göteborgs C - Halmstad ob	100 km/h (medel)	
2	Regiontåg	Göteborgs C - Borås ob	100 km/h (medel)	
2	Snabbtåg	Göteborg - Malmö/Köpenhamn	120 km/h (snabb)	

Av ovanstående tabell kan utläsas att tio tågrörelser Göteborg-Kungsbacka kan trafikera under maxtimmen. Under samma maxtimma kan två tåg trafikera Göteborg-Borås, eller sammantaget 12 tåg per timma och riktning genom Gårdatunneln.

Gårdatunneln har aldrig förklarats överbelastad av Trafikverket vilket är ett bevis för att redundant kapacitet föreligger. Gårdatunneln utgör ingen begränsning då tio tåg passerar under maxtimmen i den dimensionerande riktningen. Detta medför att det finns kapacitet för ytterligare två tåg under maxtimmen i den dimensionerande riktningen.

Tolv tåg per timme medför fem minuter mellan varje tågrörelse vilket är lågt för en tunnel. Skulle det föreligga behov av fler tågrörelser genom Gårdatunneln under maxtimmen kan trimningsåtgärder genomföras, med t ex förbättrat signalsystem eller att tågen har jämnare hastighetsprofil vid passage av tunneln.

Det andra argumentet är att Gårdatunneln skulle medge att fler godståg skulle kunna ställas upp i Gårdatunneln i väntan på att passera ut på linjen eller vid en korsande tågväg i Olskroken. Detta argument har bäring på om Olskroken ligger i plan, men Olskroken skall vara planskild innan Västlänken är färdigbyggd och då har detta argument inte lägre tyngd. Olskroken skall byggas planskilt för godstågen och då minskar antalet korsandet tågvägar väsentligt vilket medför att värdet av uppställningskapacitet i Gårdatunneln i princip försvinner, i den mån detta problem föreligger.

Argumentet att sju fler godståg per dygn och ytterligare åtta persontåg per dygn kan trafikera Göteborg-Halmstad genom att det frigörs kapacitet i Gårdatunneln är inte korrekt. Gårdatunneln har redan idag kapacitet att trafikeras med 4-5 tåg under de två maxtimmarna per riktning och under dygnets övriga timmar finns en omfattande redundant kapacitet. Man kan redan idag utan några problem vad avser Gårdatunnelns kapacitet trafikera med ytterligare sju godståg och åtta persontåg per dygn genom tunneln. Att då hävda att man kan påräkna en ökad kapacitet när den nuvarande på långa vägar inte är uttömd är inte korrekt. Det är först när kapaciteten är fullt utnyttjad på tider som det finns efterfrågan som det finns förutsättningar att hävda att den frigjorda kapaciteten skulle medföra att den kan komma att bli ett tillskott och först då kan det bli en tillkommande nytta.

Enligt uppgift från Trafikverket är onsdagen den dag i veckan med störst trafikering. Det här onsdagsdygnet passerade i Gårdtunnelns södergående riktning sammanlagt 112 tåg varav 12 var godståg och resten persontåg. Så grovt kan sägas att tio procent är godståg. Vi kan även se att under två maxitmmar trafikerades tunneln av tio tåg per timma. Det blir en täthet på 6 minuter mellan två tåg. Nedan listas hur många södergående tåg som passerar Gårdtunneln per timma onsdagen den 17 februari 2016:

Tidpunkt	00--01	01--02	02--03	03--04	04--05	05--06	06--07	07--08	08--09	09--10	10--11	11--12
persontåg	1	0	0	0	1	5	8	7	5	4	5	3
godståg	3	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0
Tidpunkt	12--13	13--14	14--15	15--16	16--17	17--18	18--19	19--20	20--21	21--22	22--23	23--00
persontåg	5	3	6	7	9	7	9	4	3	3	3	2
godståg	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0

Den godskapacitet som Trafikverket påräknar skall fyllas upp medför att 31 godståg per dygn skall öka med 7 tåg per dygn till 38 tåg per dygn år 2030 (Trafikverket, Godskalkyl Västlänken – kalkyl för godsnyttor, Västlänken och planskildhet Olskroken, sid 4, ingen utfärdare, datum eller diareinummer). Detta bygger på förutsättningen att den maximala kapaciteten genom Gårdtunneln är 31 godståg per dygn om inte Västlänken och Olskroken planskildhet byggs. Det finns inget underlag som visar att detta är Gårdtunnelns maximala kapacitet för godståg. Enligt Trafikverkets prognos för godstrafiken så är den prognosticerade tillväxten från 2012 till 2030 0.9 procent årligen och tillväxten mellan 2031-2042 är 0.7 procent och efter 2042-2072 antas nolltillväxt (Trafikverket, Godskalkyl Västlänken, sid 3). Utgår man från denna prognos så kommer godstransportbehovet att öka med 20 procent mellan 2012-2030. Antalet godståg genom Gårdtunneln 2015 var 26 norrgående godståg samt 12 södergående godståg per dygn eller totalt 38 godståg per dygn, se tabell under rubrik 5.4.1 och tabell ovan.

Redan 2015 trafikerades m a o Gårdtunneln med det antal godståg som skulle vara möjligt med framtida trafikering år 2030. Att de tillkommande godstågen enkom skulle trafikera under persontrafikens maxtimmar är inte korrekt då godstrafiken är utspridd över dygnet.

Trafikverket räknar med att sju tillkommande godståg och åtta persontåg per dygn kommer att trafikera Gårdtunneln år 2030 när man räknat på samhällsnyttan. Detta påstående är felaktigt då det är uppenbart denna kapacitetsbegränsning inte existerar enligt Trafikverkets kapacitetsberäkningar. Den trafikering som gäller idag visar att det inte föreligger någon kapacitetsbrist genom Gårdtunneln för beräknad trafikering år 2030.

5.4.3 Värdet av frigjord kapacitet i Gårdtunneln för gods – konsumentöverskott

En beräkning med SIKA-kalkyl som genomförts i samband med åtgärdsplaneringen 2013 visar på en sammantagen samhällsnytta på 3 720 miljoner kronor under avskrivningstiden. Eftersom det redan idag finns kapacitet att trafikera ytterligare sju godståg per dygn i Gårdtunneln och det inte finns en efterfrågan på dessa godstransporter enligt Trafikverkets prognoser är denna nytta till stor del obsolet.

Trafikverket anger i underlagsrapporten att: "I Baskalkylen ingår en värdering av dessa tillkommande godskanaler. Sättet att värdera dessa är inte självklart. I kalkylen har antagits att dessa godsvolymer annars kommer att transporteras med lastbil. Effekterna av detta blir dels förändrade transportkostnader. Dels förändrades s.k. externa kostnader."...."Denna kalkyl bygger på förutsättningar som är relativt osäkra. Bland annat förutsatts att

transporttid och -längd är lika på väg och järnväg, samt att det inte finns några alternativskiljande kostnader (förseningsrisk, flexibilitet .m. m.).” Av ovan sagda framgår att det finns betydande osäkerheter i de förutsättningar som gäller vad avser möjligheterna att likställa järnvägstransporter med vägtransporter.

Trafikverkets beräkning utgår från det felaktiga antagandet att godstrafik på lastbil per automatik kan ersättas med en motsvarande godstrafik på järnväg. Detta förutsätter att det föreligger ett liknade transportavstånd. Den sträcka som godstransporter har med lastbil är i medeltal ca 30 mil. Man kan då inte ersätta denna transport med en godstransport på järnväg med ett transportavstånd på i medeltal 50 mil.

Det andra felaktiga antagandet är att man inte räknat med någon omlastning till eller från godstransport på järnväg. En av lastbilstransportens fördelar är att man vanligen kan transportera godset från dörr till dörr utan omlastning. Detta är sällan fallet vad gäller godstransport på järnväg då antalet avnämare eller mottagare av gods som har en järnväg vid porten är få.

5.4.4 Värdet av externa effekter från godstransporter i Gårdatunneln.

Den beräknade avlastningen av Gårdatunneln och den ökade andelen godstrafik som detta skulle innebära medför att positiva externa effekter uppkommer. Detta gäller för emissioner av koldioxid, luftföroreningar och buller skulle minska samt för trafikolyckor. Den samhällsnytta som skulle uppkomma värderas till 3 743 miljoner kronor enligt den modell (SIKA kalkyl) som Trafikverket använder. Denna nytta faller bort enligt resonemanget ovan då denna nytta är obsolet.

Under den mest belastade timmen på dygnet passerar tio persontåg men även under denna tid kan ett godståg passera, se tabell under rubrik 5.4.1., d v s elva tåg per timma. Även under den mest belastade timman finns utrymme för ett tåg till då kapaciteten är 12 tåg per timme enligt kapitel 5.4.2. Man kan även utläsa att under alla andra dygnets timmar finns omfattande kapacitet kvar för såväl person som godståg. Det finns därmed en mycket omfattande redundant kapacitet kvar i Gårdatunneln. Att då hävda att man kan påräkna en ökad kapacitet när den nuvarande inte på långa vägar inte är uttömd är inte korrekt. Den angivna nyttan faller av denna anledning bort.

5.4.5 Summering – samhällsnytta godstransporter

Trafikverkets beräkningar bygger på felaktiga antaganden vad gäller kapaciteten i Gårdatunneln då denna tunnel har redundant kapacitet för betydande trafikökning. Trafikverkets antagande att den tillväxt av godstrafik som prognosticerats enbart skulle trafikera Gårdatunneln under maxtimmarna är felaktigt. Redan idag sker godstransporter under maxtimmarna för persontrafiken och det finns kapacitet för ytterligare två tåg även under maxtimman. Godstrafiken sker primärt under tider då det är lågtrafik vad gäller persontrafik då de banor som leder in till Göteborg är fullt utnyttjade under maxtimmarna för persontrafiken. Detta förhållande är väl dokumenterat och det är genom denna trafikering som järnvägens kapacitet kan utnyttjas optimalt för god ekonomi. Dagens trafikering för godstrafiken visar att så är fallet.

Sammanfattningsvis så föreligger inget stöd för Trafikverkets påstående att det skulle föreligga nyttor på 6 462 miljoner kronor under avskrivningsperioden genom att sju tillkommande godståg kan trafikera Gårdatunneln. Hela denna nytta faller av denna anledning bort.

5.5 Överskattning av miljövinster

Samhällsnyttorna av miljövinster är därutöver överskattade då exempelvis miljökostnaden för utsläppen av koldioxid från anläggandet av järnvägstunneln inte är medräknad i kalkylen. Trafikverket har inte kunnat redovisa någon beräkning över hur stora utsläpp som genereras av ingående material och transporter under byggtiden utan har angett att koldioxidutsläppen blir 250 000 ton för Västlänken. Denna siffra visade sig inte stämma då stationerna inte ingick i denna beräkning. Därefter har Trafikverket angivit att utsläppen av koldioxid är 350 000-400 000 ton tillsammans med ombyggnaden av Olskroken. Utgår man från att Västlänken (inklusive stationer) ger ett utsläpp av 300 000 ton koldioxid och den samhällsekonomiske kostnaden för koldioxid som ASEK5:2 tillämpar blir kostnaden 400 miljoner kronor. Med Olskroken blir den upp till 600 miljoner kronor.

5.6 Nettonuvärdeskvoten felberäknad

5.6.1 Nettonuvärdeskvot felberäknad

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 13.4 miljarder kronor för järnvägstunneln i 2013 års prisnivå. Då kostade den aktuella järnvägstunneln 19.5 miljarder (2009-års prisnivå) och med skattefaktor (30 procent) 25 137 miljoner kronor. I denna kalkyl är Olskroken planskildhet inte medräknad.

Kostnad och nytta för Västlänken enligt Trafikverket (2009-års kostnadsnivå, 2013-års nyttonivå, enligt referens ovan):

Kostnad inkl. skattefaktor	25 137 Mkr
Nyttor	13 383 Mkr
Samhällsekonomisk förlust	-11 754 Mkr
NNK	-0.47

Dessutom skall finansieringskostnaden i form av räntor och uppbörds kostnad för trängselskatt samt skattefaktor läggas till med cirka 7 miljarder enligt ASEK:s rekommendationer.

5.6.2 Nettonuvärdeskvot enligt korrekt beräkning

Nyttor för Västlänken (exklusive Olskroken planskildhet) enligt korrekt beräkning:

Kostnad inkl. skattefaktor	25 137 Mkr
Räntor	4 000
Uppbörds kostnader TR skatt	3 000
Skattefaktor på ränta/uppbörd.	2 000
Summa kostnader	32 137 Mkr

Beräkning av nettonuvärdeskvot:

Summa kostnader	32137 Mkr
Nyttor	13 383
Samhällsekonomisk förlust	-18 754 Mkr
NNK	-0.58

Då är Västlänkens nytta nere på en nettonuvärdeskvot på -0.58 eller 42 öre per krona tillbaka på investeringen.

Även kommunala kostnader som inte ingår i projektets kalkyl har medtagits till 50 procent i nedanstående beräkning vilket är ett konservativt antagande. Den verkliga samhällskostnaden kommer därmed att överskrida 34 miljarder kronor.

Kostnader för Västlänken enligt korrekt beräkning:

Kostnad inkl. skattefaktor	32 137 Mkr
Kommunala kostnader (50 %)	2 000
Summa samhällskostnad:	34 137 Mkr

Därutöver har felräkningar gjorts för nyttor i den lokala kollektivtrafiken, ej redovisade kostnader för klimateffekter samt "sunk cost" för redan utförda åtgärder vid Lisebergsstationen.

Ursprungliga nyttor	13 383 Mkr
Effekter i lokal kollektivtrafik	- 4 000
Klimateffekter byggnation	-500
Lisebergsstationen sunk cost	-700
Faktiska nyttor:	8 183 Mkr

När man sedan beräknar den faktiska samhällskostnaden och den faktiska samhällsnyttan blir resultatet följande:

Faktisk kostnad inkl. skattefaktor	34 137 Mkr
Faktiska nyttor	8 183 Mkr
Samhällsekonomisk förlust	-27 954 Mkr
NNK:	-0.76

Den samhällsekonomiska förlusten landar då på 28 miljarder kronor och med en NNK -0.76 får man tillbaka en fjärdedel av investeringen. Resultatet är så undermåligt att Västlänken, utan konkurrens, kvalificerar som den skadligaste infrastrukturinvesteringen för Sverige i modern tid.

Lägger man till det faktum att de nyttor som kommer av att frigöra kapacitet för godstransporter i Gårdatunneln inte föreligger blir samhällsnyttan ytterligare 4 640 miljoner kronor sämre. Miljönyttan på 8 183 miljoner kronor minus 4 640 miljoner kronor ger en resterande nytta på 3 543 miljoner kronor.

Faktisk samhällskostnad med avräkning av felaktig nytta för godstrafik i Gårdatunneln:

Faktisk kostnad inkl. skattefaktor	34 137 Mkr
Faktiska nyttor	3 543 Mkr
Samhällsekonomisk förlust	-30 554 Mkr
NNK:	-0.90

Denna NNK är mer faktabaserad än den NNK-kalkyl som Trafikverket anger. Oaktat om denna NNK-kalkyl har avvikelser ligger dessa inom en låg felmarginal i förhållande till den ovetenskapliga kalkyl som Trafikverket framräknat.

Göteborg som ovan



Peter Danielsson

Utredare
Nätverket Skona Göteborg
Föreningen Nej till Västlänken



Carina Bulić

Utredare
Nätverket Skona Göteborg
Nätverket Stoppa Västlänken Nu

Bilagor

- 5.1. Trafikverket, Samlad effektbedömning, Västlänken med planskildhet i Olskroken, VVA 119 och JVA 205, 2013-05-03.
- 5.2. Futura, version 7, detaljrapport, successiv kalkyl Västlänken, 2009.
- 5.3. Trafikverket, kostnadsbedömning, Västlänken, december 2014.
- 5.4. Göteborgs Stads kostnader för Västlänken, e-post från fastighetskontorets chef, 2015-01-21.
- 5.5. Trafikverkets yttrande över hemlighållande av Västlänkens kalkyl.
- 5.6. Ramboll, PM samhällsekonomisk nyttoberäkning av Västlänkens avlastande trängseffekt, 2013-06-07.
- 5.7. Analys av Rambolls PM samhällsekonomisk nyttoberäkning av Västlänkens avlastande trängseffekt, Claes Westberg, 2016-01-26.
- 5.8. Trafikverket, Godskalkyl Västlänken, kalkyl för godsnyttor, Västlänken och planskildhet i Olskroken.
- 5.9. Trafikverket, Rapport, Järnvägens kapacitet 2015, Trafikverket 2016:038.
- 5.10. Trafikverket, Trångsektorplan Göteborg – Tågplan T13, 2011-09-01.

Från: [HSV avdelning6 svea - HSV](#)
Till: [Norberg Camilla - HSV](#)
Ärende: VB: MÅL nr. M 1808-18 060106
Datum: den 18 april 2018 08:09:24

SVEA HOVRÄTT
060106

INKOM: 2018-04-18
MÅLNR: M 1808-18
AKTBIL: 114

Med vänlig hälsning

Halina Nielsen

Domstolshandläggare, Avdelning 6, Svea hovrätt

08-56167554 • halina.nielsen@dom.se • Postadress: Box 2290, 103 17 Stockholm • Besöksadress: Birger Jarls torg 16, Riddarholmen • Fax: 08 - 21 93 270 • www.svea.se

Från: tuva_sanden@hotmail.com [mailto:tuva_sanden@hotmail.com]

Skickat: den 17 april 2018 22:27

Till: HSV avdelning6 svea - HSV

Ämne: MÅL nr. M 1808-18 060106

MÅL nr.

M 1808-18

060106

Göteborg 2018-04-17

Hej, om mark- och miljödomstolens beslut i deldomen att inte ge verkställighet

Staten genom Trafikverket/ Byggbolaget Curt Lundahl & Co AB m.fl. bör ej få slippa det uppställda villkoret 10, beslutet om att inte ge verkställighet bör stå fast, domen får ej tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft.

Dels är det en demokratifråga. Bland annat- uppgifter som kommit fram i domstolen och kommer komma fram i vidare domstolsförhandlingar kan jag som medborgare vidarebefodra till våra folkvalda.

**Så var det tex med uppgiften- Komplettering 16-09-29 bilaga 28
Trafikverket i Mark- och miljödomstolen. "Anser inte Trafikverket att Götatunneln eller Lundbytunneln är gämförbara med Västlänkens komplexa anläggning. Både Götatunneln och Lundbytunneln utgörs av relativt enkla geometrier och de löper generellt genom täta bergarter. Västlänken omfattar förutom Spårtunnlar och servicetunnlar i berg även stationer, omfattande stora bergrum samt parallella och korsande tunnlar, åtskilliga övergångar mellan konstruktioner i berg och jord med komplexa geometrier samt ett antal vertikalshakt och uppgångar till markytan... Västlänkens komplexitet och storlek gör att jämförelser med andra tunnelbyggnads projekt i Göteborg måste göras med försiktighet.**

Det har till och med hänt att Trafikverket efter detta fortsatt säga att Västlänken är lika lätt att bygga som Götatunneln även om de motbevisat sig själva. Detta påstående har hela tiden varit ett vilseledande av våra politiker och först nu speciellt efter GPs granskning har vi politiker som inser att Trafikverket ljugar. Mer och mer börjar de förstå våra fakta.

Detta nya system, Trafikverket ger fel information till politiker- domstolen klargör- jag som medborgare kan ge rätt information till politiker som sedan kan ta ett bra politiskt beslut lägger lite mycket ansvar på den enskilda medborgaren men det kan fungera.

Omständigheterna har gjort att det tagit än längre tid för våra politiker att se helheten vilket är deras arbete. Politikerna svarar mig att Västlänken är inte en fråga som ligger i byrålådan utan en där de aktivt lär sig alla nya förhållanden.

Med ny fakta från domstolen kan jag få gehör för mina kunskaper. Som tex att en avdelning på jobbet grävde under Johannastatyn och det tog 2 gånger så lång tid som beräknat av samma anledningar som Central Artery/Tunnel Project i Boston blev fördyrat. Det är lättare att få gehör om vi alla pratar om sanningarna. Har vi ett riskprojekt med eventuell kostnadsökning- kanske två ggr fördyrad mot Bostons fem gånger så är det mycket troligt att stora partier vänder i frågan. Fler exempel på försenade projekt i leran i centrum finns. Så vilseledningen har varit allvarlig.

Enskilda personer tar sitt ansvar. Vice trafikordföranden Henrik Munck (Mp) har redan gått ut och i pressen flaggat för att Västlänken tex är dålig för miljön, trafikordföranden själv har ju avgått. Trots att det är positivt att de tar eller råkar ta ansvar så gör det, det svårare för jag måste börja samtalet från början med de högst ansvariga, men många andra har jag samtalat med innan och kan påverka mer. Och det är hela kommunfullmäktige som har en möjlighet att besluta att omförhandla det Västsvenska paketet/klubba igenom det hela efter Mark- och miljööverdomstolens prövning och vad som kommer fram där. Partierna som är emot skapas för Göteborg mot VL och nu är det två. Då kan vi inte nu innan valet ha börjat jobb som kan förstöra det vi har ingen rätt till att förstöra och folks hus i onödan.

Det är bara med all ny verklig kunskap från MMD och Mark och miljööverdomstolen jag som medborgare kan få höga politiker att lyssna på mina erfarenheter. Och alla fakta som kommer fram i Mark och miljööverdomstolen är ju viktiga.

Jag var också med och byggde på Götatunneln (bara någon dag fast jag hann vara med på en fin fest nere i ett av bergrummen, så det är ett ungdomsjobb jag inte glömmer) Och jag har mage att tycka att det är lite pinsamt att husen får problem som Lagerhuset och Susanne Lager från Stadsbyggnadskontoret säger i GP- "Husen har ju fått stora sättningar när de byggde Götatunneln och de vill utveckla området" om Kvarteret Röda Bryggan.

Så vid Järntorget rivs husen. På Smedjegatan- ett av våra få 1700talshus blev ett hus snabbt sämre efter man grävt vid Hamnkanalen.

Så jag ser fram emot att använda den kunskap som kommer komma fram om grundvattnet och annat i era förhandlingarna. Jag har heller inte fått en ärlig chans att sätta mig in i den alternativa kunskap som finns för att påverka politikerna med alternativ akademisk kunskap då jag trodde att både miljö och kulturmiljö grundvatten mm skulle enligt dom tas upp i Mark- och miljööverdomstolen. Enligt Mark och miljödomstolen som pratat med oss och förstått hur mycket kunskap vi har. Jag behöver påverka politikerna innan man sätter spaden i marken vilket är en väldigt stor skillnad, speciellt här i Göteborg. Den alternativa kunskapen kan ni tex hitta i GUPEA Station Haga- En studie om Västlänkens sociala konsekvenser på lokalområdesnivå, (tror det finns information om marken här med) Av Moa Lipschütz, Göteborgs Universitet.

Jag ser också fram emot att hinna läsa den.

Vi kan väl inte börja gräva innan det är utrett?

Här kommer vi in på Kulturarvet.

Mark- och miljööverdomstolen i Stockholm får vara lite ödmjuk inför att våra europeiska turister och europaintressen samt lokala demokratiprocesser ihop med helt nya kunskaper och direktiv kan med all rätt ge oss rätt och ge våra politiker rätt att omförhandla Västsvenskapaketet och få till en bra inpendlingslösning för Göteborg. En

kortare Västlänk där man slopar den idag felplanerade Station Haga. Man kan alltid lära sig mera som vi säger på grönsidan. Speciellt om man har sådana läromästare som FNs Habitat 3 konferens. Redan på GOAL 3 så har vi att vi ska "Ensure healthy lives and promote wellbeing for all ages" och vi ska inte förstöra dessa miljöer som vi kan ge till framtida generationer som de har rätt till.

Har ni tex koll på att Vasaparken nyss blev felplanerad?

Man frågade ungdomarna vad de ville ha och eftersom det är studenternas park vilket är viss skillnad, så ville ungdomarna få ta mer plats- de ville ha en scen. Eftersom studenterna inte spelade kreativ teater månlysta kvällar utan konstant intog scenen, för det är deras park. Ofta med en ölburk för att de kände att de ville se lite coola ut, och tänkte som en student på en scen- "oj, nu får jag hålla lite låda". Så höjdes ljudnivån i stora delar av parken där man förut (och nu igen när man tagit bort scenen och gjort åtgärder för de riktiga brukargrupperna- studenterna och familjerna) väldigt respektfullt suttit i små grupper på gräset och i låg samtalston avhandlat allt spännande som måste avhandlas. Resultatet blev även att Ungdomarna kände sig änmer utanför och började klottra och sabotera. Alla användare av parken påverkades negativt omedelbart för det är den omedelbara miljön.

På Haga kyrkoplan i och med Västlänken misstar man igen om vad som är de verkliga brukargrupperna-de äldre och familjerna samt flanörerna och försöker påskina att det skulle vara bra för Göteborg om detta blev en studentpark.

Vill du dra infrastruktur till dit studenter rör sig på ett bra sätt för dem, så dra den till Korsvägen nära Renströms parken/Näckrosdammen. Nära universitetsbiblioteket, konstmuseet och andra museum och institutioner och den för en student nära Vasaparken och alla caféer och klubbstugor och kåren och många högskolor och gymnasium och vuxenskolor här. Studenterna vill hellre njuta av det göteborgska studentlivet än snabbt komma härifrån för att stan är stressig och bullrig. Vi bör föra studenterna häråt för det är bra för dom.

Vad som egentligen är bra för handelsstudenterna är det fantastiska rika utbud som finns i Haga, sådant som vördnaden för Feskekörka och dess gedigenhet samt den spännande varierade stad vi har där de kan känna sig

välkomna på lika villkor som alla andra studenter. Studenterna på Humanistiska biblioteket njuter av parken med den yppersta studieron. Blir Haga mer turistigt (för första gången flyttade en tråkig vykortsbudik dit nu i höstas och utbudet kan bli sämre) och om området nere vid kanalen blir lite tuffare kanske med en station att stå och hänga bakom för innerstadsmänniskor som nu har lika stor vördnad för oasen som alla andra. då kan sprickan till Handels bara bli större. Det händer redan nu att humanisterna demonstrerar utanför Handels. Med Västlänken skapar man barriärer i samhället genom att tro att vårt intresse är att åka räkmacka på andras bekostnad- Vilkas bekostnad? Jo de äldre och familjerna och flanörerna.

Haga kyrkoplan med starkt omslutande karaktär som välkomnar en med sina stora historiska och vackra träd är lättillgänglig mitt i centrum (samtidigt som den lätt sprider stadslivet och således ändå behåller sig lugn). Och vi råkar ha rätt till att få den bevarad.

Våra parker skall enligt Grönstrategi för en tät och grön stad ha olika upplevelsevärden och detta är vår park som idag visat sig vara den som har och kommer behålla det lugna upplevelsevärdet. Detta tex pga att de stora träden som är hotade och andra attribut gör det till en aktivt lugn park.

Detta är nya förhållanden och detta är något som de äldre nyligen lärt Göteborg.

Numera är vi många som kämpar för parken men de som spontant gick till första manifestationen för att bevara den var de äldre. Rätt brukargrupp gick ut direkt och det var vackra bilder att se. Alla de vit och gråhåriga och de ställde sig under träden i slänten nedanför kyrkan. Hur träden satt sig till ro efter alla dessa år ger de djupa hälsovärdena. Rätt brukargrupp visade oss att det är dessa hotade träd som är själva attraktionen i denna park.

Ja vi kan ta till oss ny lärdom även av våra medborgare även om de visar det på sitt eget sätt, det spelar ingen roll hur de säger det.

När ungdomarna kommit med efter hand så säger de det med ord-

"Haga kyrkoplan omsluter oss med lekfulla vindar, liv och grönska, ett flöde av soft omsorgsfull kärlek och glädje. Hagakyrkoplan är för oss en

wakas, en helig plats....Dessa kraftplatser är ett säkerhetsbälte för världen och de behöver skyddas...vörda den, lär av den. "

Denna gröna sal där det är så omslutande nedanför Hagakyrkan så omslutande så själva akustiken är bra, detta gör tillexempel att den varierade fågelsången förstärks extra- man får kraft direkt av detta omedvetet när man går förbi . Detta är en av komponenterna till det aktiva lugna värdet.

Ihop med Kungsparkens träd bildar detta själva tornet på den gröna gördeln, en ringmur fast grön som jag brukar säga. Göteborgarna säger "Den lilla skogen" efter järntorget. Hagaparken uppmuntrar en inte alltid att stanna den ger en kraft att utforska staden runt om, så den finns där alltid lugn och lättillgänglig de dagar man behöver den.

Vet vi då vilka de speciella brukargrupperna är- de äldre familjerna och flanörerna så kan vi lättast förstå vad det här är för en plats.

Men varför skulle vi göra det?- jo bland annat därför att vi har rykande färska direktiv som säger att vi ska göra det.

Till Översiktsplanen och dess tre underdokument som lär oss att lyssna på medborgarna, ta vara på det grönas omslutande kataktärer och göteborgs kulturarv så har vi det nya arkitekturprogrammet som tillkommer som säger att vi ska ta hänsyn till att behovet av våra parker ökar i en tätare stad och vi ska spara parkerna där det är möjligt.

Parkerna har förändrats.

Detta är helt ny kunskap tex bäddar alla nya lekredslap i Vasaparken för att det blir mer barn och studenter i göteborgs studentpark. Slottsskogen är numera en park lika mycket för olika sportare som för familjerna och även denna stora park kan kännas trång ibland redan. Botaniska trädgården får väldigt mycket reklam hos turister och de blir fler och fler och så även med Trädgårdsföreningen där det byggs mycket runt om. Ni märker att det är ett väldigt viktigt uppdrag Göteborgs Arkitekturprogram ger oss.

Självklart är Kungsparken extra intressant, picknickfolk och ungdomar och även sportare ökar Jag vill i år och under hela jubileumssatsningen

under domstolsförhandlingarna kunna använda ny kunskap för att genom de speciella kanaler som finns just nu i Göteborg på rätt sätt ta tillfällen att komma in med förslag och sanningar.

Allt Göteborg och Europa behöver är att ni inte ger verkställighet.

När det gäller Kungsparken ligger det ett starkt kuperat landskap bredvid. Här i området är tätheten vi måste räkna med cyklar samt de gående i en tätare stad som bl.a. Pga det kuperade landskapet sneddar här uppåt avenyn för den kortaste vägen dit saker händer. Här går mina intressen som cyklist och flanör före pendeltågs och bussresenärer.

Även kraven på luftkvaliten är europeiska krav som vi inte ska gå längre ifrån. Västlänken har ingen miljönytta pga tillverkning samt att tekniken förändras. Vad göteborgarna tycker är viktigt har ändrats sedan Kungsparken var en skum drogpark på 90 talet. och en ansvarsfull politiker som Henrik Munck gick över till vårans sida just efter SOM institutets mätning där stödet som sjunker är nere på 28% . Vi har blivit fler sedan vi vann i folkomröstningen.

Vissa sanningar kan man inte flytta på som att det aktivt lugna behövs för flanörerna och i sitt läge för de äldre och alla i Haga eller det kuperade landskapet eller att gamla dignifierade träd till gräsmattan lite vid sidan av som man får gå upp till för avskildhet gör Vasaparken ultimat som studentpark. Eller att vi vid Kungsparken vid vattnet kommer få vårt nya cykelköpenhamn,

Hur ska ta ännu mer hänsyn till detta om vi inte tar änmer hänsyn till det.

Vi har många demokratiska incitament som pågår i Göteborg. Det är troligt att jag nästa år lämnar in ett Göteborgsförslag på att alla färjor ska vara gratis- då kommer ni få se på cyklar! För det blir väldigt lätt att ta sig runt. Även för de som kommer med pendeln till Centralen. Redan har Haga Station blivit mindre attraktiv för Linneplatsen utmärker sig som ny knutpunkt ett annat Göteborgsförslag kan göra nya ringlinjen hel.....

Var med i processen- vi har Göteborgs kunskapsår hela 2019 tex och Go global året i år.

Ni kanske förstår vart jag vill komma. Det är det Europeiska

kulturarvsåret i år. Jag trodde inte det var så bråttom för vi hade ju fått rätt i att de inte skulle få verkställighet. Men nu vill jag och många göteborgare diskutera vårt kulturarv. Jag vill lämna in förslag på rätt sätt när tillfällen ges, när vi blir tillfrågade.

Vi vill precis som alla andra Europeer uppvärdera vårt kulturarv i år och få bättre förståelse om det och då ska vi inte gräva bort det i slutet av maj.

Att det skulle vara ett riksintresse att föra inpendlarna till Haga istället för direkt från Korsvägen till Centralen är tex nonsens (felaktigt).

En enda pendeltågsstation är inte värt detta med sina anslutande bussar som är med och förstör den lugna friska funktionen här och kulturvärden, se Miljökonsekvensbedömningen 2013. Denna station eller en busslinje från frölunda till Haga är inte något genidrag för regionen, attraktivt.

Jag försöker få Trafikverket att förstå detta som ungdomarna så lätt uttrycker när jag sitter på uteserveringen till ett Cafe (där ägarna är emot Västlänken som 88% av de jag frågat) i Haga "Det är ju här det lugna ÄR, husen träden alltihopa"

Det lugna upplevelse värdet är inte helt lika på olika ställen här möts de räddade husen i Haga och Hagakyrkoplans aktiva lugn med Kungsparkens historiska jungfruliga genuinitet och den blågröna lite romantiska "längtan till Havet och vår historia" miljön vid Feskekörka mitt i den genuina Göteborgsarkitekturen där. Det är helheten som skapar något alldeles speciellt i Hagakyrkan-Feskekörkaområdet.

Hur tar vi då änmer hänsyn här- kan det vara så att hela miljön kan uppvärderas.

Det mäktiga upplevelsevärdet på övre Avenyn har uppvärderats och kulturmärkts av oss idag. Det skulle inte förvåna mig om något liknande sker med denna historiskt värdefulla oas när vi bygger tätare. Det lugna kan bli spännande och våra turister säger detta redan och pekar ut platsen som speciell.

Det är viktigt att förstå att vi har ett uttalat stående uppdrag från stadsplaneringsdokumenten. Uppdraget är att vi ska ta reda på vad som är kataktäristiskt och unikt med Göteborg. Jag vill tala lite om den tredje komponenten Feskekörkaområdet och det blå.

Turisterna som utnämde Göteborg som 5e vackraste stad i Europa i en av de största resetidningarna var starten för mig på det arbete jag gjorde 2016. Det var så mycket som stämde med våra stadsplaneringsdokument- de ville ha smart olika kul kollektivtrafik som man lätt böt emellan uppe i solljuset. Områdena i staden bjöd på ett smörgåsbord av olika upplevelser man kunde vandra mellan olika hippa köpmansgator och helt plötsligt befinna sig i Kungsparkens "Verdant" miljö, gräsaktigt oförstört historiskt, en unik plats som ej går att kompensera, sen olika blåa miljöer. Fokus för artikeln var det nordiska ljuset och jag hävdar att man får inte känslan av det nordiska ljuset utan rätt mycket. Det skall vara vacker design tex och det skall finnas plats för tystnaden eller tystare miljöer.

2016 var det vi kulturella som fick säga vårt då vi hade uppgiften "Hur ska vi ta staden framåt och vad vill vi med kulturen i framtiden. Jag var som trädgårdsarbetare på sommaren arg på att Haga var hotat. Men artikeln inspirerade mig att göra ett konstprojekt där jag frågade överallt i staden vad folk hade för ideer om hela innerstadens förtätning.

Allt fick vara med i min sammanställning om det platsade med stadsplaneringsdokumenten och dessa turisters bild.

Roligt var att jag pratade bara med tre olika grupper turister men även om vi var på tre helt andra platser så nämnde alla grupperna utan att jag pratat om den Kungsparken som extra spännande och ovanlig några Norrlänningar sa fundersamt "Det kan väl inte vara många städer som har kvar en sån plats?"

Man behöver inte göra det svårt för sig. Det hade måhända räckt idag med att jag skickade in Hagaparkens och Kungsparkens beskrivningar i detta sammanhang.

"Park som omsluter Hagakyrkan. Ligger strax innan stadsdelen Haga vid Vasagatan. Här kan du ta med dig barnen till lekplatsen eller bara slå dig ner och få en stunds vila."

"Kungsparken stod färdig i mitten av 1850talet och har den engelska parken som stilförebild. Kungsparken är en kulturhistorisk unik park. Mycket få av Europas städer har kunnat bevara en grön gördel på raserade fästningsvallar på ett sätt som Göteborg."

Men den tredje komponenten, den blågröna miljön vid Feskekörka är ny kunskap så här får jag berätta,

Jag har verkligen god erfarenhet av att Länsstyrelsen lyssnar på dessa sanningar.

Jag kom 2016 att reagera väldigt skarpt på att man inte hörsammade att ta linbanan ur den reguljära trafiken till kaj till kaj mellan Ringön Gullbergsvass, då den förstör utsikten från Stenpiren över hamninloppet och "Vår längtan till havet känsla" (Det är båtarnas plats). Detta trots vad som står i vårt Älvstrandsdokument om oss och Havet.

De andra kulturella reagerade starkt mot Karlatornet. Jag och några till hjälpte till genom att få in lite upplysningar när Arkitekturprogrammets teser avhandlades. När Länsstyrelsen mött sådana sanningar som att den helt ikoniska "längtan till havet känslan" från Lejontrappan förstördes och att Karlatornsskulpturen stod ivägen för Ramberget så var det väldigt väldigt nära en tid förra våren att hela Karlatornet lades ned. Om vi bara hade varit lika organiserade som Stoppa Västlänksrörelsen är och kunnat gå ut med protester så hade vi fått en annan utkomst.

Utblicken från Rosenlundsbron mot Feskekörka är en plats som förstärker Göteborg som turiststad,

Väldigt många vackra foton tas här av göteborgare och turister. Den har den rätta "längtan till havet känslan" och man ser den fina böjjen av 1800talshus klart (Vi har ju vår "längtan till havet känsla" och vill gärna blicka långt vilket kommer av vårt kuperade landskap och just närheten till havet) Spännande varierade och mäktiga hus i varma färger finns här- Här funkas Göteborgsarkitekturen i perfekt harmoni, Hela Hagakyrkan Feskekörkaområdet är en lugn luga som behövs mitt i stora områden med rutnätsgator caféer och rikt på kulturella detaljer. Själva sinnebilderna för vad vi bör bevara i Göteborg.

Kunskapen om att stora träd ger mer klimatfördelar mot mindre och annat grönt växer men här är det allt som spelar in speciellt de tysta ljuderna och att det är genuint och äkta visuella bilder i alla dessa tre komponenter.

Detta är en plats man kan räkna med att den är pedagogiskt korrekt för alla och unga samt vår historia är lättillgänglig för de äldre. - den är

väldigt värdefull för oss Göteborgare både en kultur och naturbärare. Eftersom vi försvagat "vår längtan till havet känsla trots att det är en viktig del av vår identitet, både från Stenpiren mm och från Lejontrappan så måste vi kompensera här- alltså ingen Västlänksbro som drar ihop den stora arkitekturen i ögat så att vad som är Landmärket blir otydligare och "Längtan till havet känslan" förstörs) och ingen Haga Station med brötiga bussar och mindre lindar, jag hoppas Trafikverket möter mig och drar ledningarna runt om träden. Vi pratar vi om vårt kulturarv igen.

Den här gången har vi inga ursäkter vi är inte blinda för vår tid. Allt står i våra dokument och nya direktiv. Vi har också rätt demokratiska processer igång för att göra detta möjligt.

Detta är helt sant, vad som gör Göteborg så spännande i detta hänseende är att vi förbereder oss inför ett 400 års jubileum.

Och många avgörande incitament är igång. Politikerna säger själva att de tar till sig av de Göteborgsförslag som kommer in. Många förslag om Västlänken påverkar politikerna och detta är en väg för oss.

I själva Jubileumssatningen är det sagt att vi kan göra saker möjliga som vi inte trodde var möjliga. Det handlar om att vi snart har ett Jubileum där fokus är inte nu utan snarlig fest och framtida generationer.

Polletten kommer trilla ned och troligtvis redan under detta temaår Go global året eller året för kunskap och upplysning. Det ska vara både skönt och grönt (på rätt sätt) som ett av årens titlar sa.

Så politikerna kan också bestämma sig för (poletten) att det är en demokratifråga, att vi som medborgare prioriterar Träd. Medborgarna har under hela Jubileumssatsningen sagt till på rätt sätt att de vill ha fler träd, stora träd och omslutande miljöer och inte färre. Den långa Västlänken skall inte byggas även av detta själ.

Ingen omväg över "sanka Haga" som det står i de historiska böckerna. Ser man till historien var bara ompålningen av Kurs- och tidningsbiblioteket ett företag som hela staden då fick gå samman för att klara av.

I år sammanfaller det Europeiskakulturarvsåret med det Göteborgska Go Global året och det är Europas ansvar i världen som är under utredning hela 2018.

Så mina frågor kommer vara under det Europeiska kulturarvsåret, om delar eller hela denna plats kan uppvärderas som lugn och genuint göteborgsk lunga och oas.

Jag har min utbildning inom konst och vi tar våra uppdrag på allvar för det är vad världen önskar av en konstnär- att vi gör något kongenialt till en plats därför har vi också parken för kontemplation med sitt Raoul Wallenberg monument.

DET EUROPEISKA KULTURARVSÅRET -Vårt kulturarv är vad som ger Europa som helhet och alla dess enskilda länder minne och identitet

Både på riksplanet och lokalt i Göteborg har vi processer som kan förändra Västlänkens öde tex med den kunskap vi får av er i vidare förhandlingar och på europanivå om kulturarvet och hållbarhet. Det är därför allt är så positivt här nere och vi lyssnas på och tas på allvar

Även på riksplanet finns förändrade förhållanden. Det är heller ej klart om alla de punkter uppfylls som regeringen ställer på Västlänken. Vi har nya förhållanden sedan terror attentatet i Stockholm. Västlänken är ej skapad för de nya förhållandena.

Tillsammans är alla dessa demokratiska processer och vår rätt till att vi bygger det framtida Göteborg på sanningar (även om dom är väldigt nya) och att de får komma fram på rätt sätt av vikt.

Västlänken kommer ej idag igenom titeln på våra 3 stadsplaneringsdokument då de ska fungera tillsammans under Översiktsplanen. Hagakyrkan- Feskekörkas lugna grönbå lunga är inte en ny nära trafikknutpunkt utan en älskad oas där de stora historiskt värdefulla träden behövs.

Västlänken är inte trafikmässigt nära och många inpendlare protesterar. Trafikverket får lyssna till en meningsfull dialog.

Behöver vi inte gå efter våra stadsplaneringsdokument så kan jag ju när jag kommer tillbaka till en ny säsong till och med få för mig att tolka det hela fritt och börja flytta fram och tillbaka på en miljö som enligt Göteborg Stad är ovanlig i Europa och tillhör det Europeiska kulturarvet. och sedan låtsas att jag bevarat denna till kommande generationer vilket jag då inte har.

Så vi pratar om redan nu förändrade förhållanden på lokal och riksnivå. Och ett Europaintresse som ligger kvar.

Snäll! börja ha lite respekt för oss Per Wetterlundh i vår rörelse har tex ritat stadsplanen vid Rosenlund där de tre lindarna behövs i bilden- man kan mötas. Man kan dra ledningar runt något viktigt, man kan slopa en enda felplanerad pendeltågsstation.

Det är ju inte bara hus som riskeras både nu och framöver.

En vän till mig har KOL. Detta handlar även om människor och min vän kan inte åka in till stan de dagar luftkvaliteten är dålig. Tänk om hon bott kvar i Haga , hade hon varit en av dem som dött för tidigt. Det kommer vara ett konststycke för stadens luftkvalitet bara att bygga en Västlänk med en slopad Station Haga.

Tex de 30 träd som flyttades på en kyrkogård i Göteborg överlevde inte och enligt våra experter- Agenda 21 så sägs det att många träd dör som är bra mycket mindre än de vid hållplatsen när det företag som Trv anlitat varit ansvariga nere i Europa. Träd både på Kungsparkssidan och Haga kyrkoplanssidan har redan blivit sjuka Europeiska erfarenheter säger att de är för gamla för att flytta. Tjänstemän som är kritiska i Göteborg på olika sätt för att nya kunskaper ej beaktas kan må dåligt psykiskt om ni ger detta plötsliga beslut så även med väldigt många medborgare.

Trafikverkets förfrågan om verkställigheten bör avslås.

Från mig som konstnär- Kultur och naturvärdena i Hagakyrkan- Feskekörkaområdet bör bevaras till kommande generationers konstnärer med de nya direktiv och uppgifter vi har, se ovan.

Som Göteborgare- mina behov som flanör och cyklist går före pendeltågsresenärer och bussresenärer på denna plats.

Som trädgårdsarbetare- ingen trädflytt av stora gamla träd i Göteborg för vi kan se att detta fyller inte sitt syfte och det kommer inte att lyckas- de har blivit sjuka nu- Station Haga ej kan byggas och många Göteborgare påpekar detta samt detta kan få gehör under de processer som pågår.

Respektera verkliga Europa, riks, och lokala intressen enligt ovan.

Tuva Sanden

Tuva Sanden
Slottskogsgatan 47b
414 70 Göteborg

Tel. 076 3162660

Email: tuva_sanden@hotmail.com