

Ingen Storstad utan Tågtunnel!

En krönika utan pretentioner på att vara den Enda sanningen.

Mikael Bigert, mars 2015

DRAFT

Kap 1: Vi ska också ha en tunnel!

Historien om Västlänken började redan i slutet av 80-talet. Biltrafiken var fortfarande relativt tät inne i centrala Göteborg och man hade knappt startat med katalysatorer.

Alingsåspendeln var det enda lokaltåget och frågan var hur man skulle få fler att resa kollektivt. Riksdagsmannen Rune Thorén(C), ordförande i GLAB, presenterade september 1987 en lösning i GP för att minska "trafikkaoset i centrum". Det var en tågtunnel via Centralen, Järntorget, Götaplatsen och Liseberg. Tanken var inte helt ny, redan på 70-talet hade det funnits idéer om en tågtunnel från Centralen till Säröbanans gamla ändstation vid Linnéplatsen. Och innan dess hade man fått två utredningar om tunnelbana i Göteborg nedlagda, först 1934 och sedan åter 1967. Thorén menade att pendeltågen inte skulle vara tillräckligt attraktiva om inte resenärerna kunde komma direkt in till t ex Götaplatsen för att handla. Förslaget dömdes ut av SJ:s geologiske expert som "helt orealistiskt".

Några månader senare, vårvintern 1988, skrev blodläkaren Svante Jonsson en artikel om en tågtunnel under Malmö. "Amatörförslaget" sågades först av experterna, men kom ändå snart att bli föremål för utredningar inom Malmö stad. Man ville skapa en länk, en "citytunnel" mellan Malmö Central och järnvägen mot den nya bron över Öresund.

Samma år redovisade också SJ två alternativ för att bygga ut järnvägskapaciteten genom Stockholm. Det ena var ett tredje ytspår mellan Centralen och Stockholms Södra, det andra en dubbelspårstunnel under staden.

Om Malmö, och kanske även Stockholm, skulle ha en tågtunnel ville politikerna i Göteborg inte vara sämre. Man tog fram Thoréns idé och startade en första utredning. Den kallades helt enkelt "Genomgående spår för pendeltågstrafik i Göteborg" och slutfördes av K-konsult i september 1989. Principlösningen formulerades i inledningen: "Spåren måste förläggas i tunnel under Göteborg C och under hela Göteborg med anslutning i söder". Endast två alternativ studerades. Båda startade med tunnel norr om Centralen och sedan vidare mot Korsvägen. Antingen rakaste vägen, alternativ 1, eller i en båge västerut så att man kunde dra stora delar av tunneln i berg, alternativ 2.

Givet Göteborgs karta och geologi var dessa alternativ ganska naturliga. Eftersom kravet var att tunnarna inte fick dras i jord under byggnader blev sträckningarna mer eller mindre välbestämda. För alternativ 2 siktade man mot bergknallarna som ligger vid Otterhällan och Söder om Hagakyrkan. Halvvägs mellan Centralen och Korsvägen hittades ett lämpligt stationsläge, ungefär där man femton år senare skulle fixera stationen Haga för Västlänken. Trots att Haga alltså valdes som läge för en västlig station nämndes också att man borde se över möjligheterna att ha en station vid Järntorget, eftersom det var en betydligt större knutpunkt. Problemet med Järntorget var att man då måste dra betydligt större del i lera, samt att byggnader vid torget kunde hamna i riskzonen. Utredningen 1989 tog ingen klar ställning för vare sig alternativ 1 eller 2. Bägge två uppskattades leda till en kostnad av cirka 2 miljarder.

När utredningen slutförts överlämnades motion Jo23/1990 till riksdagen, där man bl a skriver: "I Göteborg måste pendeltågstrafiken byggas ihop och göras genomgående genom att en tunnel anläggs från Centralstationen via Järntorget, Valand, Korsvägen och ut till

Västkustbanan". Motionens föreslagna tunnel gick alltså via en station vid Järntorget istället för Haga, men var annars snarlik "alternativ 2", som i princip skulle komma att leva kvar som "huvudspår" genom decennierna.

Det var för övrigt åtskillig aktivitet på infrastruktur-fronten i Göteborg vid den här tiden. 1992 gjordes t ex en utredning om en Automatbana med förarlösa vagnar på högbana, tänkt att invigas lagom till Friidrotts-VM 1995. I det förslag som lades fram fanns bl a planer på att låta den nyligen invigda Lisebergsstationen bli en nod i en ring runt Centrum. Trots en hel del entusiasm lades projektet ned efter utredningen, framför allt eftersom man såg alltför många problem med stadsbilden.

Parallellt med denna utredning gjordes också två andra studier kring 1993:

Spårvagnsutredningen och Pendeltågstunnelutredningen. Den förra utredningen tog upp ett stort antal alternativa lösningar för den lokala kollektivtrafiken, t ex att helt ersätta spårvagnarna med bussar eller att samtrafikera en pendeltågstunnel via Järntorget och Sahlgrenska med både pendeltåg och spårvagnar. Den senare utredningen utmynnade 1994 i rapporten om "Centrumtunneln". Här ville man se om man kunde hitta en tåg tunnel som nådde så många stora målpunkter i centrum som möjligt. Den föreslagna dragningen blev Centralen-Järntorget-Sahlgrenska-Chalmers-Elisedahl. Några ingående studier av geologi eller trafikering tycks inte ha gjorts, utan det handlade mest om systemeffekter.

Trots alla dessa utredningar blev resultatet i termer av konkreta projekt synnerligen magert. Egentligen bara några delar av en ring för spårvagnar, specifikt Chalmerstunneln och en sträcka på Skånegatan. Ingen automatbana och inte heller någon pendeltågstunnel.

1995 lades ändå ett reservat för en tåg tunnel från Centralen och västerut in i Detaljplanen för Södra Älvstraden. Tåg tunnel-reservatet blev så småningom avgörande för t ex dragningen av Götatunneln. Man hade alltså redan bestämt att framtida planering skulle anpassas till en tåg tunnel västerut från Centralen.

Tunneln levde även vidare i politikernas medvetande när Göteborgsregionen 1999 skrev ett nytt strategidokument och slog fast: " Inom tio år krävs en järnvägstunnel under Göteborg från Almedal till centralstationen". Samma år kom också Göteborgs Översiktsplan 99, där man skrev "Centrumtunneln är den långsiktigt hållbara lösningen för järnvägstrafiken".

Sammantaget torde det alltså inte ha funnits någon tvekan från politikerna i Göteborgsregionen. Man skulle ha en tåg tunnel under Centrum, förr eller senare. Något annat långsiktigt alternativ hade aldrig ens diskuterats. Följaktligen fortsatte man att försöka få gehör för en tåg tunnel hos regeringen. I motion 2000/01:T527 "Centrumtunneln" hette det bl a "Enligt bedömningar av Göteborgs stad är en tåg tunnel under centrala Göteborg nödvändig på tio års sikt." Men inte heller "Centrumtunneln" fick någon finansiering.

Under tiden hade det gått framåt i Malmö. Efter en utredning som startats 1990 och avslutats 1994 hade Citytunneln kommit med som en del av överenskommelsen om Öresundsförbindelsen. 1998 hade man bildat ett konsortium och byggstart planerades till några år in på 2000-talet.

I Stockholm hade man också inriktat sig på tunnel, bl a eftersom man sett att ytterligare ytspår skulle ge intrång vid Riddarholmen. Man var nu redan på gång att starta en Förstudie för sin Citybana.

Det var hög tid för Göteborg att gå från ord till Handlingsplan om man inte skulle hamna på efterkälken.

DRAFT

Kapitel 2: Tågtunneln går in i Processen

Som ett första steg på väg mot att förverkliga tågtunneln gjordes 2001 en Idéstudie om kapaciteten på Centralstationen. Idéstudien handlade mest om åtgärder på kort- och medellång sikt. Men man fastslog samtidigt den långsiktiga strategin: man måste ha en tågtunnel under Centrum.

Dock var man var något oklar om huvudsyftet till tunneln. Banverket och Staten var intresserade av det ursprungliga motivet, att öka kapaciteten för tågen till och genom Göteborg. Från stadens politiker var det emellertid lika viktigt med mål som stödde stadens egen utveckling. Man ville både ha nya centrala underjordiska stationer och minska ytan som togs i anspråk av järnvägen. Eftersom det inte fanns något klart huvudsyfte kunde man heller inte konstruera något långsiktigt alternativ till tunneln. Det kan också noteras att man redan i Idéstudien slog fast att alternativ 1 med dragning direkt till Korsvägen var "mindre intressant" än alternativ 2 (Haga-Korsv), som alltså förutsattes vara "huvudalternativ".

I det här läget kan man tycka att man även borde ha studerat helheten för kollektivtrafiken: de under nittioalet så ifrågasatta spårvagnarna, de nya busslinjerna och hur den lokala kollektivtrafiken skulle optimeras tillsammans med den regionala. Någon sådan studie gjordes emellertid inte. Målen skulle nås med tågtunnel under Centrum och inget annat.

För att få ett rimligt antal alternativ i Förstudien genomfördes som nästa steg våren 2001 ett så kallat Tidigt Samråd. Ett antal politiker och tjänstemän samlades med en politiskt tillsatt styrgrupp och gick igenom vilka alternativ som skulle studeras. Man formulerade bl a ett tydligt villkor: samtliga tåg måste gå förbi Centralstationen. Detta eftersom "de flesta" resenärerna ansågs kunna gå från Centralen till sina målpunkter. Vad som menades med "de flesta" var dock något oklart. I Idéstudien hade man beräknat att endast drygt 10 % hade gångavstånd till centralen. Detta skulle sedan i den kommande Järnvägs-utredningen komma att justeras till knappt 20 % av de resande.

I dokumentationen av "Tidigt samråd" fanns ett par snabba avfärdanden av andra alternativ än tunnel under Centrum, vilket kan tyckas ha varit tämligen onödigt. Under cirka 15 år hade ju politikerna varit tydliga med att tunneln var det enda sättet att lösa tågens problem. De mål man hade satt upp inför Järnvägsutredningen var ju också i princip endast möjliga att uppfylla med tunnel.

Men trots att inriktningen mot tunnel alltså var solklar lyckades Banverket ändå få med en annan lösning för att klara kapaciteten i Förstudien. Detta var en utbyggd säckstation kombinerad med en ny tunnel bredvid Gårdatunneln, det så kallade Förstärkningsalternativet. Det torde dock från början ha stått klart att detta alternativ inte uppfyllde politikernas mål och därför var det endast med som reserv, ifall finansieringen av den önskvärda tunneln skulle utebli.

I Förstudien, som startade 2002, studerades totalt fem alternativ. Förutom alternativen UA1 och UA2 från 1989 och Förstärkningsalternativet fanns tre andra tunneldragningar. UA3 var en variant på UA2 med dragning via Chalmers istället för via Korsvägen. De två sista (UA4 och UA5) hade dragningar förbi Järntorget. UA5 var ett mycket ambitiöst förslag med tunnel

via Backaplan, Lindholmen, Järntorget, Sahlgrenska och Chalmers, en slags ringlinje och tunnelbana. Detta alternativ ansågs dock alldeles för kostsamt. Dessutom såg man stora problem med dragningar via Järntorget, primärt eftersom man var tvungen att dra mycket tunnel i jord. Detta gjorde att det blev alternativen UA1-3 plus Förstärkningsalternativet som "gick vidare" från Förstudien.

Det kan noteras att man även i Förstudien använde UA2 (Haga-Korsv) som ett slags referensalternativ. Kostnaden för denna dragning hade nu åkt upp till 6-7 miljarder, men skattningen av samhällsnyttan låg ännu högre. Så långt verkade alltså samhällsekonomi vara utmärkt, och man kunde se fram emot att starta en Järnvägsutredning för den tunnel som nu fått ett nytt namn: Västlänken. Man låg visserligen långt efter Citytunneln, som närmade sig byggstart, men man var man bara något år efter Citybanan i planeringen.

Järnvägsutredningen, som startade 2004, har efterlämnat ett tjugotal underlagsrapporter plus bilagor. Den innehöll också detaljstudier av sträckningar, teknik och konsekvenser. Tunnelalternativen kallades Korsvägen, Haga-Korsvägen och Haga-Chalmers. Förstärkningsalternativet fick som tidigare nämnts hänga med som en slags back-up, även om det inte uppfyllde politikernas målbild.

Resultatet av Västlänkens järnvägsutredning inklusive en miljökonsekvensbeskrivning ställdes ut under februari till maj 2006. Men redan ett år innan dess, i januari 2005, gick Anneli Hulthén med flera ledande politiker i projektets Styrgrupp ut i en debattartikel i GP och bad Trafikverket att sluta slösa tid på "omöjliga alternativ", d v s Förstärkningsalternativet. Det kunde förstås ses som anmärkningsvärt att medlemmarna i en styrgrupp mitt i en utredning offentligt deklarerar vilket alternativ man inte ville veta av, men artikeln torde ha varit typisk för hur politikerna såg på utredningen. Det var fullständigt självklart att Göteborgs måste ha en tunnel under Centrum, några andra alternativ ville man inte ens överväga.

Själva utvärderingen styrdes i huvudsak efter hur många nya resenärer man antog att varje alternativ skulle få. Metoden för detta var inte så noga beskriven, men i princip gick den ut på att varje område runt en station i Centrum skulle få "samma procent kollektivresor som kring Centralstationen". Med denna metod kom man fram till att Haga-Korsvägen skulle få flest resande. Detta antogs sedan kunna översättas till regionförstoring, restidsförkortning och utveckling av staden. Gentemot alternativ Korsvägen var det ju egentligen ganska självklart att "två stationer får fler resande än en".

Något urval baserat på samhällsnytta gjordes däremot inte. Visserligen gjordes en beräkning av nettonuvärde som visade att Förstärkningsalternativet hade drygt 5 miljarder bättre netto nytta än de andra alternativen, vilka sinsemellan var tämligen lika. Men eftersom Förstärkningsalternativet inte betraktades som jämförbart med tunnelarna spelade detta ingen roll. Kostnaden för Haga-Korsvägen hade nu gått upp till 16 miljarder, exklusive utbyggnad av järnväg till Borås, och man konstaterade att "nyttan motsvarade ungefär halva kostnaden" och att "framtiden för projektet berodde på finansieringen".

Under 2006 genomfördes även en remissrunda. Man skickade utredningen till ett stort antal instanser. Gemensamt för nästan alla var att man inte var verksamma inom övergripande

infrastruktur utan snarare kunde ses som "särintressen." Undantaget var SIKÅ, Statens Institut för KommunikationsAnalys, som föreslog att man skulle dela upp målen med projektet istället för att försöka lösa allt med en tågtunnel. Kapaciteten, och indirekt frigörandet av yta, kunde lösas med en utflyttad station till Olskroken. Bättre kommunikationer till centrum borde lösas med annan kollektivtrafik, sannolikt avsågs någon slags stadsbana. Förslaget att analysera en sådan kombinerad lösning avfärdades emellertid av Trafikverket utan annan motivering än att man "redan hade avfärdat förslaget". Efter remissrundan satte man så ihop en slutrapport i december 2007. Sammantaget ansågs att Haga–Korsvägen via Älvstranden var det alternativ som bäst uppfyllde målen och därför skulle drivas vidare. Samstämmigheten hos politikerna var stor om att detta var "det enda spåret". I realiteten bekräftade detta något man hade ansett under nästan tjugo års tid. Den bästa lösningen måste vara en tågtunnel under Centralen, Västra Centrum och Korsvägen.

Det fanns bara en hake, men en ganska stor sådan. Ingen ville stå för fiolerna. Vilket kanske inte var så anmärkningsvärt med tanke på den beräknade samhällsekonomiska förlusten på ungefär tio miljarder. Någon politisk vilja att ta "snålvarianten" Förstärknings-alternativet för att klara sig med de pengar Staten kunde bidra med fanns heller inte.

Även 2008 gick utan att någon öppning syntes för Västlänken på finansieringsfronten. Citybanan hade däremot fått sin finansiering ordnad 2006 och för Citytunneln var man redan i full gång med byggandet. Göteborg såg ut att hamna definitivt på efterkälken.

Kapitel 3: Västsvenska Paniken

Tidigt 2009 såg vissa politiker ändå ett ljus i tunnelmörkret i form av medfinansiering. Detta innebar, enkelt uttryckt, att man inte längre krävde att Staten skulle stå för hela kakan vid stora infrastrukturinvesteringar, utan att kommunala eller regionala medel betalade en viss del. Så hade man gjort i både Stockholm och Malmö, så det var förstås inte långt borta att tänka sig en sådan lösning för Göteborg också.

Ett problem var att ingen part ville ta av egna medel för att medfinansiera, varken Göteborgs kommun eller regionen. Ett alternativ som däremot var attraktivt, åtminstone för MP och V, var trängselskatt. Ett system med betalstationer hade ju införts i Stockholm, först som försök och därefter permanent efter en folkomröstning som sagt "Ja". Diskussionen hade dittills mest handlat om vilka effekter skatten skulle ha för att minska biltrafiken, eller åtminstone styra om den. Kanske var det en tänkbar inkomstkälla också i Göteborg?

Inför det senaste valet, 2006, hade dock Alliansen kraftigt tagit avstånd från idén om trängselskatt, med formuleringar som "Trängselavgifterna är tillväxtfientliga och bygger barriärer mellan stadsdelar." GP:s ledare hade året efter gått på samma linje: "Nej, trängselskatt är inget för Göteborg". Socialdemokraterna var i och för sig inte lika negativa, men skrev klart och tydligt att "ett av våra grundkrav är dock att göteborgarna genom en folkomröstning ska få avgöra frågan".

Men nu var det mycket bråttom, för redan till våren 2010 måste man ha framme finansierade infrastrukturprojekt till regeringens planer. I maj 2009 hade Centerpartiet stämma. Göran Johansson träffade dåvarande statssekreteraren Leif Zetterberg (C) och fick över en kopp kaffe löfte om ett "paket" till Göteborg om man medfinansierade med trängselskatt. För Göran Johansson var det dominerande motivet i det här läget att få pengar till ett paket, effekter på miljön och trängseln sågs som sekundära.

Med hägrande statsbidrag slängdes nu alla tidigare invändningar åt sidan. På rekordtid lyckades man få en överenskommelse mellan samtliga etablerade partier i Göteborg, d v s alla utom Sverigedemokraterna. Man förband sig att säga ja till medfinansiering i form av trängselskatt, utan folkomröstning eller andra reservationer. Eftersom "alla" var med och stöttade hade man också garderat sig mot risken att väljarna skulle straffa partierna för en ny skatt som man insåg inte var så populär i alla läger.

Eftersom det var så bråttom fanns heller ingen tid till någon egentlig debatt om vilka projekt som nu skulle ned i "shoppingvagnen". Den klart största delen av paketets budget, 16 miljarder, gick till just Västlänken. Och därmed var ihopkopplingen mellan de två delarna av paketet ett faktum, skatten och tågtunneln.

Man fick sedan snabbt igång utredningen om själva trängselskattesystemet under hösten 2009. Ett avtal om medfinansiering mellan Göteborgs kommun, regionerna och Trafikverket tecknades redan i december 2009. I Kommunfullmäktige klubbades trängselskatten utan debatt i januari 2010 vid ett sammanträde som av Anneli Hulthén beskrevs som en "grammisgala". Idel samförstånd och leenden.

Ett problem i sammanhanget var dock att kostnaderna för tågtunneln hade fortsatt att öka. Inte nog med att en ny samhällsekonomisk bedömning hade bekräftat att nyttorna bara var ungefär hälften av kostnaderna. En kalkyl med osäkerhetsanalys, som slutförts i december 2009, hade sedan ökat kostnaden till 23 miljarder. Detta löstes emellertid delvis genom att plocka bort den östra delen av järnvägsbygget, den mellan Olskroken och Skansen Lejonet. Detta blev nu istället ett särskilt projekt, "Planskild korsning i Olskroken", och kostnaden åkte tillbaka ned till en mer hanterbar nivå på 20 miljarder. Siffran 16 miljarder som stått i avtalet som Göteborgs kommun beslutat om ändrades i efterhand till 20, och så kunde man gå vidare till regeringen.

Man hann precis i tid till den nationella planen för transportsystemet 2010–2021 som regeringen fattade beslut om våren 2010. Västlänken var äntligen "på plats" och projekteringen kunde inledas, med planerad invigning omkring år 2028. Visserligen var Citytunneln bara månader från invigning och Citybanan hade börjat byggas i januari 2009, men nu var man åtminstone med i matchen.

Kapitel 4: Den försenade debatten

När man klubbade igenom besluten 2009/10 var det i en anda av totalt samförstånd. Tyvärr hade man "glömt bort" en part; de som förväntades betala "kalaset". Och när det började gå upp för folket i stugorna att det verkligen skulle bli något av tågtunneln och att den till en stor del skulle betalas med biltullar vaknade motståndet. För aversionen mot Trängselskatten spillde då över till Västlänken, eftersom det på flera håll uppfattades som att det var tågtunneln som gjorde skatten nödvändig.

Visserligen hade t ex dåvarande medlemmen i Junilistan Tom Heyman redan 2006 skrivit en debattartikel mot Västlänken och visserligen hade det funnits några motförslag från enskilda vid samråden i samband med Förstudien, men det var först i och med beslutet om trängselskatt som debatten tog någon fart.

Till saken hörde också att Alliansen hade ett guldläge inför valet hösten 2010. Fokus i media var på korruption och diverse skandaler hos de styrande Rödgröna. Men förhoppningarna grusades när det nya "enfrågepartiet" Vägvalet dök upp med sin agenda att stoppa trängselskatten, och i förlängningen även Västlänken. I och med att Vägvalet tog röster kunde de Rödgröna till slut sitta kvar. Taktiken att desarmera "bomben" trängselskatten genom att dra in även Alliansen i "paketet" hade lyckats. Men debatten om Västlänken hade bara startat.

För nu började nämligen allt fler olika alternativa förslag dyka upp i debattartiklar. Flera varianter motiverades i första hand med att de var billigare och därmed inte skulle behöva trängselskatt som finansiering. Politikerna var dock helt kallsinniga till att göra någon översyn av alternativ. Inte heller ville man veta av någon folkomröstning om trängselskatten, trots en namninsamling som organsierats av just Vägvalet.

Beslutet om Västlänken var taget, projekteringen hade satt igång våren 2010, finansiering på plats. Men de som pläderade för Förstärkningsalternativet, Slinga över Centralen etc lät sig inte nedslås utan fortsatte att ifrågasätta. Även Riksrevisionen sällade sig till kritikerna i slutet av 2011. Myndigheten ansåg att ett projekt med stor negativ samhällsnytta hade fått gå före andra mer lönsamma investeringar genom att Göteborgsregionen "köpt sig en plats i kön" medelst medfinansiering.

Intensiteten på diskussionen var emellertid fortfarande relativt låg och hos den breda allmänheten fanns begränsade kunskaper om själva projektet Västlänken. Man hade kanske hört talas om att det skulle bli en tunnel för tågen under Göteborg, men inte så mycket mer. Men så kom GP:s artikelserie i september 2012, vilken blev en ögonöppnare för en hel del Västsvenskar. Projektet var enormt kostsamt, det fanns flera stora risker och konsekvenser, och egentligen var det inte så himla stor vits med tunneln.

Visserligen gick det politiska etablissemang och Trafikverket ut i svaromål, men skadan var så att säga redan skedd. Fler och fler ifrågasatte de påstått enorma vinsterna med tågtunneln. Inte kunde det väl vara värt så många års grävande och så många miljarder att i princip bara få en station i Haga? Och inte blev det bättre av att Riksrevisionen skrev igen i december 2012 och påpekade det som Trafikverket redan hade räknat fram, att Västlänken

inte ensam förmådde lösa kapaciteten för tågen. Man måste utöver tunneln bygga ut ett antal andra förbindelser för en hel del ytterligare miljarder.

När så trängselskatten infördes i januari 2013 fick motståndet mot paketet och därmed Västlänken en extra skjuts hos många av Göteborgarna. Men politikerna och Trafikverket fortsatte att mobilisera på sin kant. Det kom allt fler "goda nyheter" till allmänheten. Man skulle klara projektbudgeten, byggtiden skulle kunna kortas och med en ny dragnig "under" Liseberg skulle inverkan på trafiken under byggtiden bli mindre än befarat. Sommaren 2013 kom också en ny beräkning av samhällsekonomi som visade betydligt bättre siffror än de från 2009. Genom att ta med korsningen i Olskroken och bli räknade in effekter från godstrafik och minskad trängsel i stadstrafiken nådde man ett nettovärde som bara låg cirka tre miljarder back. Kombinerat med "icke-mätbara effekter" påstods nu att Västlänken kunde anses som lönsam.

Skeptikerna fortsatte dock att ifrågasätta. Miljöeffekter, troliga kostnadsöverdrag och punkterade önskekalkyler av nyttan dryftades i debattartiklar. Den stora diskrepansen mellan penningregnet över tågtrafiken och den närmast obefintliga satsningen på lokal kollektivtrafik, som stod för mer än 90 % av resorna, lyftes också fram av kritiker. Gång på gång påtalades att det aldrig varit frågan om en bred förutsättningslös utredning av alternativ, utan att tågtunnel under centrum varit vald på förhand. Trafikverket å sin sida skickade reklambroschyrer till hushållen, lade ut filmer på Youtube och dementerade överdrifter och "myter". För gemene man var det verkligen inte lätt att bilda sig en uppfattning om vad som var tro och vad som var vetande.

Fler och fler alternativ visades upp under 2013, t ex "Gårdalänken", där all tågtrafik skulle gå över ett berggrum i Gårda. Konceptet lades fram av en nystartad projektgrupp som höll sig med en egen ambitiös hemsida. En grupp inom Moderaterna ville starta en utredning av alternativ, förmodligen för att försöka distansera sig från de Rödgröna inför valet 2014. Förslaget röstades dock ned med liten marginal och den politiska enigheten bestod.

Temperaturen steg ytterligare när det Folkinitiativ som startats för att få till stånd en ny folkomröstning om trängselskatten fick ihop tillräckligt med namn för att Kommunfullmäktige skulle tvingas ta upp frågan. De som ville stoppa omröstningen nådde där inte nödvändiga 66.6 %. Även om omröstningen i september 2014 formellt skulle gälla huruvida trängselskatten skulle fortsätta blev Västlänken också snabbt en del av valrörelsen. På valsedeln skrevs det tydligt in vart pengarna från skatten skulle gå.

Bland väljarna tycktes en hel del fundera på om man inte kunde rösta Nej som ett medel för att vissa misstroende mot tågtunneln. Det diskuterades lite varstans om Västlänken egentligen var något att ha. Olika nätverk dök upp som pläderade t ex "Stoppa Västlänken". Samtidigt visade anhängarna till skatten upp en enad front för hela paketet, inklusive Västlänken. Kampanjorganisationen "Jatillträngselskatt" lade t ex ned minst lika stort engagemang på att försvara Västlänken som trängselskatten. Polariseringen och tonläget blev allt skarpare. Men den politiska majoriteten och analytikerna var ändå tämligen säkra på sin sak, Ja-sidan skulle vinna omröstningen.

Ett par veckor före valdagen kom en av de ledande Moderaterna, Martin Wannholt, ut som definitiv motståndare mot Västlänken (men inte mot trängselskatten). Kärnan i hans kritik gick ut på att projektet var alltför dyrt och dessutom höll på att spränga budgeten. Detta förnekades av Trafikverket som höll fast vid sin övertygelse om att 20 miljarder i 2009 års nivå var hugget i sten.

Men locket var av. GT lyfte fram det ena problemet med Västlänken efter det andra, och följdes av GP och andra medier. Oberoende debattörer och kritiker drog på ännu mer. Räddningstunnel hade kompromissats bort, intrången i Liseberg var kännbara, överföringen från biltrafiken försumbar, utsläppen av CO2 jättelika. Faktum var att debatten tycktes handla mer om Västlänken än om trängselskatten under de sista veckorna före valet.

Sedan kom så valdagen och resultatet blev mycket överraskande. En klar majoritet, 57 %, röstade Nej till fortsatt trängselskatt.

Analyserandet började omedelbart. Hur många hade röstat Nej i första hand för att stoppa Västlänken? Det bedömdes från flera håll som att just motståndet mot Västlänken hade fått vågskålen att tippa. Väljarna hade kanske inte haft så mycket emot själva trängselskatten, men man hade ansett att de pengar den drog in gått till fel ändamål, tåg tunneln.

Frågan var nu vilka konsekvenser detta Nej skulle få. Den politiska majoriteten höll fast vid att valet på intet sätt handlat om Västsvenska paketet, alltså låg Västlänken precis lika fast som tidigare. Motståndarna ansåg istället att man nu fått ett folkligt mandat att diskutera ändringar i paketet, primärt med avseende på tunneln. Samtidigt pågick projektarbetet med allt högre tempo. Järnvägsplanen och detaljplaner för stationerna och ett stort antal andra dokument hade tagits fram och låg färdiga för samråd och remissrunda.

Först i november 2014 och sedan i mars 2015 hölls stora demonstrationer i Göteborg med tusentals deltagare. Förutom att man ville att politikerna skulle respektera resultatet av folkomröstningen ville man ha ett stopp för Västlänken så att alternativen kunde utredas. Men politikerna såg ingen anledning att ändra uppfattning. Paketet skulle genomföras, ingen annan finansiering var möjlig. Det var alldeles för sent att ens fundera på några alternativ till Västlänken.

Citytunneln hade invigts 2010. Citybanan planerades att öppnas 2017. Göteborgs politiker ville nu stryka ett stort fett streck över debatten, vända blad och se framåt. Västlänken skulle byggas. Annars fanns risken att man skulle "skratta åt Göteborg" i de andra städerna. Det var slutdiskuterat. Punkt.

Kapitel 5: En länk för framtiden?

Och där står vi alltså. Kommunfullmäktige har beslutat att inte fästa något avseende vid omröstningen, utan trängselskatten blir kvar oförändrad. Hela paketet också kvar precis som förut. Man jobbar vidare mot att starta grävarbetet för Västlänken 2018 och att öppna tunneln 2026. I takt med att projektet konsumerar pengar vill politikerna sjunga likt Mick Jagger; "Time is on my side".

Trots det har inte motståndarna gett upp. Flera nätverk är mycket aktiva i sin opposition mot projektet. Det är upplagt för svekdebatt och tre och ett halvt år till nästa val är sannolikt alltför kort tid för att väljarna ska hinna förlåta och glömma. Politikerförtroendet är redan rekordlångt i Göteborg och kommer knappast att repa sig i första taget.

Från motståndarna höjs röster för att göra en oberoende utredning av alternativ till Västlänken, eller åtminstone en rejäl granskning av projektet. Politikerna är å sin sida helt övertygade om Västlänkens förträfflighet och vill hellre lägga resurser på att övertyga väljarna, så att dessa blir mer positiva till tunneln.

Det kan också bli förseningar på grund av överklaganden. Separat räddningstunnel, reservat för spårvagnstunnlar, minimerade intrång i fornminnen och bättre planer för att bevara naturmiljön är några av de områden där man kan förvänta sig sådana.

Man kan se "Paketet" som en möjlighet som förlorades på grund av tidsbrist. Politikerna hann inte förankra eller ta fram en helhetslösning som kunde få stöd hos väljarna. Hade man istället valt en lösning för tågen som nästan helt finansierats av staten hade man troligen kunnat sälja in en mer begränsad trängselskatt som finansiering av t ex bättre spårvägar eller biltunnel. Istället satte man en egen agenda och hoppades att väljarna i efterhand skulle ge denna sin välsignelse. Tolkningen hos många blev att tågtunneln lyftes in som ett självändamål. Eftersom Malmö och Stockholm skulle "få" tågtunnlar måste Göteborg också ha en.

Framtiden får utvisa om motståndarna kommer att kunna stoppa Västlänken. Det enda man kan vara säker på är att det kommer att dröja många år innan vi skriver den definitiva Historien om tågtunneln.

Några reflektioner från Undertecknad:

Under 2013 träffade jag arkitekten Sten Jonson, Ordföranden i Tågfrämjandet Hans Sternlycke och Ander Hagson, professor på CTH vid ett antal gemytliga möten. Vi satte upp som mål att genomföra ett seminarium i februari 2014 där vi skulle jämföra Västlänken med de alternativ som förekommit i debattartiklar och liknande. Vi ville försöka vara så objektiva som möjligt och ge svar på frågan "hur skulle det gått om Trafikverket utrett alla tänkbara alternativ utan att låsa sig vid politikernas mål?" Vårt syfte var alltså inte att ifrågasätta Trafikverkets utredningar utan att komplettera dem. Samtidigt ville vi att presentationen, utan att ge ett entydigt svar på vilket alternativ som var "bäst", skulle göra utvärderingen förståelig och så transparent som möjligt.

Medan vi höll på med att sammanställa materialet i december 2013 blev Anders och jag kontaktade av Mark Issit. Han höll på med en kort artikelserie i GP som fick titeln "tunnelbanan som försvann" och ville träffa oss. Vid samtalet tog vi upp våra planer på ett Seminarium organiserat av Tågfrämjandet och Mark berättade att det inte var helt lätt att få ansvariga att tala om Västlänken. Samma reflektion hade vi själva gjort. Trafikverket ville t ex inte delta på seminariet. Vi fick också ett dokument tillskickat oss från en tjänsteman mot löfte om att inte citera ur det och framför allt inte tala om vem som gett oss det. Under 2013 blev jag även kontaktad av en anställd på Trafikverket som själv funderat på en lösning med pendelstation i Olskroken. Han gav en hel del värdefull indata till det koncept som skulle bli "Göteborg Östra", men var tydlig med att hans yrkesroll gjorde det omöjligt att offentligt dryfta något som skulle kunna tolkas som kritik av Västlänken.

Strax efter seminariet läste jag en intervju med en relativt högt uppsatt Västlänks-ansvarig som i artikeln talade om för en undrande reporter att alternativ med utflyttad station visst hade utretts. När jag ringde och frågade hen om referens till utredningen blev hen mer tveksam. Hen var visserligen säker på att det fanns en sådan utredning, men hade inte läst den själv. Efter ytterligare ett telefonsamtal framkom att ingen utredning stod att finna. Så citatet i tidningen var kanske inte klockrent. Men varför frågade jag om detta?

Detta var en typisk reaktion. Man skulle inte gräva eller älta. Bättre att se framåt, d v s inte ifrågasätta. Men det enorma intresset vid Seminariet, uppskattningsvis 500 deltagare istället för de knappt 100 vi hade tänkt oss, visade att frågan var långt ifrån slutdiskuterad. Mitt syfte vid seminariet, i mina debattartiklar och i mina samtal med politiker, tjänstemän, journalister och debattörer har genomgående varit att försöka hitta fakta som ger förklaringar som gör att var och en kan bilda sig en egen uppfattning. Att försöka balansera mellan den selektivt tillrättalagda officiella bilden av projektet och den ibland ganska onyanserade och överdrivna kritiken som kommit till tals. Västlänken är Västsveriges största projekt någonsin. Tunneln är värd att diskutera, utan att fastna i låsta positioner.

Litteratur:

Några av mina egna dokument som innehåller en stor mängd referenser om Västlänken:

Västlänken, historia:

<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/588c8a1f-217e-11e4-9714-bc305bdeeac3.pdf>

Västlänken, en betraktelse:

<http://www.jarnvagsframjandet.se/vadhander/nyheter/bilder/vastlank3.pdf>

Västlänken och alternativen, seminarium februari 2014:

http://www.jarnvagsframjandet.se/pdf/vastlank_sem10.pdf

Trafikverkets egen hemsida om Västlänken:

<http://www.trafikverket.se/vastlanken/>

Artikelserie i GP:

<http://www.gp.se/nyheter/goteborg/1.1050434-arkiv-gp-s-christer-lokvists-granskning-av-vastlanken>