

Klen nytta med en linbana i Göteborg?

Sedan några år planerar man för en linbana i Göteborg, ett projekt som det tycks råda stor politisk enighet om.

I förstudien från 2013 bedömdes kostnaden till under 300 miljoner, något som idag har fyrdubblats till 1 100 miljoner. I ärlighetens namn ska sägas att projektet sedan dess har svällt, både med fler stationer och med en mer sofistikerad teknisk lösning. Trots det väljer jag att nagelfara några av argumenten för linbanan.

Ett återkommande argumentet är att linbanan är så bra på att överbrygga barriärer och där Göta älv är det hinder som är besvärligast av dem alla.

Det traditionella sättet att ta sig över älven har varit med båt och den moderna varianten är de två färjorna som går i skytteltrafik mellan Stenpiren och Lindholmospiren. Väntetiden är aldrig längre än åtta minuter och överfarten tar fem minuter, fullt jämförbart med linbanans 4,5 minuter. Antalet resenärer per timme är högre än hos linbanan samtidigt som kostnaden för de två "Älvskyttlarna" var mindre än en tiondel av vad det kostar att bygga en linbana.

Till detta kan läggas att båtarna har en flexibilitet som linbanan saknar. Den dag det finns underlag kan nya färjelinjer enkelt etableras, exempelvis från Frihamnen till Stenpiren eller mellan Masthugget och Lindholmen.

Linbanan är tänkt att gå från Järntorget till Wieselgrensplatsen och vid en första anblick kan man tro att den skulle bli ett snabbt transportmedel mellan dessa två platser. Redan idag kan man göra samma resa med 6:ans spårvagn och en titt i Västtrafiks reseplanerare visade till min överraskning att restidsvinsten med linbana inte var mer än fyra minuter. Om man i en framtid skulle dra spårvagnslinjen den kortare vägen förbi Stenpiren visar Trafikkontorets egna siffror att linbanan är lika snabb (eller långsam) som spårvagnen.

Det är självfallet inte enstaka minuter och sekunder som fäller avgörandet – minst lika viktigt är en resa utan byten och när dessa är ofrånkomliga att de är så smidiga som möjligt. Med bara fyra stationer längs linbanan är det inte många som skulle slippa byten och med nödvändighet kan gondolerna inte komma ner till gatunivå där bussar och spårvagnar stannar. För den som kommer att bo på det planerade hotellet bakom Folkets Hus och som ska se BK Häcken på Rambergsvallen vore linbanan perfekt men för de flesta andra ger den bara onödiga och krångliga byten.

Till linbanans förtjänster brukar framhållas att den är energieffektiv och att den har en hög turtäthet. Detta är förvisso sant, men även om den inte förbrukar så många kilowattimmar är den personalintensiv. Trafikkontoret bedömer att 16-17 personer måste vara i tjänst under de timmar linbanan är i gång och driftskalkylen som ligger på politikernas bord slutar på 40-50 miljoner per år.

Den höga turtätheten – en gondol var 45:e sekund från tidig morgon till sen kväll – är i själva verket en indikation på linbanans oförmåga att anpassa sig till en lägre efterfrågan. Man kan självfallet låta gondolerna gå glesare under kvällar och söndagsmorgnar, men till skillnad från bussar eller spårvagnar ger det ingen vinst i form av lägre driftskostnader.

För den som rör sig i eftermiddagslarmet på Järntorget lär bullret inte vara något problem, men för de boende längs linbanan är det en annan verklighet. Ljudet från gondoler som passerar 160 gånger i timmen, 19 timmar per dygn, 365 dagar om året riskerar nattsömnen och kan vara direkt hälsovådligt. Som svar på dessa farhågor återger Trafikkontoret tillverkarens decibelvärden. Någon bullerutredning som tar hänsyn till de lokala förhållandena existerar inte.

Det akustiska bullret må vara knepigt att kvantifiera, men det är ett intet mot svårigheten att betygssätta det "visuella oljudet". Linbanans torn kommer att sträcka sig mer än 90 meter upp i luften, nästan som Älvsborgsbrons pyloner. Som en markering av 400-årsjubileet och för att skapa den eftertraktade wow-effekten är det antagligen av godo, men man kan också hävda att linbanan blir ett storskaligt och brutalt intrång i stadsbilden.

Stellan Tengroth

Civilingenjör och författare med ett förflutet som trafikanalytiker.