

## ***Västlänken riskerar skapa tågkaos***

Västlänken motiveras bland annat av genomgående pendeltågslinjer och nya centralt belägna stationer vid Haga och Korsvägen. Men utöver dessa målsättningar finns ett minst lika viktigt mål om en ökad trafik på spåren till och från Göteborg.

Om man för ett ögonblick tänker bort omgivningen skulle tunneln ha kunnat svälja många tåg, men det viktigaste är inte vad som sker i underjorden. Det kritiska är hur anslutningarna ute i friska luften är utformade. Jämför gärna med köerna kring Tingstadstunneln. Dessa orsakas sällan av problem i tunneln under älvens yta, men desto oftare av korta påfartsramper och ovarsamma filbyten i Gullbergs- eller Ringömotet.

Västlänken kommer i norr att anslutas i Olskroken, den kanske mest komplexa och störningskänsliga platsen i Sveriges järnvägsnät. Här sammanstrålar persontåg från tre banor och godståg från fyra väderstreck. Utöver detta finns verkstäder och uppställningsspår. Kort sagt: Olskroken är ett järnvägens inferno.

I söder kommer spåren från Västlänken att dyka upp i Almedal, strax utanför Liseberg. Idag en oansenlig järnvägsanläggning där spåret mot Borås viker av, men då Västlänken är öppnad för trafik kommer den att ha omvandlats till en högtrafikerad järnvägsknut där fyra banor (Gårdatunneln, Västkustbanan, Kust till kustbanan och Västlänken) möts. Tåg som korsar varandras vägar och på korta sträckor måste köra högertrafik (vänster är norm inom järnvägen) lär ge upphov till många röda signaler.

Idag är Olskroken en ansträngd punkt i järnvägsnätet medan Almedal är okomplicerad, men vad som är viktigare – de två är näst intill oberoende av varandra. Ett fåtal godståg passerar visserligen både Olskroken och Almedal, men inga av persontågen gör det. En trafikstörning vid en av platserna har därför chans att förbli ett lokalt problem.

Med Västlänken på plats har läget förvärrats i två viktiga avseenden. För det första har Almedal blivit en störningskänslig punkt och för det andra knyter tunneln samman de två.

Olskroken och Almedal blir alltså två för tågtrafiken ömtåliga platser. Helst skulle de, som idag, leva oberoende av varandra, men tunneln gör det motsatta och skapar en tajt trio – Olskroken, Västlänken och Almedal – där mista nysning hos en av dem riskerar att smitta de två andra, eller för att använda Trafikverkets diplomatiska språkbruk ”störningar [kan] spridas på ett annorlunda sätt än idag”.

Det finns förvisso flera goda argument för Västlänken, men att den skulle gynna tågtrafiken på spåren till och från Göteborg är dessvärre ingen sanning.

**Stellan Tengroth**

Civilingenjör och författare till boken ”Varför Västlänken?”