

Utdrag ur debattinlägg angående

HANDELSKAMMAREN och INFRASTRUKTUREN?

Västsvenska Handelskammaren (VHK), uttalar sig ofta i olika samhällsfrågor, inte minst i väg- och järnvägsfrågor. VD Johan Trouvé nöjer sig heller inte med att enbart framföra Handelskammarens uppfattning utan drar sig inte för att ”omyndigförklara” andra debattörer.

Senast (GP debatt den första juni) ger han sig på Lerums kommun när det gäller Västra Stambanan. Han säger: ”ett femton år äldre men ändå dagsaktuellt exempel är Lerums kommuns nej, när Banverket ville bygga ut Västra Stambanan”. Och så fel han har!!

Fakta är följande:

I järnvägsutredningen (2004) föreslog Banverket två nya spår mellan Aspen och Floda (8 kilometer) i befintlig korridor. I remissen på järnvägsutredningen framförde Tankesmedjan konstruktiv kritik: 8 kilometer räcker inte för att fungera som ”dynamiskt omkörningsspår”. De snabba tågen hinner inte förbi, för detta krävs minst 20 kilometer!

Tankesmedjan påpekade också att bygga parallellt/nära Sveriges mest trafikerade järnväg är mycket svårt och mycket dyrt. Det kräver, i princip, 100% nattarbete (=lågtrafiktid) och byggtiden blir sannolikt längre än 5-6 år.

Därför lanserade Tankesmedjan idén om en västsvensk ”Grödingelösning”, d v s spåren lokaliseras i en egen korridor (=tunnellösning) norr om Aspen från Partille/Mellby till Floda/Håvared. Sträckan är 20 kilometer och en kilometer kortare än motsvarande sträcka utefter befintlig bana.

Banverket var intresserad och Tankesmedjan blev inbjuden till Generaldirektören Minou Achtarzand (2009) för att presentera förslaget. Det var inte svårt att få gehör och Banverket verkade närmast lättade över att projektet Aspen-Floda kunde avföras från agendan.

Det är inte första gången Trouvé angriper Lerums kommun i detta ärende. I senaste debattartikeln resonerar Trouvé också om den ”lokala arbetsmarknaden”. Han säger: ”att exempelvis Västsveriges två största städer, Göteborg och Borås, trots sin geografiska närhet inte tillhör samma arbetsmarknad har ett pris i form av lägre sysselsättning och mindre tillväxt”. Varför är det så? Här skyller Trouvé på Härryda kommun, när han/Handelskammaren borde ägna sig åt självkritik. Det är ju Västlänken, en gökunge i det Västsvenska Infra-paketet, som ”blockerar” utvecklingen.

Västlänken är ett stort strategiskt misstag och det värsta som hänt Göteborg och Västsverige på mycket länge. Och det har Trouvé/Handelskammaren applåderat! Vill man vidga den lokala Arbetsmarknaden, d v s skapa effektiva och snabba förbindelser med Borås och Alingsås, så skall man absolut inte gräva ner sig i Haga!

Det har inte saknats möjligheter att ”tänka om”. I februari 2011 arrangerade VHK ett seminarium om Västlänken, med ett stort antal deltagare. På agendan stod ”information och diskussion”. Inledningstalare var hämtade från Trafikverket, Trafikkontoret i Göteborg och Volvo bussar. På seminariet framfördes omfattande och konstruktiv kritik mot Västlänken, men det gav inget som helst avtryck i VHK:s agerande.

Vid samma tidpunkt fanns också flera intressanta ”initiativ” på temat Västlänken. På våren 2011 var den borgerliga majoriteten i Göteborgsregionens Förbundsstyrelse eniga om att klubba igenom ett yrkande om att utreda en ”kortare Västlänken-slinga”, placerad inom bangårdsområdet på Göteborgs Central. Yrkandet ställdes ej under proposition.

Göteborgs näringsliv, med Hans-Olov Olsson (VD för Volvo och ordförande på Chalmers) i spetsen presenterade ett upprop under parollen ”Vakna Göteborg!” Det man ville komma åt var tempot i Göteborgs utveckling. Man skrev: ”Tidsperspektiven har ändrats, saker måste ske snabbare om vi inte skall bli omsprungna”. Man illustrerade med Västlänken, som tar 10 år att projektera och 10 år att bygga och då skulle det stå klart 2030. ”Det duger inte!”, menade man.

Varför lyssnade inte VHK:s VD på Hans-Olov Olsson? Volvo är väl också medlemsföretag i VHK?

I denna månad (juni 2022) skall Regeringen fatta beslut om den Statliga Investeringsplanen för väg och järnväg, perioden 2022 till 2033. Om inte det felaktiga beslutet om Västlänken hade fattats, så skulle med stor sannolikhet dubbelspåret på Västra Stambanan, sträckan Göteborg-Floda, varit färdigbyggd nu och Boråsbanan påbörjad.

Men trots retorik om vidgad lokal arbetsmarknad och regionförstoring så har VHK medverkat till att de mer prioriterade järnvägsprojekten, Göteborg-Floda-Alingsås och Göteborg-Borås, försenats (15-20 år).

Samtidigt får Göteborg, den uppgrävda staden, leva med stora olägenheter under 10-15 år.

Björn Stahre
Ordförande i Järnvägsföreningen

Lennart Wassenius
Vice ordförande i Järnvägsföreningen, f.d
kommunfullmäktiges ordförande

EN TANKESMEDJA PÅ RÄLS