

## Västlänken förändrade deras liv

### Del 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 Alingsåsföretag 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 Sävenäs 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 Sävveåns 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.

MrG

Källor:

[www.gp.se/nyheter/debatt/vem-reser-till-haga-med-vestlanken-1.8162](http://www.gp.se/nyheter/debatt/vem-reser-till-haga-med-vestlanken-1.8162)

”Hur påverkar Västlänken resenärernas vardag?” Artibus 2016

© Gunnar Lindgren

[gunnar@artibus.se](mailto:gunnar@artibus.se)

0708-840311