

Västlänken förändrade deras liv

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 träpälvar.

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 rämna.

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 kan 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 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 rännas.”

”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 riksplanel 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 lättborrat 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 barriaderna 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.”

MrG

Källor:

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

Västlänken kan utlösa stora sättningssskador <https://www.gp.se/nyheter/debatt/vastlanken-kan-utlosa-stora-sattningsskador-1.75075>

<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

© Gunnar Lindgren

gunnar@artibus.se

0708-840311