

Kollektivtrafik.

# ”Ersätt Västlänken med en tunnelbana i Göteborg”

Planerna på 45 meter långa spårvagnar i Göteborg riskerar att ytterligare försämra framkomligheten i landets näst största stad. I stället bör Västlänken omvandlas till ett tunnelbanenät, skriver **sju företrädare för kollektivtrafikföreningen Gårdgruppen**.

**DN**  
DEBATT  
240713

All fortsatt stadsutveckling är beroende av klimatsmarta resor. Det är stora förändringar som krävs för att rusta

Sveriges stora befolkningscentra för en fossilfri framtid.

Landets tre storstäder har dock högst skiftande ambitioner för att möta framtidens krav på snabb och tillgänglig kollektivtrafik, både om man tar hänsyn till nuvarande invånarantal och kommande trolig befolkningsstillväxt.

Stockholms stad och län är mest framsynt i sin planering. Stockholm är redan i gång med att bygga 30 kilometer ny tunnelbana med 18 nya stationer och planerar ytterligare 30 kilometer med 13 stationer till 2050. Samtidigt planerar Malmö för en Öresundsmetro, som vidgar Malmö och Köpenhamn till en ännu effektivare arbets- och bostadsregion.

Men i Göteborg har framtidsplaneringen gått i stå. Stadens styrande, som just nu gläds åt landets antalsmässigt största befolkningsökning, talar gärna om skapandet av ”miljonstaden” Göteborg. Men de folkvalda saknar plan för hur man i denna storstad ska kunna resa klimatsmart, snabbt och bekvämt till arbetet samt röra sig på fritiden.

**Mot bakgrund av** att Göteborg är landets största industristad inom de områden som väntas få störst betydelse i den gröna omställningen, är detta oroväckande. Det stora hindret för fungerande kollektivtrafik är att huvuddelen av trafiken fortfarande leds in och fokuseras till den lilla del av centrum som var 1600-talets stadskärna. Spårvagnar, bussar, cyklar, gående och bilar trängs på samma gator så att ingen kommer fram.

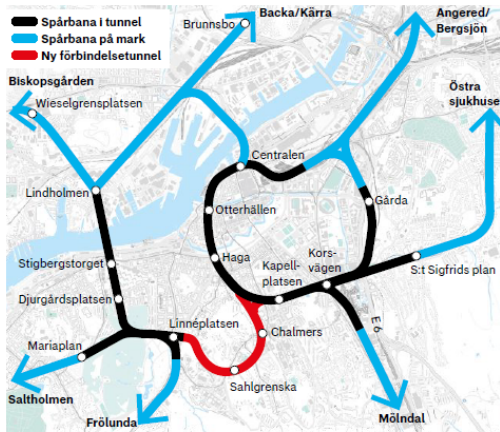
Det tids- och kostnadsmässigt havererade projektet Västlänken är en dysfunktionell lösning för pendeltrafiken med målsättning om regionförstoring. Sakkunnig granskning har visat att den inte uppfyller något av kraven på klimatnytta, restidsförkortning, arbetsmarknadsförstoring eller möjlig ökad bostadsbyggelse.

Förklaringen är att de två nya stationerna Haga och Korsvägen inte är vare sig målpunkter för arbetsresor eller noder för att effektivt kunna resa vidare.

Nu finns emellertid ett förslag, som vi tagit fram, som skulle kunna lösa regionens alla transportproblem. Det innebär att pendeltågen vänder vid den nya centralstationen och att byte

## Förslag på t-bana i Göteborg

Västlänkens tunnlar behöver kompletteras med en förbindelsetunnel, menar artikelförfattarna. Källa: Gårdgruppen



sker till snabbspårvägslinjer i tunnlar under city. Det skulle innebära betydligt snabbare resor för de allra flesta än med Västlänken.

Förslaget kan lösa de närmaste decenniernas krav på effektivisering av kollektivresandet och ökat resande som följd av expansion av boende och näringsliv.

### Så här ser det ut:

- Använd den havererade Västlänkens tunnlar på ett annat sätt. Led ner 4–5 av dagens spårvägslinjer under jord och skapa på sått ett slags tunnelbanenät även i landets andra största stad.
- Låt pendeltrafiken stanna vid nya centralstationen. Det verkar vara den enda del av projektet som blir färdig enligt plan.
- Från den nya centralstationen kan man då resa vidare med snabba linjer under mark till sin målpunkt i hela staden.

För att lösa detta behöver en ny, kortare tunnel del byggas som knyter ihop en redan planerad tunnel under Slottsskogen med Västlänkstunneln och gett ett heltäckande tunnelnät som knyter samman alla viktiga spårvägslinjer. Kostnaden för denna tunnel uppskattar vi till cirka 8 miljarder kronor när vi räknar med samma kostnad per längdmeter som i Trafikverkets budget. Pengarna föreslår vi tas från från

trängselskattentäkterna i Göteborg och från staten på samma sätt som till Stockholms tunnelbana.

Ön Hisingen, som enligt de nuvarande planerna inte skulle få någon nytta av Västlänken, skulle med detta förslag få direkta snabbförbindelser som inte kräver stopp för broöppning. Samtidigt får alla nybyggda bostadsområden snabbspårväg. Sahlgrenska universitetssjukhuset kan nås snabbt från hela regionen. Restiderna skulle i många fall kunna halveras.

För hela Göteborgsregionen blir effekterna positiva med betydligt kortare restider, vilket skulle underlätta livspusslet för många. Alla linjer skulle kunna förlängas, särskilt Hisingen och Nordost skulle kunna få nya bostadsområden med snabbspår.

**Det kollektiva resandet** skulle öka, eftersom resor blir snabbare och mer direkta. Därmed skulle bilresandet minska.

Citykärnan i Göteborg skulle skonas från långa tågset. De nya spårvagnsset som börjat levereras är hela 45 meter långa. De passar inte i gaturummen, utan bör ledas ner i Västlänkstunneln. Då skulle gator och vattenytor frigöras för ett attraktivt stadsliv i city.

Den samhällsekonomiska vinsten av restidsförkortningen, upp till en halvering för många, skulle enligt våra beräkningar bli 2 miljarder kronor per år. På 20 år uppgår samhällsvinsten till 40 miljarder kronor. Det beloppet täcker kostnaden för både Västlänken och den nya tunneldelen. Alla åren därefter fortsätter vinsten att bidra till en samhällsekonomisk utveckling av kollektivtrafiken.

Alla partigrupperingar i Göteborgs stad och Region Västra Götaland har hittills låst fast sig vid Västlänken. Lägga prestigen åt sidan! Ta ett beslut om att låta utomstående trafikforskare utvärdera förslaget. Vågar politikerna det?

### Gårdgruppen:

**Bengt Andersson Lisellus**, arkitekt SAR/MSA, stadsplanering  
**Ingmar Andreasson**, professor emeritus i trafikvetenskap, KTH  
**Gunnar Anjou**, arkitekt SAR, stadsplanering  
**Peter Muth**, civilingenjör, infrastruktur  
**Jan-Ove Nilsson**, civilingenjör, samhällsplanering  
**Lars Nordström**, professor emeritus i kulturgeografi, Göteborgs universitet  
**Niels Sylwan**, civilingenjör, trafik- och stadsplanering

### Slutreplik. DN.se/debatt

#### ”Flyktning- invandring ger Sverige många yrkesskickliga arbetare”

Arbetsmarknadsforskarna Hans Löf och Andreas Stephan (5/7) svarar riksdagsledamoten Nima Gholami Ali Pour (SD).

**Lägg prestigen åt sidan!  
Ta ett beslut om att låta  
utomstående trafik-  
forskare utvärdera  
förslaget.**