

Vet du vad som håller på att hända i Göteborg?

Detta brev handlar inte om fiaskot med tillfälliga modulbostäder, gängskjutningar, våldsbrott, misslyckade upphandlingar, uppskjutna bostadsbyggen, Göteborgsandan, mutskandaler eller andra goa gubbar eller kärringar. Nej, det handlar om en märklig mångmiljardsatsning som med all säkerhet kommer att påverka dig, din familj, ditt företag, dina läsare eller väljare för flera år framåt - om den blir verklighet. Detta är första brevet om mångmiljardprojektet "Västlänken" - dess onyttiga, kostnader och konsekvenser.



Göteborg, 17 oktober 2016

Västlänken – till nytta för vem?

Göteborgs politiker försöker tillsammans med Trafikverket driva igenom ett föråldrat beslut att gräva en tunnel för pendeltåg under Göteborgs centrum trots att man inte kan påvisa tillräcklig nytta för vare sig järnvägen, pendlarna eller resanden inom Göteborg.

Västlänken riskerar minska tågpendlandet ...

Eftersom den genomsnittlige resenären får längre restider lär man inte nå målen med minskad bilkörning och med regionförstoring. Istället ökar risken för mer utsläpp i luften, och de negativa effekterna på miljön är överhängande såväl under byggtid som under drift.

... visar på negativ samhällsnytta...

Trafikverkets egna beräkningar visar på en negativ samhällsnytta med -0,47. Det innebär att för varje satsad krona får man tillbaka 53 öre. Kan det anses vara god hushållning av skattemedel? Kan det klassas som hållbar utveckling?

... till kostnader som är grovt underskattade...

[Riksrevisionsverket](#) använder just Västlänken som exempel där det brister i kostnadsunderlagen. "Ett exempel är Västlänken, en järnvägstunnel under Göteborg, som beräknas kosta 20 miljarder kronor att bygga. Här saknas information om nödvändiga tilläggsinvesteringar för att uppnå målen med Västlänken på mellan 20 och 35 miljarder kronor i beslutsunderlagen." Vi pratar alltså om kostnader på 40 – 55 miljarder för ett projekt som visar röda siffror - vem skall betala detta? Och vad annat får stå tillbaka?

Notera att Trafikverket redovisar alla kostnader i 2009 års penningvärde vilket innebär att den verkliga kostnaden kommer att bli betydligt högre.

... och med enorma konsekvenser för Göteborg

Under byggåren skulle Göteborg inte vara en stad man skulle vilja bo, arbeta, handla eller turista i. Stora delar av staden skulle då vara uppgrävd, avstängd, bullrig och smutsig. Att försöka köra bil och parkera i Göteborg under denna tid skulle fresta på även den mest tålmodiges nerver. Om det vill sig lika illa med Västlänken som med Hallandsåstunneln skulle bygget ta 38 år.

"Hur långt ut skulle Västlänksbyggets negativa effekter fortplanta sig i det Västsvenska infrastruktursystemet?"

Erfarna experter är starkt kritiska till Västlänken

Oberoende experter med tidigare anställning i eller som konsulter för Trafikverket, Trafikkontoret och

Stadsbyggnadskontoret är starkt kritiska och menar att Västlänken inte når målen, att konsekvenserna med stor sannolikhet är förödande och att det finns alternativ som bör undersökas.

I den järnvägsutredning som 2007 ledde fram till beslutet att fortsätta utreda och bygga Västlänken, förespråkade Trafikverkets (dåvarande Banverket) egna experter en annan lösning men politikerna ville ha en tunnel till varje pris.

Säljs nu in som universallösningen för göteborgarna och regionen

Projektet har trots detta lanserats som ett projekt med mycket stor samhällsnytta som kan byggas till rimligt besvär och med kostnaderna under kontroll. Verkligheten är en annan. En klok politiker och hushållare inser att protesterna inte hade varit så massiva, uthålliga och ökande om Västlänken verkligen haft nytta och inneburit acceptabla konsekvenser till kontrollerbara kostnader. Risken är stor att Västlänken blir ödesdiger för Göteborg och regionen i ett redan mycket ansträngt läge med många andra problem att fokusera på.



Västlänken går att stoppa

Det är inte försent att stoppa Västlänken. Den ena vägen är i form av ett politiskt beslut där man tar till sig att samhällsnyttan är under all kritik och konsekvenserna för stora. Den andra vägen är genom ett juridiskt beslut – ärendet ligger just nu hos Mark- och miljödomstolen. Skulle Trafikverket få godkänt kommer beslutet att överklagas till Mark- och miljööverdomstolen. Valet i Göteborg 2018 kommer troligen helt att domineras av denna fråga om inte Västlänken stoppats till dess.

Göteborgs framtid är också Sveriges

Hur långt ut skulle Västlänksbyggets negativa effekter fortplanta sig i det Västsvenska infrastruktursystemet? Politiker och invånare i kommunerna runt Göteborg bör fråga sig om Västlänken är till nytta för dem? Det är dags att bredda debattarenan genom att beslutsfattare, påverkare och de som riskerar att drabbas uppmärksammas på vad som håller på att ske i Göteborg.

Syftet med Medborgardialogen.se

Nyhetsbrevet förmedlar fakta och information från oberoende experter och insatta medborgare kring Västlänken till dess att den är stoppad. Brevan kommer ut en gång i månaden.

Kommande nyhetsbrev tar upp bland annat

Västlänkens negativa samhällsnytta, kapaciteten för järnvägen, pendlingstider. Kostnadsexplosionen. Alternativen. Snabbspårvägsslingan. Grundvattnet och byggnadsskador, miljöpåverkan, klimateffekten. Framkomligheten under byggtiden, effekter på lönsamheten för företag. Risker vid en olycka, folkhälsan – ämnena är nästan outtömliga.

NÄSTA NYHETSREVEN kommer ut 14 november 2016



Med vänlig hälsning
Caroline Thelning och Gunnar Lindgren, Initiativtagare till Medborgardialogen.se. Engagerade medborgare mot Västlänken.

Om Medborgardialogen

Faktahänvisningar sker genom länkar. Brevan 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**.