

Nej till Västlänken

Inför en framtid med brist på billig energi och klimatförändringar med oförutsägbara konsekvenser är det klokt att styra över resande och transporter från bil till tåg.

Det är därför lätt att ställa sig bakom mycket av det Västsvenska paketet, med åtgärder som gynnar kollektivt resande, och som delvis finansieras med trängselskatt. Ett av få styrmedel med bevisad effekt mot en ökande bilism.

Om man trots detta uttrycker sig kritiskt om Västlänken riskerar man, i vissa kretsar, att bli betraktad som en bakåtsträvare och vad som är än värre, att hamna i samma fack som det populistiska Vägvalet. Med detta sagt tar jag ändå risken att från några olika infallsvinklar ifrågasätta det stora projektet.

En tilltagande urbanisering framställs ofta som en sanning. Det sägs att Göteborg ska fortsätta växa, och att pendlandet från mindre orter och landsbygd ska öka. Även om det är så verkligheten såg ut när man tittar i backspeglarna är det ett ogrundat antagande – eller från några ett önsketänkande – att den utvecklingen kommer att fortsätta.

Tillväxt antingen den avser BNP, bilinnehav eller global handel är med nödvändighet övergående faser. I en krympande ekonomi kommer det mesta att ställas på ända, och ett ökat resande är långt ifrån någon självklarhet. Det förnuftiga i att investera i storskalig, underhållskrävande, infrastruktur kan därför med rätta ifrågasättas.

En analys av nyttan med Västlänken reser ytterligare och mer konkreta tvivel. Även om tunneln i sig kan svälja många tåg är anslutningarna till resten av järnvägsnätet kritiska punkter. I norr Olskroken, som med Trafikverkets ord är "Västsveriges viktigaste och känsligaste knutpunkt", och i söder Almedal, platsen där Västlänken kommer att dyka upp ur underjorden.

Från att ha varit en oansenlig järnvägsanläggning med några spår och växlar där tågen mot Borås vek av, uppstår en komplex situation där tåg från fyra olika banor ska mötas, och mitt i detta ska, var femtonde minut, ett pendeltåg vända här.

Det är lätt att förstå att Trafikverket identifierar Almedal och den södra anslutningen som skälet till att några av de regiontåg, som Västtrafik med flera önskar se i Västlänken, troligen kommer att få gå till dagens centralstation istället.

Olskroken och Almedal blir med andra ord två störningskänsliga knutpunkter som helst borde leva sina egna liv, men istället kopplar man ihop dem med spåren genom Västlänken. Ett strul i söder riskerar då att sprida sig till norr och vice versa, eller för att ännu en gång citera ur Trafikverkets kapacitetsanalys "störningar [kan] spridas på ett annorlunda sätt än idag".

Västlänken har starka sidor, det är en fördel med genomgående pendeltågslinjer, nya målpunkter i staden är positivt, jag har stort förtroende för den byggtekniska kompetensen, och har inga problem med att några träd stryker med, eller att byggtiden blir stökig.

Men med stora osäkerheter om resandet i en krympande ekonomi, och när man på goda grunder kan ifrågasätta om tunneln kommer att gynna tågtrafiken svär jag därför i kyrkan, och säger nej till Västlänken.

Stellan Tengroth