

PROPAGANDA OM VÄSTLÄNKEN

1. **"Västsvenska paketet bygger för framtiden"**. Varför har ni då inte bytt ut just Västlänken i paketet eftersom den skapar restidsökningar för en majoritet pendlare (regionförminskning) samtidigt som den försenar utvecklingen av kollektivtrafiken för resenärer i Göteborg.

Eller som Adam Cwejman uttryckte det:

**"Men Västlänkens bärande idé, regionförstoringen,
är inte bara föråldrad, den var ett misstag från början."**

17/8 2016 GP

2. **"2026 är Västlänken i drift"**. Alla sådana här projekt blir försenade. Bygget av Västlänken innehåller många osäkerhetsmoment. Jämför med andra stora komplicerade infrastrukturprojekt, som Hallandsåsen som tog 22 år?

3. **"En tågtunnel under centrala Göteborg som ger staden en genomgående pendel- och regiontågtrafik"**. Det låter bra, men eftersom stationerna ligger felplacerade innebär det ingen nytta för Göteborg eller regionen. Resenärernas behov klaras av lika bra med nuvarande lösning. Västlänken avlastar inte heller Drottningtorget eller Brunnsparken eftersom majoriteten pendlare fortfarande kommer åka till Centralen. Mycket få av pendlarna har sina arbetsplatser vid Korsvägen eller Haga...

4. **"Västlänken bidrar till både stadsutveckling och regionförstoring"**

- **Stadsutveckling?** Nej den tar mer byggbar mark i anspråk för stationsbyggena och säckstationen Centralen är kvar med alla sina spår på centralt byggbar mark.

- Västlänken riskerar dessutom att sänka ett antal fastigheter då grundvattnet försvinner när man gräver stora hål. Om man istället flyttar stationen så kan man frilägga mark för 20 000 bostäder (Gårda-alternativet). Är inte det mer intressant ur ett stads-utvecklingsperspektiv?

- **Regionförstoring?** Nej, eftersom undersökningar visar att en majoritet av resenärerna får längre restider (ökad restidskvot istället för minskad) och måste ta tidigare tåg för att hinna till jobbet och tvingas ta senare tåg hem kommer fler ta bilen till jobbet. Det blir regionförminskning.

5. **"Tre nya stationer gör att du kan resa enklare, snabbare och med färre byten"**

Nej, majoriteten (60-70 %) pendlare kommer fortfarande åka till Centralen för byte och får längre restid pga av tunnelkroken och lika många byten som tidigare. Effekt: sämre för majoriteten pendlare.

6. **"Centralen, Haga och Korsvägen blir knutpunkter för resenärer, även utanför Göteborg"**. Hur många "resenärer utanför Göteborg" har nytta av just Haga och Korsvägen? - "Vet inte?" Hur motiverar ni då bygget av just dessa två stationer? Då kunde de ju lika gärna legat någon annan stans, eller hur?



FAKTA OM VÄSTLÄNKEN

KAPACITET

Västlänken bidrar inte till ökad kapacitet på Centralstationen – den är redan uppnådd genom sk trimning av tågtider.

NYTTA

Pendlare, majoriteten får längre restid då få skall av vid stationerna Haga och Korsvägen.

Kollektivtrafiken 1. Tillförs ingen ny kapacitet, tvärtom skjuter den på Operalänken som skall gå längs älvkanten.

Kollektivtrafiken 2. Majoriteten pendlare skall fortfarande åka vidare till centralen och belastar fortsatt Drottningtorget och Brunnsparken.

Kollektivtrafiken 3. Vare sig Hisingen med Volvo, Älvstranden (arbetsplatser, skolor bostäder) eller ytterområdena har nytta av alla dessa miljarder som satsas i centrum. *Inte ett dugg.*

RISKER

Fastigheter, både historiska som moderna fastigheter (inkl. Liseberg, Residenset m.fl) riskerar skador då grundvattnet sänks. (Grundvattnet kommer rinna till de stora gropar som krävs och man kan inte ersätta det med nytt). Detta är en av punkterna som mark- och miljödomstolen anmärkt på. - *Vem betalar skadorna?* - Hur många boende kommer att evakueras, var skall de bo? Och vem betalar för detta?

Hälsa, bygget beräknas pågå med upp till 5 år som längst på samma ställe, 7-22 varje dag. Hur skulle du må att bo eller arbeta under sådana omständigheter? 1. 2 miljoner lastbils-transporterna kommer trafikera Göteborgs gator för att transportera bort miljoner ton förorenade massor - hur mycket kommer det påverka stadsluften och göteborgarnas hälsa?

Grönområden, stora grönytor, sk "gröna lungor" riskerar att helt försvinna från innerstaden. Dessa gröna lungor är avgörande för vår hälsa då de är effektiva renare av stadsluft.

Företagen i centrum, om besökare (arbetsgivare/anställda/kunder/turister) har svårt att komma in i staden, det finns få parkeringsplatser, staden är uppgrävd och inte trevlig att vistas i - hur stort kommer då inkomstbortfallet bli? Färskt exempel finns från ombyggnaden av Mölndals centrum.

KOSTNADER

"20 miljarder" år 2009 är idag närmare 30 miljarder (Kassaflödesanalysen, TrV) + finansierings- och kommunala kostnader på 13 - 16 miljarder. Men ingen vet säkert var notan kommer sluta på eftersom man fortfarande inte har lösningar för alla problem som kommer uppstå. Trängselskatten som skulle finansiera projektet används till annat och projektet skall istället lånefinansieras. *Oavsett är det vi skattebetalare som får betala.*

ALTERNATIV

Finns det alternativ som bättre uppfyller krav på SAMHÄLLSNYTTA/FÄRRE KONSEKVENSER? Visst finns det alternativ: **Gårda-alternativet**, framtaget av fristående experter med lång yrkeserfarenhet av stads-, trafik- och infrastrukturutveckling (centralstationgårda.se) samt Trafikverkets eget **Förstärknings-alternativet** (stoppavastlanken.se/forstarkningsalternativet).

Men målet var aldrig att lösa samhällsproblem – målet var en tunnel till varje pris, resten är efterhandskonstruktioner. Läs gärna GP:s Christer Lövkvists "Granskning av Västlänken".

Källor: Trafikverket, Stoppa Västlänken NU, Artibus: G. Lindgren GP: A. Cwejman, C. Lövkvist, Centralstation Gårda