

**Replik på debattartikel i GP 2017-01-16 "[Därför är Västlänken nödvändig för regionen](#)"**

underskriven av Birgitta Losman, Ulrika Frick och Lars Holmin

Birgitta Losman med flera argumenterar för att Västlänken är nödvändig i en region där tågresandet om några årtionden sägs ha ökat betydligt. Man kan på goda grunder ifrågasätta de väl tilltagna resandesiffrorna, men jag nöjer mig med att betona att dessa inte är resultatet av någon "beräkning" av det framtida tågresandet utan baseras på Regionens egen målbild. Detta är inte menat som någon kritik av metodiken utan är bara ett viktigt klarläggande. Alternativet, att i en turbulent omvärld försöka göra prognoser för trafiken år 2035, hade inte varit meningsfullt.

De konstaterar vidare – helt korrekt – att Göteborgs Central är en flaskhals. Men att från det dra slutsatsen att stationen bör byggas om från säckstation till en station för genomgående trafik är dessvärre grundlöst.

För oss resenärer har dagens station bara fördelar. Man kan nalkas den från tre väderstreck, överblicken är god, tåget står ofta inne och väntar, och man behöver inte ta rulltrappan ner i underjorden. För tågtrafiken är den ypperlig. Med lite längre tid vid perrongen kan smärre förseningar hämtas in och de många spåren ger en frikoppling mellan banorna. Om exempelvis pendeln från Kungsbacka vid spår 16 är försenad kan Alingsåsborna lyckligt ovetande resa hemåt från spår 1. Allt detta är egenskaper som är särskild värdefulla då Göteborg C gränsar till Olskroken som är bland det mest komplexa och störningskänsliga som går att finna i Sveriges järnvägsnät.

En tågtunnel (Västlänken eller Gårdalänken) kan på papperet ge en ökad kapacitet, men i en verklighet där varken spår, tåg eller väder är samarbetsvilliga är det en överhängande risk att de genomgående spåren skapar mer problem än de löser.

Om dagens station är otillräcklig och Västlänken skapar nya problem finns svaret i en utvecklad säckstation. I boken *Varför Västlänken?* skissar jag på ett tänkbart alternativ "den korta Västlänken" som i praktiken är en utökad station enligt dagens koncept.

Detta i kombination med att depåer och verkstäder flyttas ut från stadskärnan har chans att ge de goda förutsättningarna för en ökad tågtrafik som företrädarna för Västra Götalandsregionen eftersträvar.

**Stellan Tengroth**

f.d. trafikanalytiker vid Trafikverket och författare till boken *Varför Västlänken?*

*Denna replik är skriven som ett svar på debattartikeln i GP, men inte publicerad i GP.*