

Västlänken förändrade deras liv

Del 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. Hen hade utsetts utan att ha valts av medborgarna i något val. Hen hade helt enkelt 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 förändring. 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 tillfyllest 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 man satts att leda, tänkte hen ibland. Nu hade hen 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 måste hen lära sig mer. Hur kunde det komma sig att politikerna var så eniga om denna tågtunnel medan 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 när hen hörde detta, att man inte kan gräva i lera på det viset. Nej, en sänktunnel som byggs i tre hundrameterselement och sänks ner i en muddrad ränna var det rätta svaret. Det stod till och med på Trafikverkets hemsida.

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

Men ärligt talat visste hen inte riktigt vad hen talade om. Hen hade sagt att 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 hen 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. Men ärligt talat var hen inte säker på vad hen talade om. Det lät mest som floskler. Men den nya ordföranden var en jordnära person.

Hen hade förstått att det Västsvenska Paketet var allmänt accepterat, med biltunneln vid Marieholm, behovet av en ny hisingsbro, bussfiler, pendelparkeringar och mycket annat – den enda tvistefrågan var Västlänken.

Hen hade lärt sig att den viktigaste frågan var Varför. Varför skulle man bygga en tågtunnel? Vilken var nyttan? Det ville hen ta reda på. Därför hade hen 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 hen. "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.

"Stärka var ordet", sa kommunalrådet Bull.

"Jaha, men vilken är nyttan för resenärerna?"

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 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.

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. ”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.

”Jag vill kalla in min politiska sekreterare i den frågan”, sa hen. ”Hen 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.

”Tillgängligheten försämras med Station Gårda”, sa hen.

”För vem?” sa ordföranden. ”Det blir ju en planskild snabbspårvägsring. Man reser på några minuter till centrala Hisingen och till viktiga... målpunkter. 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.

”Jaha”, sa ordföranden. ”Jag har här en artikel ur 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 centrurnära 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.

”Station Gårda blir inte en ny centralstation utan snarare en periferistation”, sa hen. ”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 är ju 70 procent av pendlarna. Det handlar om tid, inte om avstånd. Man åker snabbare från Station Gårda till Drottningtorget än den tid det tar 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 blir 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 i 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, greppade pekpinnen vid whiteboarden och gick runt bordet bakom de hukande kommunalråden.

”Vad innebär detta...”

Ordföranden slog kommunalrådet Ball på axeln.

”Ball?”

”Ehhh... regionförminskning.”

”Bra. Och mer...”

Ännu ett slag, denna gång på kommunalrådet Bells axel.

”Bell?”

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

”... FÅR?” hetsade ordföranden.

”Får... ökad restidskvot, När den blir över 1,5 blir resenärerna enligt Västtrafiks beräkningar benägna att välja bilen istället.”

Ordföranden slog nu pekpinnen på kommunalrådet Bolls axel och sa:

”Boll, gå fram till tavlan och skriv ner resenärernas nytta med Västlänken. SÄTT FART!”

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

”Vad fan står det?” sa hen.

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

”Tack, Boll”, sa ordföranden. ”Du kan gå och sätta dig. Nu lämnar jag rummet. Ni får i uppdrag att skriva ner en punktlista om resenärernas nytta med Västlänken. Ingen får lämna rummet förrän denna eventuella nytta är klart kommunicerbar. Vi tar ett nytt möte i morgon klockan tio.”

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

”OCH – INGA FLOSKLER!”

”Inga floskler?” flämtade kommunalrådet Ball. ”Ska vi berövas halva vårt ordförråd?”

Detta hörde inte ordföranden, som redan lämnat rummet.

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

MrG

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

Mailsvar från socialdemokraternas fullmäktige i Västlänksfrågan

Infrabloggen (<https://infrabloggen.wordpress.com/2016/03/14/centralstation-i-garda-haller-intemattet/>) som drivs av Shahbaz Khan, socialdemokratisk stadssekreterare i Göteborg inriktad på trafikfrågor

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

© Gunnar Lindgren

gunnar@artibus.se
0708-840311