

I tågtunnelns tidevarv

Göteborgssatirer
av Gunnar Lindgren

Förord

Jag har under några års tid engagerat mig i motståndet mot Västlänken, den pendeltågstunnel som man har beslutat att bygga i Göteborg.

Engagemanget började när jag läste en debattartikel i GP av de två fullmäktigeledamöterna för Vägvalet i Göteborg, Theo Papaioannou och Tom Heyman. I artikeln beskrevs ett stort antal komplikationer som man skulle komma att möta under byggets gång, från Skansen Lejonet längs Centralstationen via Packhusplatsen och in i berget under residenset, och sedan synligt igen vid Skatteverkets hus i Rosenlund i form av ett 60 meter brett och 35 meter djupt dike till Haga-kyrkan. Där går tunneln över i berg igen till Korsvägen, där det åter blir ett lerdike in på Liseberg och vidare till dagens spår vid Almedal.

Rent intuitivt kände jag att detta är ett högriskprojekt, och all information som jag sedan har tagit del av har bekräftat denna min första spontana reaktion.

När jag tog del av såväl risker som den propagandapräglade vision som staden och Trafikverket förmedlade, saknade jag ett perspektiv: pendeltågsresenären. Hur påverkar Västlänken det dagliga livet för dem som varje dag kommer med pendeltåg till Göteborg?

För det är de ankommande pendlarna som det främst handlar om. Göteborg är en utpräglad inpendlingskommun, där ca 85-90 procent av den arbetskraft som passerar kommungränsen gör det in till Göteborg på morgonen och ut från Göteborg efter arbetsdagens slut.

Jag gav mig ut i verkligheten och provgick på Centralstationen, provvåkade i rulltrappor och tog tid på min gånghastighet på grusfotbollsplanen vid Slottsskogen. När jag gick där och mätte tiden med tidtagarfunktionen i min mobil insåg jag plötsligt att jag ägnade mig åt en metodik som är typisk för kulturgeografer. Och det är just kulturgeografi som min akademiska examen är inriktad på, den som jag tog för mer än 40 år sedan. Först nu fick jag användning av min utbildning när jag gjorde något som skulle kunna kallas en enkel förstudie av restidseffekter.

Resultaten av min undersökning visar att pendeltågsresenärerna i genomsnitt skulle få åtta minuters längre restid enkel väg. Det kanske inte låter så mycket, men med omständigheter som mer än hälften av resenärerna lever under kommer detta att innebära att man måste ta ett tidigare tåg på morgonen eller ett senare tåg hem på kvällen, eller rent av både och. I det senare fallet innebär detta en ökad frånvaro från hemorten med en halvtimme när tågen går i kvartstrafik.

Trafikverkets beräkningar i detta avseende är undermåliga, för att inte säga felaktiga eller, om detta är avsiktligt, falska och av bedrägerityp. Man hävdar att lönsamhetsberäkningen för Västlänken främst beror på kortare restider. Men det blir inga kortare restider – det blir sämre för resenärerna.

Men hur förklarar man vad Västlänken innebär för den enskilde resenären? Sifferstatistik når ofta inte fram. En dag inspirerades jag att skriva en kort novell (som här följer som nummer 1) och på så vis med hjälp av storytelling förmedla välgrundade statistiska fakta. Så föddes idén till en serie korta berättelser under samlingsnamnet *Västlänken förändrade deras liv*. Här följer de första åtta berättelserna. Ier är på gång.

Jag önskar den ärade läsaren nöje och klarsyn.

Gunnar Lindgren

1	Johan och Ulf	4
2	Maria, Tyra och Magnus	7
3	Kommunalrådet som tittade i sin skrivbordslåda	10
4	Kommunalråden som reste till GustavAdolfs torg	14
5	Harald flyttar till Skeppsbron	17
6	Den hemlighetsfulla grå eminensen	19
7	Den demokratiska fullmäktigeledamoten	23
8	Den ångerfulle konsulten	26
9	Den frågvisa KS-ordföranden	30
10	Det tvehågsna biträdande kommunalrådet	35
11	Omöjlig kärlek i Västlänkens skugga	40

1 Johan och Ulf

Så var den då invigd till slut, Västlänken. Politikerna var glada. Tjänstemännen på Trafikverket var glada. Entreprenörerna var glada. Journalisterna var glada.

Men alla var inte glada, inte efter några dagar.

Johan och Ulf bodde i Lerum, och jobbade i Göteborg. De hade umgåtts dagligen i 25 år, bara på morgontåget, aldrig annars. Rutinen var densamma. De träffades på stationsperrongen när klockan var 7.58 och steg på tåget 7.59 mot Göteborg. När de intagit de säten som genom en tyst överenskommelse med de övriga dagliga passagerarna var reserverade för dem öppnade de sina portföljer.

Johan tog fram sin GP och Ulf sin Svenska Dagbladet. De bytte tidningar och läste dem tills tåget anlände till Göteborgs Central klockan 8.20.

Då bytte de tillbaka de lånade tidningarna, lade dem i sina portföljer och begav sig gemensamt ut mot stadens city. Under promenaden kommenterade de det de läst i tidningarna. Johan hade 7 minuter från Centralens utgång mot Drottningtorget till sin arbetsplats och kom fram 8.27. Han började 8.30, så det passade bra. Ulf hade lite längre, 14 minuter och kom fram 8.36, men han började 8.45, så det passade också bra. En stärkande morgonpromenad!

Johan slutade 17.00 och kom till Centralen 17.07, lagom till tåget som gick 17.10 och kom till Lerum 17.29.

Ulf slutade också 17.00 och kom till Centralen 17.14. Då hade 17.10 redan gått, så han tog 17.20, läste sin egen tidning och kom till Lerum 17.35. På tåget brukade han tänka att nu läser nog Johan sin egen tidning. Det kändes tryggt, väl ordnat.

Men så var det den första dagen när tåget skulle gå via Västlänken. Som vanligt gick tåget 7.59, och Johan och Ulf satt på sina vanliga platser och läste varandras tidningar. De anlände till Göteborgs Central som vanligt 8.20 och klev ned på den nya västlänks-perrongen. De tyckte det var spännande, något nytt i deras inrutade liv.

Det var festligt med blåsorkestern. I stationstaket hängde färggranna banderoller. ”Västlänken pumpar liv i Göteborg.” ”Västlänken – för en grön och nära storstad.” ”Staden utvecklas med Västlänken.” ”I berg och i lera, mot en ny era.”

Och minsann, där stod kommunalråden Nyhus och Kamne och log, med silverne hår, till synes nyklippta dagen till ära.

Johan och Ulf gick mot rulltrappan, åkte upp mot markplanet, kom ut norr om bussterminalen, började gå mot Drottningtorget, förbi den evighetslånga bussterminalen, förbi spår 16 där Kungsbackatåget kom in förr, förbi spår 11 där Alependeln brukade komma in, förbi spår 1 där de gått av i 25 år tills dagen före, och sedan vidare mot city.

”Det var väldigt vad långt det var att gå”, sa Johan när de kom ut ur Centralen. ”Klockan är 8.27 och härifrån tar det 7 minuter så jag är framme 8.34. Jag kommer för sent. Det blir svårt att smita förbi fru Elwin på personalavdelningen.”

”Jag har 14 minuter härifrån så jag är framme 8.41”, sa Ulf. ”Jag hinner till 8.45.”

Senare på dagen, när klockan blev 17.00 och arbetsdagen var slut, tog Johan sin portfölj och begav sig mot Centralen. Han kom fram som vanligt klockan 17.07 och hade

som vanligt tre minuters marginal tills tåget skulle avgå 17.10. Förvånad såg han att spår 1 var tomt. ”Javisst ja”, tänkte han, ”nu är det ju Västlänken som gäller.”

Han började småspringa mot den nya stationsdelen men när klockan var 17.10 hade han bara hunnit till parkeringen vid bussterminalen. Han slog av på takten och äntrade tåget som gick 17.20. Han visste att Ulf brukade åka 17.20 så han tänkte att han kanske kunde få en chans att läsa mer i Ulfs Svenska Dagbladet. Han hade sett en intressant understretchare som han ville läsa.

Men Ulf syntes inte till på tåget. Han hade som vanligt lämnat sin arbetsplats 17.00. Han hade nu 21 minuter till stationen. När han kom ned på den nya Västlänksplattformen såg han de röda blinkande röda lyktorna på 17.20-tåget som försvann in i tunneln bort mot Skansen Lejonet. Ulf slog sig ner på en bänk och tog sedan 17.40 mot Lerum.

På kvällen slog sig Johan ner vid sin dator och surfade in på Västtrafiks hemsida. Där tog han fram Alingåspendelns tidtabell. Förskräckt insåg han att hans liv skulle förändras.

För att hinna till jobbet måste han ta ett tidigare tåg, det som avgick 7.44. Han skulle då vara vid Centralen 8.05. Eftersom det nu skulle ta 14 minuter att gå till jobbet skulle han vara framme 8.19. Då skulle han hinna i tid och slippa uppleva den skam som han känt samma morgon när fru Elwins skarpa blick ordlöst påpekade för honom att han hade kommit för sent. Och eftersom han måste ta ett senare tåg hem på kvällen skulle han förlora en kvart även på kvällen.

”VAD I HELVETE!” skrek han.

Hans fru Ulrica kom springande från TV-rummet och frågade oroligt vad som hänt.

”Det är Västlänken!” skrek Johan förtvivlat. ”Jag måste åka en kvart tidigare på morgonen och kommer hem en kvart senare. En halvtimme om dagen 220 dagar om året, det blir ju 110 timmar, nästan tre arbetsveckor varje år! Och jag missar Ulfs morgontidning!”

Även Ulf anlade denna kväll sin dator och surfade in på Västtrafiks hemsida och tidtabellerna. På morgonen hade han kommit i tid, men det senare kvällståget hade anlänt till Lerum 17.59, 24 minuter senare än det tåg han hittills brukat ta.

”VAD I HELVETE!” skrek han.

Hans fru Helene kom springande från TV-rummet och frågade oroligt vad som hänt.

”Det är Västlänken!” skrek Ulf. ”Jag kommer att komma hem 24 minuter senare varje dag! Det är ju nästan en halvtimme! En halvtimme om dagen 220 dagar om året, det blir ju 110 timmar, nästan tre arbetsveckor varje år! Och jag missar Johans morgontidning!”

Nästa morgon stod Johan på plattformen vid Lerums station kl 7.43. Tåget kom 7.44. Han sökte en ledig plats. På de platser där Johan och han suttit i 25 år satt två herrar som han aldrig hade sett förut. Den ene läste GP. Den andre läste Svenska Dagbladet.

Tåget avgick mot Göteborg. Johan kom i tid till jobbet. På promenaden dit hade han saknat de dagliga reflektionerna med Ulf om de nyheter som morgontidningarna hade förmedlat.

Åren gick. En vacker höstsöndag när Johan och Ulrica var ute på promenad vid Aspen mötte de Ulf och Helene. Fruarna hade aldrig träffats, så de presenterades för varandra.

”Jaha... har du fortfarande GP?” frågade Ulf.

”Ja...” sa Johan. ”Och du har fortfarande Svenska Dagbladet?”

”Ja”, sa Ulf. ”Står det något i GP nu förtiden?”

”Det är mest om sviterna efter Västlänksbygget”, sa Johan. ”Den ständigt höjda trängselskatten. Underskotten i budgeten. De tomma affärslokalerna i city. De nya

rivningarna i Vasastan. Halvtimmesköerna när Hisingsbron varit öppen. Stoppen i linbanan. Buslivet i Hagastationen. Utflyttningen till Alingsås, Varberg, Kalmar. Och om tågstoppen i tunneln förstås, det korkar igen. Inte att undra på att folk tar bilen. Och så letar de efter den gamla kommunstyrelsen. De har tydligen gått under jorden. Står det något i Svenska Dagbladet nu för tiden?”

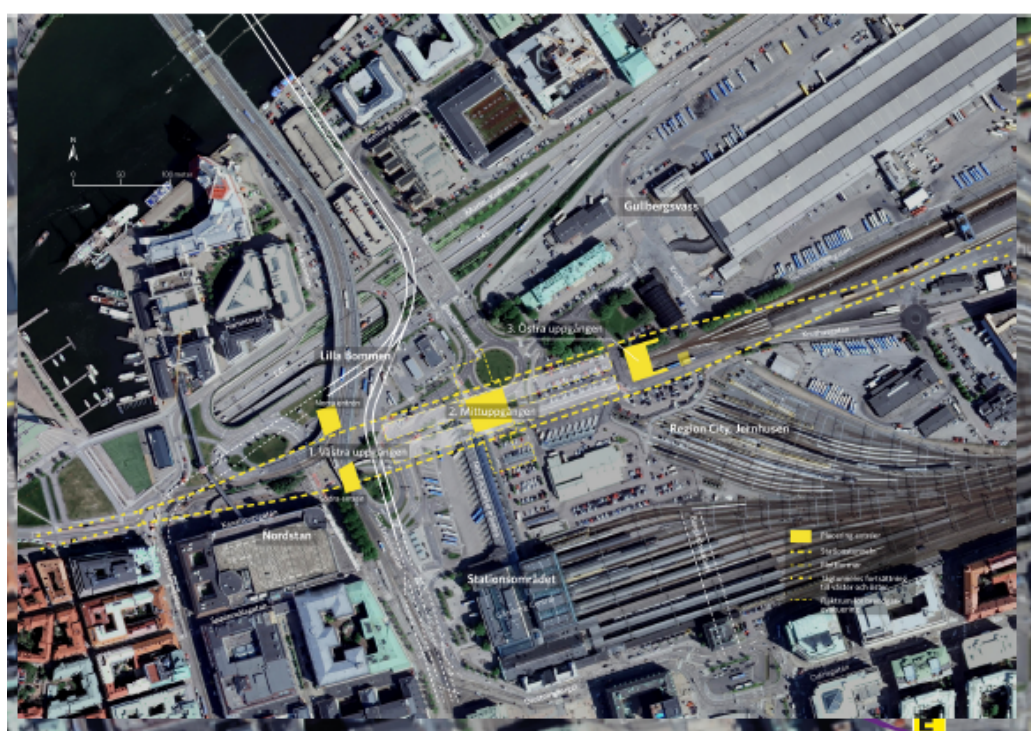
”Det är mest om sviterna från byggena av Nya Karolinska, Slussen och Nobelhuset”, sa Ulf.

”Jaha”, sa Johan. Men det berör ju inte oss.”

”Nej, det gör det ju inte”, sa Ulf.

De tog avsked och gick vidare åt var sitt håll.

Sedan sågs de aldrig mer.



Den prickade linjen visar hur Västlänkens Station Centralen placeras norr om nuvarande Centralstationen och Nils Erivssonsterminalen. De gula rektanglarna i anslutning till sträckningen markerar uppgångar. Vad den gula rektangeln på bangården markerar är obekant.

2 Maria, Tyra och Magnus

Så var den då invigd till slut, Västlänken. Politikerna var glada. Tjänstemännen på Trafikverket var glada. Entreprenörerna var glada. Journalisterna var glada.

Men alla var inte glada, inte efter några dagar.

Maria hade hittat en bra rutin. Hon brukade lämna av sin fyraåriga dotter Tyra på dagis i Kungsbacka senast kl 7.40 och sedan hinna till perrongen till kl 7.45, med lagom marginal till pendeltågets avgång mot Göteborg 7.49. När tåget kom fram till Göteborg 8.15 hade hon 12 minuters promenad till jobbet och kom fram 8.27, lagom till arbetsdagens början 8.30.

Idag var den första dagen när tåget skulle gå via Västlänken. Som vanligt gick tåget 7.49. På tåget hade hon sällskap med Caroline, en nära vän sedan skoltiden.

”Det blir spännande med Västlänken”, sa Caroline. ”Det ska ju bli kortare restider sägs det, och det är ju bra.”

Men Maria tänkte inte på tågtider. Hon tänkte på sin make Magnus, Tyras pappa. Caroline tycktes se det, för hon sa:

”Hur är det med Magnus?”

Magnus hade jobbat på en konsultbyrå och gjort hållfasthetsberäkningar på några av de elva övergångar mellan lera och berg som fanns längs den nya tunneln. Ju mer Magnus jobbade, desto mer tvivlade han. Han låg vaken på nätterna, när han inte drömde mardrömmar och mumlade saker som ”... jag sa ju att det inte skulle gå...” och ”...tåg på 200 ton, till den budgeten, det fattar man ju...” och ”det finns så många sorters lera...” ”... och ”jäklar, i natt har det läckt upp grundvatten...” Under den vakna tiden pratade Magnus nästan aldrig om annat. Maria brukade, ibland onödigt vresigt, säga att ett så här stort projekt knappast skulle byggas om inte beslutsfattarna visste vad de gjorde. Till slut blev Magnus sjukskriven för utmattningsdepression. Sedan mer än ett halvår låg han mest i sängen.

”Jodå”, svarade Maria. ”Nu när Västlänken är klar kanske han piggnar till.”

Under resans fortsättning pratade Maria och Caroline som vanligt om det ena och det andra, och Marias tankar skingrades. När tåget vek av i Almedal och gick in i tunneln mot Korsvägen steg spänningen i kupén. När de stannade vid Station Haga sa Caroline: ”Klockan är redan 8.23. Vi kommer för sent. De sa ju att det skulle bli kortare restider!”

När klockan var 8.27 steg de av vid den nya stationen vid Centralen. Det var festligt med blåsorkestern. I stationstaket hängde färggranna banderoller. ”Västlänken pumpar liv i Göteborg.” ”Västlänken – för en grön och nära storstad.” ”Staden utvecklas med Västlänken.” ”I berg och i lera, mot en ny era.”

Och minsann, där stod kommunalråden Nyhus och Kamne och log, med silverne hår, till synes nyklippt dagen till ära.

Maria och Caroline gick mot rulltrappan, åkte upp mot markplanet, kom ut norr om bussterminalen, började gå mot Drottningtorget, förbi den evighetslånga bussterminalen, förbi ett tomt spår 16 där de brukat stiga av tills dagen innan, förbi ett tomt spår 11 där Alependeln brukade komma in, förbi ett tomt spår 1 där Alingsåspendeln brukade komma in, och sedan vidare mot city.

”Det var väldigt vad långt det var att gå”, sa Maria när de kom ut ur Centralen. ”Klockan är 8.34 och härifrån tar det 12 minuter så jag är framme 8.46. Jag kommer för sent.

”Jag har 14 minuter härifrån så jag är framme 8.48”, sa Caroline. ”Jag blir också sen. Det får bli ett tidigare tåg imorgon. Konstigt, det skulle ju bli bättre.”

Senare på dagen, när klockan blev 17.00 och arbetsdagen var slut, gick Maria mot Centralen. Hon kom som vanligt fram till Centralens entré klockan 17.12 och hade som vanligt tre minuters marginal tills tåget skulle avgå 17.15. Klockan 17.14 kom hon fram till spår 16. Förvånad såg hon att spåret var tomt. ”Javisst ja”, tänkte hon, ”nu är det ju Västlänken som gäller.”

Hon började småspringa mot den nya stationsdelen men när klockan var 17.15 hade han bara hunnit till parkeringen vid bussterminalen. Hon slog av på takten och antrade tåget som gick 17.30. Hur mycket senare skulle hon bli? Förr kom tåget fram 17.41. När hon steg av tåget i Kungsbacka var klockan 18.08, 27 minuter senare än dagen innan. Hon sprang mot förskolan och kom fram 18.13.

”Tyra brukar hämtas tio i sex”, sa förskolläraren med förebrående blick.

Tyra var inte förebrående. Hon grät. Skrek. Kastade sig med armarna om Maria, som försökte förklara.

Samma kväll när Tyra hade somnat satte sig Maria vid sin dator och surfade in på Västtrafiks hemsida. Där tog hon fram Kungsbackapendelns tidtabell. ”Men VAD är detta!” viskade hon högljutt för sig själv. Hon räknade ut att hon från och med nu måste ta ett morgontåg som gick en kvart tidigare, och på kvällen skulle hon komma hem nästan en halvtimme senare. Tyra skulle behöva tillbringa nästan trekvart längre tid på förskolan varje dag.

Nästa morgon hade hon bestämt sig. På väg till förskolan hade hon lovat Tyra att de tidigare morgnarna och senare kvällarna bara skulle vara tillfälligt. Hon lämnade Tyra strax före halv åtta och tog det tidigare tåget 7.34 till Göteborg. Den här morgonen hann hon i tid till jobbet. Det första hon gjorde när hon kom in på kontoret var att gå in till Arne, hennes chef.

”Arne, jag måste prata med dig”, sa hon. ”Jag tror tyvärr att jag måste söka nytt jobb.”

Arne såg närmast sårad ut. Maria fortsatte:

”Det är de nya restiderna. Jag vill inte vara borta från Tyra så mycket längre som det blir med Västlänken. Nästan en timme mer blir det. Varje dag!”

Arne reste sig upp och gick fram till fönstret.

”Hur I HELVETE kunde de lura på oss detta?” sa han med aggressiv förtvivlan. Sedan satte han sig ner igen och fortsatte:

”Du är inte den enda här på företaget som drabbas av Västlänken. Och du är ovärderlig för vårt företag. Jag föreslår att vi gör så här. I steg ett jobbar du hemifrån två timmar på eftermiddagarna. Du kan börja idag. I steg två flyttar vi företaget till Kungsbacka. Kontraktet här går ändå ut och det lär bli en kraftig hyreshöjning. Och så har de höjt trängselskatten igen. Och så den nya kommunala verksamhetsskatten för alla företag i Göteborg, för att täcka merkostnaderna för tågtunneln. Det plockar ihop. Och de drar ju in på parkeringarna hela tiden. Var ska våra kunder parkera? Och det är ju så trist med alla tomma affärslokaler. Men de är väl glada i Mölndals Centrum, och Sisjön växer så det knakar. Så en flytt blir nog bra. Vi är tolv personer som jobbar här. Jag har kollat var folk bor. Det passar alla bra. Det byggs många nya lokaler i Kungsbacka.”

Maria lämnade Arnes rum med en stor lättnad.

Samma kväll hämtade Maria Tyra en timme tidigare än vanligt. De gick och handlade och gick sedan hem. Maria lagade middag, och Magnus kom hasande ut i köket i morgonrock. Efter maten, när Tyra tittade på TVs barnprogram, berättade Maria om företagets kommande flytt till

Kungsbacka. Plötsligt var det som om någonting rann av Magnus ansikte. Han fick plötsligt tillbaka sin gamla vitalitet.

”Det låter ju underbart. Vilken lättnad! Jag har tänkt så mycket på detta, att du varje dag ska åka i Västlänken. Tänk om det börjar brinna! Det är ganska långt mellan serviceschakten där man kan utrymma. Så skönt!”

Maria såg hur Magnus plötsligt andades djupare och utstrålade harmoni som han gjorde förr.

”Och vet du vad?”, sa Magnus. ”Idag ringde en gammal kollega som jobbar på en byggkonsultfirma i Mölndal. Han frågade om jag ville börja jobba hos dem. Det blir ju kanon. Då kan jag ta bilen utan trängselskatt”, sa han. ”Jag måste ju ha bilen när jag besöker byggerna.”

Barnprogrammet var slut, och Tyra kom ut i köket.

”Värst vad ni ser glada ut”, sa hon.

”Pappa ska börja jobba igen”, sa Maria.

Tyra, som hade en medfödd känsla för förhandlingstaktik, såg sin chans och sa:

”Nu kan väl jag få en hund?”



Så här blir gångtiderna från den nya stationens uppgångar (A1, A2 och A3) till nuvarande spår för Kungsbackapendeln (B, spår 16), Alependeln (C, spår 11) och Alingsåspendeln (D, spår 1). Eftersom tåget från Kungsbacka ska gå via Västlänken och stanna två gånger, så blir restiden inklusive gångtid till Centralens utgång mot Drottningtorget, ca 11 minuter längre. För Alependeln gäller ca 6 minuter och för Alingsåspendeln ca 7 minuter.

3 Kommunalrådet som tittade i sin skrivbordslåda

Så var den då invigd till slut, Västlänken. Politikerna var glada. Tjänstemännen på Trafikverket var glada. Entreprenörerna var glada. Journalisterna var glada.

Men alla var inte glada, inte efter några veckor.

En som inte var glad, utan snarare rätt så förbannad, var kommunstyrelsens ganska nye ordförande. För något år sedan hade kommunen anlitat en amerikansk konsult som förespråkade att framgångsrik offentlig förvaltning kräver LTMTMA, vilket betyder Less Talking, More Thinking, More Action. Konsulten hade avslutat sin föreläsning med orden: ”Ni gör vad ni vill med den här informationen.” Eftersom kommunpolitikerna befann sig i en besvärlig sits på grund av att kostnaderna för Västlänken hade hamnat fyra gånger över budget och staten inte ville betala, så fann man att det bästa var att följa konsultens råd. Man headhuntade helt enkelt en ny ordförande och tog då ingen hänsyn till politisk CV men däremot till dokumenterad förmåga att leda och åstadkomma resultat. Det kändes lite ovant.

Kommunstyrelsens nye ordförande hette Örn och hade ett mångårigt förflutet som major i det militära. Han kom snabbt upp till full effekt (eller kanske skulle kommunalråden och de politiska sekreterarna säga ”full affekt” där de hukade i sina tjänsterum). Nu kallade han på ett av kommunalråden. Det var tidig förmiddag, två veckor efter att Västlänken hade invigts.

”NYHEM!”

Örn adresserade det kommunalråd som hade ansvar för infrastrukturfrågor. Kommunalrådet hade snabbt lärt sig vad den nya ordföranden förväntade sig och kom genast sättande i korridoren. Han steg in i ordförandens tjänsterum och stannade i ett ”giv-akt-light” innanför tröskeln.

”Vad i HELVETE är detta?” betonade Örn.

”Vad i helvete är vad?” frågade kommunalrådet försiktigt.

”Jag var på middag med några gamla officersvänner igår kväll”, sa Örn. ”Vi kom att prata om Västlänken. Det visade sig att de alla kände till många exempel på folk som fått längre restider sedan Västlänken togs i bruk. Många har fått en kvart längre frånvaro från hemorten, en del till och med en halvtimme och hade gått över till att ta BILEN! Kommenter?”

”Det kan kanske vara så för en del...”

”En del? Jag läste i en Facebookgrupp att 20 procent av pendlarna får EN HALVTIMME ökad frånvaro från hemorten. 40 procent får EN KVART längre. Bara 5 procent får minskad frånvaro. Resten, ingen skillnad. 80 miljarder, till ingen nytta! VAD ÄNDA IN I GLÖDHETA ÄR DETTA???”

”Man ska nog inte tro på allt som står på Facebook...”

”HUR I HELVETE! Har Nyhem gjort rekryten?”

”Ja...”

”Nå, om kartan inte stämmer med verkligheten, vad är det då som gäller, kartan eller verkligheten?”

”Kartan...”, försökte kommunalrådet försiktigt.

”NEJ FÖR HELVETE! Det där är gammal militär pedagogik. Sedan Förvarsutredningen 2009 är det verkligheten som gäller!”

Örn tillade för sig själv diskret muttrande:

”Fast det vete fan om det har implementerats ända upp i Försvarsdepartementet.”

”Ja, naturligtvis”, sa kommunalrådet. ”Det låter ju... sunt förnuft.”

”SUNT FÖRNUFT???”

Örn reste sig från skrivbordet och rundade detta som om han skulle inspektera kommunalrådets klädsel. Var alla knappar knäppta?

”Här har vi byggt en Västlänk som har motiverats med att den är samhällsekonomiskt i stort sett lönsam. Och vilka är lönsamhetsaspekterna... NYHEM?”

”Ehh... det är... hmmm... tre effekter bidrar med större prissatta nyttor... restidsskillnader för resenärer... minskad trängsel i Göteborgs lokala kollektivtrafik...”

Här gaskade kommunalrådet upp sig och klämde till med: ”Och naturligtvis framkomlighet för godståg!”

”GODSTÅG, VAD I HELVETE!!!! Den planskilda korsningen i Olskroken, vad har den med Västlänken att göra? Den kunde byggts ändå! Och när det gäller mer plats i Gårdatunneln – vet inte Nyhem att om man har en bred marschväg med plats för mycket trupp, och före och efter den vägen har man smalare marschvägar med mindre plats för trupp, så kan inte en större trupp än vad den smalare vägen medger marschera med bibehållen MARSCHFART? Och ANALOGT – även om Västlänken ger mer plats för godståg i Gårdatunneln så är ju kapaciteten LIKVÄL oförändrad norr och söder om tunneln. Där ska ju godstågen samsas med persontågen! VAFALLS???”

”Tänkte inte på det...”

”NÅ!!!! Hur är det nu med restiderna? Hur kunde man kalkylera med lönsamhet på grund av kortare restider NÄR RESTIDERNÄ I SJÄLVA VERKET BLIR LÄNGRE? IN I HELVETE MYCKET LÄNGRE! MINST SJU MINUTER I SNITT!”

”Jag minns inte riktig....”

”Har korpral Nyhem provgått sträckan från den nya Västlänksstationen till utgången vid Drottningtorget?”

”Ursäkta, kommunalråd Nyhem, är det.”

”Va, jaha, ja då förstår jag de korta gångtiderna, många politiker går ju väldigt fort nu för tiden, HAAAAHAHAHA!”

Örn frustade roat åt sitt skämt i några sekunder och återgick sedan till sin tidigare sinnesstämning:

”I fält kan sju minuters senare ankomst vara skillnaden mellan SEGER och NEDERLAG! Och minskad trängsel, prissatt nytta EN HALV MILJARD! Är folk redo att betala högre biljettpriser för att en liten rännil av resenärer försvinner från trafiken i city? Det är ju som om en SPANINGSPATRULL försvann från ett helt REGEMENTE! Vad är detta för SKOJERIER? UTGÅ och återkom med en FÖRKLARING!!!!”

Kommunalrådet skyndade ut ur rummet och stängde in sig på sitt tjänsterum. Än en gång förbannade han sitt öde att ha gått i skolan under de år när en obegriplig pedagogisk metod hade använts i matematikundervisningen i den svenska grundskolan. Han mindes en övning med ett antal potatisar och ett pris per kilo. ”Stryk under ordet potatis och diskutera med en kamrat”, det var vad han kom ihåg från den övningen.

Kommunalrådet satt och vägde på sin tjänstestol. Utan att veta varför drog han ut en skrivbordslåda. Där föll hans ögon på en rapport från Trafikverket med namnet ”Västlänken, Sammanhang och effekter, Informationsskrift 2013-06”. Visst ja, tänkte kommunalrådet, den hade han bara skummat. Nu skulle han ta sig en närmare titt.

Någon halvtimme senare hördes ett glädjetjut i Stadshusets korridorer, ett tjut som var i klass med det som hörts när Mark- och Miljööverdomstolen godkänt stadens planer på att bygga en bro till Hisingen vars öppettider skulle vara mer än dubbelt så långa som den gamla, och vars nackdel i detta avseende enligt domstolens krav skulle elimineras med ett sofistikerat elektroniskt trafikledningssystem.

Kommunalrådet kom stormande genom korridoren och ringde på hos ordföranden.

Det hördes ett "DRÖJ!!!!!" varpå följde ett "ENTRÉ!!!!"

I triumf steg kommunalrådet in i rummet, höll upp Trafikverkets rapport och sa:

"Se här! Sidan 41! Diagram. Alingsås - Göteborg C + 3 minuter. Kungsbacka - Göteborg C + 1 minut. Älvängen - Göteborg C + 2 minuter. Här står inget om sju minuter."

"VAFALLS?" utbrast Örn. "HAR VI RÄKNAT FEL?"

"Nej, VI har inte räknat fel, herr ordförande! TRAFIKVERKET har räknat fel. De har misslett oss. Vi har fattat beslut på felaktigt informationsunderlag."

"NÅHHH!! Desinformation från annat truppslag! Precis vad man kan förvänta sig. PRESTIGE, Nyhem, prestige leder till NEDERLAG. Kom ihåg det. Då kommer saken i annan dager. Kalla hit Trafikverket... vad heter han... Bobo Lagergren!"

Och så blev det. Trafikverkets ansvariga ställdes, tillsammans med en relativt nyutexaminerad medhjälpare från avdelningen för trafikanalys som hette Kristoffer, upp inför ordförande Örn som framför en exekutionspatrull och konfronterades med fakta.

"HUR I HELVETE kan ni komma fram till att restiden ökar med någon minut på Centralen när det i själva verket blir minst sju minuter? Och folk från Kungsbacka får till och med 12 MINUTER längre restid! Hur snabbt tror ni att pendeltågen kan gå i Västlänken egentligen? Åtta kilometer på... en minut eller? Är det detta som avses när politikerna sagt att det ska gå hög-hastighetståg i Västlänken?"

Lagergren harklade sig.

"Nu är det ju så att vi har gjort en samlad bedömning."

"SAMLAD BEDÖMNING? Måste jag upplysa herrarna om att fälttåg utan föregående insamling av korrekta fakta är dömda att GÅ ÅT HELVETE? Se på Napoleon i Ryssland. De hade glömt att kolla på väderprognoserna! KALLT SÅ IN I HELVETE! Har ni räknat på nyttor SOM INTE FINNS? Är detta HITTEPÅ?"

Lagergren vände sig till sin kollega.

"Vi har väl bra på fötter, Kristoffer?"

"Det gällde ju att få ihop kalkylen", sa Kristoffer ursäktande. "Ni sa det ju själva. Vi uteslöt ju negativa aspekter som utsläpp av koldioxid vid bygget... och räknade med kraftigt ökad vilja att betala högre biljettpriser med den minskade trängseln... jag uppfattade att det var min uppgift... det gällde att få ihop kalkylen... som ni gjorde med Hallandsåstunneln... när ni kalkylerade med lättborrat berg fast ni visste att det var svårborrat... det gällde ju att få igång projektet... pengar kommer alltid senare, sa ni..."

När Kristoffer nämnde Hallandsåstunneln tittade Lagergren frånvarande ut genom fönstret och nynnade ett "tralala..." Sedan tog han till orda:

"Ja, antalet igångsatta projekt är ett av våra nyckeltal. Trafikverket jobbar ju numera enligt New Public Management, med målstyrning och kostnadsmedveten upphandling som renodlad beställarorganisation. Man kan säga att vi har gått över från att veta hur man gör till att veta vad det kostar. Till exempel gick vi redan 2008 över från förebyggande underhåll till avhjälpande. Och det ger ju en del besparingar. Man lagar först när det gått sönder. 'If it ain't broken, why fix it?' som vi brukar säga."

Örn lät sig inte imponeras.

”Förresten...”, sa han med ett plötsligt leende. ”Jag läste om att ni budgeterat underhåll på kontaktledningen för någon järnvägssträcka, och så blev det dubbelt så dyrt eftersom ni missat att det var dubbelspår. Stämmer det?”

”Det... det var en annan region”, sa Lagergren förnärligt.

”HAHAHA!” utbrast Örn. ”Det är ju som att bara köpa vänsterkängor till mannarna! Men åter till saken. Har vi en situation här av SKIT IN, SKIT UT? Har vi byggt en tågtunnel under Göteborg efter en kalkyl som överskattar nyttorna grovt och inte har med nackdelarna? Hur bra är det på en skala?”

Kommunalrådet, som många gånger sagt att han litade fullständigt på Trafikverket, såg nu en chans att bli lika arg som när regeringen bestämde att behålla de inbetalda trängselskatterna från Göteborg (det var innan stadens jurister sagt honom att det inte var någon idé att bråka), så han hävde sig upp på tårna och sköt in:

”JUST DET!”

Men gjort är gjort, så det fanns egentligen inget mer att tillägga. Göteborgarna fick ha det så här, helt enkelt. Delegationen från Trafikverket tågade skyndsamt ut och begav sig under tystnad åter till lokalerna på Kruthusgatan.

Och i sitt tjänsterum i Stadshuset andades kommunalrådet ut. Nästa gång skulle han vara mer misstänksam mot glädjekalkyler.

Källor:

Västlänken, Sammanhang och effekter, Informationsskrift 2013-06 (Trafikverket)

järnvägsnyheter.se april 2015

Trafikverket Årsredovisning 2015

Västlänken i resenärerna vardag

markochmiljooverdomstolen.se

”Tunnlar spräcker ofta budget” Byggindustrin.se 2 maj 2011

”Hallandsåsen” Forskning & framsteg januari 1998

Hur stor blir nyttan för resorna?

	Trafik- verket	Mina beräkningar
Alingsås - Göteborg C	+ 3	+ 7
Ale - Göteborg C	+ 2	+ 6
Kungsbacka - Göteborg C	+ 1	+ 11
Kungsbacka - Korsvägen		- 3
Alingsås/Ale - Korsvägen		0
Kungsbacka - Hagakyrkan		- 9
Alingsås/Ale - Hagakyrkan		- 4
	- 5.500 timmar/dygn eller år?	

4 Kommunalråden som reste till GustavAdolfs torg

Så var den då invigd till slut, efter sju sorger och åtta bedrövelser, Västlänken. Politikerna var glada. Tjänstemännen på Trafikverket var glada. Entreprenörerna var glada. Journalisterna var glada.

Men alla var inte glada, inte efter några veckor.

Kommunalrådet Larsson i Lerum var bekymrad. Framför honom låg det senaste numret av Lerums tidning. På första sidan fanns ett foto på fem tydligt uppretade lerumsbor. De klagade på den nya Västlänken. ”Jag har fått sju minuter längre restid till mitt jobb”, sa en person i artikeln. ”Jag måste ta ett tidigare tåg på morgonen. Var inte vitsen att Västlänken skulle ge kortare restid?” Och en annan krävde att politikerna skulle förklara varför de hade stött detta projekt. De fem resonerade om att börja samåka med bil istället. Det skulle tydligen fungera för det mesta. En dag i veckan per person.

Kommunalrådet Larsson kände sig orolig inför nästa val. Nu var det hösten 2029. Om ett år skulle det vara val. Med en svekdebatt om Västlänken kunde det sluta hur som helst.

Larsson tog telefonen och ringde sin kommunalrådskollega i Kungsbacka, Karlsson, och berättade om sitt bekymmer.

”Sju minuter”, sa Karlsson. ”Det är ju ingenting. Igår hade vi demonstranter utanför kommunhuset som skanderade om tolv minuters längre restid. Bestulen på en halvtimme om dagen, stod det på ett plakat. Hundratjugo timmar om året. Det var bättre förr, stod det också. Man ryser när man läser det. Och köerna på E-6:an har ökat eftersom många tar bilen istället för tåget. Detta sa de inget om. Så här kan vi ju inte ha det.”

Karlsson och Larsson kom överens om att ta med sig kommunalrådet Andersson från Ale (sex minuters längre restid) och uppsöka stadshuset vid Gustav Adolfs torg.

Några dagar senare satt kommunalråden Andersson, Karlsson och Larsson med trafik-kommunalrådet Jönsson i Göteborg i ett konferensrum i stadshuset vid Gustav Adolfs torg. Karlsson redogjorde för den uppkomna situationen.

”Ni sa ju att det skulle bli kortare restid”, summerade Karlsson. ”Nu kräver vi att det återgår till det gamla. Spåren finns kvar. Det går bra att börja köra i morgon.”

Jönsson funderade en stund. Sedan kallade han in sina åtta politiska sekreterare och redogjorde för läget.

”Det vore ju genant om vi måste återgå till det gamla och lägga Västlänken i malpåse”, sa Jönsson. ”Vad ska folk säga?”

”Ja, vad ska folk säga”, sa de åtta politiska sekreterarna i kör. ”Låt oss rådfråga vår PR-konsult.”

Det var snabbt gjort, eftersom PR-konsulten Sven Smörsång på det dygnet-runt-kontrakt-anlitade PR-företaget Rare, Medium & Welldone AB disponerade ett kontorsrum i huset. Han anlände inom en minut.

”Jag har en idé”, sa Smörsång. ”Samma dag som tågen börjar gå som de gjorde förut går vi ut med en mångmiljonkampanj och sänder i alla kanaler där vi kan lägga på procent. ’Grattis, Kungsbackabor! Nu har vi kortat era restider med tolv minuter.’ Och motsvarande för resenärerna på de andra linjerna.”

Göteborgsjönsson såg fundersam ut.

”Men... vad säger folk om att man lägger Västlänken i malpåse så snabbt?”

”Vår forskning visar att folk glömmet väldigt fort nu för tiden”, sa Smörsång. ”Efter någon månad har de glömt att den finns.”

”Men vad ska man då ha Västlänken till?” sa Jönsson.

”Tvättunnel”, sa den idérike Smörsång. ”Tågen måste ju tvättas. Alla tåg kan köras genom Västlänken. Vid Station Haga kan det stå en massa folk på ställningar och spruta miljövänligt schampo och vatten, och vid Station Korsvägen kan det stå med en massa folk med hårtorkar. När tågen kommer ut i fria luften i Almedal är de skinande rena. Bra för Västtrafiks varumärke. Efter några veckor kör vi en ny kampanj. ’Nu inviger vi den nya tvättunneln’, skriver vi. Med blåsorkester. Och du, Jönsson, inviger givetvis.”

Jönsson log nöjt när han tänkte på mediauppmärksamheten inför valet. Fotoblixtar, inslag i Västnytt, kanske rentav i riksmidia. En milstolpe i regionens infrastruktur, skulle han säga. Man kunde kanske rentav tvätta alla tåg i hela Sverige och ta betalt för det. New Public Management.

”Det blir nya arbetstillfällen”, sa de åtta politiska sekreterarna i kör. ”Det ser bra ut inför valet.”

”Då bestämmer vi det”, sa Jönsson. ”I know how to make a deal.”

Efter en tydlig blick från Jönsson lämnade Smörsång och de åtta politiska sekreterarna rummet. De gästande kommunalråden reste sig för att gå.

”När ni nu ändå är här”, sa Jönsson med en ton som fick de övriga att genast sätta sig igen. Jönsson tog fram ett dokument.

”Jo, den här Västlänken har ju kostat lite mer än budgeterat”, sa han. ”Eller snarare mycket mer. Det blev åttio miljarder. Och enligt avtalet ska vi förhandla om detta. Av staten får vi inget mer, ni minns väl det där bråket om de friserade restidseffekterna, ja det var Trafikverket, inte vi, det vill jag vara tydlig med, och bilåkandet har tagit nya vägar sedan tredubblingen av trängsel-skatten. Jag föreslår att vi fördelar merkostnaderna mellan Göteborgs stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, alltså ni, och VG-regionen i proportion till insatsen enligt avtalet.”

Jönsson var tydligt förberedd, eftersom han skickade kopior på avtalet över bordet till de övriga. De läste hastigt igenom avtalet.

”Jag tycker att vi gör så här”, sa Kungsbacka-Karlsson. ”Vi dubblar Göteborgsregionens del.”

”Eller tredubblar”, sa Lerums-Larsson.”

”Ja, eller varför inte fyrdubblar”, sa Ale-Andersson. ”Det är ju ändå våra invånare som får nytta av Västlänken, det har ni i Göteborg varit tydliga med.”

”Eller hade fått”, sa Lerums-Larsson till de andras instämmande nickar.

”Eller kommer att få nu när Västlänken inte kommer att användas”, sa Kungsbacka-Karlsson.

”Fyrdubblar”, sa Jönsson. ”Utmärkt. Då bestämmer vi det. I know how to make a deal.”

Det blev handslag på det, så som man alltid brukade göra. Jönsson såg att de andra log belåtet, så han anade ugglor i mossen. Han ögnade igenom avtalet och såg formuleringen: ”Parter/Ej medfinansierare. Göteborgsregionens kommunalförbund.”

”VAD I HELVETE!” utbrast han. ”Kommunalförbundet betalar ju ingenting! Fyra gånger noll är... låt se nu... De kommuner som får nytta av Västlänken... eller som skulle fått... men som får nyttan nu när den inte kommer att användas... betalar INGENTING!”

”En deal är en deal”, sa Kungsbacka-Karlsson och reste sig. ”Nej, grabbar, nu går vi och äter lunch. Vad sägs om Sjömagasinet? Jag kan ta notan, det är ju vi i Kungsbacka som tjänar mest på att Västlänken inte används.”

Göteborgs-Jönsson var förtvivlad. Dels ville han också äta på Sjömagasinet, dels visste han att VG-regionen var medfinansierad, men i VG-regionen är var tredje invånare göteborgare, så då skulle göteborgarna få betala merkostnaderna både på kommunalskatten och på regionskatten.

Men så såg han en detalj i avtalet.

”HA!” ropade han.

De tre gästande kommunalråden stannade upp i dörren.

”Det här avtalet kan knappast vara juridiskt bindande. Se här på underskrifterna! Inga namnförtydliganden! Och namnteckningarna kan ju vem som helst ha skrivit. Och där det ska stå ’ort’ står det bara ’ort’ och inte själva orten där avtalet undertecknades.”

De tre kommunalråden återgick till sina platser och kunde, när de studerade dokumentet, konstatera att avtalet knappast kunde vara giltigt. Det skulle staden skickliga jurister säkert framgångsrikt hävda.

”Vem får då betala?” sa Lerums-Larsson.

”Ja, vem får då betala?” sa Kungsbacka-Karlsson.

”Det blir väl...” sa Ale-Andersson. ”... det blir väl staten.”

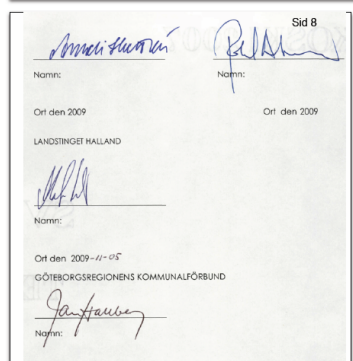
Detta fick alla att brista ut i gapskratt.

”Jag hänger med till Sjömagasinet”, sa Göteborgs-Jönsson. ”Och jag kan ta notan. Det är ju ändå vi göteborgare som blir av med Svartepetter. Det kortet skickar vi vidare till Anna i Stockholm.”

I god stämning begav de sig ut på Gustav Adolfs torg för att få tag i en taxi.

Källa: Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige, TRV 2010/35899

Länk http://wiki.stoppavastlanken.nu/lib/exe/fetch.php?media=dokument:medfinanseringsavtalet_2010-04-01.pdf



5 Harald flyttar till Skeppsbron

Så var den då invigd till slut, Västlänken. Politikerna var glada. Tjänstemännen på Trafikverket var glada. Entreprenörerna var glada. Journalisterna var glada.

En som också var glad var Harald. Han och hans fru Veronica hade just flyttat till Göteborg från Karlskrona. De hade ofta pratat om att flytta tillbaka till Göteborg, och nu hade Harald fått nytt jobb som marknadschef på ett Alingsås-företag som tillverkar fläktar.

Harald hade fått tips om de nybyggda bostadskvarteren vid Skeppsbron av en gammal klasskamrat som nu var kommunalråd i Göteborg. Denne hade sagt att med Västlänkens station i Haga ligger Skeppsbron perfekt inom gångavstånd inför tågresan till Alingsås. Inom upptagningsområdet, som det hette.

Att köra bil till jobbet i Alingsås var inte längre någon möjlighet. Bilen hade de sålt. Någon bil skulle nämligen inte behövas när man bor vid Skeppsbron, hade kommunalrådet försäkrat. Kollektivtrafiken var mycket väl utbyggd. Tur var väl det, eftersom det bara fanns en parkeringsplats per åtta lägenheter i de nya kvarteren. Och tur för Harald och Veronica att barnen var utflugna. Att vara småbarnsförälder utan tillgång till bil är ingen höjdare.

Så den första morgonen när Harald skulle åka till det nya jobbet i Alingsås började han helt enkelt gå mot Station Haga. Det visade sig att det tog 15 minuter till stationen. Med rulltrappan ner till perrongen, de djupa 25 meterna under gatuplan – ungefär som ett sexvåningshus, räknade Harald ut när han åkte rulltrappan ner – hade det tagit 19 minuter. Alingsåståget kom just in på perrongen, det gick ett i kvarten. När de kom till Centralstationen hade det tagit 22 minuter.

Här steg Lennart, en av de nya grannarna i uppgången, på tåget och satte sig mitt emot Harald. Det visade sig att han arbetade i Lerum. Tåget gick, och Harald såg fram emot en angenäm resa till Alingsås. Det skulle vara skönt att slippa hålla i ratten.

”Jag räknade ut att det tar 22 minuter hemifrån hit till Centralen”, sa Harald. ”Och nu har jag 40 minuter till Alingsås och 10 minuter till kontoret. Det blir en timme och en kvart.”

”22 minuter hit?” sa Lennart. ”För mig tog det 14 minuter... du åkte väl inte med Västlänken?”

”Jo, en bekant som är kommunalråd sa att det är bästa sättet.”

”Ta nian till Drottningtorget istället. Då kan du gå hemifrån åtta minuter senare. Du kanske rentav kan ta ett senare tåg. Kolla det. Men det var bättre förr. Då tog det bara sju minuter med nian till Alingsåståget på spår 1. Nu måste man gå en lång bit extra. För mig har det blivit sju minuter sämre. Nu måste jag ta ett tidigare tåg för att komma fram i tid. Hade jag åkt från Haga hade det tagit en kvart längre mot förr. Säg det till din kompis kommunalrådet.”

”Det var ju ingen smart lösning”, sa Harald.

”Men man kan skriva om det till granskningsutredningen. Där samlar man in exempel på resenärer som fått det bättre eller sämre med Västlänken. Man ska utreda hur det kunde gå så fel. Man vill väl hänga någon. Men jag vet var felet satt. Man gjorde ingen restidsundersökning innan man beslutade om Västlänken.”

”Konstigt sätt att jobba”, sa Harald. ”Man tillåter det att gå fel först och sedan letar man syndabockar. Det är ju mycket bättre att göra rätt från början.”

”När Trafikverket gjorde sin lönsamhetsberäkning utgick man från att restiderna skulle bli kortare, fast man måste ha vetat att de skulle bli längre. Varför, frågar man sig.”

De såg ut genom fönstret på Sävsnäs rangerbangård som passerade förbi, medan de frågade sig varför.

Lennart berättade om hur projektet Västlänken hade tillkommit genom att kommunen lovats statliga bidrag om man införde trängselskatt. Man slängde ihop ett paket med en vägtunnel, en älvbro, en tågtunnel och lite annat. Moderaterna fick en biltunnel, sossarna fick en hisingsbro och miljöpartiet fick en tågtunnel. Det hela hade gått mycket hastigt.

”Det ska du veta”, sa Lennart, ”att här i Göteborgspolitiken bestämmer man sig först för vad man vill ha, och sedan blundar man för allt som talar emot. Man hade någon sorts målbild om att efterfrågan på tågresandet skulle tredubblas genom bättre och snabbare kollektivtrafik. Man ville inte lyssna på dem som påpekade att det inte skulle finnas så mycket folk, och att de flesta får längre restider.”

De betraktade Sävsnäs lugna flöde genom landskapet.

”Det skulle vara lustigt om det inte var ett så förbaskat slöseri”, sa Lennart. ”Man försökte korta restiderna för medborgarna genom att göra något för det snabbaste resättet, pendeltågen, och resultatet blev att pendeltågsresan tar längre tid. Man ställde inte den viktigaste frågan: Vem väljer Västlänken i längden?”

”Hmmm... med bil tar det 40 minuter till Alingsås, dörr till dörr”, sa Harald. ”Jag sparar 35 minuter en väg. Halva tiden. Det tål att tänkas på.”

”Men du har ju gjort dig av med bilen”, sa Lennart. ”Och det finns inga parkeringsplatser där du bor. Du är fast med slipsen i brevlådan.”

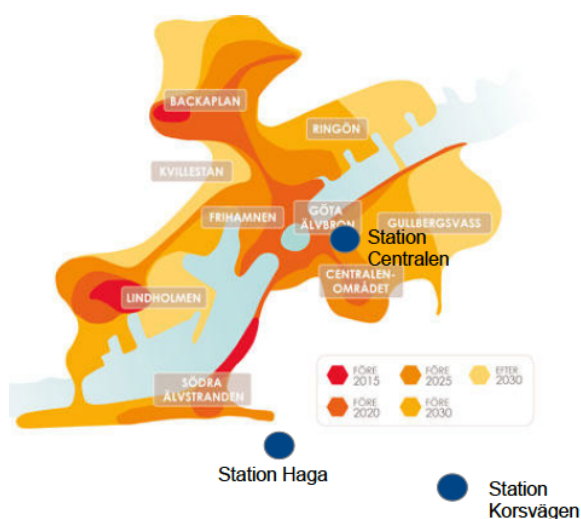
Harald såg ut genom fönstret. Plötsligt erinrade han sig att hans bekant kommunalrådet, hans gamla klasskamrat, var bland de sämsta i matematik i klassen.

Här hade alltså funnits varningsklockor som han borde lyssnat på.

Källor:

www.gp.se/nyheter/debatt/vem-reser-till-haga-med-vestlanken-1.8162

”Hur påverkar Västlänken resenärernas vardag?” Artibus 2016



De färgmarkerade områdena visar Älvstaden, där det ska byggas bostadsområden. Som synes ligger både Station Haga och Station Korsvägen en bra bit från detta område. Stadsbyggnadskontorets formulering ”Visionen förutsätter att Västlänken genomförs enligt alternativet Haga – Korsvägen” synes vid betraktande av denna bild vara något dubiöst. (Stadsbyggnadskontoret om Vision Älvstaden, PM 2012-08-16 (dnr 0635/11).

6 Den hemlighetsfulla grå eminensen

Så var den då beslutad igen, för vilken gång i ordningen kan man undra, Västlänken. Politikerna var glada. Tjänstemännen på Trafikverket var glada. Entreprenörerna var glada. Journalisterna var glada.

Men alla var inte glada.

Nick Bogård hade spanat på egen hand. Han var privatdetektiv med ett oansenligt kontor i en sliten fastighet på Kungshöjd. Det var ett spännande och omväxlande jobb. Det kunde handla om att fotografera förmodad otrohet, att skugga personer och deras förehavanden, att kontrollera sanningshalten i ett misstänkt CV, att avslöja bedrägerier eller att spåra folk som försvunnit.

Det var ett ensamt jobb, med spännande. Nick var nöjd med bylinen under företagets logotyp. ”Du kanske inte är paranoid, trots allt. Det kanske helt enkelt är sant.”

Under senare tid hade uppdrag som gav intäkter fått stå tillbaka för Nicks egen privata spaning. Att Västlänken, den planerade pendeltågstunneln under stan, delade stan i en krympande ja-del och en växande nej-del hade han klart för sig efter hundratals timmar av smyglyssnande och dolda inspelningar av samtal mellan människor på spårvagnar, på caféer och i frisersalonger.

Nick var först betänksam över vad Västlänken-bygget skulle medföra för staden. Skador på natur- och kulturmiljö, buller och besvär, sättningar och rivningar till följd av av grundvattensänkning, mångdubbelt överskriden budget...

Eftersom Nick hade gått en kurs i stadens arkitektur var han särskilt bekymrad över vad sprängningar, grävningar och grundvattensänkningar skulle betyda för de stora arkitekternas skapelser – Victor von Gegerfeldts Feskekörka med formen som en gotisk kyrka, först ifrågasatt men med tiden accepterad, och Adolf Edelsvärds Hagakyrkan och Engelska kyrkan. Och Hans Hedlunds stadsbibliotek mitt emot Handelshögskolan, numera universitetsbibliotek, med sin USA-influerade arkitektur, måste rimligen vara i riskzonen för grundvattensänkning. Och hur skulle det gå för residenset, det så kallade Torstensonska palatset på Södra Hamngatan, stadens äldsta bebodda hus, från 1651? Ett tjugo meter brett schakt skulle byggas bara sju meter under residensets golv.

Mindre bekymrad var Nick för Edelsvärds Centralstationshus, landets enda stationshus i nygotik – det var ju så långt mellan grävdiket och stationsbyggnaden. Detta hade han konstaterat under sina fältspaningar på Centralen. Han hade först tänkt att Västlänken rimligen måste kunna motiveras med att den skulle ge väldigt mycket nytta för att kompensera för byggets kostnader och följdverkningar. Men hans slutsats var bergsäker: det blir ingen nytta. Den extra gångtiden från en ny station norr om dagens Centralstationen skulle medföra minst sju minuters längre restid för fyra pendlare av fem. Nick hade räknat ut att mer än hälften av resenärerna skulle få ökad frånvaro från hemorten.

Nick hade läst att beslutet var fattat och inte kunde ändras. Bullshit, tänkte han. Han kände inte till någon naturlag som sa att man inte kan ändra ett beslut om det skulle framkomma fakta som motiverade en ny bedömning. Och nya sådana fakta uppdagades ständigt. Och även utan dessa negativa följdverkningar hade Västlänken ändå varit en mycket dålig idé. Inte ens om den var gratis hade den varit önskvärd av användarna. Det skulle ju bli sämre för resenärerna.

Därför hade Nick sökt svar på frågan: "Vem väljer Västlänken i längden?" Han hade funderat och räknat och till slut fått ihop till en debattartikel i G-P. Den morgon när hans artikel publicerades lade han fötterna på skrivbordet, tände en cigarrett och läste förnöjt sin text.

Samma kväll när han som vanligt satt på sitt kontor och surfade på nätet hördes en signal från hans mobiltelefon. Han hade fått ett SMS-meddelande, det första den dagen. Han läste: "Kom till Nordstans P-hus plan 3 kl 21.45. An offer you can't refuse."

Nick reste sig och gick fram till fönstret. Han särade på de nerdragna persiennerna. Ute var det mörkt och dimmigt. November i Göteborg. Han tyckte sig se hur en figur i mörk rock på andra sidan gatan tittade upp mot hans fönster. Figuren slängde en glödande cigarrett på gatan, trampade på den och gick därifrån.

Nick tog på sig sin trenchcoat och hatt, drog åt skärpet, fällde upp kragen och begav sig ut i göteborgsdimman. När han gick nedför Kungsgatan mot city hörde han ett storband med en saxofonsolist. Där var den där musiken igen, tänkte han. Meditativt, stämningsmättat. Den brukade dyka upp när han var ute och gick.

Han passerade en butik med brunt papper upptejpat innanför fönstren. Här hade Veronicas inredningsbutik legat. Veronica var en cool tjej som Nick gärna slängde käft med över en kopp förmiddagskaffe. För några månader sedan när Nick gick förbi hade hon stått i dörren och ropat: "Hördu Nick, jag har ett uppdrag till dig. Det gäller ett försvinnande. Var är mina kunder?" Nick hade svarat: "Färre parkeringsplatser, höjda parkeringsavgifter, trängselskatt, krångligare att köra, du säljer stora paket, inget vackra damer bär med sig på spårvagnen. *A fool can see that.*" Och nu var butiken tom. Veronica hade flyttat sin butik till Frölunda Torg. Han hade hört att affärerna blomstrade. *Good for her. Not good for the inner city.*

När han en stund senare öppnade dörren mot parkeringsdäck plan 3 i Nordstans parkeringshus såg han först inte en människa. Han gick långsamt längs raderna av parkeringsplatser. De flesta var tomma.

Plötsligt hajade han till. Vid en pelare såg han en siluett. Han hörde en röst.

"*Mister Bogård?*"

"*In person*", sa Nick.

Skuggfiguren tog ett steg fram och kom ut i ljuset av en lysrörsarmatur. Han hade lösskägg och hatt. Sådant såg Nick direkt. En cigarrett glödde till.

"Vi har läst din artikel", sa mannen. "Du känner inte oss. Vi vet vem du är. Ett råd i all välmening. Sluta skriva artiklar mot Västlänken."

"*So, who are you?*"

"Låt mig säga så här: Vi är en grupp som verkar för Göteborgs utveckling. Verka men inte synas är vårt motto. Och dina skrivelser motverkar vårt mål. *I say no more.*"

Nick kunde argumenten.

"Utveckling? Ökade restider, tidigare tåg på morgonen, senare tåg hem på kvällen. Västlänken gör det sämre."

"Sämre för vem?"

"För tågresenärerna, *read my lips*. Varför är politikerna för Västlänken? *Something stinks here*. Ökade restider. Regionförminskning. *Smart guys take the car*. Trafikverket lurar politikerna. De säger att restiden över Centralen ökar med 1-3 minuter. *The truth?* Mer än sju minuter."

"Politikerna *know all that*."

"*You must be kidding...?*"

”Problemet är att folk flyttar från Göteborg. Nyttiga skattebetalare flyttar till kranskommunerna. Att göra det sämre för pendlarna är en medveten strategi. Med ökade restider väljer arbetskraften att bosätta sig i Göteborg. Det kallas... regionförminskning.”

”Så du menar... ökade restider *by purpose*? *But what if* folk tar bilen istället?”

”Du kanske inte brukar åka bil i rusningstrafik. Jag kan meddela dig att det är rätt mycket köer. *You know*, vägarbete här, vägarbete där. Ett räckte här, en asfaltgrop där, en trasig gatulampa, en skylt på sned. Om bilisterna tar en annan väg beger sig våra trupper dit. Det styrs med GPS. Det är också medveten strategi. Till slut tröttnar folk. Vi räknar med stor inflyttning till de nya bygggena i centrum.”

Den okände slängde sin cigarrett på betonggolvet och trampade på den.

”Och inte nog med det”, sa han. ”När folk flyttar hit märker de att det finns väldigt få parkeringsplatser vid de nya bostadsområdena.”

Han gav ifrån sig ett hest, rosslande skratt och tillade: ”Väldigt, väldigt få. Utan bil kan folk inte lämna stan. Så de företag som vill ha kompetens måste finnas i Göteborg. Du förstår vad allt detta innebär?”

”*Point taken.*”

”*Guess you do. Money talks.*”

Den okände tog ett steg tillbaka och befann sig nu i mörker.

”Det vore klokt för dig om du skrev positivt om Västlänken istället”, sa han. ”Skriv om en grön och nära storstad, om hur Västlänken pumpar liv i stan, om hur kaffetörstiga alingsåsare fikar i Haga, om...”

”Varför skulle någon tidning vilja publicera sådan propaganda?”

”Du kommer att bli publicerad. Fråga inte hur. Och du kommer att få ett kreditkort på posten. Från en bank på Cayman Island. Och ju mer du skriver, desto mer laddas ditt kort. Det är vattentätt. Skatteverket? *Forget it, Nick, it's Gothenburg.*”

”*And what if not?*”

Mannen höjde sin arm och pekade på en punkt bakom Nick.

”*You see that?*” sa han.

Nick vände sig om. Han såg inget som kunde vara av intresse. Några parkerade bilar, bara. Alla Volvo, tillverkade i bilstaden Göteborg. Hur skulle det gå med det i framtiden?

När Nick vände sig mot mannen igen var det tomt. Mannen hade försvunnit spårlöst. Inga ljud kunde ge någon ledtråd.

Nick gick mot utgången och tog sig ut på Östra Hamngatan. Han gick åter mot Kungshöjd. Att mannen hade uttryckt ett hot mot Nick rådde det inget tvivel om. Olaga hot, fjärde kapitlet, femte paragrafen i brottsbalken.

Nick tänkte över sitt liv. Han fru hade lämnat honom för sin personliga tränare, hans son hade flyttat till Stockholm och blivit AIK-are, hans dotter doktorerade i intersektionell representativitet med personkategorisering efter utseende, inriktning rasifiering och genusperspektiv vilket gjort honom till en ständig måltavla, och hans vänner undvek honom av rädsla för att bli kartlagda. Frun hade fått huset. Han sov i ett litet rum innanför kontoret. Han hade inte mycket att leva för. Whiskyflaskan var hans bästa vän.

”*So what the heck?*” tänkte han. Han kunde lika gärna ta risken. Göteborg är värt att kämpa för. Man borde kunna locka inflyttare genom att erbjuda bättre kärnverksamhet istället för det som politikerna numera höll på med. Västlänken måste stoppas. Göteborg kan mycket bättre.

Nick gick hemåt i dimman, med rockkragen uppfälld och hatten neddragen. Nu hördes det där storbandet och saxofonsolisten igen.

Han hade bestämt sig. Han skulle fortsätta. Konsekvenserna, *whatever that was*, var han beredd att ta.

En sak var klar: när det gällde Västlänken var han inte till salu.

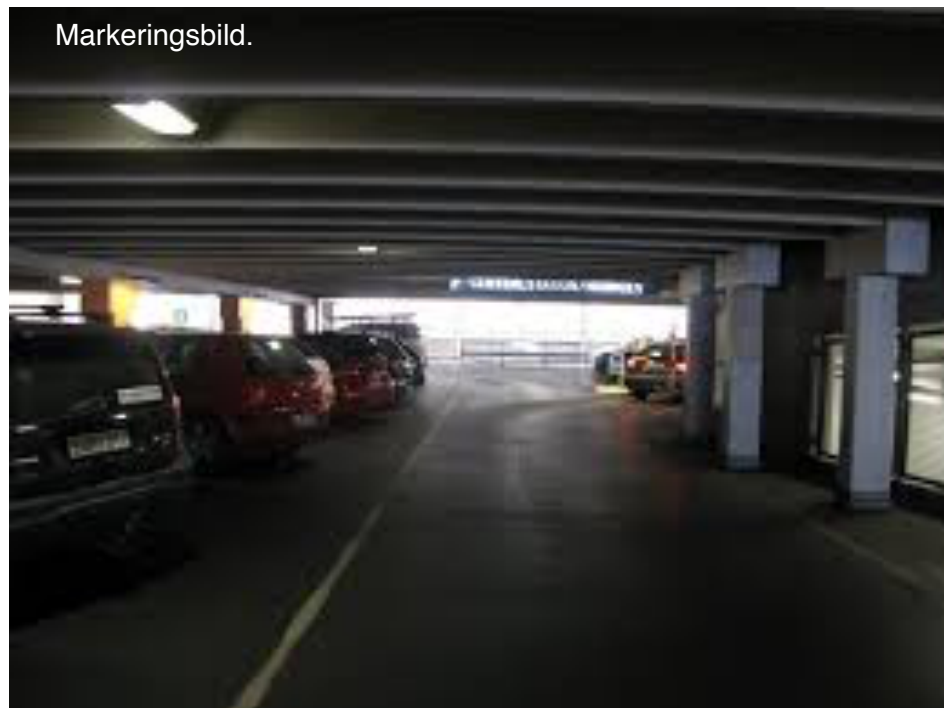
Källor: <http://www.gp.se/ledare/flykten-från-göteborg-1.1698184>

Gunilla Linde Bjur och Krister Engström: Göteborg, arkitekter och fasader 1850-1920

www.folkinitiativet.se

wikipedia

Musikinspiration: <https://www.youtube.com/watch?v=vZCtCluNRQQ>



7 Den demokratiska fullmäktigeledamoten

Så var den då beslutad igen, för vilken gång i ordningen kan man undra, Västlänken. Politikerna var glada. Tjänstemännen på Trafikverket var glada. Entreprenörerna var glada. Journalisterna var glada.

Men alla var inte glada.

Maria var ledamot i kommunfullmäktige. Hon representerade Det Ena Stora Partiet. Det fanns en fråga som bekymrade henne väldigt mycket, och det gällde just Västlänken. Trafikverket hade fastställt att Västlänken skulle byggas. Under år 2016 hade ett mycket stort antal överklaganden lämnats till regeringen, och samtidigt hade även ärendets behandling hos Mark- och Miljödomstolen lett till överklaganden.

Detta bekymrade inte fullmäktigegruppen för Det Ena Stora Partiet. Man resonerade som så att det alltid fanns en grupp motsträviga rättshaverister som inte ville ha någon utveckling, och även tusen överklaganden var ett litet tal i en så stor stad som Göteborg. Regeringen skulle avfärda alltihop. Och när det gällde Mark- och miljödomstolen var det mest en formsak eftersom Länsstyrelsen hade sagt ja, det hade kommunalrådet själv sagt.

Men det som bekymrade Maria var alla dessa mail om Västlänken som kom från medborgarna. I början hade hon slängt dem alla, så som man kommit överens om i fullmäktigegruppen. Men till slut kunde hon inte låta bli att läsa, så där i hemlighet. Hon anade ett annalkande vulkanutbrott här.

Till slut hade hon kommit fram till att Västlänken var ett katastrofalt projekt. Det skulle innebära stora skador på natur- och kulturmiljön, leda till sättningar som skulle kräva att många byggnader behövde repareras eller rivas och ersättas, och ge köer och besvär under minst tio års byggtid. Och till råga på allt merkostnader som inte hade någon finansiering. Hon hade läst medfinansieringsavtalet. Bidraget från medfinansierarna, som bestod av Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen och Region Halland, skulle räknas upp kontinuerligt enligt den obefintliga inflationen, medan kostnaderna ökade med det så kallade järnvägsindex som var mycket högre än inflationen. Det var lätt att inse, tänkte Maria, att gapet mellan kostnaderna och finansieringen skulle öka med många miljarder redan om man skulle hålla budget. Ännu värre skulle det bli med alla väntade och oväntade merkostnader. Och det, insåg Maria, betydde skattehöjningar för kommunen, regionen och bilisterna i form av trängselskatt. Det skulle bli ohållbart.

Och det allra värsta: Maria hade insett att Västlänken skulle göra det sämre för resenärerna. Minst hälften av tågpendlarna skulle tvingas ta ett tidigare tåg på morgonen och/eller ett senare tåg hem på kvällen, medan bara några få procent skulle få verklig nytta i form av att kunna ta ett senare tåg på morgonen eller ett tidigare tåg hem på kvällen. Det skulle ge regionförminskning, och fler skulle ta bilen istället för tåget. Det måste finnas massor av sätt att göra kollektivtrafiken bättre till lägre kostnad för skattebetalarna. Och det var väl ändå det som det gick ut på – att bygga hållbara transportlösningar för miljöns skull så effektivt som möjligt.

Maria hade börjat ana att enigheten om Västlänkens förträfflighet inte längre var kompakt bland fullmäktiges ledamöter. Hon förstod det av minspel, undvikande svar, uttryck som ”jag är så trött på denna fråga”, ”kom inte med det igen”, ”ett helvete men ett helvete som vi måste ta oss igenom” och många andra signaler. Och hon insåg ju, att om 57 procent av medborgarna röstat

nej till trängselskatt och dessa säkerligen var emot Västlänken, så måste ju en stor andel av fullmäktigeledamöterna vara emot Västlänken. Annars var ledamöterna helt enkelt inte representativa för väljarna. Och om de inte var det, så var det ju inte bra. Inte alls bra. Inte om den demokratiska övertygelsen var större än viljan till makt. Och så var det för Maria.

Detta fick Maria att ligga vaken om nätterna. Hennes partikollegor var inte bekymrade. Men det tyckte hon att de borde vara. Om de inte insåg att Västlänken var ett katastrofprojekt för staden, så borde de åtminstone inse att Makten var hotad. Nu, hösten 2017 med ett år kvar till valet, hade en undersökning visat att 82 procent av göteborgarna var motståndare till Västlänken. Och nu började den kommunalpolitiska kartan bli mer komplicerad. Det Nya Kommunala Kärnfrågepartiet som var emot Västlänken planerade för ett valdeltagande, och Det Frånvarande Rikspartiet hade till slut bestämt sig för att driva frågan om att ompröva Västlänken. Samtidigt fanns redan två fullmäktigepartier som var emot Västlänken.

Maria insåg vad detta betydde. Hon hade räknat på sin kammare och funnit det fullt tänkbart att Det Nya Kommunala Kärnfrågepartiet mycket väl kunde ta 20 procent i valet och att Det Frånvarande Rikspartiet kunde ta lika mycket. Om inte detta skulle räcka för att leda till ett stopp för Västlänken så skulle det i alla fall innebära stora mandatförluster, inte minst för Marias parti.

Men Maria hade fått en idé. Hon hade tänkt framåt. Om det nu var så att många av fullmäktigeledamöterna var emot Västlänken, så... Så denna eftermiddag hade hon avtalat ett möte med Det Ena Stora Partiets ordförande.

”Jag har en idé”, började hon när hon slagit sig ner på besöksstolen.

”Låt höra”, sa Det Ena Stora Partiets ordförande bakom det stora välpolerade skrivbordet.

”Om ett år är det val. Mycket tyder på att Det Nya Kommunala Kärnfrågepartiet och Det Frånvarande Rikspartiet kommer att gå fram starkt. Och detta främst beroende på en enda fråga. Västlänken.”

”Västlänken är beslutad. Varför tar du upp den frågan?”

”Du vet ju vad det står i medfinansieringsvtalet. ’Ändringar och tillägg till detta avtal ska, för att vara bindande, vara skriftligen avfattade och undertecknade av Parterna.’ Det finns ingen naturlag som säger att man inte kan ändra ett beslut.”

”Det kommer inte på fråga, och det vet du.”

”Men tänk om de nya partierna får till exempel 40 procent av väljarna och de andra motståndspartierna också går fram? Är Västlänken viktigare än makten? Du såg väl undersökningen som visar att 82 procent är emot Västlänken?”

”Vi kör det gamla vanliga. Du vet ju att om man säger Vård, skola, omsorg så återgår fären till hagen.”

”Jag tänkte så här. Det måste ju finnas ledamöter i vår fullmäktigegrupp som är emot Västlänken. Detta är ju en samvetsfråga. Vi... eh... jag menar... de som inbillar sig att Västlänken blir katastrof för stan mår inte bra, helt enkelt. Ärligt talat... jag mår inte bra.”

Maria flackade med blicken. Det Ena Stora Partiets ordförande granskade henne med kall blick.

”Så jag tänkte så här”, fortsatte Maria nervöst. ”I valet går vi ut med två listor. Den ena heter Det Ena Stora Partiet för Västlänken. Och den andra heter Det Ena Stora Partiet mot Västlänken. Och... och jag vill stå på listan som är emot Västlänken.”

Det Ena Stora Partiets ordförande blev röd i ansiktet.

”UT HÄRIFRÅN!!!” röt hen.

Maria tog sig mot dörren och fick den nästan i ansiktet när Det Ena Stora Partiets vice ordförande kom farande in genom den.

”Har ni hört!” ropade hen. ”Det Andra Stora Partiet ska gå ut med två listor i valet! Den ena heter Det Andra Stora Partiet för Västlänken, och det andra... här ska ni höra...”

Vice ordföranden gjorde en spänningshöjande konstpaus och fortsatte:

”... den andra listan ska heta Det Andra Stora Partiet mot Västlänken! Fattar ni vad det betyder?”

”FY FÖR I HELVETE!!” vrålade Det Ena Stora Partiets ordförande. ”Då måste vi göra på samma sätt! Annars förlorar vi massor av mandat!”

Det Ena Stora Partiets ordförande for upp ur stolen och gick fram till fönstret. På andra sidan av Gustav Adolfs torg såg hen hur de griniga gubbarna och gummorna i sina orange västar delade ut broschyrer om Västlänkens skadlighet. De hade stått där i flera år nu. Ordföranden hade konsekvent undvikit att ta del av detta material. Det kunde vara demoraliserande.

”Folk har ingen partiloyalitet nu för tiden”, sa hen. ”Förr var det så enkelt. Arbetare röstade på sossarna, utom arga arbetare som röstade på kommunisterna. Storbönder, företagare och statskyrkans präster röstade på högern. Mellanbönder och småbönder röstade på centern. Lärare, nykterister och frikyrkliga röstade på folkpartiet. Men nu...”

”Folk känner ingen tacksamhet nu för tiden”, sa vice ordföranden.

Ordföranden tog sig samman.

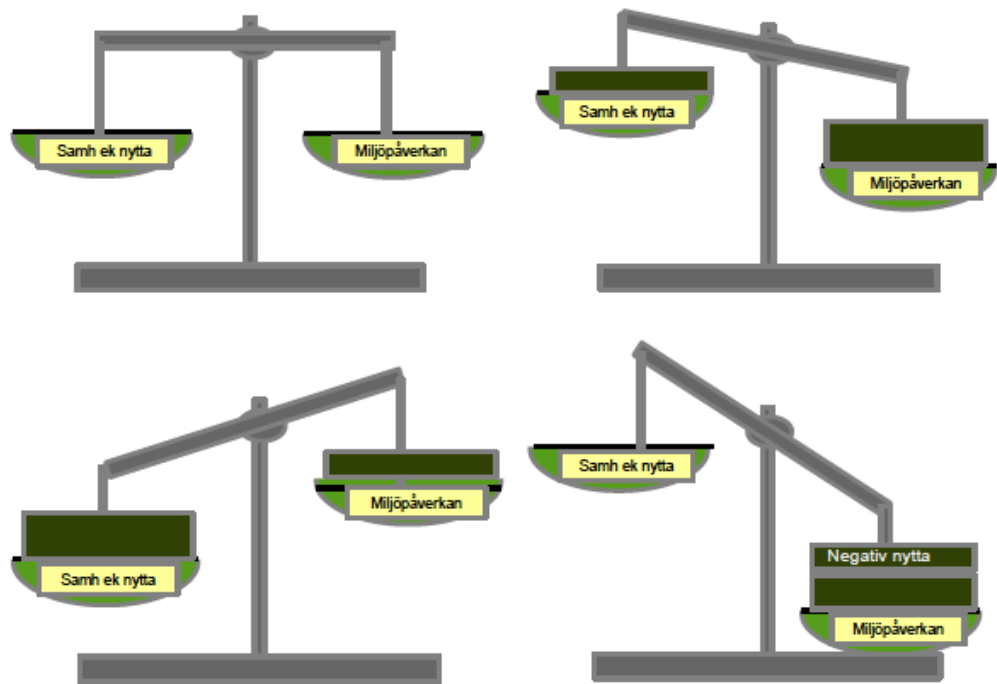
”Okej, vi gör så här. Vi går också ut med två listor. Här gäller det att rädda vad som räddas kan.”

”Då föreslår jag att vi gör så här”, sa vice ordföranden till ordföranden. ”Om du står överst på listan för Västlänken så står jag överst på listan mot Västlänken.”

Källor:

http://wiki.stoppavastlanken.nu/lib/exe/fetch.php?media=dokument:medfinanseringsavtalet_2010-04-01.pdf





8 Den ångerfulle konsulten

Så var den då invigd till slut, Västlänken, efter sju sorger och åtta bedrövelser. Politikerna var glada. Tjänstemännen på Trafikverket var glada. Entreprenörerna var glada. Journalisterna var glada.

Men alla var inte glada.

Erik kastade en sista blick på den trivsamma tjugotalsvillan i Guldheden som han och hans familj hade bott i under två decennier. Nu var den såld, och flyttbilen hade just lämnat för färd mot Helsingborg, där Erik hade fått ett nytt jobb. Det var bäst att fly fältet innan medborgarna skulle upptäcka sanningen.

Erik tittade på gungan som hängde i en gren i det gamla trädet mitt på gräsmattan. Den hade han satt upp när den äldsta dottern Lisa fyllde sex år. Samma år hade arbetena med Västlänken påbörjats. Nu hade Lisa just tagit studenten, och de två yngre barnen John och Therese gick på högstadiet.

Det hade varit tretton besvärliga år. Buller och besvär, byggkomplikationer, skadade byggnader, ökade kostnader, avbrott på vattenledningar och bredbandet, trafikkaos och stor irritation bland stadens invånare. Politikerna hade använt alla tillgängliga mediekkanaler för att gjuta olja på vågorna. Man hade utmålat en kommande pulserande nära grön storstad med stark ekonomisk tillväxt och harmoniska medborgare i trivsamma nybyggda stadsmiljöer.

Värst var olyckan i den djupa lergropen vid Hagakyrkan för några år sedan. Ett antal byggnadsarbetare hade försvunnit i lervällingen, oklart hur många, eftersom den tyska entreprenören hade anlitat en underentreprenör från Polen, som i sin tur hade anlitat en underentreprenör från Vitryssland, som i sin tur hade anlitat en underentreprenör från Ukraina, som i sin tur hade

anlitat en underentreprenör från Kazakstan, som i sin tur hade anlitat en underentreprenör från Kirgizistan, som i sin tur hade anlitat en underentreprenör från Turkestan, som i sin tur hade anlitat en underentreprenör från Dagestan, och så där hade kedjan fortsatt medan personallistorna hade blivit allt mer svårtydda.

Men det hade hänt en del lustiga saker också. För att dölja byggbullret hade man monterat stora högtalare och spelat upp fågelsång. För att sången skulle höras i bullret hade man höjt volymen så att inte en talgoxhane fanns att se hitom Alingsås. Vilken hanfågel ville möta en sådan gigantisk revirhävdande hane? Men talgoxhonor hade det funnits gott om.

När Erik stod där och betraktade det mysiga huset och mindes åren av lek och växande kom han att tänka på den dagen i mitten av 2010-talet när han hade presenterat en analys av de res-tidseffekter som den kommande Västlänken skulle medföra. Han hade gjort presentationen i ett kvalmigt rum på Trafikverket, med ett halvdussin tjänstemän närvarande. Mötet hade inletts med att en av projektcheferna, Olsson, hade angett förutsättningarna:

”Som ni vet kommer Västlänkens nytta att bedömas genom att ställa samhällsnyttan mot de samhällsekonomiska kostnaderna. Till kostnaderna hör givetvis byggkostnaderna. Dessa vet vi. Budgeten är 20 miljarder i 2009 års penningvärde, och inget tyder hittills på att vi inte ska kunna hålla budgeten.”

Ett roat skratt spred sig runt bordet. Alla visste att finansieringen från kommunen och regionen skulle räknas upp med inflationen medan byggkostnaderna skulle följa det betydligt högre Järnvägsindex. Det skulle bli ett växande gap allteftersom bygget skulle fortskrida. Och så denna luriga lera. Men det fick fixa sig. Man kunde ju alltid höja trängselskatten.

”Men vi ska också räkna in samhällsekonomiska kostnader i form av miljöpåverkan, påverkan på natur- och kulturmiljö etcetera”, fortsatte Olsson. ”Som tur är har politikerna nöjt sig med vårt löfte att vi ska göra vårt yttersta för att minimera skadorna. Och då blir det ju låga kostnader.”

Här kunde Erik höra ännu ett diskret roat allmänt skratt. Olsson fortsatte:

”Om vi då kommer till nyttan så kommer Erik nu att redovisa sina beräkningar.”

Erik startade sin presentation på datorn och kontrollerade att bilden syntes på storbildsteven på väggen. När han gick fram mot bildskärmen med fjärrkontrollen i handen tänkte han på det möte som han hade haft med Olsson två veckor tidigare. Då hade hans siffror varit nedslående för projektet. Tågpendlarna som skulle gå av vid Centralen skulle få i genomsnitt åtta minuter längre restid, resenärerna från Kungsbacka så mycket som elva minuter. 60 procent av resenärerna skulle få ökad frånvaro från hemorten, 35 procent skulle inte få någon skillnad och bara 5 procent skulle få minskad frånvaro från hemorten. Erik hade sagt att det inte skulle gå att räkna hem någon samhällsnytta med dessa siffror. Olsson hade då sagt att samhällsnytta måste det bli och Västlänksbygget var beslutat. Så då återstod bara att ändra på siffrorna. ”Vad vill du ha?”, sa Erik. ”Kungsbacka minus en minut, inte mer”, sa Olsson och tillade: ”Skaffa dig ett bra skohorn så att du kan klämma in nyttan. Du ska nog lyckas. Du är ju konsult.”

När Erik nu, två veckor senare, skulle presentera sina resultat såg han på Olsson, vars blick visade att denne väntade sig resultat, ”or else...”.

Erik tog till orda.

”Det är främst tre effekter som bidrar till Västlänkens nytta”, sa han. ”Restidsskillnader för resenärer, minskad trängsel i lokaltrafiken och ökad framkomlighet för godståg.”

”Bra”, sa Olsson förtjust. ”’Minskad trängsel’ var fyndigt.”

”Vad innebär det?” sa projektledare Karlsson.

”När 40.000 resenärer försvinner från Drottningtorget och åker till Haga eller Korsvägen istället så blir det fler lediga sittplatser på spårvagnarna”, sa Erik. ”Det gör att resenärernas betalningsvilja vid höjda biljettpreiser ökar. Det värderar vi till en halv miljard.”

Nu tog en yngling till orda. Han var praktikant, visste Erik. Han hette Persson.

”Men det är ju bara mindre än en procent av kollektivtrafikresenärerna i stan som kommer att åka tåg till Haga eller Korsvägen”, sa han. ”Det kan väl knappast märkas i trängseln?”

”Tyst, Persson”, sa Olsson. ”Nu jagar vi nyttor.”

”Bra att du fick med godstågsbron i det hela”, sa Karlsson. ”Det hör ju egentligen inte hit men det ger bättre siffror.”

Erik fortsatte sin presentation.

”För resenärer via Centralen blir det något ökad restid”, sa han. ”Tre minuter från Alingsås, två minuter från Ale och...”

Erik såg att Olssons blick blev skarpare. Nu gällde det att leva upp till konsultrollen.

”... och en minut längre restid för resenärer med Kungsbackapendeln.”

”Bravo”, sa Olsson. ”Riktigt kreativt!”

Erik fortsatte sin presentation. När han sammanfattade det hela med slutsatsen att de kalkylerbara nyttorna i stort sett balanserar de samhällsekonomiska kostnaderna, med en nettonuvärdeskvot på $-0,12$, spred sig nöjda leenden runt bordet. När Erik lade till att med ökat kollektivtrafikresande blir utbyggnaderna samhällsekonomiskt lönsamma med ett plus på $0,3$ sa Olsson:

”Det fick du ihop fint.”

”Men jag förstår inte”, sa praktikant Persson. ”Om restiden ökar för den genomsnittlige resenären så måste väl ökat resande innebära att fler resenärer drabbas av ökade restider? Och då blir resultatet ännu sämre. Eller?”

”Tyst, Persson”, sa Olsson. ”Förstör inte det här nu. Nu gäller det att få igång projektet.”

Karlsson lutade sig fram mot Persson och förklarade:

”Om restiderna ökar så tar fler bilen och då slits vägarna, och då måste någon få betalt för att laga vägarna, och vem hyrlar emellan där, tror du? Vi på Trafikverket, hehe.”

Erik tackade för sig, tog nöjda mötesdeltagare i hand och begav sig åter till sitt konsultkontor för att fakturera.

Och så blev det som det blev. Västlänken byggdes därför att Erik mot sin vilja men på order av sin uppdragsgivare hade manipulerat restidssiffrorna, och där befann sig Göteborg nu, med nybyggen där hus skadats och behövt rivas, med en ödlig innerstad eftersom massor av butiker slagit igen och flyttat verksamheten till köpcentra med gratisparkering utanför trängselskattazonen, med ett förlorat decennium för hotellnäringsen på grund av uteblivna mässor och kongresser, med två för det mesta folktomma stationer, med skattehöjning på grund av överskridna kostnader, och med ökad trängselskatt som gjort att boende och företag flyttade på sig för att minimera sina kostnader. De flyttade inte långt, men tillräckligt långt.

Och nu när Västlänken var invigd, så skulle resenärerna upptäcka att restiderna för de flesta i själva verket blev längre. Och inte bara det. När frånavar från hemorten ökade skulle fler ta bilen, det skulle innebära regionförminskning, och medborgarna skulle ställa politikerna till svars för beslutet att bygga en tågtunnel som gjort det sämre för resenärerna.

Och då, hade Erik räknat ut, skulle politikerna skylla ifrån sig och leta syndabocker. Och då skulle politikerna hitta Trafikverkets rapport som påstod att restiderna över Centralen ökade med bara 1–3 minuter, inte med i genomsnitt åtta minuter som det blev i verkligheten. Och då skulle Trafikverket undersöka vem som hade kommit med dessa siffror.

Och då skulle Erik kanske jagas iväg över stadsgränsen av en uppretad folkmassa. Och det var ju bättre att fly än illa fäkta. Erik satte sig i bilen. Familjen satt redan i den. Erik startade bilen och körde mot Helsingborg. När han körde under trängselskattebågen tänkte han att det var sista registreringen på ett tag för hans del.

När bilen rullade ut på motorvägen i Mölndal för färd söderut slappnade han av. Faran var över. För säkerhets skull skulle han inte stanna förrän de hade passerat Hallandsåsen.

Källor:

Per Wetterlunds bloggpost "Makt och kunskap", <http://joh27cam94lou.bloggo.nu/Makt-och-kunskap/>

Trafikverkets information vid seminarium på Handelshögskolan 2015

Trafikverket Rapport Västlänken, Sammanhang och effekter, Informationsskrift 2013-06)

Medfinansieringsavtalet, [http://wiki.stoppavastlanken.nu/lib/exe/fetch.php?](http://wiki.stoppavastlanken.nu/lib/exe/fetch.php?media=dokument:medfinansieringsavtalet_2010-04-01.pdf)

[media=dokument:medfinansieringsavtalet_2010-04-01.pdf](http://wiki.stoppavastlanken.nu/lib/exe/fetch.php?media=dokument:medfinansieringsavtalet_2010-04-01.pdf)

Hur påverkar Västlänken resenärernas vardag? Artibus 2016

Fågelsång för att dölja byggbullret: Trafikverket, Järnvägsplanen, Gestaltungsprogrammet sid 148: "Trivseln kan förstärkas med positivt ljud som till exempel fågelkvitter för att balansera bullerstörningarna."

Trafikverket har på annan plats än nyttoberäkningen beräknat restiden genom Västlänken till: Gbg C-Haga 2 min, uppehåll 45 sek, Haga-Korsvägen 2 min, uppehåll 45 sek, Korsvägen-Almedal 3 min. Summa 9 min. Genomsnittshastighet 47 km/h.

Restiden i Västlänken



9 Den frågvisa KS-ordföranden

Så var den då beslutad igen, för vilken gång i ordningen kan man undra, Västlänken. Politikerna var glada. Tjänstemännen på Trafikverket var glada. Entreprenörerna var glada. Journalisterna var glada.

Men alla var inte glada.

Den nyvalda ordföranden i kommunstyrelsen var bekymrad. Vederbörande hade utsetts utan att ha valts av medborgarna i något val, efter att ha blivit uppringd och fått frågan. Det var ju lite konstigt, men som man brukade säga i stadshuset: "Ingen åklagare, ingen dom." Och redan efter några månader på sin post hade ordföranden märkt att det skulle krävas en hel del förändringar. Det är klart att man blir bekymrad.

Ett projekt som var mycket viktigt för staden var Hedens framtid. Nu hade ordföranden gått in och satt ned foten och tagit initiativ till en ny dialog med stadens intressenter i frågan. Att dialogen inte varit helt tillfredsställande från kommunens sida var lätt att konstatera för den som läst debattsidorna i G-P. Och det var viktigt att vara "on speaking terms i stan".

Arenafrågan var en annan huvudvärk. Här framstod politikerna som dinosaurier på efterkälken när kreativa privata initiativ presenterade tilltalande och moderna lösningar som inte skulle kosta staden någonting. Det lät ju jättebra. Göteborg måste bli modernare. Vad var det för ett gäng jag satts att leda, tänkte ordföranden, som hade sagt något om att "staden skulle utreda och sedan skulle man framåt". Hur fort, kunde man dock undra. Om Volvo skulle jobba i den här takten skulle de nya modellerna hinna bli omoderna före lanseringen.

Och så var det det här med Västlänken. Här gällde det att lära sig mer. Hur kunde det komma sig att politikerna var så eniga om denna tågtunnel medan de insatta medborgarna var så kompakt emot den? Dessutom verkade många medborgare vara mer pålästa än politikerna. Ett kommunalråd hade sagt att den nya biltunneln höll på att grävas i leran under älven, och att det går alldeles utmärkt att gräva i lera. Det fattar väl vem som helst, hade ordföranden tänkt efter att ha hört detta, att man inte kan gräva i lera på det viset. Nej, "sänktunnel som byggs i tre hundrameterslement och sänks ner i en muddrad ränna" var det rätta svaret. Det stod till och med på Trafikverkets hemsida.

Ordföranden tyckte det verkade som om politikerna hade tappat kontakten med vanliga människor. I en tidningsartikel hade ordföranden sagt något om att "vi ska ha tågtunneln" och om att "arbetsmarknadsregionen ska växa för att skapa jobb och tillväxt", och hade sedan lagt till det obligatoriska om miljön.

Men ärligt talat visste ordföranden inte riktigt vad ordföranden talade om. Politikerna hade misslyckats med att förklara varför man tyckte att det var viktigt med Västlänken. Vad som krävdes nu var att kommunicera med medborgarna. Men för att kunna göra detta måste ordföranden själv förstå.

De broschyrer, filmer, webbpresentationer och annat som hade producerats för miljontals kronor gav ingen ledning. Det talades om en "grön och nära storstad", om att "Västlänken skulle pumpa liv i stan", om att "tågtunneln var livsviktig för näringslivet och sysselsättningen". Det lät mest som floskler. Men den nya ordföranden var en jordnära person.

Det verkade som att resten av det Västsvenska Paketet var allmänt accepterat, med biltunneln vid Maricholm, behovet av en ny bro till Hisingen, bussfiler, pendelparkeringar och mycket annat – den stora tvistefrågan var Västlänken.

Ordföranden hade lärt sig att den viktigaste frågan var ”Varför”. Varför skulle man bygga en tågtunnel? Vilken var nyttan? Det ville ordföranden ta reda på och hade därför kallat in de kommunalråd som ingick i den politiska majoriteten. Här satt de nu, på andra sidan bordet – kommunalråden Bill, Bull, Boll, Ball och Bell.

”Vi har kommunicerade urdåligt med göteborgarna kring folkomröstningen om trängselskatten och västsvenska paketet”, sa ordföranden. ”Vi har misslyckats med att förklara nyttan med Västlänken. Miljontals kronor och flera hundra informatörer, och ändå... Min ambition är att dialogen framöver ska bli mycket bättre. Men först måste jag själv förstå varför vi ska ha den där tågtunneln som så många är så upprörda över. Tågtunneln är till för pendeltåg. Och i pendeltåg åker resenärer. Alltså: vilken är nyttan för resenärerna?”

Kommunalrådet Bill tog till orda.

”Västlänken kommer starkt bidra till att stärka järnvägskapaciteten”, sa han.

”Bidra var ordet”, sa kommunalrådet Bull.

”Jaha, men vilken är nyttan för resenärerna i det dagliga livet?”

Nu yttrade sig kommunalrådet Boll, som på en kurs som kommunens PR-konsult arrangerat hade lärt sig att om ämnet är obehagligt ska man byta samtalsämne.

”Västlänken kommer att främja stadsutvecklingen.”

”Jaså?” sa ordföranden. ”Stadsutveckling, det är ju Älvstaden, och ingen av de nya stationerna ligger ju i närheten av det området. Jag ska vara tydlig: vilken är nyttan med Västlänken för RESENÄRERNA?”

Ball såg sin chans att få poäng och sa:

”Västlänken kommer att bidra till sysselsättning både på kort och lång sikt.”

”Men för helvete, vi pratar ju om pendeltåg och resenärer! Vilken är nyttan för RESENÄRERNA?”

Bell, som hatade bilar, försökte hitta ett bra argument och sa:

”Västlänken kommer att utveckla kollektivtrafiken.”

”Klockrent, Bell”, sa ordföranden. ”Var fick du med själva den dagliga RESENÄRSNYTTAN så att jag begriper?”

Bill tog nya tag:

”Västlänken skapar fler regionala målpunkter för järnvägen än bara Centralstationen.”

”Regionala målpunkter var ordet”, sa Bull.

”Kan Bill och Bull översätta det i nytta för resenärerna, tack”, sa ordföranden.

Kommunalrådet Boll grep in.

”Många satsningar på kollektivtrafiken och nyproduktion av bostäder kommer igång till stor del för att Västlänken ligger som grund.”

”Jag har uppfattat det som att många satsningar på kollektivtrafiken INTE kan komma igång på grund av Västlänken”, sa ordföranden. ”I byggskedet är själva bygget i vägen, och sedan är pengarna slut, för att uttrycka sig försiktigt. Har ni tittat på alternativen till

Västlänken? Jag var och tittade på utställningen om Gårdalänken på Stadsbiblioteket. Vad är det för fel på Gårdalänken?”

Här tog kommunalrådet Boll till orda och sa:

”I denna fråga vill jag kalla in min politiska sekreterare, som är väl inläst på frågan.”

Efter ett snabbt telefonsamtal stod den politiska sekreteraren vid bordets kortända.

”Vad är det för fel på Gårdalänken?” sa ordföranden.

Den politiska sekreteraren harklade sig och sa:

”Tillgängligheten försämras med Station Gårda.”

”För vem?” sa ordföranden. ”Det blir ju en planskild snabbspårvägsring. Man reser på några minuter till centrala Hisingen och till viktiga... målpunkter. Det måste vara intressant för många som idag tvingas ta bilen. Det kallar jag resenärsnytta. Något sådant räcker inte pengarna till om vi bygger Västlänken.”

”Gårdalänken vore en mycket dålig idé ur ett stadsbyggnadsperspektiv”, sa den nu alltmer politiska sekreteraren.

Kommunalrådet Boll log nöjt.

”Jaså, säger du det”, sa ordföranden. ”Jag har här en artikel från GP. Det står: ’Mini-Manhattan ska byggas i Gårda’. Jag citerar: ’Stadsbyggnadskontoret har tagit fram en studie över höga hus i Mölndalsåns dalgång, från norra Gårda och till stadens gräns mot Mölndal. Enligt denna studie ser kontoret detta som ett lämpligt stråk för högre hus. Gårda är med sitt centrumnära läge strategiskt viktigt, enligt Stadsbyggnadskontoret. Dock framhålls att kopplingarna till centrum måste förbättras, främst kollektivtrafiken, i samband med en utbyggnad.’ Vad planeras det för utbyggnad av kollektivtrafiken i Gårda, Boll?”

Den politiska sekreteraren räddade kommunalrådet Boll genom att byta ämne på nytt och säga:

”Station Gårda blir inte en ny centralstation utan snarare en periferistation. I stort sett ingen har Gårda som start- och målpunkt.”

”Men hallå”, sa ordföranden. ”Dagens Centralstation är väl en periferistation för alla som ska åka vidare, och det gör ju 70 procent av pendlarna, har jag läst. Det handlar om tid, inte om avstånd. Man åker snabbare från Station Gårda till Drottningtorget än den tid det kommer att ta att gå från Västlänksstationen vid Centralen till Drottningtorget. Och Station Gårda kommer att ligga intill Liseberg, Scandinavium, en ny multiarena OM NI FÅR TUMMEN UR, Svenska Mässan, Gothia Towers, Universeum, Världskulturmuseet, alla restauranger, Valhalla, Ullevi... Där har Haga inget att komma med.”

”Vi förlorar en massa tid om vi stoppar Västlänken och bygger något annat”, sa den politiska sekreteraren desperat.

”Men jösses”, sa ordföranden. ”Det intressanta är ju inte när man BÖRJAR bygga utan när det är KLART. Det är lätt att inse att både Förstärkningsalternativet och Station Gårda hinner bli klara innan Västlänken skulle blivit klar, om den hade byggts.”

Här kippade alla kommunalråden efter andan.

”Skulle blivit klar... menar du att Västlänken... kan stoppas?” sa kommunalrådet Bell.

”Klockrent, Bell”, sa ordföranden. ”Det är bara att omförhandla. Så står det i medfinansieringsavtalet. Men... kom igen nu och beskriv nyttan för dem det berör, alltså de som åker pendeltåg. Någon?”

Alla kommunalråden tittade ner i bordet. Ordföranden, som hade bläddrat i Trafikverkets rapport om den samhällsekonomiska effekten, sa:

”Trafikverket har ju kommit fram till att samhällsnyttan i stort sett är på samma nivå som de samhällsekonomiska kostnaderna. Och den största faktorn i nyttan är kortare restider. Denna effekt har värderats till 20 miljarder. Eller hur?”

”Ehh... det är möjligt”, sa kommunalrådet Ball som inte var så bra på siffror.

”Nå, hur stora tidsbesparingar kan vi räkna med? Jag har läst en del på Facebook. Är sanningen verkligen att...”

Alla kommunalråden tycktes nu blekna allt mer för varje minut. Skulle de tuppa av?

”... att det inte blir någon nytta? Jag har läst att fyra av fem får längre restider, och att sextio procent av resenärerna får ökad frånvaro från hemorten. Hur kan Trafikverket få detta till en samhällsekonomisk INTÄKT på 20 miljarder? Borde det inte snarare vara en samhällsekonomisk FÖRLUST på 20 miljarder?”

Ordföranden reste sig upp och gick runt bordet bakom de hukande kommunalråden.

”Om kortare restider ger regionförstoring, vad ger gå längre restider? Ball?”

”Ehhh... regionförminskning”, sa kommunalrådet Ball.

”Bra. Om kortare restider leder till att fler tar tåget istället för bilen, vad leder då längre restider till? Bell?”

Kommunalrådet Bell stammade fram:

”Ehh... ökat bilresande... på grund av... av att många resenärer får... får ökad restidskvot.”

”Vilket betyder?” sa ordföranden.

”Att man får mer än 50 procent längre restid kollektivt än med bil, vilket ökar benägenheten att ta bilen”, sa kommunalrådet Bell.

Ordföranden satte sig ner igen och sa:

”Boll, kan du gå fram till tavlan och skriva ner resenärernas nytta med Västlänken så att jag ser den klart och tydligt.”

Kommunalrådet Boll reste sig, gick fram till tavlan, fattade en röd penna och skrev något med darrande hand.

”Ursäkta mig”, sa kommunalrådet Bill, ”vi är mer vana att prata om visioner. Nyttan är nytt för oss.”

”Visioner var ordet”, sa kommunalrådet Bull.

Ordföranden gick fram till tavlan och försökte läsa vad kommunalrådet Boll hade skrivit.

”Vad fan står det?” sa ordföranden.

”Det står...” sa Boll med svikande röst. ”Det står... ’ingen nytta’. Det blir sämre för resenärerna.”

”Tack, Boll”, sa ordföranden. ”Nu går jag för dagen. Ni får i uppdrag att skriva ner en punktlista om resenärernas nytta med Västlänken. Alltså nytta I PRAKTIKEN. Inga flummiga visioner. Ingen får lämna rummet förrän denna eventuella nytta är klart formulerad och kommunicerbar. Vi tar ett nytt möte i morgon klockan tio.”

Ordföranden gick mot dörren men stannade till i dörröppningen och tillade:

”OCH – INGA FLOSKLER!”

När ordföranden försvunnit ur synhåll sa kommunalrådet Bell förtvivlat:

”Inga floskler? Ska vi berövas halva vårt ordförråd?”

Solen gick ner, och efter några timmar grydde en ny dag över staden Göteborg.

Källor:

www.gp.se/ledare/ett-tredje-omtag-tack-1.2521638

www.gp.se/ledare/hur-välplanerad-är-egentligen-västlänken-1.2521917

www.gp.se/nyheter/göteborg/jag-vill-bygga-det-jämlika-göteborg-1.2361710

Argumenten för Västlänken är hämtade från mailsvar från socialdemokraternas fullmäktige i Västlänksfrågan

Argumenten mot Station Gårda är hämtade från Infrabloggen (<https://infrabloggen.wordpress.com/2016/03/14/centralstation-i-garda-haller-inte-mattet/>) som drivs av Shahbaz Khan, socialdemokratisk stadssekreterare i Göteborg inriktad på trafikfrågor

Medfinansieringsavtalet finns på http://wiki.stoppavastlanken.nu/lib/exe/fetch.php?media=dokument:medfinanseringsavtalet_2010-04-01.pdf

Trafikverkets rapporter om Västlänken

Del 10: Det tvehågsna biträdande kommunalrådet

Så var den då beslutad igen, för vilken gång i ordningen kan man undra, Västlänken. Politikerna var glada. Tjänstemännen på Trafikverket var glada. Entreprenörerna var glada. Journalisterna var glada.

Men alla var inte glada. Thomas var bekymrad. Nu var det november år 2017 och Thomas hade blivit biträdande kommunalråd i Göteborg genom någon form av rockad. Han hade blivit en av de aderton i Göteborg. Likt en inbytt fotbollsspelare som springer som en 100-meterslöpare till sin plats på planen hade han genast satt igång och lagt ner mycket tid på att sätta sig in i alla sakfrågor. Nu satt han med en artikel som han skrivit ut efter att ha fått syn på den när han varit inne på en Facebooksida och fördjupat sig om Västlänken. Det gjorde han ibland när ingen såg. Han undrade om något av de andra kommunalråden i Västlänkskartellen (som motståndarna så föraktfullt kallade majoriteten) gjorde samma sak. Han hade intrycket att han på kort tid lärt sig mycket mer om Västlänken än vad de andra kommunalråden kunde.

Artikeln som han hade i sin hand handlade om de stora problem som man fått i Amsterdam vid bygget av en tunnelbana där. Sättningar på två decimeter i hus, utrymda bostäder, överskriden budget, förseningar, vatten och sand som läckte in genom otäta betongväggar. Ännu hade inga hus rasat ner i slukhål, så som hänt med stadsarkivet i Köln, men man var ju inte färdiga i Amsterdam ännu. Och Amsterdam är, liksom Göteborg, byggt i lera med hus som vilar på träpålar.

Detta bekymrade Thomas. Att Västlänken skulle byggas hade en bred politisk majoritet framgångsrikt beslutat. Man hade lugnande sagt att bara en liten del av tunneln byggs i lera. Thomas hade räknat ut att det är 40 procent. Detta tycktes inte bekymra politikerna. Däremot hade man inte haft framgång i att förklara Västlänkens nytta för medborgarna.

När Thomas såg sig själv i badrumsspeglarna på kvällarna tänkte han ofta att det skulle vara väldigt bra om det kom fram något nytt som fick politikerna att säga stopp: "Blir det så här så blir det ju inte bra. Vi måste stoppa Västlänken!" Ett stopp med hedern i behåll, det var vad som behövdes. Endast då kunde prestigens mur rädda.

Men han visste ju att alla i västlänksmajoriteten var fastlåsta i en överenskommelse. Var och en hade fått sitt. Moderaterna hade fått en biltunnel, socialdemokraterna hade fått en ny hisingsbro och miljöpartiet hade fått en tågtunnel. En söt karamell och en sur karamell, som det ansvariga kommunalrådet brukade säga. Ingen kunde backa ur med äran i behåll. Thomas tyckte att det verkade som att kommunstyrelsen, både majoriteten och oppositionen, efter många års daglig samverkan, hade blivit som en "vi-mot-dem-grupp" där "de andra" bestod av de besvärliga medborgarna som man skulle hålla på plats med manipulation och propaganda. Personer som använde sin grundlagsskyddade medborgarrätt att överklaga kommunala beslut och få dessa rättsligt prövade, en möjlighet som man som privatperson normalt inte har, ansågs vara rättshaverister som borde få betala rättegångskostnaderna själv.

Thomas mindes Heidenstams ord i dikten Medborgarsång, som handlar om rösträtten och som han läst om på högstadiet: "Det är skam, det är fläck på Sveriges banér, att medborgarrätt heter pengar." När Thomas hörde hur snacket gick i dessa frågor brukade han tänka att det fanns en stor aningslöshet i gruppen, en sorts omedveten inkompetens.

Och att människor som inom sig bytt åsikt ändå kan hålla fast vid gruppens ståndpunkt hade han läst i en intressant bok. Man vill ju inte vara en svikare. Lojaliteten blir viktigare än sanningen. Men en dag faller allt, och alla har plötsligt bytt åsikt. Då gäller det att inte vara sist, och att städa bakåt med efterkonstruktioner.

Och propaganda hade han sett exempel på när han såg reklamen för Västlänken. Vackra bilder, alltid sommar, cafésittande, ett pulserande stadsliv. Men Thomas insåg ju att det handlade om vardaglig tågpendling där resenärerna skulle väga samman reskostnad och restid i det dagliga valet. Och det faktum att restiderna för de flesta skulle öka med Västlänken, vilket han sett trovärdiga beräkningar på, måste ju innebära att resenärerna skulle rösta med fötterna och välja andra alternativ än tåget. Ett sådant scenario borde vara lätt att begripa.

Härom natten hade Thomas drömt att han kom in på ett kontor med skylten VÄSTLÄNKEN DIREKTION. Han gick mellan en rad av skrivbord och kom fram till en dörr med skylten HÖGSTA LEDNINGEN. Dörren blåste upp. I rummet fanns ett stort blankt tomt skrivbord. Ett fönster stod öppet. Gardinerna fladdrade. Thomas gick ut ur rummet och såg på skylten igen. Underst stod: "Mottagning vid frånvaro. Stängt vid närvaro." När Thomas vaknade ur drömmen låg han sömlös till morgonen.

Nu var det sen, mörk och dimmig januarikväll, och Thomas tog på sig sin rock och gick med sin portfölj ut från stadshuset och över Gustav Adolfs torg. Han kände trycket att resa kollektivt, men med tanke på var han bodde var bilen det bästa alternativet. Som vanligt tog han femmans eller tians vagn från Brunnsparken till Lilla Bommen och smög sig in i i Nordstans parkeringshus med förhoppningen att inte någon miljöpartist skulle se honom.

På plan tre var det glest mellan bilarna, som det varit sedan man försvårat för bilisterna och höjt trängselskatten. Han hade hört att affärernas försäljning gick dåligt, och han undrade hur det skulle gå för innerstadens butiker när Västlänken skulle byggas. Men man skulle göra sitt yttersta för att minimera störningarna, hade han hört.

Thomas kom fram till sin bil, öppnade den och satte sig i den. När han skulle sätta i startnyckeln märkte han att han inte var ensam i bilen. I passagerarsätet satt en man i hatt och trenchcoat, knappt synlig i mörkret.

"Det är lugnt", sa mannen med dov rökar- och whiskystämman. "Jag är på det godas sida. Jag har ett erbjudande."

"Vem är du?" sa Thomas, som inte kände sig rädd; mannen utstrålade ett märkligt lugn.

"Jag tillhör en grupp, Friends of Gothenburg. Vi verkar men vi syns inte. Vi ska rädda Göteborg från totalkatastrofen. Och jag antar att du vet vad jag talar om."

"Öhh... Väst... eller...?"

"Givetvis talar jag om Västlänken. Vi har förstått att politikerna kan delas in i två grupper. De som har förstått att Västlänken är en katastrof och de som ännu inte har förstått det. Jag kan tänka mig att ett antal politiker när de ser sig själva i badrumsspeglarna på kvällarna tänker att det skulle vara väldigt bra om det kom fram något nytt som fick politikerna att säga stopp: 'Blir det så här så blir det ju inte bra. Vi måste stoppa Västlänken!' Ett stopp med hedern i behåll, det är vad som behövs. Endast då kan prestigens mur rämna."

"EXAKT!" utbrast Thomas men stor emfas. Mannen fortsatte helt oberörd av detta känsloutbrott:

"Det du ska få av mig är politisk dynamit. Det parti som använder det kommer att vinna valet nästa år. En betryggande majoritet. Låter det intressant?"

"Ehh... det gör väl det..." sa Thomas och tänkte på att det var ganska bekvämt att vara i opposition. Man kunde tycka lite här och lite där, och låtsas arg ibland fast man var vänner ändå.

Han tänkte på Miljöpartiet på riksplanet som levte i välmåga tills de konfronterats med verkligheten i regeringen. Nu hade de krympt.

”Jag hoppas det låter intressant”, sa mannen. ”A man’s got to do what a man’s got to do. Har du sett nyttoberäkningen för Västlänken?”

”Jag har hört att det går i stort sett ihop.”

”Om man räknar in den mycket lönsamma Olskroksförbindelsen för godståg som kan byggas oavsett Västlänken blir det ett litet minus. MEN!”

Thomas hoppade till.

”Men om man INTE gör det blir det ett mycket kraftigt minus. TROTS!”

Thomas hoppade till igen.

”Trots att man använder väldigt fördelaktiga siffror. Och det är här som du kommer in.”

Mannen öppnade ett kuvert och tog fram ett papper.

”Här har du det svart på vitt”, sa mannen. ”Trafikverket använder glädjesiffror. Man skriver att nyttan främst består av restidsskillnader för resenärer, värderad till tjugo miljarder, minskad trängsel i Göteborgs lokala kollektivtrafik, som värderas till en halv miljard, och bättre framkomlighet för godståg, som inte hör hit. MEN?”

Thomas hoppade till igen men lite mindre den här gången. Mannen fortsatte:

”I sin rapport om nyttan skriver man att det blir marginellt längre restider för dem som ska åka över Centralen. En minut längre för kungsbackaborna. MEN!”

Mannen vände blad och pekade.

”Men här i ett annat dokument från Trafikverket står hur lång tid det kommer att ta för tåget att gå genom Västlänken. Från Almedal till Korsvägen tre minuter, från Korsvägen till Haga två minuter, från Haga till Centralen två minuter. Två stopp på vägen, två minuter. Summa nio minuter. Enligt tidtabellen tar det idag fyra minuter mellan Liseberg och Centralen. Låt oss säga sex minuter mellan Almedal och Centralen. Det blir tre minuter längre. Och så ska man gå fem minuter från den nya stationen till spår 16 där kungsbackatåget kommer in idag. Summa åtta minuter. OCH!”

Nu hoppade Thomas inte till längre.

”Och nio minuter från Almedal till Centralen, sju kilometer, det ger en snitthastighet på 47 kilometer i timmen med två stopp på vägen, och med högsta hastighet 80 kilometer i timmen fram till Haga och därefter 70 kilometer i timmen. Har du upplevt ett tåg som bromsar in och accelererar någon gång? Tar det tid? Är det troligt att det rent av kan ta mer än nio minuter? Ja, inte fan vet jag. Vem ska man tro på?”

”Det var mycket siffror”, sa Thomas.

”Just det. Det är alldeles för mycket information. Nålen i denna höstack, den nål som man gjort allt för att dölja, det är att resenärerna får det sämre, men beräkningen av nyttan bygger på att resenärerna får det bättre.”

”Det låter ju inte bra.”

”Det är ÅT HELVETE! Hur kan det komma sig att Trafikverket ser en nytta där det inte finns någon? Hur kan det komma sig att Trafikverket får samma kostnad för sex kilometer tunnel i Göteborg varav 40 procent i lera, som det kostar att bygga sex kilometer tunnel i berg i Stockholm? Hur kan man lova fler tåg i timmen än vad som är fysiskt möjligt med tanke på att ett tåg inte får köra in i tunneln förrän föregående tåg har lämnat nästa station? Blir det kö eller? Hur kan det komma sig att man kalkylerade Hallandsåstunneln efter bygge i lättbörat berg fast man bevisligen visste att det var synnerligen svåra geologiska förhållanden?”

”Ja, jag vet inte...” sa Thomas.

”Trafikverket består av hyggligt folk. Kunniga, som gör sitt jobb. Men någonstans går det fel. Kanske är det helt enkelt så att politikerna har sagt att det ska vara en tunnel, och då gäller det för Trafikverket att hitta en nytta. No questions asked. Vem gav den ordern?”

Mannen såg tankfullt ut genom vindrutan en stund och sa sedan:

”Det är som om det finns en Västlänkens högsta ledning som är som en maskin, en anonym ledning som tar emot besök när man inte är inne och har stängt när man är på plats.”

Thomas hajade till. Där var ju drömmen igen! Mannen fortsatte.

”Det är som om ingen har det övergripande ansvaret. Folk gör det som de fått i uppdrag att göra. Men allt fler vill inte ha Västlänken. Först majoriteten av folket, sedan de flesta tjänstemännen. Vem blir sist på bollen? Politikerna? Massmedia?”

Mannen såg på Thomas.

”Det är här du kommer in. Vår grupp har delat in kommunalråden i dem som det är hopp om och dem som det inte är hopp om. Vi bedömer att det är hopp om dig. Därför får du detta kuvert med bevisen som du kan använda när ni säger ’Detta hade vi ingen aning om. Nu kräver vi ett stopp för Västlänken.’”

Mannen öppnade dörren och steg ur. Han lutade sig in och sa:

”Det verkar som att riskerna för Västlänkens skador på stan, de tillkommande kostnaderna, byggbesvären, den bristande nyttan, regionförminskningen, det ökade bilåkandet, möjligheterna att göra något mycket bättre för pengarna och så vidare inte bekommer de ledande politikerna. Men när du ställer dig på barrikaderna måste de fråga sig: ’Är Västlänken viktigare än den politiska makten?’ Då kommer det att hända något. Och Göteborg kan bättre, mycket bättre!”

Mannen begrundade det han just sagt och sa sedan:

”Du gör vad du vill med den här informationen. Men handla snabbt. Om 48 timmar kontaktar vi den andra sidan. Och en sak är klar. Det blir inte roligt att bli sittande med Svarte Petter i det här spelet.”

Mannen gjorde en ansats att stänga dörren men hejdade sig:

”Förresten, trevlig midsommar!”

”Men... det är ju bara januari?”

”Jag är känd för att vara före min tid.”

Medan mannen avlägsnade sig ekade hans fotsteg mot betongen. Thomas satt kvar länge i bilen och tänkte på vad mannen sagt: ”A man’s got to do what a man’s got to do.”

Källor:

Amsterdam metro line sinks deeper into trouble <http://vorige.nrc.nl/article2203050.ece>

Västlänken kan utlösa stora sättningsskador [https://www.gp.se/nyheter/debatt/vastlanken-](https://www.gp.se/nyheter/debatt/vastlanken-kan-utlosa-stora-sattningsskador-1.75075)
[kan-utlosa-stora-sattningsskador-1.75075](https://www.gp.se/nyheter/debatt/vastlanken-kan-utlosa-stora-sattningsskador-1.75075)

[http://www.entreprenadlive.se/byggprojekt/vastlank-enligt-plan-overklagande-staller-till-](http://www.entreprenadlive.se/byggprojekt/vastlank-enligt-plan-overklagande-staller-till-problem/)
[problem/](http://www.entreprenadlive.se/byggprojekt/vastlank-enligt-plan-overklagande-staller-till-problem/)

Trafikverket: Rapport Västlänken, Sammanhang och effekter, Informationsskrift 2013-06

Trafikverket: Rapport Västlänken - trafikering, depåer och uppställning

Daniel Kahnemann: Tänka, fort och långsamt

Colin Crouch: Postdemokrati

<https://sv.wikisource.org/wiki/Medborgarsång>

Joseph Heller: Moment 22

11 Omöjlig kärlek i Västlänkens skugga

Så var den då beslutad igen, för vilken gång i ordningen kan man undra, Västlänken. Politikerna var glada. Tjänstemännen på Trafikverket var glada. Entreprenörerna var glada. Journalisterna var glada.

Men alla var inte glada. Romeo och Julia, till exempel.

Julia tillhörde den mycket kända göteborgsfamiljen Capulet. Romeo tillhörde den inte fullt så kända göteborgsfamiljen Montague. Nyligen hade Romeo blivit bjuden på en fest tillsammans med sina polare Mercutio och Benvolio. Där hade han träffat Julia och genast blivit förälskad. De blev omgående vänner på Facebook. Om Romeos gamla kärlek Rosaline var det synd, ty henne hade han genast glömt.

Problemet var att Julias far var kommunalrådet lord Capulet, som drev projektet Västlänken – en pendeltågstunnel under Göteborg – mycket starkt, medan Romeos far, lord Montague, var en engagerad medborgare som lagt ner många fritidstimmar på att läsa på vad som skrivits om Västlänken, både på trafikverkets hemsida och på stoppavastlanken.nu, och som därmed fått många belägg för det som hans magkänsla sagt honom från första början – att Västlänken var ett katastrofprojekt för staden, tekniskt, ekonomiskt, nyttomässigt och på många andra sätt. Om detta hade han skrivit några lysande debattartiklar som bemötts av lord Capulet i svar där denne antingen talade om något annat eller beskyllde lord Montague för att vara motståndare till utvecklingen.

Lord Capulet ville komma igång med tunnelbygget så fort som möjligt, så att man skulle slippa besvärande frågor om tåg tunneln och istället kunde börja diskutera andra politiska projekt, till exempel hur man skulle kunna åstadkomma en kraftig ökning av antalet utomeuropeiska chefer inom kommunen, ett mål som någon smugit in i budgeten.

Lord Capulet ville att Julia skulle gifta sig med greve Paris, ägaren av en stor byggkoncern som ofta anlätades i stora infrastrukturprojekt. Det skulle kännas tryggt om dottern fick tryggad försörjning – Västlänken skulle ta ett ovisst men stort antal år att bygga. Lord Capulet kände till att Romeo åträdde hans dotter men var helt emot att de två skulle förenas. Om det skulle bli ett bröllop med dessa två unga kunde det bli ett pinsamt uppträdande om Romeos far skulle hålla tal till brudparet.

Och lord Montague skulle nog få ihop ett giftigt brölloppstal, fullt med träffande metaforer om Västlänken som säkert skulle få bröllopgästerna att vrida sig av skratt. Lord Montague var ju väl insatt i ämnet, och eftersom majoriteten av medborgarna i staden var negativa till Västlänken, skulle det bli svårt för lord och lady Capulet att få ihop till en stor och härlig bröllopsfest om de bara skulle bjuda in personer som var positiva till Västlänken.

Lord Montague hade som sagt gott om ammunition. Han hade kommit fram till att bygget hotade att förstöra värdefulla natur- och kulturmiljöer och troligen skulle medföra sättningar i husen längs sträckningen, med dyra reparationer eller rivningar och nybyggen som följd. Som vid alla sådana här projekt skulle kostnaderna säkerligen spränga budgeten. De negativa konsekvenserna var många, men till råga på allt hade lord Montague funnit att Västlänken inte gav någon nytta. I själva verket skulle de flesta tågpendlarna få längre restider och bli tvungna att ta ett tidigare tåg på morgonen eller ett senare tåg hem på kvällen, eller i många fall både och.

Lord Capulet, däremot, såg Västlänken som en lösning som skulle öka tågpendlandet, minska på bilresorna, göra det lockande för långväga tågpendlare att ta jobb i Göteborg och bidra till kompetenstillgången för stadens näringsliv. Nu innebar ju i och för sig denna strategi att folk skulle kunna bo i andra kommuner men ändå jobba i Göteborg, och därmed skulle staden gå miste om välkomna skattekonor. Men detta tycktes inte bekymra lord Capulet.

Den här förtrollande kvällen i början av juni hade Romeo tagit sig in i Capulets trädgård och stod nu nedanför den balkong som vette mot trädgården. När han såg Julia genom fönstret utbrast han:

”Men tyst, hvad strålar genom fönstret der? Det östern är, och Julia är solen!”

Sedan försökte han ett diskret ”Men hallå eller?” och strax stod Julia på balkongen.

”O Romeo!” sa hon. ”Förneka far och namn, och svär att du älskar mig, så vill jag ej längre vara en Capulet. Det är ju blott ditt namn som är min ovän, du är du själv men ingen Montague, en sådan som skyr Västlänken.”

”Jag är Romeo och du är Julia. Vårt efternamn kan vi skapa själva, ej befläckt av denna tågtunnels vara eller icke vara.”

”Hur kom du hit och hvarför? Säg mig det; Vår mur är hög och svår att klifva öfver.”

”Jag gissade portkoden. 1379, den har nästan alla. Men till saken – den puls som styr den tid vi lever i tillåter ej en massa romantisk dialog. Alltså: Västlänken står i vägen för vår kärlek. Din far tål mig ej, och min far tål ej din far. Låt oss rymma!”

”Jaså”, sa Julia. ”Jag trodde att på kärleks vingar du flög öfver muren, ty intet bålverk stänger kärlek ut. Men i alla fall – rymma låter bra. Jag är på.”

”Ja, ty striden om Västlänken förstår jag ej. Visst vore det häftigt med en tunnelbana i Göteborg, då blir det ju som i New York! Det är bara äldre som är emot Västlänken. Och det är vi unga som är framtiden i stan!”

”Ja, det måste ju hända något i stan. Huvudsaken är att det byggs, mig kvittar det vad.”

Nu uppenbarade sig en välmående herre på balkongen. Det var lord Capulet.

”Vad gör du här ute, min flicka, du står väl inte och förkyler dig?” sa han till Julia samtidigt som han fick syn på Romeo nere på gräsmattan, vilket fick honom att fortsätta: ”Vafalls? Unge herr Montague? Vad gör du här? Om du lägger an på min dotter så är det till ingen nytta. Hon ska gifta sig med greve Paris.”

”Men pappa... tänk om jag inte vill då?” sa Julia. ”Du fattar väl att jag inte vill gifta mig med någon av dina kompisar.”

”Se så, se så, det här blir så bra, så bra. Greve Paris har en stor byggkoncern. Och han har stora kontrakt på gång, råkar jag veta. Han ska bygga hela Västlänken. Det tog vi i hand på nyss.”

Nu steg en man fram ur trädgårdens dunkel och ställde sig bredvid Romeo.

”Jaså, är det här du är, min son”, sa lord Montague. ”Det är dags att komma hem och äta.”

”Men pappa, kom inte och smyg på mig så där”, sa Romeo. ”Jag är myndig nu. Jag kan mikra när jag kommer hem.”

”Minsann är det inte lord Montague”, sa lord Capulet. ”Hur länge tänker du hålla på med att bekämpa Västlänken?”

Lord Montague blev inte svaret skyldig:

”Att vara eller icke vara, det är frågan.

Är det ädlare att lida och fördraga

en tokig tågtunnels tragiska konsekvenser?

Att ta till vapen mot ett hav av lögner

och göra slut på dem med ens.

Ty att inte engagera sig,
att sova – intet vidare – och veta,
att uti sömnen domna västlänkskvalen.
Det borde vara något att tänka på!
Den tunneltanken skapar
vårt hela långa levernes elände,
ty vem fördroge tidens spe och gissel,
förtryckets vrånghet, övermodets hån,
när gången ämbetshögfärd och de sparkar
politikerna ger den tåliga kampen,
om man själv kunde giva sig kvittens
med en tums överklagandehandling
till regering och Mark- och Miljödomstol?
Vår kanonad ska väcka oväldig ämbetsman.
Så går för politikerna beslutsamhetens friska hy
i eftertankens kränka blekhet över.”

”Wow,” sa Julia förtjust.

”Så det tas en paus från alla överklaganden denna vackra kväll?” sa lord Capulet. ”Att överklaga borde kosta pengar. Om man förlorar borde man få betala motpartens rättegångskostnader.”

”Jag citerar Heidenstam”, sa lord Montague. ”’Det är skam, det är fläck på Sveriges baner, att medborgarrätt heter pengar.’ Så vill vi väl inte ha det igen?”

”Sluta tjata om Västlänken, pappa”, sa Romeo. ”Jag tror att Västlänken är en bra sak. Vi ungdomar vill ha en tunnelbana i stan.”

”Tunnelbana?” sa lord Montague. ”Den enda sträcka som du kan åka inom stan är mellan Korsvägen och Haga. Om du åker över Centralen tar det så lång tid att du åker mycket fortare med spårvagn.”

”Men vi måste tänka på miljön”, sa Julia. ”Västlänken är ett miljöprojekt, säger pappa.”

”Tusan heller”, sa lord Montague. ”Trafikverkets egen utsläppskalkyl visar att för Västlänkens avskrivningsperiod på 60 år kommer det att släppas ut mer koldioxid via själva tunnelbygget än vad som minskas genom den minskade biltrafiken som tågtunneln beräknas ge. Och då har man inte tagit hänsyn till att elbilarna blir fler och fler.”

”Det spelar ingen roll vad du säger, pappa”, sa Romeo. ”Det finns ju inga alternativ.”

”Läser du inte tidningarna, pojk?” sa lord Montague. ”Trafikverket förordade Förstärkningsalternativet före en tunnellsnör. Det var politikerna som ville ha en tunnel, utan att man studerat ämnet närmare. Trafikverket fick bakläxa och fick i uppdrag att ta fram tunnelförslag. Och så finns ju också Gårdalänken, en visionär lösning. Som exempel.”

”Vi ungdomar läser inga tidningar”, sa Romeo. ”Utom på nätet. Man kan abonnera på ämnen som man är intresserad av. Det minns datorerna. Det kallas algoritmer, pappa. Det är framtiden.”

”Det leder knappast till helhetssyn och allmänbildning”, sa lord Montague bistert. ”Ni lär er mer och mer om mindre och mindre. Detta gör mig dyster.”

”Jag har läst på Facebook att Västlänken pumpar liv i stan”, sa Romeo. ”Det låter city life, det.”

”Ja, och en grön och nära storstad”, sa Julia. ”Vem vill inte ha det? En smart lösning, har jag för mig att det stod.”

”Ja, Västlänken gör det lättare att arbeta, studera, besöka evenemang, shoppa och njuta av stadslivet”, sa Romeo. ”Det såg jag på en affisch. Från Lilla Edet till London med bara ett byte. Häftigt!”

”Detta är propaganda”, sa lord Montague. ”Det kanske låter bra. Men det går inte ens några tåg till Lilla Edet. Har ni inget kritiskt tänkande?”

”Nå, det spelar ingen roll”, sa lord Capulet. ”Avtalet är underskrivet och kan inte ändras.”

”Nja”, sa lord Montague. ”Det står i avtalet att om alla parter är överens så går det bra att göra ändringar. ’Ändringar och tillägg till detta avtal ska, för att vara bindande, vara skriftligt avfattade och undertecknade av Parterna’. Så står det i avtalet.”

Nu uppenbarade sig ännu en välmående man på balkongen.

”Greve Paris, visst var det väl en välsmakande middag?” sa lord Capulet. ”Och här står Julia och längtar efter er.”

”Men pappa...” sa Julia.

Greve Paris log inställsamt mot Julia.

”Lord Capulet, jag måste säga att er dotter är en riktig läckerbit”, sa han och såg därefter ner i trädgården.

”Minsann, är det inte lord Montague”, sa greven. ”Jag antar att ni är överraskad av att Västlänken hittills håller budget?”

”Nu ja, innan ni har börjat bygga”, sa lord Montague. ”Och så jämför ni med Malmös krita och Stockholms berggrund. Jämför med Amsterdams tunnelbana istället! Den byggs i lera som i Göteborg, tredubbla kostnader och ännu inte färdigt, stora förseningar, stora skador på byggnader som står på träpålar som här i Göteborg. Och se på Hallandsåstunneln. Där budgeterade man efter lättbörat berg trots att man mycket väl visste att det var synnerligen svårbehandlad geologi.”

”Stämmer det, herr greve?” sa Julia.

”Ja, alltså... det gäller ju att få igång projekten”, sa greven, som nu lät både tydligt berusad och verbalinkontinent sanningsenlig. ”Hur skulle vi annars göra? Pengar kommer alltid. Det har det gjort hittills.”

”Och hur kan man säga att man håller budgeten när de entreprenörer som ska bygga lerdelarna av tunneln får fria händer att lösa det tekniska som de vill?” sa lord Montaigne. ”Om man håller budget blir det för dåligt, och om man bygger bra blir det för dyrt. Enkel logik. Och medan intäkterna i form av skattemedel räknas upp med inflationen, så räknas byggkostnaderna upp med järnvägsindex som är mycket högre. Det är självklart att glappet mellan ekonomiska medel och utgifter ökar hela tiden. Och Göteborgs skattebetalare får stå för fiolerna, eller hur?”

”Långt”, sa Romeo. ”Orka fatta. Intresseklubben antecknar.”

”Stämmer det, pappa?” sa Julia, nu påtagligt skarp i tonen. ”Kommer det på skatten?”

”Alltså”, sa lord Capulet. ”Det finns ju ett medfinansieringsavtal... och det säger vad de olika parterna ska betala... och om det kostar mer så måste ju... måste ju pengarna komma någonstans ifrån... och det får man ju då förhandla om... så det får väl bli trängselskatten som får höjas då... eller kommunalskatten... eller troligast båda, fast inte i kranskommunerna, för de betalar inget, förutom trängselskatten då.”

”Vet folk om detta?” sa Romeo bestört, eftersom han nu insåg att Julia och han var de personer av de här närvarande som skulle betala kommunalskatt under flest framtida år.

”Vet och vet”, sa lord Capulet. ”Det är diariefört, och det är samma sak, kan man säga.”

”Nu vill jag fråga er, lord Capulet”, sa lord Montague. ”Ett syfte med Västlänken är ju att åstadkomma regionförstoring, alltså att folk på en större yta ska få bekvämt pendlingsavstånd till Göteborg. Och så ska bilåkandet minska och antalet pendeltåg öka.”

”Det stämmer,” sa lord Capulet nöjd.

”Nu är det ju så att eftersom restiden över Centralen ökar så kraftigt, så blir det istället regionförminskning och ökat bilåkande. Fler tågresenärer tar bilen. Till exempel får resenärerna med kungsbackapendeln tolv minuters längre restid.”

”Men det kan väl inte stämma?” sa lord Capulet till greve Paris.

”Nej, en minut längre restid blir det”, sa greven som varit Trafikverkets konsult vid lönsamhetsberäkningen.

”Men det blir ju sex minuter längre restid genom tunneln och fem minuter ökad gångtid på Centralen?” sa lord Montague. ”Det ger ju elva minuter.”

”Så räknar inte vi”, sa greve Paris. ”Då skulle vi aldrig få ihop lönsamheten. Och det är vårt uppdrag att få ihop lönsamheten. Därför räknar vi inte så.”

”Det här verkar konstigt”, sa Julia.

”Det tycker jag också”, sa Romeo.

”Och ett annat mål är att det ska kunna gå fler pendeltåg?” sa lord Montague.

”Ja, det stämmer”, sa lord Capulet.

”I underlaget för beslutet om Västlänken utlovades 17 tåg per timme och riktning. I Järnvägsplanen minskade detta till 14 tåg. I Basprognos 2013 skriver Trafikverket att det blir 12 tåg. Men Västlänkens budget 20 miljarder är oförändrad, fast kapaciteten således minskats med 30 procent. Har lord Capulet månat koll på detta?”

”Det är möjligt”, sa lord Capulet. ”Det är så mycket siffror så jag blir alldeles yr. Jag tror jag måste sätta mig ner.”

Lord Capulet svajade något fram och tillbaka och greppade därefter tag i balkongräcket.

Lord Montague fortsatte:

”När Trafikverket säger att antalet tåg per dygn ökar från dagens 675 till 1 125 så räknar man tågen genom tunneln både när de kommer och när de går. Fast det är fortfarande bara 12 tåg per timme, som idag.”

”Det äger nog sin riktighet”, sa greve Paris. ”De kan sin sak på Trafikverket. Det är ekonomiskt mycket bättre att fördubbla kapaciteten genom att räkna på ett annat sätt än genom att bygga fler spår. Mer kollektivtrafik för pengarna, kan man säga.”

”Vad är det för tricks?” sa Julia.

”Så har vi det här med störningar”, sa lord Montague. ”Ni brukar säga att Västlänken gör trafiksystemet mindre känsligt för störningar.”

”Jajjemen,” sa lord Capulet. ”Stopp i trafiken har ju pendlarna upplevt mycket av under senare år. Västlänken gör systemet robust.”

”Men med Västlänken går alla pendeltåg och regiontåg i en enda tunnel utan förbigångsspår”, sa lord Montague. ”Och om det inträffar ett signalfel, ett motorfel eller något annat så blir det stopp för alla tåg på fem linjer. Med ett tåg var fjärde minut bildas det kö över hela regionen. Finns det någon plan för detta?”

”Jag kan inte alla detaljer”, sa lord Capulet.

”Nu är det dessutom så att av säkerhetsskäl får ett tåg köras in i en tunneldel först när föregående tåg lämnat nästa station. Med tre minuters färd i tunneldelen och en minut på stationen blir det fyra minuter. Med ett tåg var fjärde minut blir det max femton tåg i timmen i

varje riktning. Då hjälper det inte med fyra spår på stationerna. Tågen måste ändå vänta. Den investeringen är helt onödig.”

”WOW!” sa Julia. ”Romeo, din pappa är ju ascool!”

Lord Montague såg på sin son och tyckte sig se en glimt av beundran i sonens ögon. Ingen belöning är härligare.

”Stämmer allt detta?” sa lord Capulet till greve Paris.

”Ska man räkna noga så... så kanske det gör det”, svarade greven.

”Nu blir jag riktigt skeptisk till det här med Västlänken”, sa lord Capulet.

”Jag har alla fakta här i min portfölj”, sa lord Montague.

”Det vill jag gärna se”, sa lord Capulet. ”Kom gärna upp på en whisky så får vi diskutera”.

”Det låter som att ni två börjar förstå varandra”, sa Julia hoppfullt.

”Ja, det verkar ju som att lord Montague har bra på fötterna”, sa lord Capulet. ”Jag är inte den som ändrar sig men en ny bedömning kan man ju alltid göra. Man vill ju inte göra något som man får ångra.”

”Då kanske Julia och jag kan... få gifta oss?” sa Romeo försiktigt.

”Ja, nu ser jag plötsligt inga hinder”, sa lord Capulet.

”Den länken är jag klart positiv till”, sa lord Montague.

”O, ljufva, ljufva natt!” sa Romeo. ”Jag fruktar endast, att allt är blott en dröm, en dröm i natten, för ljuft berusande att verklig vara.”

”Så säg mig hvar och när vi vigas samman”, sa Julia. ”Jag all min välfärd lägger dig till fot. Och följer så igenom vida världen, min herre och min man.”

”Hvad ljuflig silfverton har kärleks tunga, i stilla natten!” sa Romeo. ”Tjusande musik för den som lyss dertill!”

”Min Romeo?” sa Julia.

”Min älskade!” sa Romeo.

”Whisky, sa du?” sa lord Montague.

”En prima whisky får det bli”, sa lord Capulet. ”Jag tror det finns en flaska Cardhu. Skotsk, tolv år, maltig smak med klar fatkaraktär, ingen rökighet.”

”Cardhu, en favorit, man tackar”, sa lord Montague.

”Vi kan ju bygga Västlänken i Gårdaberget istället”, sa greve Paris. ”Det blir billigare och går snabbare. Så får alla sin tågtunnel till slut. Happy end! Nämdes det whisky?”

Källor:

William Shakespeare: Romeo och Julia. Stratford on Avon 1595

William Shakespeare: Hamlet. Stratford on Avon 1601

Werner von Heidenstam: Medborgarsång, ur dikteykeln Ett folk. Övralid 1899

Flera texter och dokument på stoppavastlanken.nu - 2016

Per Wetterlundh: Västlänken-ungdomen och framtiden

<http://joh27cam94lou.bloggo.nu/Vastlanken-ungdomen-och-framtiden/> 2015

Informationsmöten med Trafikverket och Göteborgs stad 2016

www.goteborg.se www.trafikverket.se

”Tunnlar spräcker ofta budget” Byggindustrin.se 2 maj 2011

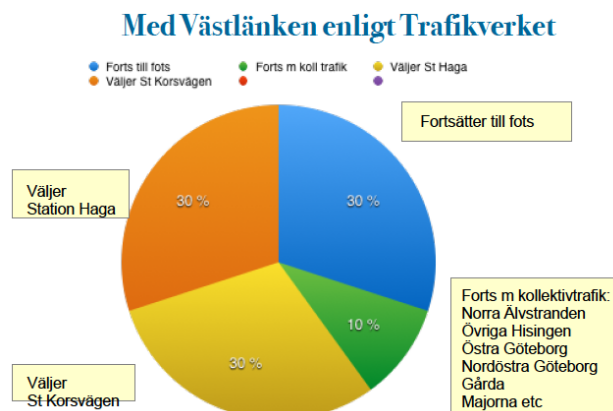
”Hallandsåsen” Forskning & framsteg januari 1998

Om resandeströmmar med pendeltågen

Idag fördelas de resenärer som kommer med pendeltåg till Göteborgs Central så att 30 procent fortsätter till fots medan 70 procent fortsätter med den lokala kollektivtrafiken (spårvagn, buss och båt på älven) och med hållplatsen Drottningtorget söder om Centralstationen som den mest frekventerade hållplatsen. Resenärer som ska till Hisingen väljer istället hållplatsen Nordstan som ligger mellan Centralstationen och Nordstan.



Enligt Trafikverkets beräkningar kommer, när Västlänken är byggd, 60 procent av resenärerna att välja Västlänkens två andra stationer, varav 30 procent väljer Station Haga och 30 procent väljer Station Korsvägen. Detta måste innebära att av de 70 procent som fortsätter med kollektivtrafiken kommer 60 procent att åka till dessa två stationer, medan endast 10 procent har andra målpunkter i staden, till exempel Norra Älvstranden, övriga Hisingen, östra Göteborg, nordöstra Göteborg, Gårda och troligen också Majorna eftersom man reser snabbast med spårvagn 9 åt det hållet. Troligare är att resenärerna fördelar sig så att 30 procent fortsätter till fots, 10 procent väljer Station Haga, 10 procent väljer Station Korsvägen och 50 procent går av vid Centralen för att fortsätta till de ovan nämnda övriga målpunkterna. En enkel resvaneundersökning, där man frågar pendeltågsresenärerna vilket mål de har i staden, skulle bringa klarhet i denna fråga. Någon sådan har inte setts till men kanske finns hos Trafikverket och Göteborgs stad. Den borde finnas, oavsett.



Läs mer om Västlänken, alternativen och debatten på:

stoppavastlanken.nu
folkinitiativet.se
centralstationgård.se

På Facebook:

Stoppa Västlänken Nu
Västsvenska Folkinitiativet

Bidra till att Västlänken inte blir verklighet! Skriv till din politiker om vad du tycker.

Du hittar mailadresser här:

<http://politiker.goteborg.se/viewOrganization.jsf?id=176>

I tåg tunnelns tidevarv är en serie satirnoveller om Västlänken i Göteborg – om pendeltågstunneln som majoriteten av politikerna vill bygga men som en växande majoritet av medborgarna inte vill ha. De flesta anser att man ska stoppa Västlänken och utreda alternativen. Det finns flera alternativa förslag som har studerats noga:

Förstärkningsalternativet var den lösning som dåvarande Banverket förordade framför en tunnellsöning. Politikerna sade då att man ville ha en tunnel, varefter Banverket (numera Trafikverket) återkom med fyra tunnelförslag, varav politikerna valde alternativet med stationer vid nuvarande Centralen samt vid Hagakyrkan och vid Korsvägen. Förstärkningsalternativet innebär att man ökar antalet spår med två från 16 till 18, förlänger dagens perronger till 250 meter, breddar den så kallade midjan strax innan Olskroken med nya spår och viadukter, bygger en ny parallell tunnel genom Gårda för gods- och fjärrtåg samt förlänger perrongerna vid Lisebergs station till 250 meter. En ekonomisk lösning som ger samma restider som idag, alltså bättre än Västlänken.

Gårdalänken är en lösning som har tagits fram av en grupp erfarna arkitekter, ingenjörer och andra med gedigen erfarenhet av infrastrukturlösningar. Denna lösning består av flera etapper där stationsområdet gradvis flyttas från nuvarande Centralen till en ny station i Gårdaberget. Samtidigt byggs en snabbspårvägsslinga runt centrala staden med hållplatser vid Gårda, i Gullbergsvass, på Ringön, i Lundby, vid Lindholmen samt vidare förbi Sahlgrenska och Korsvägen. Resan mellan stationen och Drottningtorget går med en skyttel på några minuter. Då frigörs Centralenområdet och man kan bygga en sammanhållen stadsdel inklusive Gullbergsvass. En visionär lösning som, till skillnad från Västlänken, ger kortare restider.

Det finns även fler alternativ, och man kan också tänka sig en kombination av olika lösningar. De har alla gemensamt att de, jämfört med Västlänken, ger mycket mer kollektivtrafik för pengarna.

Kan beslutet om Västlänken ändras? Ja, i det så kallade Medfinansieringsavtalet står: ”Ändringar och tillägg till detta avtal ska, för att vara bindande, vara skriftligen avfattade och undertecknade av Parterna.” Det finns ingen naturlag som säger att man inte kan ändra ett beslut. Avtalet är undertecknat av Göteborgs kommun, VG-regionen, Landstinget Halland, Göteborgsregionens kommunalförbund (utan finansieringsbidrag) samt dåvarande Banverket och Vägverket, som numera är sammanslagna och heter Trafikverket.

Gunnar Lindgren är *pol mag och copywriter/skribent/kommunikatör*.