



Nyhetsbrev nr 7

”Stockholm, om ni hör oss, Göteborg anropar!”

I Stockholm har det nu blivit en debatt kring Citybanan eftersom den inte lever upp till den kapacitetsökning som utlovats. Istället för en turtäthet på 24 tåg i timman hamnar det på ca 16 tåg. I och med detta anses investeringen bortkastad eftersom den inte kommer att ge något mervärde för kollektivåkarna i Stockholmsregionen.

Om vi skall sträva mot ett samhälle med mindre bilanvändande borde det vara en självklarhet att pengar som satsas i stora infrastrukturprojekt gör kollektivåkandet mera attraktivt genom att erbjuda flera avgångar och kortare restider. Om inte projekten tillgodoser dessa grundläggande värden blir de med automatik samhällsekonomiskt olönsamma och skall därför självklart inte genomföras.

Försämrad kapacitet

I Göteborg planeras och förbereds just nu för ett liknande projekt, Västlänken, där det har varit känt redan innan projektet började projekteras att det inte kommer att ge varken ökad turtäthet eller minskade restider. Turtätheten kommer t o m att vara lägre än i befintligt järnvägssystem. I värsta fall sjunker den från 17 till ca 12 pendeltåg per timma. För att uppnå de mål som ursprungligen ställdes på Västlänkens kapacitet kommer det att krävas ytterligare investeringar i 30 - 40 miljardersklassen (enligt Riksrevisionsverket).

Västlänken har ingen effekt på inflödet till Göteborg eftersom antalet spår och linjer är oförändrat. Bidraget är tre nya pendeltågsstationer, varav en med en helt ny (och tveksam) placering medan de två övriga bara ersätter befintliga stationer.

Försämrad miljö

Det är också känt att projektet har negativ samhällsekonomisk lönsamhet, vilket var fallet redan när beslutet att bygga Västlänken togs (man använder därför istället begreppet *samhällsekonomiskt motiverad*). Västlänken har många likheter med Citybanan, t ex när det gäller storlek och kostnad. I Göteborg tillkommer dessutom stora olägenheter p g a de ingrepp som görs i staden och dess konsekvenser för miljö- och kulturvärden. Landmärken som Liseberg och stadsdelen Haga blir hårt ansatta och kommer att utsättas för skador som är oreparerbara.

Försämrad ekonomi för stadens näringsliv

Den, i utgångsläget, negativa samhällsekonomiska nyttan kommer med all sannolikhet att bli ännu mer negativ då näringslivet i Göteborgs stad kommer att drabbas hårt av den oreda och det buller som bygget av Västlänken skulle orsaka dem och deras kunder utan att de får någon nytta av den i slutändan.

En framtidsvision som bygger på en 30 år gammal idé

Att projektet ändå skall genomföras motiveras från politikerhåll med att "Vi bygger för framtiden". Som folkvald politiker har man ett ansvar gentemot sina väljare. Därför är det ansvarslöst att gå emot majoriteten av väljarna och strunta i nuet. I nuet finns t ex ett stort behov av kollektivtrafikutbyggnad i Göteborgs stad som kommer att få stryka på foten om Västlänken, en 30 år gammal idé från 1987, byggs.



Dragningen av Västlänken förhindrar utvecklingen

Den "Framtid" som politikerna syftar på är mycket avlägsen och tio år av söndergrävd stad till ingen nytta riskerar att visa sig ännu mer avlägsen om de tilläggsinvesteringar som krävs för att motivera Västlänken uteblir. Det kan också tilläggas att Västlänken har en sådan dragning att den begränsar antalet utvecklingsmöjligheter i framtiden.

Järnvägsplanen för Västlänken ligger just nu och väntar på godkännande i Riksdagen. Alltså, Stockholm, om ni hör oss, rädda Sverige från ännu en meningslös infrastruktursatsning!

Tack för att ni hör oss, med vänliga hälsningar

Dan Gustafsson, Göteborg 9 maj 2017

Medborgardialogen.se är ett nyhetsbrev med löpande information om Västlänken, dess kapacitetsbrister, miljöfaror, kostnader och konsekvenser. Informationen är grundad på fakta från oberoende experter och insatta medborgare. Brevet kommer ut löpande när det framkommer något nytt till dess att Västlänken är stoppad.

Initiativtagare är Caroline Thelning och Gunnar Lindgren, engagerade samhällsmedborgare i Göteborg. Nyhetsbrevet samlas på medborgardialogen.se och publiceras även på Facebook. Mottagare av dessa nyhetsbrev är 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 har Medborgardialogen drygt 2 600 mottagare.