

Är Västlänken en Polly?

Polly är den uppstoppade papegojan i Monty Pyton-sketchen "Dead parrot" från 1969. Polly har en stark likhet med Västlänken, pendeltågtunneln under Göteborg och Michael Palins rollfigur (butiksbiträdet i zoo-butiken) påminner starkt om politikerna i Göteborgs kommun när de rullar ut sina ut sina påståenden om Västlänkens förträfflighet utan att ta till sig fakta som säger annat.

Västlänken bör förpassas till de sälla jaktmarkerna, där andra insomnade politikerprojekt till miljardkostnader redan finns som t.ex. Gobigas och Vindkraftparken i Hakefjorden.



Dead Parrot", Monty Pyton, 1969. John Cleese köper inte argumentet att papegojan sover - han har fattat att den är död. Michael Palin försöker trots det bevisa motsatsen liksom Göteborgs politiker försöker övertygga göteborgarna om Västlänkens förträfflighet. [Se filmklipp på Youtube >>](#)

Göteborg, 14 november 2016

Västlänken – en föråldrad idé

För 30 år sedan fick en centerpartist en idé om en tågtunnel under Göteborg. Idén fångades upp av Göran Johansson (S) som såg till att partikollegan [Anneli Hulthén](#) drev igenom denna järnvägslösning över huvudet på experterna från Trafikverket.

De hade ett annat förslag som var billigare, hade mycket få negativa konsekvenser under byggskedet och löste behoven. De löstes så småningom genom andra åtgärder men detta verkade ha betytt mindre för Göteborgs politiker. Målet tycks aldrig ha varit att lösa ett samhällsproblem – målet var en tunnel till varje pris oavsett behov och nytta. Läs gärna vidare om detta i Christer Lökvists (GP) "[Granskning av Västlänken](#)".

Politikerna underskattar sina medborgares kompetens

Göteborgs politiker tycks gång på gång grovt underskattat sina medborgares intelligens och förmåga att se vad de håller på med. Tittar man under huven på tunnelprojekt Västlänken ser man att det till största delen består av påhittade nyttor till oerhörda kostnader och konsekvenser. Bland de som protesterar mot Västlänken har många långt större kompetenser och erfarenhet av både järnväg och infrastruktur än någon politiker i Göteborg. Tack och lov. Det är därför motståndet mot Västlänken aldrig kommer svalna – tvärtom kommer det öka i styrka för vi har fakta och kompetensen på vår sida.

Västlänkens påstådda nyttor

Utökad kapacitet?

Det blir ingen utökad kapacitet med Västlänken - det kommer gå lika många tåg som idag.

Kortare restider?

Majoriteten pendlarna får längre restider än vad de har idag. Västlänkens station är placerad längre bort än nuvarande perrong och det ger en längre gångsträcka. De som kommer söderifrån tvingas också åka en längre resa i en bøj under Göteborg. För många pendlare kommer det innebära att de tvingas ta tidigare tåg hemifrån för att hinna i tid till jobbet och/eller ta ett senare tåg hem på kvällen. Det kan innebära att fler pendlare väljer att ta bilen istället för att åka tåg.

Regionförstoring?

Eftersom majoritet resenärerna får längre restider med pendeltåg blir det istället regionförminskning.

Avlastning av trafikinfarkter?

Majoriteten pendlare skall fortfarande åka till Centralen och kommer därför fortfarande belasta trafikinfarkterna Drottningtorget och Brunnsparken, som fördelar resenärer till andra områden i Göteborg. Man vill att "många" resenärer skall använda Västlänkens två andra stationer - oavsett om resenärerna skall dit eller inte. Korsvägen har redan har en tågstation i närheten, utveckla den. Haga är inte en stor reseknutpunkt och har inte ytor som kan exploateras.



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

Resor enklare, snabbare och med färre byten. För vem då? Vare sig Volvo eller övriga stora expansionsområden på Hisingen och Älvstranden med alla sina arbetsplatser, skolor och bostäder får nytta av Västlänken. Göteborgs ytterområden har inte heller nytta av alla dessa miljarder som satsas i centrum. Och för kollektivtrafikresenärer är det fortfarande enklare och snabbare att ta buss eller spårvagn än att åka pendeltåg inne i Göteborg.

Stadsutveckling?

Västlänken i sig frigör ingen mark för bebyggelse – tvärtom är möjligheten att bygga ovanpå tunneln begränsad eftersom tunnelns tak inte tål någon högre belastning. Säckstationen Centralen är kvar med alla sina spår på 600 000 kvm centralt byggbar mark. Kartan visar hur fel stationerna vid Haga och Korsvägen ligger för den planerade bebyggelsen.

Miljönytta?

Ökade restider med Västlänken gör att en del skulle ta bilen istället för tåget. Bygget i sig är en enorm miljöbelastning. Den kräver till skillnad från andra tunnlar som byggts i berg (Citybanan i Stockholm) eller krita (Citytunneln i Malmö) mer koldioxidproducerande betong på grund av sina 2,6 km i lera. Dessutom skulle bygget kräva att man tar ner hundratals koldioxid- och partikeluppsugande stora träd mitt inne i Göteborg. Bygget ger mer utsläpp av koldioxid än vad minskad trafik beräknas ge. Västlänken är alltså ingen miljöinsatsning - tvärtom den ökar på miljöskulden!

Samhällsnytta?

Samhällsnytta beräknas med hjälp av NNK (Nettonvärdeskvot) som berättar om man tjänar eller förlorar på varje investerad krona. Ett negativt värde innebär att det kostar mer att bygga än om man avstår. **Västlänken har NNK på minus 0,47.** Den uppvisar en negativ samhällsnytta trots att man lagt till nyttor som inte tillhör projektet, [tex tåglinjer som inte skall trafikera Västlänken](#) (Bohusbanan).

En annan felfaktor är kostnaden. Trafikverket anger kostnaden för Västlänken till 20 miljarder (2009). En mer korrekt beräkning landar på över **40 miljarder** (som knappast heller räcker) som ger minus **0,82**. Och med rätt beräkning av restidsnyttan blir det ännu sämre – sämst genom tiderna!

Slöseri med skattepengar

Vi skattebetalare har rätt att kräva att våra pengar används till sådant som ger oss nytta och inte skadar vår stad, vår natur- och kulturmiljö - det är våra livsförutsättningar som sätts på spel! I slutändan är Västlänken ett gigantiskt slöseri med skattemedel. Göteborg kan mycket bättre och det finns bättre förslag. Men politikerna kan utan personlig risk slösa med skattemedel. I kommunallagen står ingenting om att man inte får hantera skattemedel oaktsamt. Göteborgs politiker får sluta uppträda som zoo-biträden som försöker lura sina kunder. En dag kommer verkligheten ikapp politikerna. På vilket sätt återstår att se.

Sugen på att fördjupa dig? Klicka på länkarna nedan

Källor:

GP "Christer Lökvists granskning av Västlänken", 2012

GT "Västlänken kommer leda till ökade utsläpp", 2014

Skona Göteborg

"Överklagan Järnvägsplanen, Bilaga 1 Samhällsnytta" (sid 9, sid 49 och sid 66)

Stoppa Västlänken Nu

"Nätverket avslöjar: Det ligger en stor lögn bakom Västlänken", 2016

"Nästan dubbelt så många tåg på centralen" – Att trolla med statistik", 2015 "Restidskvot – parametern som försvann", 2015

"När Västlänken spårade ur och missade sitt mål", 2016

"Resande till station Haga och Korsvägen blir omfattande?", 2015

"Västlänken ger minskad klimatpåverkan genom minskad biltrafik?", 2015

"Utbud och NNK (nettonvärdeskvot) för västlänken", 2016

NÄSTA NYHETSREVEJER UTKOMMER 12 DECEMBER 2016!

- Kom ihåg att dela vidare så att fler får upp ögonen!



Med vänlig hälsning Caroline Thelning
Initiativtagare till Medborgardialogen.se.
Engagerade medborgare mot Västlänken

Om Medborgardialogen

Faktahänvisningar sker genom länkar. Brevens samlas på www.medborgardialogen.se och publiceras på Facebook. **Mottagare** av dessa nyhetsbrev är, förutom du själv, politiker i riksdag och regering, regionalt och kommunalt. Tjänstemän på statliga verk och styrelseledamöter i kommunala bolag i Göteborg. Chefredaktörer och journalister från dagspress, fackpress, TV och radio. Näringslivet i Göteborg. Intresseorganisationer samt privatpersoner. För närvarande drygt **2 400 personer**.