



## Stoppa Västlänksbygget!

Järnvägsföreningen i Lerum har för detta informationsbrev bjudit in Göran Värmbys\* som skribent. Värmbys gör en koppling till Västlänken vars katastrofala ekonomi riskerar att omintetgöra framtida satsningar på annan nödvändig infrastruktur i Västsverige.

**Den 31 januari 2018 lämnade Mark- och Miljödomstolen tillstånd** för att genomföra projekt Västlänken. Politiker i Göteborg och Västra Götaland samt Trafikverket var eld och lågor, man skulle få "en stor förbättring av pendling, kollektivtrafik och minskade klimatutsläpp". Hade detta etablissemang lyssnat på experterna i dåvarande Banverket som i ett första skede förordade en enkel och kostnadssnål förbättring och uppgradering av enbart Centralstationen / Förstärkningsalternativet - så hade vi aldrig befunnit oss i den mardröm som nu uppstått.

**Flera tunga myndigheter** som Riksrevisionsverket och Statens Institut för Kommunikationsanalys var mycket kritiska till projektet. När sedan allt fler av oss i Göteborgsregionen engagerade oss och pekade på de många negativa konsekvenserna av projektet hoppades vi att politikerna i Göteborgs kommun skulle lugna sig och ta sitt förnuft till fånga. Men icke, tvärtom, vi kallades för gamla föredettingar och gnällspikar trots att det var en rekordartad samling kunniga människor som engagerade sig. Flera av oss hade även konkreta förslag på andra lösningar. Ett var en utveckling av Banverkets så kallade Förstärkningsalternativ. Ett annat förslag var Gårdalänken med en ny centralstation inne i Gårdaberget.

**Själv var jag med i föreningen GKMA** / Göteborgs Kultur och Miljöarv som tillsammans med flera andra organisationer som *Stoppa Västlänken Nu*, *Västsvenska Folkinitiativet* och *Gårdagruppen* i ett sista försök att stoppa projektet i Mark- och Miljödomstolen. Det bildades nya politiska partier som Vägvalet och Demokraterna på grund av Västlänken. Många blev besvikna på domstolen och senare även Mark- och Miljööverdomstolen då de struntade i de fakta som lades fram.

**Hela processen med Västlänken** blev en misslyckad förljugen samhällsaktivitet. Om detta kan du läsa i Vitboken *Tågtunnelmysteriet i Göteborg – en kritisk granskning av Västlänken* och i *Västlänken – en debattbok om ett urspårat projekt*.

**Nu står vi här med en förstörd stad**, med uppgrävda jättelika gropar, trafikchaos och söndersprängda berg. Delprojektet Haga-stationen har t ex stått still i över ett år på grund av att det kontrakterade multinationella företagskonsortiet gått i konkurs. Kostnaderna så här långt är enorma och svåra att överblicka. Budgeten är överskriden för länge sedan. Några minskade klimatutsläpp eller andra miljöförbättringar kommer inte att uppnås. Utsläppen på grund av redan genomförda arbeten går aldrig hämta in, vilket var känt redan från början.

**Det mest skrämmande** är att Västlänken kostar uppskattningsvis minst 35 miljarder kronor att färdigställa utan att någon egentligen vet när det hela kan bli klart. År 2030 har nämnts som invigning av Västlänken, dvs 4 år försenat. 2034 är mer troligt.

Det allvarligaste är dock att Västlänken suger upp ekonomiska och industriella resurser inom överskådlig tid som skulle kunnat användas för länge efterlängtade upprustningar och utbyggnader av framför allt Alingsås- och Boråsjärnvägarna. Förbindelser som är nödvändiga och som skulle ge verkliga mervärden.

**Västlänksprojektet måste därför stoppas så snart som möjligt.** Gör klart den nya Centralstationen men övrigt arbete måste upphöra tills vidare. En utredning måste snarast genomföras om vad man kan och bör göra med övriga delprojekt och utförda arbeten. Gårdagruppen, med sina trafik- och byggexperter, utreder redan möjligheterna att utnyttja delar av Västlänkens delprojekt för att flytta ner vissa spårvägslinjer under mark och få snabbspårväg, se <https://tunnelbana.nu>. Allt är bra utom att fortsätta som planerat.

Göran Värmbby

*\*Göran Värmbby är civilingenjör Väg- och Vatten Chalmers, har jobbat för länsstyrelser, Naturvårdsverket, Jordbruksdepartementet, Greenpeace, som huvudsekreterare i Miljöprojekt Göteborg på uppdrag av regeringen, haft eget konsultföretag med uppdrag för en rad företag och kommuner i Sverige och utomlands, som miljöchef för Göteborgs Stad och som projektledare på Business Region Göteborg. Värmbby skriver krönikor i GP, är svensk veteran i Sverige ifråga om miljö, har arbetat med miljöskydd sedan 1970 då han var med och startade en av Sveriges första miljögrupper Vängagruppen utanför Borås. Gruppen fick bland annat Handels- och Sjöfartstidningens miljöpris 1971.*

#### Fakta om Västlänken

- Planerad för och byggs enbart för pendeltågstrafik och beslutades 2009 i Västsvenska Paketet
- Tillstånd av Mark- och Miljöödomstolen lämnades 2018, beslutet överklagades till Mark- och Miljööverdomstolen med flera organisationer utan resultat.
- Riksrevisionsverket var mycket kritisk i rapport 2012.
- Samhällsnyttan bedömdes som klart negativ av GKMA, Stoppa Västlänken Nu med flera organisationer.
- Ursprunglig budget 20 miljarder kronor i 2009 års penningvärde.
- Ca 33,5 miljarder har hittills förbrukats i dagens penningvärde. Ett rimligt antagande är att lika mycket till kommer att gå åt, dvs vi landar på en total kostnad på ca 67 miljarder kronor, närmare 50 miljarder över budget.
- Beräknades vara klar 2026, men senaste uppgift från Trafikverket är 2030. Andra uppskattningar tyder på 2034.
- Ca hälften av jobbet återstår.

Björn Stahre  
Ordf.

Lennart Wassenius  
vice.ordf.

Se även Tankesmedjan / Järnvägsföreningens hemsida [ilerum.com](http://ilerum.com)