

miljökonsekvensbeskrivningen och länsstyrelsens roll klargöras tidigt. Vidare anger de att kommunen bör engageras i programmet, som bl.a. ska redovisa hur viktiga historiska byggnader, t.ex. Hagakyrkan, ska skyddas från skador. Omfattande markingrepp kommer att ske i anslutning till stormaktstidens befästningslämningar, som varit dolda under flera hundra år och har ett betydande allmänintresse. Möjligheterna att göra kulturmiljön tillgänglig för allmänheten bör tas tillvara, vilket eventuellt kan kompensera för oundvikliga skador. Länsstyrelsen har även synpunkter på kopplingen till den sektorsövergripande samhällsplaneringen och till övriga trafiksystem i regionen samt på földeffekter för depåer och godsterminaler. Beslut om tillåtlighet bör förenas med villkor om kompensationsåtgärder för kulturmiljön samt villkor angående kopplingar till övriga trafiksystem, flyttning av kombiterminalen Gullbergsvass, miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten, Natura 2000, miljömedicinska konsekvenser, riktvärden för buller, masshanteringsplan och byggmetod samt ersättning för länsstyrelsens provnings- och tillsynsarbete. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)* har förutsatt att räddningsinsatser möjliggörs på ett effektivt sätt. Det är oklart om det, med hänsyn till framtida klimatförändringar, finns beredskap eller planering för vatteninträngning respektive ras/skred i bygg- och driftskedena. Synpunkter har lämnats på funktionskrav i händelse av brand m.m. *Naturvårdsverket (NV)* har anfört bl.a. att utbyggnaden är angelägen för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och för att nå klimat- och miljömålen. Fördelarna ur miljösynpunkt under driftskedet talar för valt alternativ. Miljökonsekvensbeskrivningens alternativjämförelse redovisar i vilken grad projektmålen nås med de olika alternativen i stället för att redovisa alternativens miljökonsekvenser. NV delar Trafikverkets och länsstyrelsens bedömning att projektet – om försiktighetsåtgärder vidtas – kan genomföras utan att påverkan på miljön i Natura 2000-området Säreån uppstår. NV anger dock att frågan om hantering av läns- och dränvatten i förhållande till Säreån behöver studeras närmare i järnvägsplanen och det kan komma att bli nödvändigt att ansöka om Natura 2000-tillstånd. Vidare menar de att tillåtlighet bör förenas med villkor om utredning och åtgärder för att undvika överskridanden av miljö kvalitetsnormen för luftkvaliteten under byggtiden, villkor om en plan för hantering av överskottsmassor och villkor om att riksdagens riktvärden för buller ska klaras i tunneln under driftskedet. Stomljud under byggskedet bör begränsas. NV hänvisar även till SGU:s ansvar för grundvattenfrågor. *Riksantikvarieämbetet (RAÄ)* har före kompletteringen och revideringen anfört bl.a. att det saknas en helhetssyn på projektets påverkan på riksintresset för kulturmiljövården samt att projektet kommer att ge upphov till påtaglig skada på riksintresset, närmare bestämt på kärnvärdena försvarsverken och Hagaområdet. Spåren av försvarsverken bör bevaras samtidigt som utvecklingen fortskrider. Försvarsverken utgör en viktig del av Göteborgs historia som kommit att bli ett osynligt kulturarv. Alternativa lösningar efterfrågades som inte medför påtaglig skada, t.ex. där rester av försvarsverken inkorporeras i den nya anläggningen längs

älvstranden och där borttagandet av försvarsverket vid vallgraven minimeras. Genom att synliggöra försvarsverken ökar möjligheterna att förstå platsens historia. RAÄ efterfrågade även en lämplig inpassning av stationsbyggnaden vid Haga kyrka. Efter kompletteringen har RAÄ anfört bl.a. att den justerade korridoren, i kombination med möjligheterna att omvandla de nu framförda förslagen till villkor, bör kunna ligga till grund för ett beslut om tillåtlighet. Kompensationsåtgärder avseende försvarsverken och anpassningen av stationen i Haga bör formuleras som villkor. Tydliga krav bör ställas på att borttagande av rester av försvarsverken ska undvikas och att arbetet med att synliggöra dem och lyfta fram berättelsen om försvarsverken och deras betydelse för staden utvecklas. Detta blir betydelsefullt både där bevarande är möjligt och där projektet omöjliggör bevarande av rester efter murar och bastioner, t.ex. vid vallgraven och kring Centralstationen. Stationen i Haga måste planeras för bästa möjliga lösning för kulturmiljön och det bör uttryckas som ett villkor. RAÄ anger att det är positivt att ett kulturmiljöprogram utarbetas och det bör i första hand ske i samverkan med, och godkännas av, länsstyrelsen. *Socialstyrelsen* har anfört bl.a. att hälsoeffekterna bör beskrivas mer ingående och att en miljömedicinsk utredning bör genomföras. Det framgår inte om Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller kommer att klaras. Många människor upplever störningar även när riktvärden och miljökvalitetsnormer klaras. *Statens geotekniska institut (SGI)* har tillstyrkt att tillåtlighet ges, men förutsätter att erforderliga utredningar samt kontroll och övervakning som beaktar de geotekniska säkerhetsriskerna utförs. SGI menar bl.a. att projektet innebär stora geotekniska risker, oavsett utbyggnadsalternativ, och en stor geoteknisk utmaning med många befintliga anläggningar där det ställs stora krav på att hantera omgivningspåverkan. Förstärkningsalternativet bedöms ge minst omgivningspåverkan, förutom nollalternativet. De djupa schakterna i jord, bergtunnelarbeten samt övergångar mellan jord och berg innebär ur miljösynpunkt stora risker för grundvattenpåverkan och sättningar som måste utredas i god tid innan arbetena påbörjas. SGI förespråkar ett kontrollprogram som täcker det centrala influensområdet som uppstår vid grundvattensänkning och kontrollpunkter utanför detta. SGI förordar höga täthetskrav för bergtunnlarna och övergångar mellan berg- och betongtunnel. Områden med risk för markföroringar finns utmed stora delar av sträckan. Hantering och mellanlagring av föroreningarna kan innebära miljörisker. Bärighet och stabilitet måste beaktas vid deponering och mellanlagring. Vid passager som är känsliga ur geoteknisk säkerhetssynpunkt, t.ex. nära älven, är det viktigt att totalstabiliteten beaktas. *Sveriges geologiska undersökning (SGU)* har anfört bl.a. att ur geologisk synpunkt är Västlänksalternativen likvärdiga medan Förstärkningsalternativet torde ha minst inverkan på grundvattenförhållandena. SGU påminner om att s.k. Göteborgsmorän återfinns på djupet i området. Denna innehåller friktionsmaterial, vilket bör uppmärksammas vid tunnelkonstruktioner. *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)* har anfört att hänsyn till det framtida klimatet bör tas vid planeringen. Lufttemperatur,

havsvattenstånd och risk för skyfall väntas öka. Flöden i vattendrag och risk för översvämningar väntas förändras. Tunneln bör konstrueras så att vatten inte tränger in vid extrema översvämningar av hav, vattendrag och dagvattensystem. SMHI menar att det ur luftmiljösynpunkt är positivt att fler transporter förläggs till järnväg, men miljö kvalitetsnormer för partiklar bör klaras vid underjordiska stationer. Miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar m.m. och gällande normer för buller måste klaras för boende i området under byggtiden. *Göteborgs kommun* har tillstyrkt att tillåtlighet ges och angett flera fördelar med det valda alternativet, bl.a. att det skapar två nya välbelägna stationslägen och att regionaltågen får direktförbindelse till flera viktiga målpunkter i Göteborg samtidigt som Centralstationen avlastas. Kapacitetsökningen ger positiva effekter, inte minst för godstrafiken, och gör att Göteborg som transportnav i Norden förstärks. Kommunen bedömer att Västlänken innebär bättre luftkvalitet och minskat buller jämfört med i dag, att förslaget är förenligt med miljö kvalitetsnormerna samt att partikelsituationen vid stationerna kan utredas inom järnvägsplanen. Den utvidgade korridoren vid Älvstranden ger förutsättningar att bevara och/eller inkorporera försvarsverken, vilket minskar de negativa konsekvenserna. Problemen ur miljösynpunkt ligger snarast i byggskedet – där länken ska byggas som betongtunnel blir påverkan påtaglig – men effekterna kan begränsas genom god planering, kontroll och information. Kommunen och Trafikverket bör ta fram strategier m.m. för effektiv och hållbar hantering av de stora mängderna schaktmassor som uppkommer och utgångspunkten bör vara återanvändning. Kommunen har även anført att barnperspektivet bör beaktas, bl.a. vad gäller byggskedets konsekvenser för barn – runt stationslägena vid Haga och Korsvägen finns sammanlagt ca 25 skolor. *Göteborgsregionens kommunalförbund* har anført bl.a. att Västlänken är en förutsättning för fortsatt hållbar regionförstoring. Haga–Korsvägen är det alternativ där utsläppen till luft minskar mest, som ger störst restidsvinster och tillgänglighet till flest regionalt betydelsefulla platser i Göteborg. Korsvägen är en viktig regional bytespunkt. Förstärkningsalternativet avstyrks bestämt. *Jernhusen AB* har tillstyrkt valt alternativ, men anført bl.a. att en förutsättning måste vara att åtgärder redovisas för hur flyttningen av den riksintressanta godsterminalen Gullbergsvass och driftskritiska depåer ska hanteras. *Jernhusen* har även lämnat synpunkter på stationernas utformning, funktion m.m. *Liseberg AB* och *Svenska Mässans Stiftelse* har förordat valt alternativ, men under byggtiden kommer deras verksamheter att påverkas i hög utsträckning. *Västsvenska Handelskammaren* har tillstyrkt att tillåtlighet ges, men ifrågasatt den ekonomiska kalkylen och finansieringen. Skrivelser har även inkommit från enskilda, varav flera är kritiska till det planerade projektet.

Kostnader för tillsyn m.m.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har begärt att regeringen beslutar om ersättning till länsstyrelsen för dess kostnader i samband med Västlänken. Länsstyrelsen har begärt att deras redan utförda arbete under

perioden november 2011–december 2012 ersätts med 1 226 600 kronor och att deras arbete under perioden 2013–2017 ersätts med 3,5 miljoner kronor per år. Länsstyrelsen har anfört bl.a. följande. Västlänkens komplexitet kommer att kräva extraordinära insatser av länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet och samrådspart. En ny funktion har bildats inom länsstyrelsen för att säkerställa en effektiv ärendehantering. Länsstyrelsen begär ersättning till och med den tidpunkt då järnvägsplanen är fastställd, vilket enligt Trafikverket beräknas ske 2017. Därefter behöver ersättningsnivån omprövas avseende länsstyrelsens kostnader i samband med efterföljande byggnads- och anläggningsarbeten.

Trafikverket har tillstyrkt att regeringen beslutar om ersättning till länsstyrelsen med begärda belopp. Trafikverket har anfört bl.a. att ersättningen bör erläggas mot redovisning av de kostnader som är direkt hänförliga till länsstyrelsens tillsyn m.m. och att en omvärdering av ersättningsnivån bör göras då järnvägsplanen lämnas in till Trafikverkets centrala funktion Juridik och planprovning för fastställelseprovning.

Skälen för regeringens beslut

Nya bestämmelser om tillåtlighetsprovning enligt 17 kap. miljöbalken trädde i kraft den 1 januari 2013. Enligt övergångsbestämmelserna ska äldre föreskrifter fortfarande gälla för provning av ärenden som inlett före ikraftträdandet. De äldre bestämmelserna i 17 kap. 1 § miljöbalken ska därför tillämpas i detta ärende. Enligt de äldre bestämmelserna ska regeringen pröva tillåtligheten av nya järnvägar avsedda för fjärrtrafik. Av handlingarna i ärendet framgår att Västlänken i första hand är avsedd för pendeltågstrafik. Den planerade järnvägen omfattas därför inte av kravet på tillåtlighetsprovning. Enligt 17 kap. 3 § miljöbalken får regeringen för ett visst fall förbehålla sig att pröva tillåtligheten av en verksamhet som inte omfattas av kravet på provning. Det gäller bl.a. verksamheter som med beaktande av de intressen som enligt 1 kap. 1 § miljöbalken ska främjas kan antas få betydande omfattning eller bli av ingripande slag. Regeringen bedömer att Västlänken är ett projekt som kommer att få så betydande omfattning och vara av så ingripande slag att den planerade järnvägen bör tillåtlighetsprövas.

Regeringen bedömer att det är nödvändigt att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken i Göteborgsområdet så att vägtrafiken och dess negativa miljöpåverkan kan begränsas. Kapacitetsbristen i områdets järnvägssystem hindrar en angelägen utveckling av tågtrafiken. Det krävs väsentliga förbättringar för att den ökande efterfrågan på tågresor och tågtransporter ska kunna tillgodoses. Med Västlänken öppnas Göteborgs Central för genomgående trafik och tågtrafiken i hela regionen kan knytas ihop med viktiga knutpunkter i och utanför Göteborg. Den ökade tillgängligheten till viktiga målpunkter gör det möjligt för fler människor att välja kollektivtrafik.

Västlänken ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 som regeringen fastställde den 3 april 2014.

Västlänken kommer att beröra Göteborgs innerstad som av Riksantikvareämbetet angetts vara ett område av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Riksintresset motiveras bl.a. av ett av de förnämsta exemplen på 1600-talets stadsanläggnings- och befästningskonst, uttryckt i landets främsta exempel på holländskt inspirerad kanalstadsplan med omgivande befästningsgördel och vallgrav, samt på stadsbyggandet under 1800- och 1900-talen med bebyggelse, parker och planteringar. Västlänken kommer att beröra alla dessa värden. Med beaktande av de revideringar som gjorts av korridoren i syfte att anpassa linjesträckningen till berörda fornlämningar och känsliga miljöer samt förslag till villkor har Riksantikvareämbetet och länsstyrelsen bedömt att påtaglig skada på riksintresset kan undvikas. Med föreskrivet villkor om kulturmiljö delar regeringen denna bedömning.

Säveån, nedre delen, har av Naturvårdsverket angetts vara ett område av riksintresse för naturvården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken och området har av regeringen förklarats som ett särskilt bevarandeområde enligt rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, det s.k. art- och habitatdirektivet. Västlänken kommer att byggas nära Säveån samt korsa Gullbergsån och Mölndalsån som rinner ut i Säveån. Naturvårdsverket och länsstyrelsen har bedömt att – om försiktighetsåtgärder vidtas – så kan projektet genomföras utan att påverkan på miljön i Natura 2000-området Säveån uppstår. Trafikverket uppger att Göta älv kommer att vara recipient för vatten under byggtiden. Med föreskrivet villkor bedömer regeringen att Västlänken bör kunna genomföras utan att negativt påverka Säveån.

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken gäller bl.a. kvaliteten på utomhusluft samt fisk- och musselvatten. Med föreskrivna villkor, lämpliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått bedömer regeringen att utbyggnaden bör kunna genomföras utan att berörda miljökvalitetsnormer överskrids.

Frågor som gäller kostnadsberäkning och finansiering av Västlänken, sektorsövergripande samhällsplanering, stadsutveckling, övriga trafiksystem i regionen, omlokalisering av kombiterminaler och depåer samt stationernas utformning hanteras i den långsiktiga ekonomiska planeringen för transportinfrastruktur och i den kommunala planeringen.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har den 23 januari 2006 godkänt järnvägsutredningens miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen har funnit att alternativa lokaliseringar är väl studerade och konsekvensbeskrivna. De justeringar av korridoren som därefter gjorts innebär enligt Trafikverket inte att nya känsliga natur-, kultur- eller vatten-

områden tas i anspråk eller att några nya miljökonsekvenser uppstår. Länsstyrelsen har den 18 september 2012 bedömt att järnvägsutredningen, tillsammans med de kompletteringar som genomförts, är tillräcklig för att ta ställning till projektet enligt 17 kap. miljöbalken. Regeringen delar länsstyrelsens bedömning i denna fråga.

Vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av infrastrukturprojekt ska berörda kommuners åsikt tillmätas synnerlig betydelse. Regeringen konstaterar att Göteborgs kommun har tillstyrkt att tillåtlighet ges till det av Trafikverket förordade alternativet.

Vid den samlade bedömningen som ska göras vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken finner regeringen att en utbyggnad av Västlänken enligt alternativet Haga–Korsvägen via Älvstranden bör tillåtas med angivna villkor.

Kostnader för tillsyn m.m.

Enligt 1 kap. 3 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken kan regeringen i ett ärende enligt 17 kap. miljöbalken besluta om skyldighet för sökanden att ersätta statliga myndigheters undersöknings-, övervaknings- och tillsynskostnader.

Regeringen bedömer att länsstyrelsens förutsättningar att effektivt och skyndsamt agera i rollen som tillsynsmyndighet har betydelse för möjligheten att genomföra utbyggnaden av Västlänken utan onödig tidsutdräkt. Med hänsyn till projektets angelägenhet finner regeringen därför att Länsstyrelsen i Västra Götalands län bör medges ersättning från Trafikverket för sina kostnader. Länsstyrelsen bör till Trafikverket redovisa de kostnader som är direkt hänförliga till länsstyrelsens arbete med Västlänken.

Regeringen tar inte upp till prövning frågan om en framtida omprövning av ersättningen.

Överväganden om villkor

1. Västlänken kommer att byggas inom Göteborgs innerstad som angetts vara ett område av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Ett stort antal fornlämningar, kulturhistoriskt värdefulla byggnader, parker och grönområden kommer att beröras. Det är viktigt att den närmare lokaliseringen och utformningen av Västlänken planeras och utförs efter samråd med berörda myndigheter. Villkor bör därför föreskrivas. Regeringen förutsätter att Trafikverket i samverkan med Riksantikvarieämbetet, länsstyrelsen och kommunen utarbetar ett kulturmiljöprogram för Västlänken som underlag till järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning och till projektets miljöuppföljning under byggskedet.

2. Byggandet av Västlänken kommer att innebära hantering av stora mängder berg- och jordmassor, som delvis är förorenade. Ett betydande överskott av massor kommer att uppstå samtidigt som stora mängder byggmaterial kommer att behöva tillföras. Med hänsyn till behovet av hushållning med landets naturresurser bör strävan vara att de överskottsmassor som uppkommer vid byggandet av Västlänken ska komma till ändamålsenlig användning, t.ex. i andra projekt. De omfattande transporterna kommer att utföras på stadens gatu- och vägnät som många människor är beroende av att kunna nyttja för sina förflyttningar. Därtill kommer många boende och andra att bli utsatta för störningar samt hälso- och säkerhetsrisker på grund av transporterna. Villkor bör därför föreskrivas.

3. Byggnad och drift av Västlänken kommer att vara energikrävande och medföra utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar. Sådana utsläpp ska så långt möjligt begränsas. Det är därför viktigt att Trafikverket vid planering, byggande och drift av Västlänken ger klimat- och luftkvalitetsfrågorna en hög prioritet och att åtgärder vidtas så att miljö- kvalitetsnormerna för luftkvalitet inte överskrids. Villkor bör därför föreskrivas. Regeringen förutsätter att arbetsmaskiner och drivmedel som används under byggtiden kommer att ha bästa miljöprestanda samt att bästa möjliga luftkvalitet i den färdiga anläggningen eftersträvas.

4. Västlänken kommer att byggas i ett område med risk för översvämningar. Villkor bör därför föreskrivas.

5. Västlänken kommer att byggas nära Natura 2000-området Säveån, nedre delen – där det finns en unik laxstam – och Göta älv samt direkt beröra Mölndalsån, Gullbergsån, Stora Hamnkanalen och Vallgraven. Tunnelbygget kommer dessutom att påverka grundvattnet. Villkor bör därför föreskrivas.

6. Många människor kommer att färdas i Västlänkens tunnlar, särskilt i rusningstid. Det är därför synnerligen viktigt med en hög säkerhetsnivå. Villkor bör därför föreskrivas.

De övriga villkor som kan behövas för verksamheten kan föreskrivas vid den fortsatta tillståndsprövningen enligt miljöbalken och prövningen enligt lagen om byggande av järnväg samt inom ramen för tillsynen. Detaljerad sträckning, profil och utformning av järnvägen inom tillåten korridor provas enligt lagen om byggande av järnväg samt plan- och bygglagen (2010:900).

Övrigt

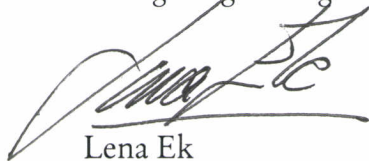
Regeringen förutsätter att öppna schakt i känsliga miljöer så långt möjligt begränsas i omfattning och tid.

Många människor bor eller verkar nära den planerade Västlänken. De kommer att utsättas för buller, stomljud och vibrationer från byggverksamheten och de tunga transporterna under byggtiden. Även järnvägstrafiken i den färdiga anläggningen kan komma att medföra sådana störningar. Med hänsyn till den långa byggtiden och den framtida driften förutsätter regeringen att Trafikverket har en mycket hög ambitionsnivå när verket vidtar skyddsåtgärder eller försiktighetsmått mot buller, stomljud och vibrationer från byggverksamheten och järnvägstrafiken. Buller under såväl bygg- som drifttiden bör hanteras inom ramen för Trafikverkets egenkontroll och inom ramen för tillsynen.

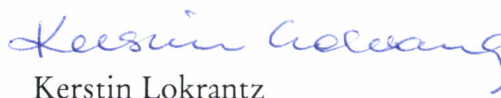
Regeringen poängterar vikten av att Trafikverket beaktar övriga hälsoeffekter, barnperspektiv, geotekniska risker m.m.

Då Västlänken kommer att byggas i en känslig miljö poängterar regeringen vikten av att Trafikverket har en hög ambitionsnivå i den gestaltningsmässiga utformningen av anläggningen.

På regeringens vägnar



Lena Ek



Kerstin Lokrantz

Kopia till

Statsrådsberedningen
Försvarsdepartementet
Socialdepartementet
Finansdepartementet
Landsbygdsdepartementet
Näringsdepartementet
Kulturdepartementet

Arbetsmiljöverket
Boverket
Elsäkerhetsverket
Energimyndigheten
Försvarsmakten
Havs- och vattenmyndigheten
Luftfartsverket
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Naturvårdsverket
Riksantikvarieämbetet
Sjöfartsverket
Skogsstyrelsen
Socialstyrelsen
Statens geotekniska institut
Strålsäkerhetsmyndigheten
Sveriges geologiska undersökning
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
Trafikanalys

Borås kommun
Göteborgs kommun
Göteborgsregionens kommunalförbund, Gårdavägen 2, 412 50 Göteborg
Hallandstrafiken AB, Box 269, 311 23 Falkenberg
Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad
Räddningstjänsten Storgöteborg, Box 5204, 402 24 Göteborg
Västra Götalandsregionen, Regionens Hus, 462 80 Vänersborg
Västtrafik AB, Box 123, 541 23 Skövde

Affärsverket Svenska kraftnät, Box 1200, 172 24 Sundbyberg
Branschföreningen Tågoperatörerna, Box 55545, 102 04 Stockholm
Göteborgs Köpmannaförbund, Vasagatan 43B, 411 37 Göteborg
Jernhusen AB, Box 1025, 405 21 Göteborg
Järnvägsfrämjandet, lokalavdelning Väst, Torredsvägen 284,
437 93 Lindome
Liseberg AB, Box 5053, 402 22 Göteborg
Svenska Mässans Stiftelse, 412 94 Göteborg
TeliaSonera Skanova Access AB, Johan Wallinsgata 6, 405 35 Göteborg

TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB, Mårbackagatan 11,
123 86 Farsta

Vattenfall Eldistribution AB, 461 88 Trollhättan

Vägvalet, Bokskogsbacken 83, 422 46 Hisings Backa

Västsvenska Handelskammaren, Box 5253, 402 25 Göteborg

Peter Danielsson, Nickes väg 11, 423 49 Torslanda

Yvonne och Håkan Millqvist, Muraregatan 5, 411 28 Göteborg

Klas Rosengren, Fastighets AB, Södra vägen 38, 412 54 Göteborg

Edward Jobson, edward.jobson@hotmail.com

Kurt G Larsson, kurtglarsson@msn.com

Lennart Wassenius, lennart.wassenius@lerum.se

Claes Westberg, claes.westberg@hotmail.com

