



VÄSTLÄNKEN 2018 - 20??

Pendeltåget som ger längre restider och ingen kollektivtrafik ...

Pendeltågstunneln Västlänken är inte avsedd att fungera som kollektivtrafik för göteborgarna enligt ansvarig politiker Johan Nyhus (S). Bygget skjuter upp utveckling och upprustning av vår egen kollektivtrafik tills den är klar. Det märkliga är att en majoriteten av pendlarna får **längre restid** med Västlänken än med nuvarande lösning och Riksrevisionsverket säger att den inte kan fungera utan ytterligare investering om 20 - 35 miljarder. **Låter detta vettigt?**

VÄSTLÄNKEN BYGGS - VG DRÖJ!



Konsekvenser utan nytta?

Göteborgarna får ingen nytta av tunneln under Göteborg men skall stå ut med en uppgrävd stad i minst 9 år. Med grävande, borrhande och pålande. Varje dag mellan 7-22 (7-19) året runt, tills det är klart!

- Hur skulle detta byggstök påverka boende, anställda, kunder, och turister? Vem riskerar få betala alla tillkommande investeringar?

GATOR OCH STADSDELAR SOM DRABBAS

www.stoppavastlanken.nu/i-vastlankens-spar/

DET FINNS ALTERNATIV

Utred alternativ till en pendeltågstunneln. Vi har valt att göra jämförelse med ett av av dem för att visa att det finns lösningar som bättre uppfyller både resenärnsnytta och målen för hållbart resande.

Lösningar som också är skonsammare mot människor, klimat, affärsverksamhet, kulturmiljöer och vår 400 år gamla stad.

VÄSTLÄNKEN - KAOS UTAN NYTTA



Västlänken är en 6 km lång tunnel för pendeltåg under Göteborgs centrala 1600-tals- centrum. Ytterst få göteborgare har nytta av detta men tvingas leva med konsekvenserna av bygget under 9 år (eller längre). Bland annat kan 400 lägenheter på Kvarnberget och ett okänt antal i Haga tvingas evakueras på obestämmd tid och centrala gator stängs av och trafikerats av tunga transporter istället.

Vem vill bo, arbeta eller besöka en uppgrävd stad? Ingen annan avgörande kollektivtrafikutbyggnad görs i Göteborg förrän Västlänken är färdigbyggd. Varför godkänner politikerna ett så ogenomtänkt och riskfyllt projekt utan större nytta för Göteborg eller regionen?

– Nyttan för få - ger högre kostnad per resande

Majoriteten av tågpendlarna får längre restider och stadens beräkningar av hur många företag som ligger inom stationernas upptagningsområde är tveksamma. Att resa inom Göteborg går snabbare med befintlig kollektivtrafik än med pendeltåg. Pendeltågstunneln kan inte heller trafikerats av höghastighetståg. Säckstationen blir kvar och upptar central mark som skulle kunna användas för bostäder. Kostnader för resecentrum ingår inte i budgeten. Det tar lång tid att återställa gator och byggnader som Sargats. Parkeringsplatser försvinner, gator stängs av under långa tider och stryker handeln i centrum ytterligare. Korsvägen vid Svenska Mässan och Gothia Towers stängs av i flera år och delar av Liseberg rivs. Liknande byggen har tagit 3 ggr så lång tid och sprängt budget (Big Dig Boston).

– Kostsam och långsam byggprocess med stora risker

40% av tunneln byggs i lera och med 11 övergångar mellan lös lera och fast berg blir det svårt att få det tätt och dyrt att genomföra. Stationen i Haga ligger 35 m under marknivån med risk för inströmmande vatten. Räddningstunnlar är bortrationaliserade. Kulturbyggnader som Skansen Lejonet och Residenset riskeras. När det konserverande grundvattnet rinner bort under de hus som står på träpålar och rustbäddar börjar dessa ruttna. Detta märks som sättningar i huset först efter 10-15 år.

– Negativ klimatpåverkan och påverkad hälsa

10 miljoner ton lera och sten skall fraktas bort av en halv miljon lastbilar på stadens gator - smutsigt, bullrigt och stökigt. Många stora träd riskeras. Lertunnlar kräver mycket mer betong och skapar **enorma mängder skadlig CO₂ en riktig hälso- och klimatbomb.**

GÅRDALÄNKEN - NYTTA FÖR MÅNGA



I Gårda, längs E6 byggs en stor station och resecentrum i berget. I paketet ingår också en snabbspårväg med 12 hållplatser runt Göteborg och Hisingen. Gårdalänken klarar alla tågslag även höghastighetståg och kan byggas utan stök i staden. Den ligger nära eventstråket, Svenska Mässan och Liseberg och den frigör värdefull mark i Gullbergsvass som kan ge 20 000 bostäder.

Med spår från norr till söder kan resande till Oslo, Malmö, Köpenhamn och Stockholm snabbt ta sig till sitt resmål. Passar som handen i handsken in i stadens kollektivtrafiksatsning "Målbild 2035" och vision "8 Million City".

+ Nyttan för många - ger lägre kostnad per resande

En majoritet av pendlare och andra distansresenärer får bättre restider. Stationen är förberedd för höghastighetståg. Gårdastation byggs ut i etapper och övriga satsningar kan samplaneras. Den ger fler statliga miljarder till Göteborg bla genom att den frigör mark för bostäder (Sverigeförhandlingen).

+ En kontrollerbar byggprocess ger färre överraskningar och lägre pris

Tunnelbygge i berg är en mer kontrollerbar process och bergskrosset kan fraktas med tåg istället för lastbil (och säljas). 3,6 km i berg kostar mindre än 6 km berg och lera. Gullbergsvass frigörs för bostäder som kan ge 1-3 miljarder i skatteintäkter/år till skolor och äldreomsorg. Stadens planer på ett "Mini-Manhattan" i Gårda kan realiseras.

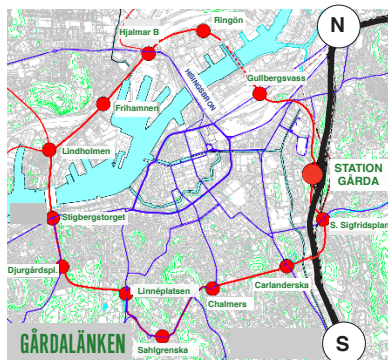
+ Skonsam stadsutveckling med få störningar för göteborgare och turister

Göteborg grävs inte upp, inga avstängda gator och vi kan leva som vanligt och ändå utveckla staden. Vi kan fira jubileet 2021 i en hel stad till nöje för oss och turister! Inget grundvatten i centrum försvinner, inga hus riskeras och alla kan bo kvar. Event, mässverksamhet och business kan fortgå utan störningar – det hade Göran gillat!

+ Miljö- och klimatriktig byggprocess som skonar jorden

Färre skador på stadsnatur, få träd påverkas. Mindre utsläpp, mindre smuts, mindre oväsen, mindre ohälsa. Miljövänligare - mindre betong krävs för att bygga i berg än för att skapa hållbara tunnlar i lera. Och ingen lera att frakta eller dumpa. **Skonsamt, klimatsmart och grönt! Bilda dig en egen uppfattning: www.centralstationgård.se**

UTRED ALTERNATIVEN!



Trafikverket (f.d. Banverket) tog fram ett eget alternativ: ”Förstärkningsalternativet”. Det förkastades av politikerna som ville ha en tunnellostning oavsett vad experterna på järnväg och infrastruktur föreslog.

Vi har valt att göra en jämförelse med Gårdalänken då det är framtaget av oberoende experter och det hittills mest genomarbetade förslaget där det finns tillgänglig information.

ETT FOLKINITIATIV SOM AGERAR!

Västsvenska Folkinitiativet (2014) är en medlemsdriven, ideell, icke-religiös och partipolitiskt obunden förening som vill (1) värna och försvara demokratin, (2) skapa opinion för att utreda alternativ till Västlänken och (3) att politiker följer resultatet i folkomröstningen (ett demokratiexempel).

Vi syns och hörs på Göteborgs gator; 22 november 2014 genomfördes vår första manifestationen som drog 5 000 personer. Den 7 mars 2015 kom 10 000!

Vi arbetar med informationsaktioner under året och samlar engagerade göteborgare som vill Göteborgs bästa och vi samarbetar med andra nätverk med samma mål.

Bli medlem i en aktiv och framgångsrik förening!

Anmäl dig på www.folkinitiativet.se/stod-oss. Medlemsavgiften är 100 kr för 2016. Bg: 333-1741. Alla medel går oavkortat till våra mål.

Donera

Kan du inte engagera dig kan du donera pengar för vårt fortsatta informationsarbete Bg: 333-1741. Alla medel går oavkortat till våra mål.

För mer information: www.folkinitiativet.se - vi finns även på Facebook!