

SNABBAKTA OM VÄSTLÄNKEN

Här finns information och kartor om Västlänkens sträckning och påverkan i byggskedet:
<http://stoppavastlanken.nu/i-vastlankens-spar/>

VÄSTLÄNKEN I DRIFT

- Göteborg C har redan mer kapacitet än vad kringliggande system kräver och dessutom hög punktlighet. Behov av utbyggnad är därför inte akut.
- Västlänken medför ingen ökad turtäthet jämfört med säckstationens, enligt Trafikverkets egna utredningar
- För att Västlänken ska kunna ge ökad trafikering, krävs utbyggnader för 140-190 MdSEK runt Göteborg. Skulle dessa genomföras räcker Västlänkens inneboende kapacitet ändå inte till. Västlänkens anslutningar är inte heller anpassade för sådana utbyggnader.
- Endast Station Haga är en helt ny målpunkt och ger bara 0,3 procent fler (<1.800 personer) potentiella pendlare
- Restiderna blir genomsnittligt längre än idag
- Störningskänsligheten ökar när fem banor knyts till ett spår per riktning
- Västlänken ges lägre standard än andra tunnlar och saknar bland annat räddningstunnel på halva sträckan samt plattformsväggar och partikelfilter.
- Västlänkens effekt på biltrafiken i Göteborg beräknas till endast -0,13 procent

STADS- och KOLLEKTIVTRAFIKUTVECKLING

- Haga och Korsvägen går inte att exploatera ytterligare. Centralenområdet har redan station. Västlänken ligger där så grunt att ingen nämnvärd exploatering kan ske ovanpå tunneln. Hela säckstationen blir kvar. Västlänken skapar därför ingen ny stadsutveckling
- Försenar utbyggnad av annan kollektivtrafik. Spårvagnsinfarkten i Brunnsparken kan inte åtgärdas förrän Västlänken är klar, troligen tidigast 2030.
- Den höga kostnaden gör att projektet tränger undan andra med större verklig nytta, till exempel dubbelspår till Landvetter/Borås.

KOSTNADEN

- Västlänkens budget är 20 MdSEK i 2009 års kostnadsnivå (27,1 MdSEK oktober 2020). Till denna ska räknas Olskroken Planskildhet, budgeterad till 2,4 MdSEK, vilket våren 2020 räknades upp till drygt 4 MdSEK. Stationsområdena kostar 660 MSEK för Haga, 865 MSEK för Korsvägen samt cirka 100 MSEK för Centralen. Stationsbyggnaderna kostar Västrafik 129 MSEK.

VÄSTLÄNKEN I BYGGSKEDET

- Markförhållandena i kombination med grundläggningen ger mycket stora risker för sättningsskador på känsliga byggnader i hela Göteborgs innerstad
 - Bullrande anläggningsarbeten planeras alla vardagar 07-22 och alla helger 07-19 under hela byggtiden (minst nio år) och dispens söks nu löpande även för nattligt buller.
 - Byggskedet beräknas ge utsläpp på ca 370.000 ton CO₂ och med en reduktion på bara ca 4.000 ton per år i driftskedet är "återbetalningstiden" mer än 90 år
 - 1.243.000 lastbilar och ett stort antal anläggningsmaskiner ger utsläpp av kvävedioxid i byggskedet och sprider luftföroreningar över miljö kvalitetsnormen till stora delar av staden
 - Minst 1.500 träd har tagits ned eller flyttats.
 - Miljöpåverkan i byggskedet kan därför omöjligt kompenseras i driftskedet.
-
- Det första spadtaget togs den 30 maj 2018.
 - Framdrift: Vid årsskiftet 2020/2021 anges 6 % i båda etapperna Haga och Korsvägen ha sprängts ut, 14 % av etapp Centralen.

Källor på www.stoppavastlanken.nu. Följ oss även på Facebook:

<https://www.facebook.com/groups/stoppavastlankennu/>

<https://www.facebook.com/stoppavastlankennu/>

