

VÄRFÖR ÄSTLÄNKEN

s. 131-142: En kort Västlänk



STELLAN
TENGRÖTH

En kort Västlänk

Jag har så här långt slösat en anseelig mängd trycksvärta på att problematisera Västlänkens roll i ett framtida järnvägsnät. Den uppmärksamme läsaren har också noterat att jag uttryckt mig kritiskt över vissa av den så kallade nejsidans hjärtefrågor om att bilen tillhör framtiden, trängselskatterna är dåliga och att en ny centralstation i Gårda vore ett klokt alternativ.

För att inte bli betraktad – inte minst av mig själv – som en negativ bakåtsträvar borde det därför vara dags att på bokens sista sidor vaska fram några konstruktiva förslag på sådant som skulle kunna ge ett bättre flyt på spåren.

Jag måste tillstå att jag känner en viss oro inför den uppgiften ...

Vi är många som i skilda sammanhang, allt från Palmemordet till Västlänken, med ett milt överseende noterat de nitiska privatspanare, pensionerade trafikplanerare och före detta trafikdirektörer som presenterat fantastiska lösningar som de klurat ut på kamraren.

Som före detta trafikanalytiker, numera med gott om tid att sitta vid köksbordet och grubbla över problem jag inte borde bry mig om, uppfyller jag alla kriterier och kan med rätta placeras i samma fack som

de patetiska privatspanarna. Och där ville jag ju inte hamna ...

Med detta sagt är det min förhoppning att mina tankar inte ska ses som färdiga lösningar utan en mix, högt och lågt, av idéer.

Om några av dem ger sken av att vara väl genomtänkta beror det troligen på att de inte är mina egna, utan stulna från kloka personer med mångårig erfarenhet av järnväg.

Vissa är antagligen redan utredda och förkastade, medan andra troligen skulle falla i en tidig gallring, kanske på grund av höga kostnader, geotekniska problem eller för att de bara flyttar ett problem från en plats till en annan.

Andra förslag kan vara riktigt bra, men det överlåter jag till andra att bedöma.



- För de flesta resenärer är dagens Göteborg C en oöverträffad anläggning, betydligt bättre än exempelvis Stockholm C med alla sina trappor och gångar under spåren. Dessutom är den i jämförelse med Västlänkstunneln förlåtande och torde förbättra oddsen att kunna hålla tidtabellen i en verklighet där både spår, tåg och (o)väder allt som oftast spelar rollen av elaka sabotörer. Förtala därför inte ”sacken”, bejaka och förstärk istället dess goda sidor och undanröj alla hinder för att den ska fungera så väl som möjligt.

- Det finns planer på att exploatera området alldeles intill dagens station, och även om det är centrala och attraktiva lägen borde Göteborgs Stad värna en framtida handlingsfrihet. Så länge byggnaderna bara finns som frigolitmodeller är de lätta att flytta, men om man i en framtid ser behov av ytterligare några spår kan de inte dras var som helst. Järnvägen är bra, men flexibilitet och snäva kurvor tillhör inte dess starka sidor ...
- Placeringen av depåer och verkstäder i Centralens omedelbara närhet är ett riktigt allvarligt problem då Västlänken är realiserad, men även med dagens station är rörelserna med tomma tåg något som hämmar trafiken. Det är inte billigt att bygga nya, men det var inte för skojs skull som man i Stockholm satsade pengar på två nya anläggningar i Södertälje och Bro.
- I förstone är det inte uppenbart att utformningen av stationen i Älvängen skulle vara en hämsko för Göteborg C, men med bara ett spår för den vändande Alependeln och där detta till råga på allt ligger vid sidan av dubbelspåret är risken för störningar betydande (skolboken säger att de passerande tågen ska gå på spår 1 och 4, medan pendeltågen vänder på spår 2 och 3). En dåligt utformad station för vändande tåg kan i och för sig vara acceptabel om den kompenseras med mer tid och plats för tågen vid den andra slutstationen, som i detta fall råkar vara Göteborg. Omvänt skulle en bättre station i

Älvängen ge payback i form av en förbättrad situation för tågen vid Centralen. Men här finns hopp. Som ett led i utvecklingen av tågtrafiken mellan Göteborg och Oslo föreslår Trafikverket att ytterligare ett vändspår ska byggas i Älvängen.⁶⁸

Stationen i Alingsås är i detta avseende en kopia av Älvängen, och där är en ombyggnad beslutad och kommer att påbörjas inom kort.⁶⁹ Då Kungsbacka i söder har en snarlik layout saknas inte potential att trimma systemet.

- En station för tågen i Brunnsbo skulle inte bara ge ett nytt resmål och en bytespunkt, det skulle också kunna bli en plats för tågmöten på den enkelspåriga Bohusbanan. Vidare skulle det vara av godo för Uddevallatågen när det kör ihop sig på den södra sidan av älven, och omvänt minska risken att störningar i tågtrafiken på Hisingen sprider sig till Olskroken och Centralen.
- Även om godstågen inte trafikerar vare sig dagens Centralstation eller den planerade Västlänken rör de sig på samma spår som övriga tåg när man kommer en liten bit ut från centrala Göteborg. Självfallet har det ett egenvärde att förbättra framkomligheten för godset, men ett extra plus är att det i så fall skulle spilla över på persontågen och deras chans att komma fram i tid.

Varje dygn passerar ett stort antal långa godståg mellan Västra Stambanan och Sävenäs rangerbangård. Här finns flera tänkbara möjligheter att un-

derlätta passagen med planfria korsningar och/eller ett tredje spår där godståg kan stå och vänta. Det senare är en lösning som sedan några år finns vid Marieholm norr om Gamlestads Torg.

En förbättrad utformning av den östra infarten till Sävenäs bangård i Partille finns för övrigt i Trafikverkets planering.⁷⁰

- Att på vissa sträckor bygga ut från två till fyra spår är dyrt, men hör hemma i denna uppräknig.

Det finns fler och kanske ännu bättre åtgärder. Se detta som en försynt påminnelse om att det inte råder någon brist på möjligheter att förbättra järnvägsnätet kring Göteborg.

Som avslutning, ett förslag som jag döper till ”den korta Västlänken”.

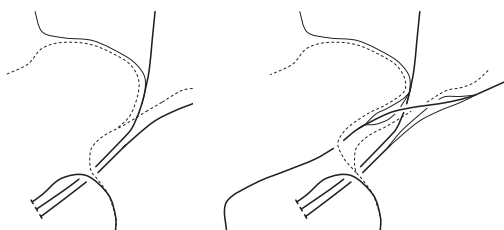


I ett tidigare kapitel visade jag två schematiska bilder över Olskroken, dels som det ser ut år 2016, dels läget med Västlänken på plats någon gång i slutet av 2020-talet. Min ambition är nu att ta de bästa egenskaperna från var och en av dessa två och skapa något som med tanke på tågtrafiken har potential att bli ännu bättre.

Figur 18 visar mina två utgångspunkter (finns i större skala som fig. 11 och 12 på s. 78–80) och i figur 19 finns min kombination av de två som jag kallar ”den korta Västlänken”. Alla figurer är schematiska och för

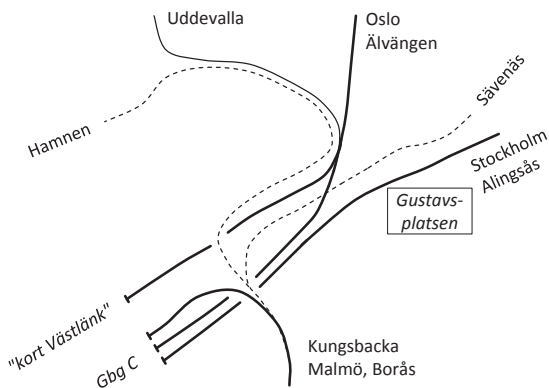
att inte förlora överblicken är med berätt mod allt som inte är absolut nödvändigt för resonemanget borttaget.

I verkligheten finns exempelvis i alla tre alternativen spår och växlar så att persontåg kan köras från Centralen och Västlänken till Sävenäs depåer och uppställningsspår. Olskroken är betydligt mer komplex än vad dessa små bilder antyder ...



Figur 18: a/ Olskroken år 2016.

b/ Olskroken med Västlänken år 2026.



Figur 19: Olskroken med en "kort Västlänken".

Min korta Västlänken går på samma sätt som den planerade länken i tunnel under Skansen Lejonet och har en underjordisk station i höjd med Nils Ericson-terminalen. Sedan är det stopp. Den avslutas med en mindre säckstation innan den skulle ha nått fram till Östra Nordstan.

För att få plats med flera rulltrappor i bredd är perrongerna vid Västlänkens station "Centralen" hela 17 meter breda, men som säckstation är förutsättningarna annorlunda och detta mått borde kunna bantas rejält.⁷¹ Något som skulle kunna utnyttjas antingen för ytterligare två spår vid stationen eller för att minska volymen (och kostnaden) hos det underjordiska utrymmet.

Istället för att spränga och gräva är ett tänkbart alternativ att dra spåren i marknivå norr om Skansen Lejonet och låta de nya perrongerna vara ute i friska luften. En nackdel är att tillgängligheten till försvarsanläggningen från 1600-talet blir ännu sämre än vad den är idag. Troligtvis finns också en konflikt med nya byggnader inritade i detaljplanen för området kring Västlänkens nya station. Men då dessa än så länge inte finns i sinnevärlden kan det på sin höjd kosta en smula prestige att justera planen och inte bygga dem.

En säckstation med 4–6 spår kommer inte att kunna svälja lika många tåg som Västlänken, och då man avsäger sig möjligheten till genomgående pendeltågslinjer kan man nöja sig med att låta tåg norrifrån ta denna väg. En konsekvens av detta är att de långa broarna som är tänkta att gå från Västlänken över

spåren i Olskroken och ansluta till Västra Stambanan vid Gustavsplatsen inte behöver byggas. Förutom att det är en väsentlig ekonomisk besparing och det minskar störningarna under byggtiden, så undviker man komplikationerna vid Gustavsplatsen som riskerar att vara till nackdel för godstrafiken.

I projektet "Olskroken planskildhet" finns en ny gren på godstågsviadukten för trafik söderifrån mot hamnen. Då den korta Västlänken skär av godstågens väg på samma sätt som den långa Västlänken är denna bro lika välmotiverad också i detta alternativ.

Ett av de starkaste argumenten för att bygga Västlänken är att Gårdatunneln kommer att avlastas, då bland annat pendeltågen från Kungsbacka kommer att köra i den nya tunneln under staden. En i allra högsta grad giltig synpunkt, och något som gissningsvis var en bidragande orsak till länsstyrelsens skrivning om att Västlänken skulle ha en positiv inverkan på godstrafiken.

För att råda bot på detta skulle man kunna komplettera Gårdatunneln med två nya spår. En sådan, ny eller breddad, tunnel på behörigt avstånd från den göteborgska leran och utan några stationer borde rimligtvis kunna byggas till en kostnad som är en bråkdel av Västlänkens.

Placeringen av depåer är väsentlig att belysa också i detta alternativ. Då den korta Västlänken inte ger upphov till några genomgående linjer är läget inte lika allvarligt som för Västlänken. Däremot är det samma dilemma att från den korta Västlänken nå anlägg-

ningarna i närheten av Centralen för bland annat tvätt och toatömning. Min bedömning är att det även med en kort Västlänk finns starka skäl för nya depåer, exempelvis i närheten av Uddevalla och/eller Mölndal. Om de praktiska och ekonomiska möjligheterna för sådana nya depåer är jag lyckligt ovetande ...

Den korta Västlänken är förvisso ett icke utrett alternativ, men när det kommer till funktionalitet borde den ha stora likheter med det så kallade förstärkningsalternativet som togs fram av dåvarande Banverket år 2006. Möjligtvis är ”den korta” till och med ett strå vassare genom att Olskrokskrysset avlastas på ett effektivare sätt.

Med undantag av de extra spåren i Gårdatunneln är samtliga broar och spår identiska med vad som är projekterat för Västlänken och Olskroken planskildhet. Skillnaden består i att vissa delar bortfaller, vilket borde innebära att miljökonsekvenser, spårgeometri och byggbarhet de facto redan är säkrade genom förberedelserna för Västlänkens byggande.



Slutligen en ansats att jämföra den korta Västlänken, först med dagens utformning och därefter med Västlänken inklusive ”Olskroken planskildhet”.

- Vid en jämförelse mellan den korta Västlänken och dagens läge ser jag nästan inga nackdelar för ”den korta”. Ett stort plus är att då tåg från norr (Älvängen, Karlstad, Uddevalla m.m.) går in i den

nya korta tunneln så frigörs utrymme vid dagens Centralstation för persontågen från bland annat Stockholm, Malmö och Borås.

I Olskrokskrysset, där dagens persontåg från norr har en besvärande konflikt med godståg kommer, med den korta Västlänken de flesta (om inte samtliga) persontåg att försvinna. Utan tvekan en stor fördel för alla tåg, vare sig vagnarna är försedda med fönster eller ej.

Då den korta Västlänken inte ansluts till Västra Stambanan är det plus minus noll vid Gustavsplatsen, och även när det gäller trängseln i Gårdatunneln är de två likvärdiga.

Det enda problemet som skulle kunna bli värre med den korta Västlänken är tågrörelserna mellan de nya perrongerna och uppställningsspår, verkstäder med mera. Något som riskerar att störa övrig tågtrafik mer än idag.

- Den korta och den långa Västlänken delar flera goda egenskaper, med en förbättrad situation vid det idag kritiska "Olskrokskrysset", ett liknande utförande med en ombyggd godstågsviadukt och färre tåg till de sexton spåren vid Centralstationen.

Odiskutabla fördelar med Västlänken är de två nya centralt belägna stationerna, genomgående linjer för pendel- och regiontåg, goda möjligheter för byte till spårvagn och buss samt en avlastning av Gårdatunneln.

I den andra vågskålen måste man dessvärre placera osäkerheten om den övergripande kapaciteten på spåren till Göteborg, och som jag diskuterat tidigare finns flera orosmoment.

Almedal blir med Västlänken en ny trång sektor som bland annat ska hantera vändande tåg. Till sammans med Olskroken blir det två komplexa järnvägsknutar på armlängds avstånd. Två anläggningar som helst borde fungera oberoende av varandra, men där Västlänken gör det motsatta och binder samman dem. Vidare avsäger man sig med en tunnel de, för tågtrafiken, förlåtande egenskaperna hos en säckstation.

Obalansen med tre banor från norr och två från söder blir med Västlänken ett seriöst problem, men är med en bibehållen och utvecklad säckstation en icke-fråga.

Till denna uppräknings måste man foga att (den långa) Västlänken tvingar fram en ombyggnad vid Gustavsplatsen, vilken får konsekvenser för godstrafiken som i bästa fall är överkomliga men omöjligt kan vara till fördel.

Och som jag nämnt ett otal gånger: placeringen av depåer, verkstäder och uppställningsspår är en akilleshäl för Västlänken ...



Min slutsats, som jag hoppas kommer att nagelfaras, är att den korta Västlänken skulle vara ett fall framåt jämfört med dagens situation och att den med stor sannolikhet skulle ge bättre förutsättningar för tågtrafiken till och från Göteborg än vad Västlänken ser ut att erbjuda.

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