

Betraktelse för Västlänken 2019

M Bigert

Version 1, 2019-02-16

Innehåll:

| | |
|---|----|
| <i>Introduktion</i> | 2 |
| 1. <i>Drömmen om en tunnelbana i Göteborg</i> | 3 |
| 2. <i>Paketkuppen</i> | 4 |
| 3. <i>Ett riktigt bra argument för tunneln</i> | 5 |
| 4. <i>Det är bara att stå ut</i> | 6 |
| 5. <i>Du sköna nya stad(?)</i> | 7 |
| <i>Referenser</i> | 8 |
| <i>Appendix 1: Planerad trafikering, Västlänken</i> | 9 |
| <i>Appendix 2: Planerad trafikering, Västlänken</i> | 11 |

Introduktion:

Vi skriver 2019 och kan nu konstatera att projekt Västlänken gått igenom alla juridiska instanser och att byggjobbet i princip är i full gång. Inga tecken finns att någon politiskt majoritet i kommunen eller i regionen skulle kunna eller vilja åstadkomma ett stopp av projektet eller någon typ av kompromiss.

Ännu mer än tidigare är Västlänken en realitet att förhålla sig till. Egentligen hade jag lovat mig själv att inte lägga mer tid på att skriva om projektet, men kunde ändå inte låta bli att producera ytterligare en kort betraktelse. Så blev det.

1. Drömmen om en tunnelbana i Göteborg:

Redan på 30-talet skissades på en tunnelbana i Göteborg. En stor, modern, stad måste förstås ha en förstklassig kollektivtrafik. Men tanken var alltför tidig och Göteborg fick leva vidare med sina spårvagnar medan Stockholm småningom fick sin tunnelbana.

Nästa försök gjordes 1967. Men inte heller nu kom jättelyftet man hoppats på. Pengarna räckte bara till Tingstadstunnel, Älvsborgsbron etc. Den expanderande vägtrafiken prioriterades medan Göteborgsregionen växte genom förtunning utåt.

Komplexet i förhållande till Stockholm minskade förstås inte och drömmen om en tunnelbana levde. Så kom idén om en tågtunnel upp 1987. I en utredning 1989 slog man in det spår som sedan aldrig skulle släppas. Det måste byggas en tågtunnel under Centralen och bort mot Korsvägen. Det skulle bli vårt svar på stockholmarnas tunnelbana. Varför var inte så noga, det viktiga var att det byggdes en tågtunnel.

Drömmen fick ett eget liv, ett eget existensberättigande. Decennier av fortsatta utredningar ifrågasatte aldrig att detta var den enda lösningen. Att dessutom Malmö och Stockholm skulle bygga tågtunnlar gav förstås ytterligare motivation till politikerna.

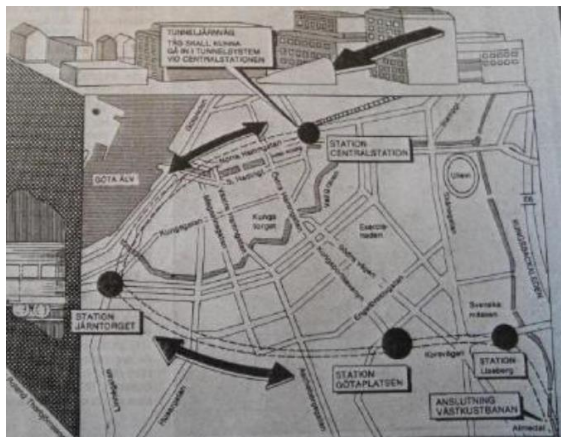
En mycket sannolik anledning till att planerna på en riktig tunnelbana ersattes av en tunnel för pendeltågen var att man på det sättet tänkte att man skulle ha lättare att få staten att betala kalaset.

Att det fanns enklare och billigare sätt att förbättra tågtrafiken, som t ex utbyggnad av Centralstationen och fler infarter, av typ Förstärkningsalternativ, var ju helt ointressant eftersom någon annan skulle betala.

Gång på gång slogs det fast, Göteborg måste ha en tågtunnel. Något annat behövde man alls inte utreda.

Men trots flera utredningar och ideliga motioner från politiker till riksdagen var staten kallsinnig. Inte ens när man drog igång en riktig järnvägsutredning för att verkligen få till Västlänken, som tunneln börjat kallas 2002, kunde man komma med i Trafikverkets beslutade planer.

Tågtunneln såg tyvärr ut att bli Sveriges dyraste icke genomförda infrastrukturprojekt någonsin och man lyckades inte lobba för att staten skulle betala. Missmod och förtvivlan. Slutet på drömmen?



3. Ett riktigt bra argument för tunneln:

Bra argument för ett sådant här jätteprojekt borde förstås komma utifrån folks upplevelser av infrastrukturproblemen i Göteborg. Om man frågat på gatan är detta en trolig tre-i-topp:

1. Spårvagns- och busskaos vid Brunnsparken
2. Tar för lång tid att åka kollektivt till många platser utanför Centrum, så det blir bilen
3. Bilköerna genom Tingstadstunneln med tillfarter

Men det har ju inget med Västlänken att göra? Nej, frågar vi istället den politiska majoriteten så var det de här problemen som var "akuta":

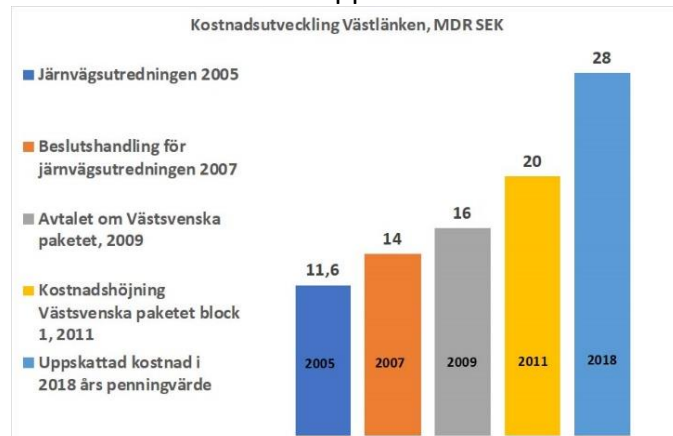
- Pendeltågen borde gå oftare än en gång i kvarten under högtrafik
- Tågstation saknas i Haga
- Man måste byta tåg när man ska åka från Kålleröd till Lerum

Problem som berör en ytterst liten del av medborgarna, men som politikerna försökt att blåsa upp. Med t ex påståendet om att det skulle vara "fullt" på Centralen, vilket förstås endast stämmer ett par timmar om dygnet och då är det normalt inte tågen som är fulla, utan man menar att man inte kan köra in fler tågsätt per timme.

Eftersom det alltså inte finns någon verkligt säljande, lättförståeligt, konkret, argument till "Varför Västlänken?" har politiker och "kommunikatörer" svävat ut om "regionförstoring", "grön storstad", "utveckling av nya stadsdelar och "spridande av resandet". Floskler som inte betyder något eller har någon verklig koppling till tågtunneln. Dessutom har man försökt att få det att framstå som om Västlänken skulle ge oss en järnväg till Landvetter och en pendelstation i Brunnsbo etc. Nya projekt som heller inte har något med Västlänken att göra. Hur man än vänt på alla stenar har man inte hittat någon "selling point" för tågtunneln.

Och det är nog inte svårare än så. Det är inte att politiker, VL-supporters och "kommunikatörer" är så dåliga på att tala för varan. Inte heller att Göteborgarna skulle vara extremt negativa till allt nytt eller att det existerar något dolt nätverk som älskar bilismen och som håller möten i en mörk källare på Hisingen. Projektet är helt enkelt inte tillräckligt attraktivt.

Men varför måste då Västlänken byggas? Det finns i alla fall ett argument, det absolut tyngsta. Att det är för sent att stoppa.



4. Det är bara att stå ut:

Så nu är det som det är. Paketkuppen har lyckats, inget går att göra åt beslutet. Vare sig majoriteten av väljarna vill ha någon tunnel eller inte. Det är bara att bita ihop och stå ut i åtta år till, alternativt luta sig bekvämt tillbaka och se framtiden an.

I själva verket har det redan börjat med trafikkaos på Åkareplatsen och störningar kring Götatunneln. En redan ansträngd situation som blivit värre av Västlänkens förberedande arbeten och lett till tidsförluster och ökad miljöpåverkan. Men det finns mycket mer vi kan se fram emot under nästan bortåt ett decennium:

- Utgifter för fler projekt som inte bekostas av Västlänken men likafullt inte skulle startat om det inte var för tågtunneln. Som nya spår vid Engelbrektsgatan för att leda spårvagnar förbi Korsvägen. Och åtgärder kring nya Hagastationen för kring 700 miljoner. Med mera med mera. Det lär blir dyrt, men nu är det ju för sent att backa...
 - För alltid förstörda fornminnen i form av de gamla befästningarna under jorden vid Haga
 - Hundratals träd som håller på att ryckas bort, varav okänt antal kanske kan återplanteras.
 - Riven Lisebergshall och stora schakt i norra delen av nöjesparken.
 - Fortsatta trafikproblem och längre restider kring Centralen, Rosenlund, Korsvägen o s v.
 - Dagliga transporter av ler- och stenmassa med hundratals lastbilar genom delar av staden
 - Stora CO2-utsläpp eftersom hundratusentals ton av betong ska tillverkas
- Ja, listan kan göras längre. Och visst är det himla tråkigt att vara negativ men det här är faktiskt de verkliga, bevisbara, effekterna av Västlänken. De eventuella vinsterna någon gång i framtiden är än så länge bara förhoppningar eller "målbilder" medan de påtagliga konsekvenserna av bygget redan är här.

Samtidigt är vi människor ett tåligt släkte. Det kunde varit värre och åtta år går fort när man har roligt.



5. Du sköna nya stad:

Så blev det äntligen 2028 eller om det var 2029 eller 2030?

Framför Hagakyrkan stod stadens politiska elit och dunkade varandra i ryggen med leenden från öra till öra. Några pensionerade kollegor som fortfarande mindes den ärofulla kampen för "Paketet" hade körts dit som hedersgäster och spridda skaror från media och allmänhet hade kommit, mest för gratiscaffet. Bandet kunde äntligen klippas av och de höga dignitärerna vågade sig ned 30 meter under jorden för den första magiska turen med pendeltåget som skulle ta dem från Haga till Korsvägen och sedan tillbaka till den nya Centralen.

Strax intill gick de gamla spårvagnarna, fortfarande överfulla, fortfarande gnisslande och som vanligt försenade efter att ha behövt trängas i trafik-spagettin kring Brunnsparken. Längs den kalhuggna Allén kom också en gles ström med Hybridbilar. Märkligt att folk fortfarande ville köra sådana när nu tågtunneln skulle tas i bruk(?)

Samtidigt hade de första glada och hoppfulla tågpendlarna hittat ned i underjorden norr om Centralen till den nya stationen där. Visserligen var tidtabellerna i stort sett desamma som tidigare till Kungsbacka, av den så kallade fördubblingen syntes inget, och visserligen blev det till att knalla en bit extra. Men tänk vad trevligt att nu få ta en extra sväng under staden innan man kom fram till Mölndal. Och snart hade de lovat fler linjer och avgångar. För det var säkert bara en tidsfråga innan miljarderna åter skulle regna över regionen så man kunde bygga Höghastighetslinje till Borås och så vidare.

Runt stationerna syntes fortfarande spåren efter årtal av schaktande, byggplank och provisoriska vägar. Men snart skulle framtidens gröna storstad slå ut i full blom.

Kommunfullmäktiges ordförande stämde upp i ett högtidstal, prisade de framsynta visionärer som stått pall och aldrig tröttnat i att predika tågtunnelns evangelium. Fortsatte sedan med att mana till fortsatt tålmod. Det här var bara början. Nya projekt skulle följa, nya skattemiljarder skulle kramas ut ur medborgarna. Och vi kunde snart se fram emot en helt ny era i vår Sköna nya stad.



REFERENSER:

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 nackdelar:

<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>

Folköls-presentation:

<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-397fd90088c4/2272/9b9d7294-b5de-11e8-83de-00163c25323e.pdf>

Sammanfattning, de tåg som gått:

<https://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/6d5f1a43-df37-11e8-83de-00163c25323e.pdf>

Appendix 1: Västlänken, sju grundläggande frågor och svar:

1: Kommer invigning av Västlänken 2026 att leda till att fler tåg kan trafikera Göteborg under högtrafik?

Svar: Endast en teoretisk mindre ökning, kanske 5-6 extra tåg per timme och riktning totalt.

Förklaring: För att ytterligare ökning ska kunna genomföras krävs dessutom utbyggnader av systemet som det idag inte finns budget eller beslut för: Dubbelspår mot Borås, fler spår vid Almedal, fler spår vid Olskroken, fler spår på Västra Stambanan. Kapacitetsökning skulle även kunna åstadkommas om dessa utbyggnader utfördes utan VL genom att andra åtgärder genomfördes vid Centralen.

2: Vad är den största poängen med Västlänken?

Svar: Möjligheten att kunna åka pendel och regiontåg direkt till Haga och Korsvägen.

Förklaring: En annan av VL:s fördelar, genomgående resor, t ex från Partille till Kålleröd har endast betydelse för ett relativt fåtal. Vad gäller kapaciteten är det något som dels kan lösas på andra sätt, dels kräver ett antal andra utbyggnader som det inte finns budget för.

3: Har alternativa koncept till Västlänken utretts förutsättningslöst innan projektet spikades?

Svar: Nej. Tunnel under Centrum har ända sedan 1989 varit huvudspåret och det enda som politikerna i staden och regionen varit intresserade av.

Förklaring: Redan innan Idéstudien 2001 lade man fast en strategi där tågtunnel ansågs helt nödvändig. Innan Förstudien avfärdades sedan flera koncept utan utredning. Även om "Förstärknings-alternativet" togs fram av dåvarande Banverket som ett billigare sätt att lösa kapaciteten godkändes det aldrig av Styrgruppens politiker utan dessa lade istället in "veto" mot det alternativet.

4: Ger Västlänken kortare restider för tågpendlarna?

Svar: Inte generellt. Endast knappt 30 % får kortare restider. Majoriteten får lika långa eller längre restider som utan tunneln.

Förklaring: Endast de som reser till Haga, Korsvägen eller vissa genomgående resor får kortare restider. Studerar man senaste resvaneundersökning och vilka områden som har ökande resande (t ex Lindholmen) ser man att de som vinner restid är i minoritet. De som ska till området söder om Centralen, t ex Drottningtorget eller Brunnsparken, får längre restider eftersom den nya underjordiska stationen ligger längre norrut.

5: Ger Västlänken positiv miljöpåverkan genom minskad biltrafik?

Svar: Nej, Västlänken leder istället till ökning av CO₂. Trafikverkets beräkningar visar att de utsläpp som orsakas av bygget, särskilt betongtillverkning, inte kommer att kompenseras på långt när genom överflyttning från bil till tåg.

Förklaring: Relativt få bilister har Haga eller Korsvägen som målpunkt, så minskning av biltrafik är endast någon eller några promille. Det finns även förhoppningar om att minska lastbilstrafiken genom överflyttning till godståg. Kapacitet för godstågstrafik är dock så stor idag sett över dygnet att Västlänken inte kommer att ha avgörande betydelse för antalet möjliga godståg. Därmed kommer inte heller lastbilarnas utsläpp att minska. CO₂-utsläppen ökar alltså på Västlänken.

6: Ger Västlänken möjlighet att åka tåg direkt till Landvetters flygplats?

Svar: Nej, järnväg till Landvetter ingår inte i projekt Västlänken. Tågtunneln har ingen egentlig koppling till en eventuell framtida järnväg till Landvetter.

Förklaring: Tåg till Landvetter förutsätter att kapacitet kan ökas söderut från Göteborg. Detta kan lösas på flera sätt, varav Västlänken är ett. Ny järnväg till Landvetter har lagts fram som en del av kommande satsning på Höghastighetsbana till Borås. Det saknas dock cirka 30 miljarder för det projektet.

7: Behöver man öka kapaciteten för att alla som vill åka tåg ska få plats?

Svar: Egentligen inte. Endast ett fåtal tåg går fulla idag. Om man förlänger tågen kan man öka kapaciteten ordentligt.

Förklaring: Senaste mätningen för sex år sen visade att endast två till tre tåg om dagen hade stående passagerare, på grund av alltför korta tågsätt. Om man trippel-kopplar tågen räcker sannolikt kapaciteten inom överskådlig framtid även under högtrafik.

Appendix 2: Citybanan, Benchmark för en tågtunnel i storstad:

Citybanan i Stockholm är nog det närmsta i tid och rum man kan komma en Benchmark för Västlänken. Likhetererna är slående:

- Ett antal km tågtunnel under en storstad
- Syftet är att öka kapaciteten
- Nya underjordiska stationer
- Kostnad storleksordning 15-20 miljarder.
- Byggtid cirka 8-9 år

Men det finns också tydliga skillnader t ex:

- Citybanan har ingen jordtunnel utan uteslutande tunnel i berg och delar på viadukt
- Citybanan finansierades helt av redan befintliga skatter

Projektet pågick i nästan nio år fram till invigningen 2017 och kostnaden blev drygt 19 miljarder i 2011 års prisnivå, vilket motsvarar kring 18 miljarder i 2009 års nivå. Genom flera justeringar och uppskrivningar har man kunnat hävda att man "klarat budgeten". Projektet har genomförts med en hård prispres och synpunkter har dryftats på att man inte tillräckligt prioriterat säkerheten. Priset i människoliv blev också högt med sex stycken dödsfall:

<https://www.byggnads.se/regioner/stockholm-gotland/aktuellt11/2017/citybanan-oppnar-till-priset-av-sex-manniskoliv/>

Det tycks också som att driftssäkerheten fått stryka på foten när budgeten skulle hållas. Tydligast har det varit med ett antal driftsstörningar t ex när rulltrapporna fick stängas sommaren 2018:

<https://www.nyteknik.se/samhalle/sl-darfor-borjade-rulltrappan-aka-baklanges-6923042>

Kostnaderna för byte av dessa är mycket stora och full funktion blir det troligen inte förrän våren 2019:

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/stockholm/rapport- visar- trasiga- rulltrappor- kan- bero- pa- upphandling>

I projektet Innan invigningen framhölls den helt avgörande betydelsen av projektet som drastiskt skulle öka trafikeringen för pendeltågen genom att dessa fick en egen bana genom, eller snarare under, centrala Stockholm.

<https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/8yj2w/i-dag-invigs-citybanan-tagkapaciteten-dubblas>

Här känns ju argumenten igen, dubbelt så många tåg skulle det bli. Men hittills har inte tunneln kunnat leverera det den lovat. SL var lite mer försiktiga i sina bedömningar, och trodde på cirka 20 % ökning:

<https://mitti.se/nyheter/trafik/klart-manga-station/>

Men inte heller detta mål har klarats. Istället har pendeltågstrafiken vid högtrafik i princip legat kvar på nivån innan tunneln. Längs Mäljarbanan har antalet avgångar totalt ökat från 25 till 28. Men längs Ostkustbanan har de minskat från 38 till 30(!)

https://mitti.se/nyheter/trafik/snuvades-resenarerna-pendeltag/?fbclid=IwAR19PKsLxjP7-jmzNfxRDozsTkb0WC78tMFOgQWUaxA2duRlaP52JJ_6WPc

Politikerna är givetvis missnöjda och frågor riktas om hur det kunnat bli så och vad man kan göra åt problemet:

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/skriftlig-fraga/kapaciteten-pa-citybanan-H511464?fbclid=IwAR3Yc0YxqCzZARenUn99DRa5p-CodtBq5536-u890wwTaFfs_ZSyJignKUY

Även de resande verkar måttligt imponerade:

<https://www.dn.se/asikt/nya-citybanan-ar-en-enormt-kostsam-flopp/>

Inte heller har man lyckats minska förseningarna:

<https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=103&artikel=6880241>

Slutsatserna tycks vara att man visserligen ökat teoretiska kapaciteten genom centrala Stockholm för pendeltågen men att linjerna längre ut nu blivit en begränsning eftersom t ex godståg fortfarande konkurrerar om utrymmet där. D v s för att dra fulla nyttan av Citybanan måste ytterligare utbyggnader till. Hur många ytterligare miljarder som skulle behövas för att klara ”fördubbling” av pendeltrafiken i praktiken är oklart.

En intressant notis i sammanhanget är att man p g a alla problem med stationerna beslutat att återupprusta den gamla nedlagda stationen i Karlberg som:

<https://www.stockholmdirekt.se/nyheter/darfor-rustas-nedlagda-stationen/reprjk!3q1Y8I6t6FuASABOTwhkZQ/?fbclid=IwAR17g4rXXYkCpXrjuhrhuS64XG-OtA4rtsbHnuJYks8k-Z6vC6oX77ZyYAY>

Det tycks alltså som att erfarenheten med Citybanan ger fog att skruva ned eventuell optimism angående Västlänken, särskilt vad gäller:

- Kapaciteten löses inte bara genom att bygga en extra tunnel genom Centrum, utan andra åtgärder måste också till längre ut i linjenätet.
- Pressen att hålla en budget ger ökade risker, både vad gäller byggarbetarnas säkerhet och vad gäller funktionen.

(Kommentar: Att inte heller Citytunneln i Malmö klarat sin ”målbild” visas på sid 23 i

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