

Stor risk, oförutsedda kostnader, liten nytta

Just nu byggs ett antal trafikprojekt i Göteborg under samlingsnamnet Västsvenska Paketet. Det blir bättre för kollektivtrafiken, bilisterna och yrkesförarna. Det är bra.

Det stora riskprojektet i paketet är Västlänken, pendeltågstunneln under Göteborg. Bygget innebär:

Stora risker när man bygger i den göteborgska leran. Rör går sönder, det uppstår slukhål, det blir sättningar i hus etc.

Skenande kostnader på grund av oförutsedda händelser när man gräver i lera.

Stora olycksrisker vid en olycka i tunneln – räddningstunneln är inte komplett.

Gigantiska uppgrävda byggarbetsplatser under många år, ett arbete som pågår 7 dagar i veckan, kvällar som helger. 700 lastbilar – varje dag!

Cityhandeln, evenemang och turism kommer givetvis att påverkas. För vem vill besöka en igenkorkad stad?

Och inte minst: Nyttan är mycket liten. Mindre än 1 % av oss som reser med kollektivtrafiken i, till och från Göteborg har nytta av Västlänken.

Tänk vad mycket vi skulle få för dessa pengar om vi använde dem klokar!

Vänd, läs och fundera! När kunskapen växer så växer motståndet. Vad tycker du?

Protestera mot Västlänken!

Politikernas argument är:

”Beslutet är taget.” FEL! Det finns ingen naturlag som säger att man inte kan omförhandla ett beslut. Och politikerna vet mer nu än när beslutet om Västlänken fattades ”som grisen i säcken”.

”Det är färdigdiskuterat.” FEL! Inte från medborgarnas sida! Vi vill ha svar på våra frågor. Följderna av bygget lämnas över till kommande generationer.

”Trafikverket håller budgeten.” FEL! Hittills, säger man. Men man har ju inte ens börjat gräva! Se hur det går med kanalmuren – ett oförutsägbart men nödvändigt arbete i den göteborgska leran, ett Västlänken i miniatyr. Västlänken, däremot, är inte nödvändig.

Besök oss och skriv på namnlistan för en folkomröstning om Västlänken! Vi finns med vårt blå tält vid Brunnsparken så ofta vi kan.

Gör din röst hörd till den fullmäktigeledamot som du gav din röst! Mailadresser finns på goteborg.se.

**Stoppa Västlänken!
Utred alternativen!
Respektera resultatet
av folkomröstningen!**

Västsvenska Stoppa Trädplan
Folkinitiativet Västlänken NU! Göteborg
folkinitiativet.se stoppavastlanken.nu tradplangoteborg.se

Vad kan gå fel med Västlänken?

Pendeltågstunneln under Göteborg

"Aldrig någonsin har någon velat ta så stora risker och satsa sådana oerhörda belopp på att transportera så få människor så korta sträckor som med Västlänken!"

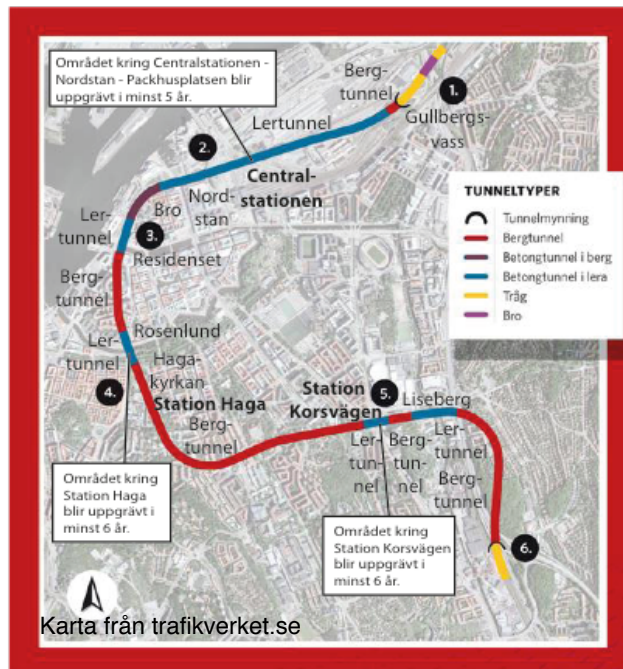
Låt oss tillsammans få politikerna att lyssna och stoppa Västlänken!



Riskfyllt att bygga i leran. Ta en titt på reparationen av kanalmuren vid Gustav Adolfs Torg! Bygget är kraftigt försenat och blir mycket dyrare än beräknat. Men det är inte byggarnas fel. Leran är oberäknelig, slukhål och andra överraskningar inträffar hela tiden. Titta på diket som man jobbar i och tänk dig ett 60 meter brett och 35 meter djupt öppet schakt mellan Rosenlund och Hagakyrkan. Schakt i lera blir det även mellan Skansen Lejonet och Residenset och mellan Korsvägen och E6. Geologer och erfarna tunnelbyggare säger: Ge er inte in på detta, riskerna är alltför stora! Politikerna borde lyssna. Man vet att det kan gå fel men inte var, när och hur ofta. Är det klokt att ta risken?

Budgeten är inte trovärdig. Budgeten för Västlänken är satt till 20 miljarder (i 2009 års penningvärde). Man brukar hänvisa till järnvägstunnlarna i Stockholm, Malmö och Köpenhamn, som är byggda i berg, krita respektive kalksten. Lera är något helt annat! Det är bättre att studera *metrotunneln i Amsterdam och "Big Dig" i Boston*. Mångåriga förseningar, mångdubbelt dyrare och skadade hus. Trafikverket säger "Hittills håller vi budgeten." Men man har ju inte börjat gräva ännu! Riksrevisionsverket menar att 60–80 miljarder är mer troligt. Politikernas besked är att fördyringar betalas med höjda trängselskatter och höjd kommunalskatt. Det gör staden mindre attraktiv att bo i och flytta till.

Säkerhetsrisk vid en olycka. För att hålla budgeten har man beslutat att räddningstunnel bara ska byggas på en del av sträckan – i vissa partier ska man istället ha räddningsschakt. Med den lösningen behöver Räddningstjänsten upp till 45 minuter för att vara på plats. Räddningstjänsten säger nej till detta – man måste kunna vara på plats inom 10 minuter. Politikerna har, märkligt nog, tolkat detta nej från Räddningsverket som ett ja. Vem tar ansvar om en olycka händer?



Så här vill man att tåg tunneln Västlänken ska byggas. Från Skansen Lejonet vid Gullbergsvass byggs en tunnel via Centralstationen till stationer vid Handelshögskolan (station Haga) och Korsvägen för att ansluta till dagens järnvägslinje söderut mot Mölndal. Västlänken blir 6,6 km lång, varav 2,6 km (ca 40 procent) byggs i lera. Man vill att pendeltåg (lokaltåg och regiontåg) ska kunna fortsätta från Centralen till Haga och Korsvägen och därefter gå söderut mot Kungsbacka, samt omvänt, givetvis. Inga andra tågslag – fjärrtåg, godståg, höghastighetståg – kan trafikera Västlänken.

Uppgrävt Boston: Vem tar ansvaret om Västlänksbygge i Tunneln Big Dig. det börjar brinna? miniatur. Besvärligt!



Argumenten mot Västlänken är många, men vi har inte plats för fler här. Besök www.stoppavastlanken.nu och läs mer!

Hus riskeras. Vid sådana här byggen sjunker grundvattennivån. Det innebär att de träpålar som håller husen i innerstaden stabila ruttnar när de utsätts för syre. Resultatet blir att man måste påla nytt, vilket kostar stora pengar, eller rent av riva hus och bygga nytt. Vem betalar?

Träd tas bort. Om Västlänken byggs kommer minst 500 mer än hundraåriga träd att tas bort. Man säger att man ska försöka återplantera dem. Tro inte på det! Med en trädskrona och ett rotsystem på minst tio meters diameter blir transporten svår och dyr – om det ens går! Ett sådant träd som tas bort kräver 500–1 000 nya träd för att få samma positiva miljöeffekt.

Staden blir en byggarbetsplats. De olika delarna byggs under en följd av år. Det innebär störningar i olika delar av staden. Vid Korsvägen ska man hålla på i minst sex år. Vad innebär det för de boende, cityhandeln, evenemangen, Liseberg och Svenska Mässan? Trafikökor med tung lastbilstrafik, kostnader för att tillfälligt leda om spårvägen... Är det värt det?

Nytta för mindre än en procent! Av alla som reser med spårvagn, buss eller tåg i Göteborg är det bara 3,5 procent som kommer med pendeltåg. Av dessa går de allra flesta, även om Västlänken byggs, av och på vid Centralstationen. Mindre än en procent av alla som åker kollektivtrafik i stan får nytta av Västlänken (pendeltågsresenärer med mål kring Haga eller Korsvägen). Nästan ingen som bor i Göteborg får nytta, för vem tar sig 30 meter ner i underjorden för att åka en hållplats när det finns flera buss- och spårvagnslinjer? Inga fjärrtåg eller höghastighetståg ska trafikera Västlänken. Riksrevisionsverket har konstaterat att Västlänken är ett samhällsekonomiskt mycket olönsamt projekt. Bör vi inte lyssna på det?