



# VARFÖR VILL MAN INTE SVARA PÅ FRÅGOR OM VÄSTLÄNKEN?

**Västlänken har diskuterats på allvar bland politiker sedan 2003. Först 2015 bestämmer man sig för att göra en plan för hur Västlänken skall kommuniceras till allmänheten. Strategin blir att Göteborgs Stad inte skall svara på frågor om Västlänken, istället skall man kommunicera saker som låter trevliga och framtidsinriktade och koppla det till "Västlänken. Varför väljer man den strategin och hur påverkar det allmänhetens förtroende för politiker och myndigheter? Och hur påverkar det tilltron till Västlänken?**

## 1. HUR STOR ÄR EGENTLIGEN VÄSTLÄNKENS SAMHÄLLSNYTTA?

Riksrevisionen och SIK (Trafikanalys) är starkt kritiska till Västlänken då den enligt deras beräkningar inte kan uppvisa tillräcklig nytta i förhållande till vad den kostar och vad den skadar. Detta borde räcka som argument för att pausa fortsättningen.

## 2. SÄKERHETEN I VÄSTLÄNKEN BYGGER PÅ ATT DET INTE FINNS NÅGRA TERRORHOT

2014 godkändes Västlänkens säkerhetslösning under förutsättning att det inte förelåg några sabotage- eller terrorhot samt att två stora olyckor inte kan inträffa samtidigt. 2017, augusti varnar Trafikverket för terrorhot mot just tåg. Borde inte det påverka godkännandet eller att säkerhetskonceptet görs om. Vem tar på sig ansvaret när en olycka/attentat skett när vi redan nu vet om läget och riskerna? Är inte också detta ett skäl till att stanna upp?

## 3. BEHÖVS DET MER KAPACITET OCH KLARAR VÄSTLÄNKEN BIDRA MED DET?

Idag går det 28 tåg per timme via Göteborgs Centralstation. Med Västlänken riskerar det bli 24 tåg - hur kan det bli så? Sommaren 2017 ändrade Trafikverket plötsligt syftet med Västlänken från "ökad kapacitet" till "förtätning, stadsutveckling och lokala trafiklösningar" och påstår att sådant inte går att beräkna. Varför ändras syftet? Och varför påstår de att nyttor inte går att beräkna?

## 4. FÖRORENINGARNA, BYGGBULLER OCH UTSLÄPP - HUR PÅVERKAR DET FOLKHÄLSA OCH KLIMAT?

Göteborgs Stad varnar för ökat antal dödsfall i samband med luftföroreningar. Västlänkens bygge skulle skapa hundratusentals ton med luftföroreningar och farliga partiklar. Utsläppen av Västlänkens bygge är så stora att de riskerar att aldrig kunna räknas hem. Är det värt riskera folkhälsa och klimat för något vi inte vet med säkerhet behövs?

## 5. GÖTEBORGS ÄLDSTA BYGGNADER HOTAS AV SKADOR - ÄR DET VÄRT RISKERA ATT MER AV VÅR HISTORIA FÖRSVINNAR?

Delar av Göteborgs äldsta natur- och kulturmiljöer från 1600-talet skövlas av bygget och andra riskerar sätningsskador. 500 fastigheter ligger inom riskområdet. Är det värt att offra allt detta för en idé med ursprung från -80-talet ingen kan svara på behovs?

## 6. VARFÖR ÄR DET SÅ FÅ STATIONER OCH VARFÖR LIGGER DE INTE DÄR GÖTEBORG VÄXER?

Västlänken får bara en (1) ny tågstation den vid Hagakyrkan och dit är det få som skall. Hisingen med betydligt större resandeunderlag blir utan. Vid stationerna vid Centralen och Korsvägen finns det redan stationer. Varför lägga många miljarder med så litet resultat och nytta?

## 7. RESTIDERNÄ - HUR PÅVERKAS DE UNDER BYGGNATIONEN OCH AV EN FÄRDIG VÄSTLÄNK?

Restidsuppskattningar visar att restiderna blir oförändrade eller t.o.m. längre med Västlänken. Det kan innebära att pendlare istället tar bilen till jobbet. Möjligheten att pendla till och från Göteborg under byggtiden är inte presenterad ännu och kaoset i trafiken redan idag pga av betydligt mindre ombyggnationer 2017 bådär inte gott för ett bygge av Västlänkens omfattning och tid!

## 8. KOLLEKTIVTRAFIKEN - HUR PÅVERKAS DEN UNDER BYGGNATIONEN OCH AV EN FÄRDIG VÄSTLÄNK?

Under byggåren stryps kapaciteten kraftigt och en färdig Västlänk som är enbart för pendeltåg skulle inte bidra med kollektivtrafik inom Göteborg.

## 9. STADSUTVECKLINGEN - HUR PÅVERKAS DEN UNDER BYGGNATIONEN OCH AV EN FÄRDIG VÄSTLÄNK?

Bygget av Västlänken tar kapacitet från Göteborgs stadsutveckling och bostadsbyggande. Ingen av stationerna ligger där de nya bostadsområden planeras och frågan är när de kan börja byggas om Västlänken skulle få tillstånd att byggas. Att bo, arbeta och turista i "Arbetsplats Göteborg 2018 - 20127" lockar inte många människor. Vad händer då med "Eventstaden Göteborg?"

## 10. TILLGÄNGLIGHETEN BEGRÄNSAS KRAFTIGT AV BYGGNATIONER - HUR PÅVERKAR DET STADEN S EKONOMI OCH HANDLARE?

Centrala Göteborg skulle under flera år ha 15 pågående stora byggen samtidigt. Det begränsar framkomlighet på infartsleder och gator måste stängas av under flera år. Parkeringsplatser tas bort. Kollektivtrafik, nyttotrafik, räddningsfordon och biltrafik tvingas samsas på kvarvarande gatorna. Köer som skapar mer ännu mer föroreningar (är de inräknade i klimatskuld/folkhälsopåverkan?). Tågtrafiken till och från Göteborg måste ledas om - hur eller för hur många år det skulle bli har inte redovisats. Man blir betänksam.

## 11. SKADOR PÅ FASTIGHETER SKULLE BLI SVÅRA ATT FÅ ERSÄTTNING FÖR ENLIGT TRAFIKVERKETS REGLER

Trafikverket ersätter bara skador om "den som drabbas kan bevisa att det beror på värdslöshet". Hur många fastighetsägare kommer drabbas och vill ta den striden?

Den 9 september demonstrerar vi för att få svar om Västlänken och för en bättre dialog. Vi ses på Gustav Adolfs Torg kl 12:00. Läs mer på [www.folkinitiativet.se](http://www.folkinitiativet.se)