



Vad är för mycket för ett kommunalråd?

Göteborg 20 februari 2017

I SVT Västnytt den 17 januari säger Johan Nyhus, kommunalråd (S) i Göteborg och ansvarig för infrastrukturfrågor: "Västlänken är med i nationell plan, att backa tillbaka och säga att vi inte bygger den, det skulle jag säga är princip omöjligt. Då ska det till nåt som är riktigt, riktigt stort."

Så vad är riktigt, riktigt stort? Vad vet man idag som man inte visste när beslutet om pendeltågstunneln under Göteborg togs 2004? Låt oss ta en titt på ett antal aspekter.

1. Skador på natur- och kulturmiljön. Risken är stor att sänkning av grundvattennivån ger sättningsskador på byggnader i centrala staden och behov av rivningar. Erfarenheten säger att Trafikverket ofta lyckas undkomma att betala ersättning till drabbade fastighetsägare. Och om ersättning skulle betalas ut så blir det tillkommande kostnader för Västlänken. Är det stort?

2. Besvär under byggtiden. Göteborgs stad går redan nu ut med kampanjer om att man ska åka till jobbet en timme tidigare, cykla i kortbyxor och på annat sätt leva med byggbesvär (vardagar 7–22, helger 7–19). Många får längre restider under ett decennium av byggbesvär. Den samhällsekonomiska kostnaden av dessa extra restider har uppskattats till flera miljarder. Lägg till detta den samlade frustrationen bland försenade arbetsresenärer, med Trafikverkets terminologi kallat "icke kvantifierbara effekter". Är det tillräckligt stort?



3. Miljöaspekten. Västlänken har presenterats som ett miljöprojekt. Med minskat bilåkande ska utsläppen av växthusgaser bli mindre. Men beräkningar visar att utsläppen av koldioxid under byggtiden (betongtillverkning, transporter etc) blir större än vad den minskade biltrafiken ger. Västlänken har alltså visat sig inte vara ett miljöprojekt – tvärtom en miljöbov. Är det tillräckligt stort?

4. Budgetens osäkerhet. 6,6 kilometer av Västlänken går i tunnel, som till ca 40 procent (2,6 km) byggs i lera. Enligt Trafikverket kommer bergtunneldelarna att specificeras noga så att entreprenörerna kan lämna fast offert, medan de entreprenörer som får uppdraget att bygga lertunneldelarna själva får utforma lösningarna. Ingen entreprenör lär lämna fast pris på ett sådant osäkert jobb, där många överraskningar kan dyka upp. Risken är uppenbar att budgeten kommer att överskridas rejält. Finansieringen av detta är oklar. Är det tillräckligt stort?

5. Robustheten. Idag påverkas inte de olika pendeltågslinjerna av stopp på en av linjerna. Med Västlänken kommer alla pendeltågslinjer att gå genom samma tunnel med en turtäthet som inte medger några marginaler. Minsta försening kommer att påverka trafiken. Västlänken har alltså visat sig inte ge den utlovade robustheten – tvärtom. Är det tillräckligt stort?

6. Kapaciteten. För att Västlänken ska fungera för dagens trafik krävs 17 tåg per timme. Men Västlänken får vid starten 12 tåg per timme. Sämre kapacitet och högre kostnad än utlovat – det borde ingen beställare acceptera. Är det tillräckligt stort?

7. Restidseffekter. I propagandan för Västlänken sägs att det blir kortare restider. I själva verket blir det längre restider för majoriteten av resenärerna, och ökad frånvaro från hemorten, särskilt för resenärer med Kungsbackapendeln – 15–30 minuter om dagen. Istället för utlovad regionförstoring blir det regionförminskning. Är det tillräckligt stort?

8. Göteborgarnas kollektivtrafik. Västlänken berör pendeltågstrafiken från fem håll. Tågtrafiken går snabbt – man reser snabbare från Lerum till Centralstationen (drygt 20 km) än från Mariaplan (ca 5 km). 95 procent av dem som åker kollektivt inom staden åker inte med tåg. Operalänken och en snabbspårvägsslinga är några förslag som finns, men dessa kan inte byggas förrän Västlänken står klar. Och Västlänkens nya stationer ligger inte där stadsutvecklingen kommer att ske. Det är uppenbart att man satsat på fel projekt. Är det tillräckligt stort?

9. Den demokratiska själen. När SVTs Västnytt gjorde ett par reportage om projektet Station Gårda lade man ut en enkät, där mer än 5.000 göteborgare röstade, varav ca 85 procent ville ha något annat än Västlänken. En sådan enkät är inte någon exakt mätning men den är en antydning om folkviljan. Är det tillräckligt stort?

10. Mark- och miljödomstolen. Frågan om Västlänken ligger nu hos Mark- och Miljödomstolen. Det vore ögonbrynshöjande om MMD, med de brister som projektet har, inte skulle stoppa Västlänken. Av vad vi sett hittills kan vi känna oss trygga i att den oväldiga ämbetsmannakåren inte viker sig för politiska påtryckningar. Ett nej från Mark- och Miljödomstolen – är det tillräckligt stort?



Om vi lägger ihop allt detta finns det skäl att påstå att summan blir något riktigt, riktigt stort, även för den så kallade Västlänkskartellen i kommunledningen. Uttrycket "man ska inte kasta goda pengar efter dåliga" passar bra här – det finns alternativ som ger bättre kapacitet till lägre kostnad och kan bli klara på kortare tid.



Något annat som är stort är att kunna göra en ny bedömning när man får ny information. Och att politikerna har fått ny information vet vi. Uppenbart har man en annan åsikt än den som speglas ovan. Den skulle man kunna redogöra för om man antog utmaningen att ställa upp i en debatt och om man hörsammade begäran från medborgarna om en hearing med oberoende experter. Stora värden står på spel.

Gunnar Lindgren

Pol mag, skribent

Källor:

Järnvägsutredningen www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Dokument/Jarnvagsplan/

Järnvägsplanens byggbeskrivning

www.trafikverket.se/contentassets/62aeb527c3d14070a4db5b29c3a6a4ee/planbeskrivning/olskroken_vastlanken_byggbeskrivning_1_36_48.pdf

Stadens planer <http://goteborg.se/wps/portal/start/byggande--lantmaterioch-planarbete/kommunens-planarbete/stadsutvecklingsprojekt/om-stadsutvecklingsprojekt>

Västlänken – trafikering, depåer och uppställning <https://trafikverket.ineko.se/en/tv000219>

Sampers/Samkalk (trafikeringsalt 2)

[www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Planera_o_utreda/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Regionoverskridande/3.%20Investering/Inriktningsplanering%202015/pm_samkalkresultat_inriktningsplanering_infrastruktur_\(UA2\)_\(151006\).pdf](http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Planera_o_utreda/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Regionoverskridande/3.%20Investering/Inriktningsplanering%202015/pm_samkalkresultat_inriktningsplanering_infrastruktur_(UA2)_(151006).pdf)

Tågplan 2017

http://www.trafikverket.se/contentassets/c24bb8ceacf643d59f1a8bcbdee0b2d0/faststalld_tagplan_2017.pdf

Stellan Tengroth: "Varför Västlänken?" Förlag Tillväxt Reflektera 2016

Trafikverket: Mobility management <https://trafikverket.ineko.se/en/tv000451>

Fältstudie av restidseffekter: "Hur påverkar Västlänken resenärernas vardag?"

www.folkinitiativet.org /länk/

Informationsmöten med Trafikverket m.fl. källor.



Med vänlig hälsning
Caroline Thelning
Engagerade medborgare mot Västlänken
<http://www.medborgardialogen.se>

Om Medborgardialogen

Breven samlas på <http://www.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 drygt **2 600 personer**.