

Omöjligt att hitta en kompromiss om Västlänken?

Det har från flera håll påståtts att det är helt omöjligt att förhandla om Västsvenska paketet. Och visst finns det en kompakt politisk majoritet i dagsläget som motsätter sig varje liten modifikation. Likaså bör man ha respekt för att upphandling och förberedande arbeten kommit långt, med planerad byggstart för Västlänken om en vecka. Men om vi ändå försöker att vara konstruktiva, så skulle ett exempel på en hypotetisk kompromiss kunna se ut så här:

1. Västlänken ersätts med Förstärkningsalternativet i version kort länk.
2. De pengar som blir över delas mellan grundplåt till medfinansiering av dubbelspår till Borås och satsningar på lokala spårvägar.
3. Övriga delar av paketet lämnas som de är.

Kort länk-versionen av Förstärkningsalternativet, först beskriven av Stellan Tengroth, innebär att man drar dubbelspår från Vänerbanan norr om Skansen Lejonet till en ny nordlig bangård med sex nya spår. På det sättet sparar man utrymme och pengar relativt originalvarianten. Inga byggnader behöver heller rivas. Ytan som tas i anspråk minimeras och exploateringen av Gullbergsvass kan startas tidigare än med Västlänken.

Trafiklösningen blir också mer robust än med de genomgående spåren i Västlänks-tunneln.

Skalningar av Trafikverkets beräkningar i Järnvägsutredningen visar att ett sådant alternativ kan byggas för cirka 7.5 miljarder, jämfört med 20 för Västlänken. Tillkommer drygt 3 miljarder som redan upparbetats eller behövs för att avsluta pågående jobb. Vissa delar av utfört arbete kan dock återanvändas även för Förstärkningsalternativet. Summan bör landa på cirka 11 miljarder, i 2009 års nivå. Planskild korsning i Olskroken blir också enklare och billigare.

Det nya paketet kan vi kalla VSP 2, mot dagens VSP 1:

Miljarder (2009 nivå)	VSP 1	VSP 2
VL(1) eller FA(2)	20	11
Olskroken	2	1,3
Övrigt VSP	14	14
Del: Dubbelspår till Borås	0	5
Del: Nya spårvägar	0	4
TOT	36	35,3

De allra flesta vinner på lösningen:

- Staten sparar 0.7 miljarder
- Regionen får pengar för satsning på regiontrafik (järnväg till Borås)
- Göteborgs stad får pengar att satsa på lokal kollektivtrafik
- Vi slipper stora störningar under byggtiden, minskar CO2-utsläppen och respekterar riksintresset för fornlämningar i Göteborgs innerstad.

Den enda märkbara nackdelen blir att vi inte kan åka pendeltåg direkt till Haga. Att detta skulle innebära någon stor skillnad för utvecklingen av staden och regionen är förstås ytterst osannolikt. (Senaste bedömningen av Trafikverket vid utredningen av järnväg mot Landvetter var att endast knappt 6 % av järnvägsresorna in till Gbg kommer att gå till station Haga).

Även om det nu är mycket osannolikt att Västlänken skulle kunna stoppas är det för tidigt att påstå att något skulle vara omöjligt innan väljarna sagt sitt.

Mikael Bigert

Referenser:

Om t-skatt: <http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/998b52ac-be91-11e4-b9ef-00163c25323e.pdf>

Om Förstärkningsalternativet: <http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/e011e88e-0507-11e8-9b43-00163c25323e.pdf>

Om resor till Haga (avsnitt 6.1) : <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/GoteborgBoras/delen-am-myk/Dokument-for-GoteborgBoras/>