

VARFÖR ÄSTLÄNKEN

s. 100-104: Gårda, nej tack



STELLAN
TENGRÖTH

Gårda, nej tack

Med jämna mellanrum har man i Göteborgs-Posten kunnat läsa om ”Gårdagruppens” förslag om en helt ny centralstation i berget öster om motorvägen i höjd med Gårda. Deras skisser över Gullbergsvass och arealerna kring dagens Centralstation är professionellt presenterade och ser inbjudande ut. Alla spår, peronger och uppställningsspår är, liksom järnvägens övriga fula kringverksamheter, ersatta med bostäder, stadsgator och nya spårvagnslinjer. Kort sagt: ett stycke levande stad. Det är inte förvånande att hjärnorna bakom förslaget är erfarna arkitekter och stadsplanerare.⁶³

Utöver att det är vackrare med människor och hus än tåg och järnvägsspår har de andra poänger med sitt förslag, inte minst att hela den nya stationen är tänkt att ligga i urberget. Det är självfallet både enklare, billigare och med mindre risker för obehagliga överraskningar än om man bygger en tunnel under den gamla staden i en mix av lera och berg. Störningarna under byggtiden skulle med all säkerhet bli mindre och de hävdar själva att totalkostnaden blir lägre än för Västlänken.

Placeringen utanför centrum är förstas en av de stora svagheter med en centralstation i Gårda, men inte ens denna är i alla avseenden dålig. För alla bilburna

tågresenärer måste läget, ett stenkast från E6/E20 vara ett fall framåt. Bilköerna fram till Centralstationen en fredagseftermiddag är inte att leka med, så i det avseendet förefaller Gårda vara en välbetänkt och klok lokalisering.

Men för många av tågresenärerna kommer Gårda att förbli en perifer plats. Det är ju inte utan anledning som Centralstationen ligger där den gör precis utanför vallgraven, nära den gamla stadskärnan. För alla dem som fortsätter till fots eller med buss och spårvagn är dagens läge oöverträffat. Och även om männen bakom Gårdastationen skissar på flera nya spårvagnslinjer och en hållplats som går att nå utan att utsättas för Göteborgsvädret kommer antalet buss- och spårvagnslinjer i Gårda inte att vara i närheten av de som Brunnsparken med omnejd kan erbjuda. För att inte tala om det sammanlagda antalet bussar och spårvagnar i närheten av Västlänkens tre stationer ...

Jag hyser respekt för kompetensen inom Gårda-gruppen och jag accepterar att – när man argumenterar för det man tror på – tänjer antagandena till sin egen fördel (det kan jag också göra, men får finna mig i att bli ifrågasatt).

Men när man på fullt allvar hävdar att en person som bor i Lerum och jobbar i Östra Nordstan får en lika snabb resa om tåget istället för att, som idag gå till Centralen, skulle stanna vid en ny station i Gårda, då har åtminstone jag tappat förtroendet ...

Jag betvivlar i och för sig inte att man kan få ett sådant resultat, men det förutsätter i så fall att man

antar ett mycket smidigt byte från tåg till spårvagn i Gårda, samtidigt som alternativet att till fots förflytta sig från den underjordiska stationen strax bortanför Nils Ericsonterminalen in till Nordstan sker i ett lugnt och värdigt tempo. Dessutom ligger det i korten att man bara mäter minuter och sekunder och inte värderar att de flesta upplever det som en olägenhet när man tvingas byta färdmedel. Det finns till och med de som kan tänka sig att offra åtskilliga minuter, både morgon och kväll, för att slippa byten.⁶⁴

När det gäller oddsen för det bekväma bytet från pendeltåg till spårvagn eller buss är det på sin plats att påminna om att Västtrafiks pendeltåg är 75 meter långa. I rusningstid går de idag dubbelkopplade, men en viktig del i det Västsvenska paketet är de förlängda perrongerna. Allt för att kunna köra trippelkopplat, det vill säga med tågsätt om 225 meter. En lång led-buss är 24 meter och en spårvagn 30 meter, så även om inte alla ska med samma vagn är det en uppenbar risk att det smidiga bytet i Gårda är en skrivbordsprodukt. Något som min tänkta Lerumsbo inte får uppleva i verkligheten.

Gårdagruppen har en sympatisk tanke med att bygga ut stationen etappvis. I den första etappen kan jag på deras webbsida läsa att vissa tåg flyttar från ”säckan” till den nya genomgående stationen. Förmodligen ska man inte fästa alltför stort avseende vid att det är fjärrtågen med Göteborg som slutdestination som de flyttar till stationen i Gårda, medan pendeltågslinjerna där

det finns en poäng med att låta dem fortsätta till andra sidan staden får sluta vid en stoppbock på Centralen.

Men för den som en tidig morgon kommer med Alependeln för att byta till Stockholmståget är det lika illa att behöva ta spårvagn från Centralen till Gårda som att ta vagnen i motsatt riktning. För resenärerna kommer uppdelningen på två järnvägsstationer alltid att vara en nackdel ...

I det som Gårdagruppen kallar etapp tre har all tågtrafik flyttat från dagens station i centrum, och alla tåg är hänvisade till den genomgående stationen i Gårda. Förutom att läget i staden är dåligt är det definitivt inget att stå efter att avveckla nuvarande Göteborg C. För tåg som har Göteborg som slutdestination är och förblir säckstationen en funktionell anläggning. Jämför gärna med Stockholm C, där spår 1–7 de facto utgör en säckstation för tåg mot bland annat Arlanda, Uppsala och Sundsvall, eller Malmö där man trots att man byggt Citytunneln har kvar sin gamla säckstation.

Att en station med genomgående spår är ett klokt och naturligt val för städer som Skövde och Falkenberg är en dålig ursäkt för Göteborg att ta efter detta exempel.



Ett argument som lyfts mer än en gång är att Västlänken inte är tänkt för höghastighetståg (inga tekniska hinder, men vad ska de där att göra?), medan Gårdastationen skulle lämpa sig för dessa.

De snabbtåg som det, med något allvar, talas om idag är de mellan Stockholm och Göteborg, det vill säga tåg som har slutstation i Göteborg. Även om jag ser flera svagheter med Västlänken är en av de otvetydiga fördelarna att framkomligheten ökar i Gårdatunneln, en viktig passage för höghastighetståg från Stockholm via Jönköping in mot Göteborg C.

En station inne i berget skulle ge motsatt effekt, den kan omöjligt förbättra för de tåg som så smidigt som möjligt ska passera mot Centralstationen. Och att den operatör som ska sälja dyra biljetter till snabbtågen skulle vilja stanna redan i berget under Örgryte istället för att fortsätta till centrum är föga troligt.

Om det i en avlägsen framtid kommer att byggas en höghastighetsbana Köpenhamn–Oslo finns flera tänkbara stationslägen för ett genomgående tåg. Lisebergsstationen, som kan ges en ansiktslyftning, eller Gamlestads Torg, som just nu byggs om för att bli en knutpunkt för både pendeltåg och spårvagnar, skulle båda kunna fylla det syftet.

Det finns förvisso flera argument för en Gårdstation, men att den skulle fylla en funktion för höghastighetståg verkar inte vara ett av dessa.



Västlänken lider av ett antal grundläggande svagheter: obalansen mellan nord och syd, dåligt lokaliserade depåer och det olycksaliga beroendet mellan Olskroken och Almedal. En station i Gårda är i dessa viktiga avseenden inte ett dugg bättre.

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 vindenergin, 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