

VÄRFÖR ÄSTLÄNKEN

s. 56-58: Trafikverket och prognoserna



STELLAN
TENGRÖTH

Trafikverket och prognoserna

Detta kapitel är präglad av egna upplevelser från min tid på Trafikverket, men det innehåller inga spännande avslöjanden eller några erkännanden av något som jag gjorde i lönnedom. Trots det tror jag att det kan ha ett visst allmänintresse.

Under åren som anställd på Trafikverket drabbades jag, i likhet med andra som verkar i en stor organisation, av påbud och signaler från ledningen som man inte alltid förstår eller gillar. De flesta av dessa var inte mycket att orda om, men i ett avseende gick aningslösheten så långt att jag inte kunde hålla tyst.

Tron på att bilkörningen skulle fortsätta öka var närmast av det religiösa slaget, och jag gjorde mig besväret att tränga bakom ytan och försöka begripa hur man kunde komma fram till detta. Det finns förmodligen flera förklaringar, men jag fokuserade på två grundläggande förutsättningar: den ekonomiska tillväxten och tillgången på energi.

Det visade sig att BNP-tillväxten på 2,2 procent om året under överskådlig tid var hämtad från 2008 års Långtidsutredning.⁴⁵ En utredning som enligt egen utsago inte gjorde några prognoser, men som för sina analyser behövde ett antagande om den framtida ekonomiska utvecklingen. Inom Trafikverket var siffran på den ekonomiska tillväxten som ristad i sten och

med en dåres envishet sa man: ”ekonomi är inte vår profession, vi förlitar oss på andra och ifrågasätter inte vad de säger”.

En grundbult för alla transporter borde vara tillgången till bränsle och där var skyggglapparna om möjligt än större. Peak oil nämndes i någon enstaka bisats, men jag lyckades inte i något av Trafikverkets strategidokument hitta en analys av möjliga konsekvenser för resande och transporter.

Vid sidan av Långtidsutredningen hänvisade man till Konjunkturinstitutet som visade sig ha liknande värden på BNP-tillväxten. För att stilla min nyfikenhet ringde jag upp dem och fick det raka beskedet att en eventuell framtida brist på energi inte ansågs relevant att ta hänsyn till. Och det var minsann grundat på akademisk kompetens, då de hade haft besök av en professor. Jag lastar inte personen jag talade med för att denne inte kom ihåg namnet, men hen var säker på att det började på ”R” och att han var nationalekonom. När jag försynt frågade om Radetzki lät bekant fick jag ett glatt ”javisst, så var det” till svar ...

Jag skrev till både riksdagsledamöter, infrastrukturminister och Verkets ledning, men responsen var nästan noll. Några artiga och på intet sätt förpliktigande svar, men det dominerande var tystnad. Och det hade önskad effekt. Att hålla vatten på en gås är i längden rätt meningslöst.

I en debattartikel i Svenska Dagbladet formulerade jag min analys.⁴⁶ Från högre ort kom som väntat ingen

reaktion, men kollegor, både chefer och fotfolk, gav tummen upp.

Man kan spekulera i Trafikverkets ovilja att ens nämna möjligheten av en kommande energibrist och oviljan att studera olika scenarier. Personer i ledningen hänvisade till ett möte där de bjudit in Kjell Aleklett till huvudkontoret i Borlänge, så helt ovetande om peak oil kan de ändå inte ha varit.

Mina egna fria, men kanske inte helt grundlösa, spekulationer går i riktningen mot att alla ville ha ryggen fri. Trafikverket hänvisade till politiska beslutsfattare medan ministern bollade tillbaka frågan till den statliga myndigheten.

Det går också att hysa förståelse för att man på djupet i organisationen kände en välmotiverad oro. När man under decennier jobbat i en värld där det alltid funnits goda skäl att investera i nya vägar, ska man inte förvänta sig att man med öppna armar välkomnar scenarier där den kompetens och långa erfarenhet som är uppbyggd kanske inte kommer att vara efterfrågad.



Om varken politikerna, ledningen eller de som verkade i organisationen ville ta till sig en annorlunda och obekvämt framtidsbild var det inte förvånande att de gamla och trygga hjulspåren blev ännu djupare och svårare att ta sig ur.

Västlänken är del i något mycket större. Boken börjar därför långt utanför Göteborgs stadsgräns, med tillväxtens dilemma, globala energitillgångar, en nykter analys av potentialen hos sol- och vind-energin, frågan om massbilismens framtid och Trafikverkets (o)förmåga att göra prognoser.

Varför Västlänken? fortsätter sedan med att allsidigt och initierat belysa ett av de viktigaste argumenten för Västlänken: kommer tunneln under staden att bidra till att fler tåg kan nå Göteborg, eller riskerar den – hemska tanke – att utgöra ett hinder för det hägrande målet om en ökad tågtrafik?



Stellan Tengroth är civilingenjör och författare med ett förflutet som trafikanalytiker på Trafikverket.



PRISGRUPP

H

POCKETSTANDARD

ISBN 978-91-981467-2-1



9 789198 146721

Tillväxt-reflektera