

GÖTEBORGARE - DU KAN GÖRA SKILLNAD

DEMONSTRERA

**lördagen den 7:e mars kl 13.30 med samling på Götaplatsen
för:**

**demokratin, omprövning av Västlänken med en
granskningskommision och utred alternativen**



Bild GT

I detta översvämmade området vid Rosenlund skall nya station Haga byggas 30 meter under havets nivå



Tunnel talk - Courtesy

Halva gamla stadsarkivet i Köln rasade ner i ett djupt "slukhål" när leran i tunnelbygget kolapsade 2009

Kanske kan Du medverka till att kända skräckscenarier inte upprepas i Göteborg

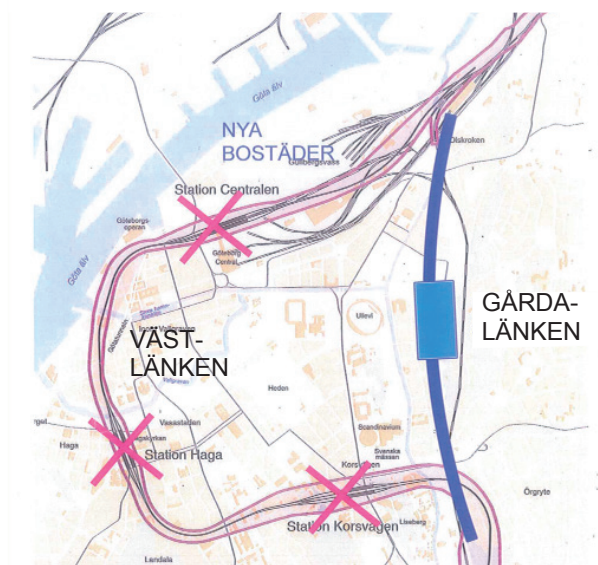
VÄSTLÄNKEN

är:

- Ett tekniskt högriskprojekt
- En projekt med skenande kostnader
- En säkerhetsrisk vid brand
- En enorm miljöbelastning
- Ett projekt med trafikkaos i 10 år
- Till liten nytta för Göteborgarna

Det finns alternativ som minimerar riskerna och dessutom är till stor NYTTA t.ex Gårdalänken

www.gardalanken.se



ompröva Västlänken



Västlänken är inte rätt lösning på Göteborgs trafikproblem

Västlänken är en planerad åtta kilometer lång järnväg, varav sex kilometer i en tunnel, med tre underjordiska stationer, vid Göteborgs Central, Haga och Korsvägen. Västlänken är ingen tunnelbana utan är tänkt att trafikeras med pendeltåg. Fjärrtågen stannar vi nuvarande perronger. Västlänken är tänkt att byggas 2018-2026.

Västlänkens nytta?

Den betjänar en bråkdel av kollektivtrafikresenärerna. Idag utgör tågpendlarna cirka fem procent av kollektivtrafiken. Vi tror att 6000 av pendlarna har mål i Haga vilket innebär mindre än en procent av kollektivtrafikresandet. Det är inte rimligt att bygga en järnväg med station i Haga för så få.

Feltänk att dra in pendeltågstrafiken

Den politiska idén är otidsenlig och teknisk felaktig. Västlänken är en onödig slinga på den genaste sträckningen. Göteborg behöver en genomfartsstation, en länk, med det är inte Västlänken.

Västlänken försvårar lösningar för höghastighetstågen

Såväl den förra som dagens regering har beslutat om höghastighetståg Göteborg-Stockholm och Oslo-Göteborg-Köpenhamn. Järnvägsplanen visar inte hur pendeltrafiken och höghastighets-tågen skall kunna samverka.

Västlänken försvårar utbyggnaden av snabbspårväg

Ett politiskt mål är att fördubbla kollektivtrafikresandet. Station Haga passar inte in i en snabbspårväg under mark i Allén. Västlänken försenar utbyggnaden av Operalänken mellan Skeppsbron och Lilla Bommen med åtminstone tio år.

Västlänken är ett tekniskt högriskprojekt

I Göteborg är det lera med cirka 100 meter till fast botten. Det är elva övergångar mellan berg och lera. Jämförbara projekt i Stuttgart, Köln och Amsterdam är avskräckande. De tekniska svårigheterna har underskattats och de ekonomiska kalkylerna har spruckit. Det blir mycket långa byggtider, kanske tio år. Det är uppenbart stora risker för sprängningsskador och sättningsskador till följd av grundvattensänkning. Räddningstjänsten saknar räddningstunnlar på långa sträckor i tunneln.

Västlänken ligger under havsnivån

Hela Västlänken kommer att ligga 10-35 meter under havets nivå vilket medför stora risker för översvämning såväl under bygg- som drifttid. Hur skyddas resenärerna från inströmmande vatten?

Västlänken är ett mycket stort miljömässigt ingrepp

Västlänken ger inga bestående miljövinster. Utsläppen av växthusgaser vid byggandet av Västlänken är större än de besparingar som

uppkommer genom de omfördelningar som resandet med Västlänken innebär. Allt detta enligt Trafikverkets egna beräkningar.

Västlänken förstör värdefulla miljöer

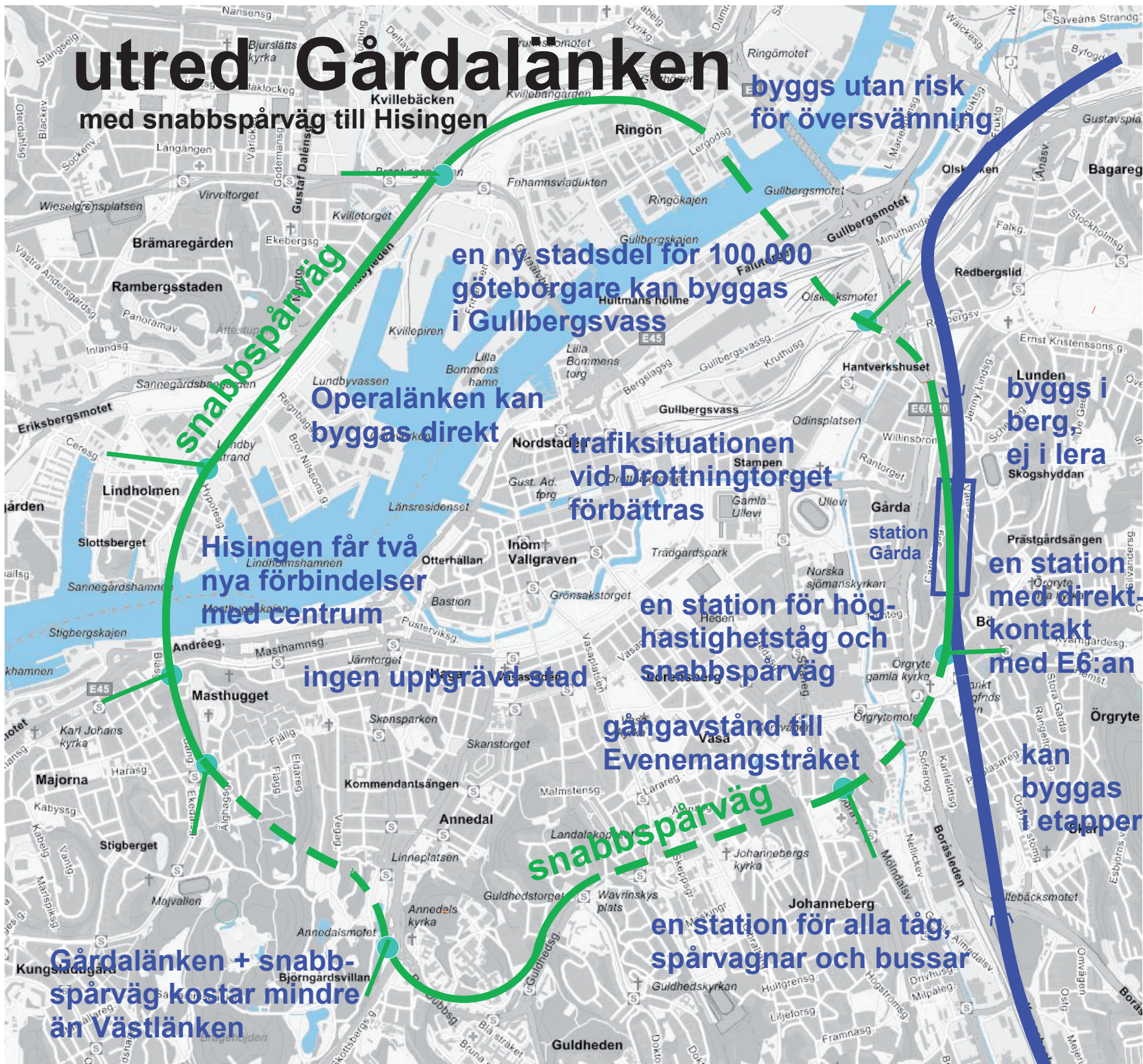
Västlänken ger negativ påverkan på kulturbbyggnader och stadsbild. Västlänken gör förödande intrång i rekreationsområden och parker. Omkring 500 träd kommer att avverkas eller flyttas. De 200-åriga almarna vid Haga kyrkan klarar det inte.

Västlänkens kostnader skenar

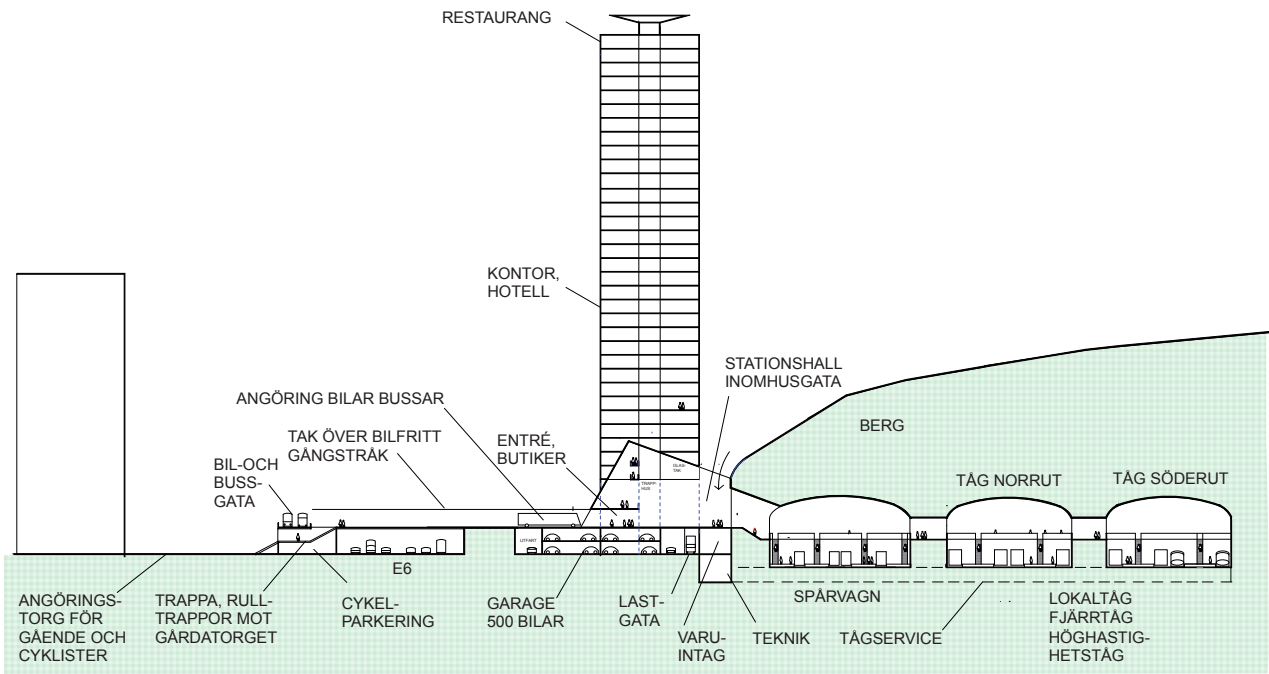
Järnvägsplanen anger 20 miljarder men redovisar inget underlag. Men med fem procent index blir det vid 46 miljarder vid öppnandet för trafik 2026. Oberoende sakkunniga tvivlar på att det räcker. Lägg därtill de följdinvesteringar som Riksrevisionsverket menar måste till för att hela systemet skall fungera. Göteborg Stad kommer att drabbas av mycket stora följdkostnader bland annat genom intrångsersättningar, stadsbyggnadskostnader, stationerna och mycket annat. Vi närmar oss en totalkostnad på 100 miljarder. Vilka konsekvenser innebär det för Göteborgs skattebetalare?

Västlänken måste omprövas. Vi föreslår att projekteringen sätts på sparlåga, att en granskningskommision tillsätts och att de mest trovärdiga alternativen utreds.

Se vidare www.centralstationgårdar.se



Gårdalänken - ett alternativ - en framtidsvision



SEKTION

E6:an överdäckas mellan Gårdamotet och Ullevimotet och utgör ett angöringstorg för bussar, bilar och taxi. Gående och cyklister når stationens inomhusgata från Gårdavägen, Odinslundsgatan och Södra Gubberogatan där cykelparkering finns.

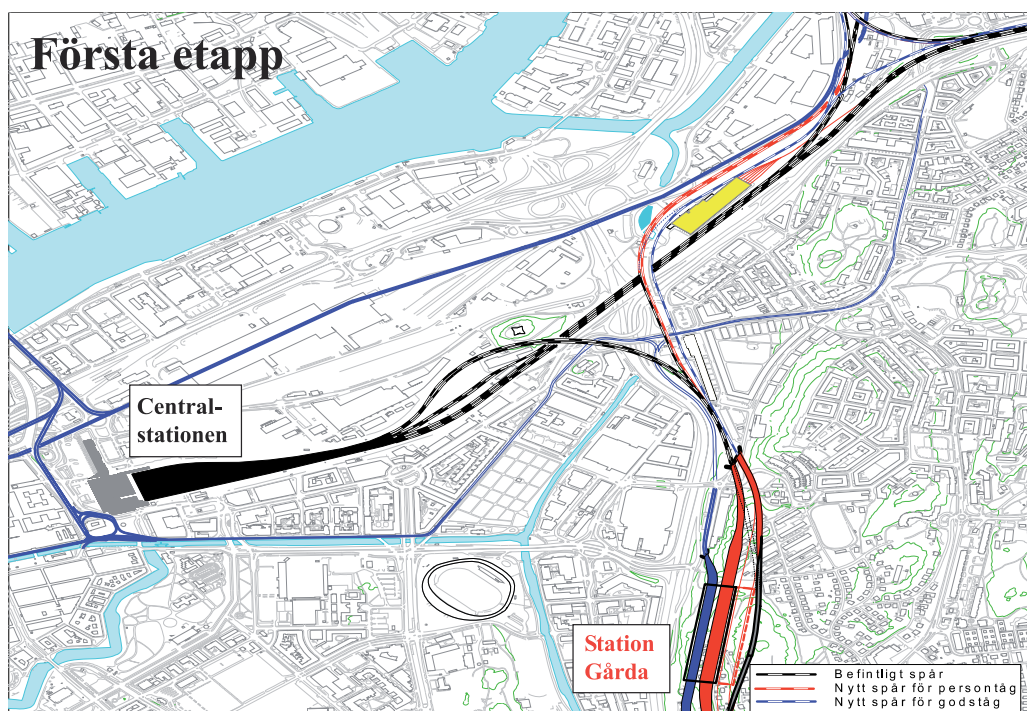
Angöringstorget leder in till den höga uppglasade stationshallen som innehåller all tänkbar service för resenärerna - butiker, restauranger, bank m.m. Från den 400 m långa dasljusbelysta inomhusgatan blickar man ner i ett undre plan som innehåller perronger för spårvagnar och samtliga persontåg. I två plan under stationen finns garage för långtidsparkering av 500 bilar.

- En totallösning för all spårbunden trafik inkl. höghastighetståg i samma stationsbyggnad, många miljarder billigare än Västlänken.
- Som ger pengar över till en utbyggd kollektivtrafik med snabbspårväg runt centrala staden och Hisingen till NYTTA för alla.
- Som på sikt frigör Gullbergsvass för 30.000 lägenheter mitt i centrum.
- En station för pendeltåg, fjärrtåg och höghastighetståg med spårvagnar och snabbspårvagnar i samma byggnad.
- En station med direktanslutning till lokal- och fjärrbussar på torg ovan motorväg.
- En lösning som klarar framtida i dag ej förutsedda kapacitetskrav för alla trafikslag med flera tunnlar i berget.

Bidra till demokratin och alternativ utredning genom insättning på Gårdalänken bankgiro nr. 527-6571

GÅRDALÄNKEN KAN BYGGAS UT I FLERA ETAPPER, vilket sprider kostnaderna

Gårdalänken med Station Gårda är en flexibel lösning som kan växa djupare in i berget för framtida tillkommande tågtrafik. När godstågen separerats från persontågen, genom att godstågsviadukten över E20 och Västra Stambanan förlängs norrut, påbörjas utbyggnaden av Gårdalänken



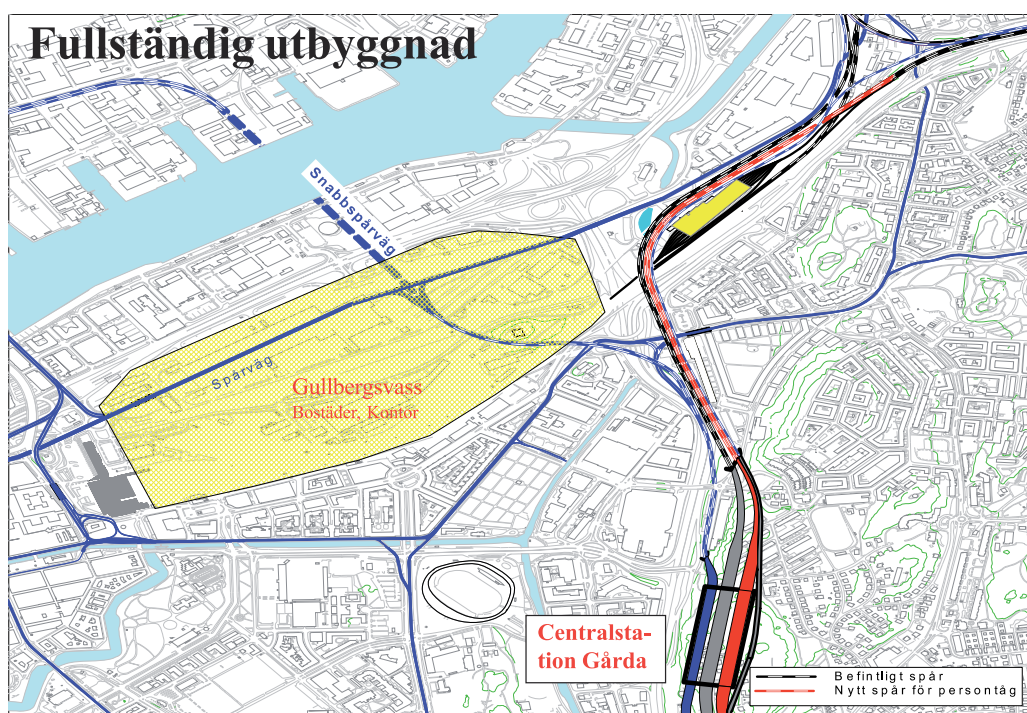
Centralstationen avlastas, fler spår för pendeltågen, samma kapacitet fås som om Västlänken byggs.

Två nya spår byggs parallellt med godstågspåret över E20 och Västra Stambanan in i nybyggda första etappen av Station Gårda

Stationen byggs ut och ansluts till ny dubbelspårstunnel parallellt med nuvarande Gårdatunnel.

Pendeltåg till och från Alingsås och Kungsbacka använder dagens Centralstation

Planerade höghastighetståg Oslo - Köpenhamn får nu en högklassig genomfartsstation i Göteborg.



Ett totalt resecentrum och en ny stadsdel skapas

All tågtrafik flyttas flyttas successivt till en utbyggd Centralstation Gårda.

Centralstation Gårda blir ett komplett resecentrum i direkt anslutning till den lokala kollektivtrafiken och en ny snabbspårvägsslinga.

Nu kan den centrala värdefulla marken i Gullbergsvassbebyggas till en blandstad med c:a 30.000 lägenheter.

Göteborg, en framtida miljonstad

Navet i en blomstrande västsvensk region behöver:

- En modernt utbyggd kollektivtrafik som avlastar City med snabbspårväg kopplad till järnvägstrafiken.
- Goda kommunikationer regionalt och nationellt med bl.a. höghastighetståg som ger pendlingsavstånd till Oslo, Köpenhamn och Stockholm
- Västlänken måste omprövas. Sätt projektet på sparlåga ett år och utse en opartisk granskningskommision och utred alternativen!

D
E
M
O
N
S
T
R
E
R
A

7

M
A
R
S

utgår från
Götaplatsen
kl. 13.30

arrangör för
demonstrationen:

Västsvenska
Folkinitiativet,
ideel förening

www.
folkinitiativet.se