

Gör Västlänken att fler kan ta tåget till och från Göteborg?

Bokens andra del koncentrerar sig på förutsättningarna för järnvägstrafiken till och från Göteborg och hur den skulle påverkas av Västlänken.

- Västlänken har starka sidor. Att förneka dessa är inte konstruktivt. Det är utan tvekan en fördel med genomgående pendeltågslinjer och det är inte ett försumbart antal resenärer som har glädje av en station i Haga. Det är bra att sprida ut resandet till fler punkter i staden och Västlänken kan definitivt fylla en funktion för resor inom Storgöteborg. Om dessa positiva punkter väger upp de höga kostnaderna, en stökig byggtid och risken att man skapar ett störningskänsligt system är en helt annan fråga.
- En annan solklar fördel med Västlänken är att antalet tåg till Göteborg C kommer att minska. Detta är självklart av godo. Likaså är det väsentligt att Västlänken avlastar Gårdatunneln.
- Säckstationen har i jämförelse med en station för genomgående tåg många goda egenskaper. För resenärerna är överblicken och frånvaron av rulltrappor och hissar bara av godo. Och de lite längre uppehållstiderna och de många separata spåren förbättrar oddsen att tågen ska kunna avgå i tid.
- Olskroken är kanske den mest komplexa järnvägsknuten i Sverige. Många av pendel- och regiontågen passerar idag detta nålsöga. Med Västlänken blir det än värre och hundra procent av dessa tåg kommer att vara beroende av ett bra flyt genom Olskroken.
- "Olskroken planskildhet" är formellt ett eget projekt, men funktionellt är det en oskiljaktig del av Västlänken. Utan Västlänken fyller Olskroksprojektet ingen funktion och Västlänken utan ett ombyggt Olskroken vore katastrofalt.
- "Säcken" med sina förlåtande egenskaper och det känsliga Olskroken är ett bra par. De lever i en lycklig symbios som underlättar för en tät och punktlig tågtrafik.
- Västlänkens södra anslutning – Almedal – kommer med Västlänken på plats att transformeras, från en idag obetydlig järnvägsanläggning, till en ömtålig högtrafikerad järnvägsknut med korsande tågvägar och vändande pendeltåg.
- Olskroken och Almedal borde i den bästa av världar vara oberoende av varandra, men Västlänken gör det motsatta och binder samman dem. En störning i Olskroken riskerar att spridas till Almedal och vice versa. Att tågtunneln under staden i sig är känslig för störningar gör inte det hela bättre.

- Göteborgs geografi med tre banor åt norr (Västra Stambanan, Norge/Vänerbanan och Bohusbanan) och två söderut (Västkustbanan och Kust till kustbanan) ger en obalans i trafiken, och ett antal av tågen från norr måste vända antingen omedelbart söder om Västlänken eller redan vid dagens station utan att ha nått fram till Haga och Korsvägen. Med en säckstation är detta ett icke-problem, men det blir ett seriöst problem om tågen ska passera Göteborg genom Västlänken, via en ny centralstation i Gårda eller enligt något annat alternativ med genomgående tåglinjer.
- Att vända tåg i anslutning till Västlänkens södra ände – vid Korsvägen eller i Almedal – reducerar kapaciteten hos Västlänken med uppskattningsvis 25 procent.
- Tågtrafiken är beroende av tillgång till verkstäder, tvätthallar, uppställningsspår m.m. Idag är många av dessa lokaliserade till Göteborg. För fjärrtågen är det nödvändigt att ha dessa faciliteter i Göteborgs närhet, men för pendel- och regiontåg vore det bättre om de istället låg i närheten av de perifera vändplatserna, exempelvis Kungsbacka eller Uddevalla. Trafiken med tomma tåg i Göteborg är redan idag ett problem, men blir riktigt allvarligt om Västlänken byggs.
- Västlänken kommer att ge mer plats för godståg i Gårdatunneln, vilket självfallet är positivt för dessa tåg, men det finns också faktorer att lägga i den motsatta vågskålen. Länsstyrelsen och andra som hävdar att Västlänken skulle vara gynnsam för godstrafiken, och i synnerhet för all de tåg som har Göteborgs hamn som start- eller slutdestination har av allt att döma dåligt på fötterna.
- Man kan ofta höra om den förväntat besvärliga byggtiden och problemen för bilister och boende, men det talas förvånansvärt tyst om de långvariga störningar som kommer att drabba godset på järnvägen.
- I Stockholm kommer man snart att inviga Citybanan, en tågtunnel som i flera avseenden påminner om Västlänken. De yttre förutsättningarna är emellertid vitt skilda och direkta jämförelser är inte meningsfulla. Som göteborgare bjuder det emot, men det är bara att erkänna. Huvudstaden drar det längsta strået.
- Det finns inga enkla lösningar på de göteborgska järnvägsbekymren, men boken ger några exempel på åtgärder som kan smörja systemet samt skissar på ett alternativ – den korta Västlänken – vars kärna är en tågtunnel som dyker ner vid Skansen Lejonet men som stoppar innan den når fram till Nordstan.

Som avslutning ställs den viktiga frågan "Varför Västlänken?". Den kan besvaras på flera olika sätt, och i boken skissas på två olika vägar att komma fram till ett svar. Våra politiker äger frågan och det är inte för sent att svara.