

Västlänken förändrade deras liv

Del 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! Kommentar?”

”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 vet fan om det har implementerats ända upp i Förvarsdepartementet.”

”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 RESTIDERN 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, HAHAAHAHA!"

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 biljettpreiser 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 höghastighetståg 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 lättbörat berg fast ni visste att det var svårbörat... 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.

MrG

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

© Gunnar Lindgren

gunnar@artibus.se

0708-840311