

Sista möjliga kompromissen om Västlänken?

Vi skriver September 2018. I Kommunalvalet kunde det helt nya partiet Demokraterna segla in som näst största parti i Göteborg. Sannolikt har deras förmåga att fånga upp missnöjet med Västlänken varit avgörande.

Utan att våga mig på en alltför djupgående politisk analys ser det inte ut som att Demokraterna kommer att få gehör från någon sida med sitt krav på att stoppa VL.

Dessa scenarier är åtminstone teoretiskt möjliga:

1. Alliansen försöker få stöd hos D, lovar "guld och gröna skogar" men INTE Stoppad VL
2. Alliansen går med på någon slags kompromiss, lirkar med D
3. Alliansen backar helt, lovar att stoppa VL (eller i a f försöka)
4. Alliansen rycker på axlarna, låter de Rödgröna styra fyra år till.

Som jag ser kommer 1 inte att fungera utan då ställer sig hellre D på läktaren och släpper i praktiken fram de Rödgröna. 3 kommer att ge Alliansen stöd så de kan få bort de Rödgröna, men det är väldigt osannolikt att Alliansen skulle offra VL för att få detta stöd. När det väl kommer till kritan är det nog så att man hellre avstår från att driva "alla de saker vi tycker är viktigare än VL" än att man ens vågar starta en process för att stoppa VL.

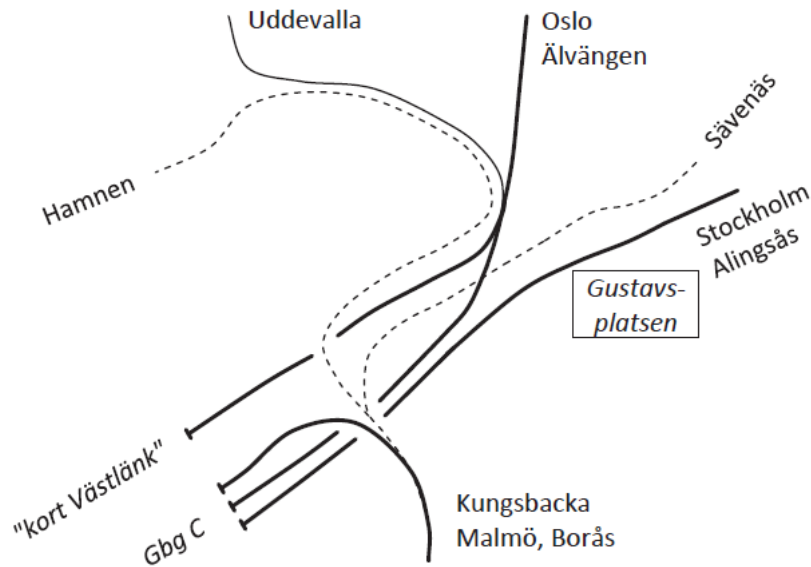
Frågan är om det finns någon som helst kompromissvilja. Kan båda parter rädda ansiktet och lyckas nå majoritet med något slags scenario 2?

Förstärkningsalternativet, som ligger nära till hands, skulle av Alliansen tolkas som att totalt skrota VL så den är knappast rimlig.

Den enda kvarvarande alternativet som jag ser är den "Korta Västlänk" som lanserades av Stellan Tengroth i hans "Varför Västlänken" se:

http://www.tillvaxtreflektera.se/Varfor_Vastlanken/Varfor_Vastlanken_s_131-142.pdf

I princip skulle man kunna se alternativet som att man bygger första etappen av Västlänken t o m den nya underjordiska Gbg C / VL (bilden tagen från ref ovan):



Figur 19: Olskroken med en "kort Västlänk".

Man bygger alltså Västlänken i tunnel från Lejonet till Station Gbg C mer eller mindre som bestämt, men går inte vidare med någon tunnel västerut. En viktig ändring blir också att man inte drar någon förbindelse mellan Västra Stam och den nya stationen utan endast tar tåg från Bohus och Vänerbanan till de fyra nya spåren.

Den nya underjordiska stationen kommer att fungera som en ytterligare säck där tåg norrifrån kan vända och på det sättet höja kapaciteten vid Centralen.

Rent projektmässigt betyder det att man låter Västlänkens etapp till Centralen fortsätta enligt plan, med beräknad invigning av stationen och sträckorna dit kring 2024 enligt Trafikverket.

Vad gäller delprojekten kvarstår Entreprenad Olskroken och Centralen medan de tre andra utgår ur projektet: Entreprenad Kvarnberget, Haga och Korsvägen. (se figur nedan)



Figur: Delar av Västlänken (Grön och Ljusblå blir kvar i Kort VL)

Kostnader preliminärt upphandlade för respektive entreprenad i Västlänken:

Enreprenader	
Centralen	4,7
Kvarnb.	0,9
Haga	2,3
Korsv	3,8

Detta gör att Kort Västlänk kan antas stå för kring 40 % av totala kostnaden för VL (exklusive Olskroken som ju har separat budget).

En kostnadsjämförelse kan göras nedan mellan Västlänken och VL kort (miljarder SEK):

	VL	VL kort
År 2009	20,0	8,0
Uppräkning	30,0	12,0
Upparbetat	4	1,6
Kvar	26,0	10,4
Avbryt	0	1,5
Kostnad kvar	26,0	11,9
Spar rel VL	0,0	14,1
Olskroken	2,5	1,5

Kommentarer:

- Skalnigen från upphandlade entreprenader (40 %) används som bästa bedömning av slutkostnad.
- Uppräkningsfaktor från 2009 års nivå till verklig löpande kostnad = 1.5.
- Upparbetat= Spenderat till slutet av 2018. Här skattas den del som berör etappen fram till Centralen också som 40 %.
- Kvar = Kostnader som återstår
- Avbryt = Ersättning till leverantörer och kostnader att återställa. Uppskattat 1.5 miljarder, troligen lägre.
- Spar relativt VL = De pengar som finns kvar efter att projektet definierats om. Cirka 14 miljarder enligt den här kalkylen.

Fördelar mot VL (Som VL-motståndarna kan glädja sig åt):

1. Lägre kostnad (Uppskattning 14 miljarder sparas), se ovan
2. Mindre CO2, bättre miljö (kortare betongtunnel)
3. Inget intrång i fornminnen (går inte förbi Haga) eller på Liseberg.
4. Mindre störningar under byggtiden (ingen störning vid Operan, Residenset, Haga eller Korsvägen etc)
5. Andra projekt kan starta tidigare då man inte ockuperar mark mellan Centralen och Korsvägen.
6. Bättre flexibilitet för ökad tågkapacitet (se ref ovan)

Nackdelar (Som VL-anhängarna kommer att ogilla):

1. Inga genomgående linjer
2. Inga direktresor till Haga och Korsvägen
3. Ingen avlastning av Gårdatunneln

Relativt konstanta faktorer (Som VL-anhängarna ändå kan vara ganska nöjda med):

1. Teoretisk kapacitet ungefär som VL.
2. Det blir en tunnel och en ny station!
3. Stadsutveckling, friggjord yta
4. Man kan fortfarande kalla projektet VL och behålla organisationen. (inte minst viktigt)

Vidare finns sannolikt stora möjligheter att återanvända det jobb som gjorts för Västlänken och att ha det mesta av underlaget för etappen Lejonet till Centralen klart. D v s man "kastar inte bort" alla pengar som lagts ned hittills, se kalkylen ovan.

De 14 miljarder som sparas kan t ex lämpligen delas mellan satsningar på lokal spårtrafik och en grundplåt till dubbelspår till Borås, vilket borde glädja de flesta i regionen. Även Staten kommer att spara en slant eftersom den planskilda korsningen i Olskroken blir billigare, sannolikt kring en miljard, eftersom man inte behöver ha korsande spår från Västra Stambanan.

Sammantaget finns åtminstone i teorin en del som talar för att bägge parter skulle kunna acceptera en sådan här lösning. Det borde heller inte vara omöjligt att köra detta genom den statliga beslutsapparaten eftersom det ju handlar om en "modifierad VL" eller "modifierat Västsvenskt paket" och inte ett nedlagt projekt.

Mikael Bigert 180911

Litteraturlista:

Krönika:

<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/1ca9783b-f169-11e4-b0bd-00163c25323e.pdf>

Historia:

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

VL och alt:

<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/ab81f3e3-eebe-11e5-9e6a-00163c25323e.pdf>

Betraktelse:

<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/6d64eda5-186a-11e6-b002-00163c25323e.pdf>

kortversion, VL för och nack:

<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/af37e0e0-7436-11e6-8603-00163c25323e.pdf>

Alternativ, Koncept:

<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/d4aca925-fdab-11e6-9b24-00163c25323e.pdf>

Gbg Östra:

<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/2ae72e66-217e-11e4-9714-bc305bdeeac3.pdf>

Tågtrafik

<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/f6cc8708-0e2e-11e7-a9b0-00163c25323e.pdf>

Förstärkningsalt:

<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/ac2bc414-1af2-11e7-a9b0-00163c25323e.pdf>

2017 restider m m:

<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/57a357ea-8407-11e7-8c90-00163c25323e.pdf>

CO2-kalkyl:

<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/e7c60327-a055-11e7-8c90-00163c25323e.pdf>

Folkölspresentation:

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

Kompromiss:

<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/428cb6f4-61d8-11e8-9b43-00163c25323e.pdf>