

Del 8: Den ångerfulle konsulten

Så var den då invigd till slut, Västlänken, efter sju sorger och åtta bedrävelser. 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 högskolan.

Det hade varit tretton besvärliga år. Buller och besvär, byggkomplikationer, skadade byggnader, ökade kostnader, avbrott på vattenledningar och bredbandet, trafikchaos och stor irritation bland stadens invånare. Politikerna hade använt alla tillgängliga mediekanaler för att gjuta olja på vågorna. Man hade utmålet 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 restidseffekter som den kommande Västlänken skulle medföra. Han hade gjort presentationen i ett kvalmigt rum på Trafikverket, med ett halvduzin 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 biljettpriser 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 hyvlar 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 rivs, 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 frånvaron 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 syndabockar. 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 fåkta. 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 skulle han inte stanna förrän de hade passerat Hallandsåsen.

MrG

Bidra till att detta inte blir verklighet! Maila till din politiker!
Se <http://politiker.goteborg.se/viewOrganization.jsf?id=176>

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?media=dokument:medfinanseringsavtalet_2010-04-01.pdf

Hur påverkar Västlänken resenärernas vardag? Artibus 2016

© Gunnar Lindgren

gunnar@artibus.se

0708-840311