

Kalle, jag tänkte att vi skulle koppla upp oss mot dig där i Göteborg för att fråga när blir västlänken klar egentligen?

Ja, det är många, även här i Göteborg som ställer oss den här frågan.

Det vi vet i nuläget är ju att delar av det här bygget står ju helt still.

Det här är dagens eco med Robin Olin.

Idag om västlänken, kaosprojektet som splittrar i Göteborg.

Det är en solig majdag 2018.

Ansofi Hermansson, socialdemokratisk ordförande för kommunstyrelsen i Göteborg, står iförd en vit byggjälmspade med en spade i handen.

En, två, tre!

Till åskådarnas djubell tar hon och tre kollegor var sin skopa grus och släpper på marken.

Handlingen symboliserar de första spadtagen i ett av regionens största infrastrukturprojekt Nånsin.

Bygget av västlänken har börjat.

Äntligen är det ett ord som verkligen passar in i dag. Nej, det känns riktigt bra.

Men alla är inte lika entusiastiska.

Bortom ett stängsel har demonstranter som motsätter sig västlänksbygget samlats.

Och media rapporterar om en splittrad stad.

Sluta avgrädd ned våra skattepengar i jorden!

Fattade!

Gäst är Kalle Leekholm, reporter vid P4 Göteborg.

Jag tänker att vi ska börja med visionen och drömmen om västlänken i Göteborg.

När tar den fart och vad är det man vill åstadkomma?

Man kan säga att det här börjar redan 2001 när barnverket påbörjar en idéstudie.

Man vill undersöka hur Göteborgs centralstationskapacitet kan höjas.

2007 landade det som då har blivit trafikverket i en ny pendeltågslinje.

Som ska gå genom Göteborg under mark från centralen via stadsdelen Haga till Korsvägen.

Man kan säga att det är en slags tunnelbana med tre stationer som ökar antalet tågresor och ska gynna stadens utveckling på olika sätt.

Göteborg ska bli mer storstad.

De moderna framtidsstaden i Göteborg.

Tunnelbanan kastar om min världsbild.

Jag tänker att Göteborg åker med spårvagn.

Det gör man ändå.

Många Göteborgar har nån harts kärlek till spårvagnen.

De är fina och man gillar de gamla vagnarna men det går också väldigt långsamt.

Men du rätta mig om jag är fel nu men är det inte också så att Göteborg byggt på Lera?

Det är alla fall det jag har hört.

Det kanske gör det svårare att gräva tunnlar.

Jo men det är ju så.

Stora delar av Göteborgs mark består av Lera.

För västlänkens del innebär det att man i stora delar av bygget måste man gräva stora håll och lägga ner tunnen uppifrån.

Det innebär i sin tur att när man börjar planera tunnelbygget

så fattar man att det också kommer att märkas av mycket för Göteborgarna under byggprocessen

med stora hål i marken.

Kommunstyrelsen har godkänt huvuddragen i ett trafikpaket för nära 30 miljarder kronor.

Planerna blir allt mer konkreta och i 2009 slöts avtalet om hur det här ska finansieras.

Framförallt kommer man överens om att en trängselskatt ska införas i Göteborg och stå för en stor del av finansieringen.

De som ska åka bil i Göteborg i framtiden kommer att få betala trängselskatt innan i stan, det bestämde kommunstyrelsen där idag.

Okej, så bilisterna ska betala?

Ja de ska vara med och betala de stora satsningarna.

Och sen 2011 började tunnelbygget att projekteras då.

Hej, hallå! Nu blir vi lite bilder från västsidan nu och i framtiden.

Oktober 2012 så har järnhusen, alltså det statliga bolaget som äger järnvägsbyggnader och så.

De har en presentation med rubriken Vision i Göteborg.

Och här är då järnvägssatsningarna.

Den där tunneln, det är ju Malmö fått sin Stockholm av sin underbyggande och nu rampar Göteborg upp för det.

Och det är slik som slagord som öppen för världen och en stad lönsam för alla syns på skärmen bakom dem.

Folk har lite affasi, även såna under 65 för trängselskatten och folk i Libra.

Och den här trängselskatten, det sätter igång direkt då eller?

Ja, 2013 inför sedan trängselskatten i Göteborg.

Och här någonstans kan man också se att det börjar komma fram en del problem för det här bygget. Hur då då?

Jo men Västerlings beräknade kostnad i 2009 var 20 miljarder kronor.

Och det här finansieras ju till 40 procent med trängselskatt, så det är ju en himla massa pengar faktiskt som Göteborgs kabilister får lägga på den här järnvägstunnen.

Och i valet 2014 så är det ett nytt parti som kommer in i kommunfullmäktige i Göteborg som heter Vägvalet.

Och de har bildats som en reaktion på att trängselskatten infördes året innan.

Katsigt namn också.

Ja, det har verkligen trafikalt teman som vi ser.

Och samtidigt hålls också en folkomröstning här i stan om att den här trängselskatten ska avskaffas.

Och resultatet blir får man ändå säga katastrofalt för det politiska etablismanget i Göteborg.

Det är nämligen så att alla de etablerade partierna varför att trängselskatten skulle behållas utom Sverigedemokraterna och så då det här uppstickar partiet Vägvalet.

Men ändå som vann nejsidan med 56,8 % mot jäsidan 43,2 %.

Och just det här motståndet mot västlänken sågs i efterhållande som en av de bidragande orsakerna till att det blev så här.

Då kan man ju säga att hela den här idén om västlänken på något sätt skjuts ner av folket i det här läget.

Vad händer då?

Ja, men asså rent konkret så händer det ju ingenting efter detta.

Trängselskatten drivs inte upp.

Och då ser vissa, det här är väljeförakt, men de som försvarar att man struntar i den här omröstningen

menar däremot att det var fel att ha en folkomröstning om den här frågan från början eftersom Göteborgs stad, de har inte rätt att upphäva beslutet utan det är nämligen en fråga som riksdagen ska bestämma för i en lag.

Men det här är vana såklart vägen för ytterligare än mandatperiod här i Göteborg av bråk, omträngselskatt och västlänk.

Vi är folket mot västlänken, så kan man bo på tåget, så kör vi.

Vi har bland annat på den tiden ett gäng människor som regelbundet står utanför kommunhuset med västar, med texten grinniga gubbar mot västlänken.

Det finns andra grupper som bland annat kritiska till tunnelbygget av miljöskäl.

Man vill bevara träd i Haga som riskerar att grävas upp.

Och man är också orolig för att en gammal fästning som heter Skansen Lejonet ska skadas av byggandet.

Tack så hemskt mycket för det, ordförande.

Ordsverigdemokratern Jörgen Fågelhlo i Göteborg 2015

ställde han sig just upp för att prata om västlänken i Göteborgs kommun fullmäktige och läste en dikt.

Göteborg, vår älskare, vår vackra by,
som bekant är pålad upp på dy.

Om staden på grund av västlänken kanterar ilera
vem i hela friden ska detta finansiera.

Och sedan så kommer ju också ytterligare ett nytt parti
billat i Göteborg, nämligen demokraterna.

Hej, jag heter Martin Vannholt.

Jag är partiledare för demokraterna, Göteborgs nya parti.

Vi kommer häva avtalet med västlänken, stoppa byggt av västlänken.

Det går in.

Man kan säga att demokraterna lite grannat har övermanten
från vägvalet som ju varit i tidigare, antivästlänkspartiet här i Göteborg.

Till skillnad från vägvalet så är de inte ett enfrågeparti
som bara fokuserar på trafik,

men i valet 2018 så är motståndet mot västlänken
en av deras tyngsta frågor.

En omväg i lera, till Haga, bit ingen ska.

Och de blir i det här valet också stans näst största parti.

Så man kan absolut säga att när bygget drar igång 2018
så är västlänkenfrågan infekterad här i snart.

Är ni med?

Men det drar ändå igång som planerat.

Ja, när man får upp i februari 2018 beslutar Marco Miljö över domstolen
att de kommer inte lämna prövningstillstånd för överklagandena.

Och det här är liksom den sista tillståndsbiten
som behövde komma på plats.

Och byggguts-kunderna till slut drar igång på allvar i maj 2018.
Och då har vi kommit fram till de här symboliska första spartagen.
Det är ett stort hava-fotografer som då redo när Antsofi Hermansson
socialdemokratisk ordförande i kommunstyrelsen
tar det här första spartaget.
Men samtidigt så står ju demonstranter med banderollar
bortanför ett stängsel och buar.
Västlänken är ett miljövidrigt projekt
som aldrig någonsin kommer bli klimatneutralt.
Och då tycker vi att det är viktigt att visa att vi tror fortfarande
att det är möjligt att stoppa.
Men Antsofi Hermansson eller Soffan som hon kallar sig här i Göteborg
hon är ändå märkbart optimistisk.
Det är bra att vi har ett samhälle där folk kan faktiskt
stå och protestera mot sådant som de inte tycker om
i den dagliga politiken. Det tycker jag är positivt.
Nu handlar det om att ta nästa steg.
Och demokratin rullat processen har haft sin gång.
Vi är framme vid det första spartaget.
Jag vet inte, jag börjar nästan känna mig tröt spalt ihop
redan innan det har börjat på riktigt.
Men vad händer sen?
Jo, nu har vi kommit fram till själva byggfasen
och det verkar i alla fall som att allt rulla på
så att det ska de här första åren.
Samtidigt så är det ju nu som andra delar i tunnelbygget
får en del uppmärksamhet.
Kanske inte minst den konstnärliga gestaltningen
och det uppstår en del också av problem.
Alltså, det är någon slags västlänkskonst då?
Ja, men i alla stora infrastrukturprojekt så har man ju
lagt ganska mycket pengar på att det ska vara
en konstnärlig gestaltning.
Till exempel så är planen att haka stationen
när den blir klar så ska det finnas
ett 320 meter långt ormskalett där
som då på något sätt ska slinga sig upp
nerifrån stationen upp över marken
och så att man till slut ser den här själva ormskallen.
Det låter mer Disneyland än Göteborg, men okej.
Men det blir ju lite problem med det här konstverket
redan 2019. Det är nämligen så att konstnären
som står bakom det här, han går bort, han dör.
Alltså långt innan det då?

Ja, precis efter att de har börjat bygga.
Och där så verkar det som att det löser sig ändå.
Men sen så har vi ett annat konstverk,
nämligen evig anställning heter det
och det går inte alls lika bra för.
Och det här är ett ganska speciellt verk
som kortsatt går ut på att någon får ett jobb livet ut
och de enda arbetsuppgifterna som man skulle ha
är att man varje dag måste stämpla in
och ut på västlänken stationen vid Korsväget
i övrigt får man göra vad man vill med sin dag.
Man tar till och med fram en jobbannons för detta 2020.
Hej, mitt namn är Pascal Inja, bor i Senegal
och fick höra om stationen och det är spännande jobb erbjudandet.
Jag är intresserad av lampjobbet, hälsningar från Spani.
Jag har ansökningarna till evig anställning
eller tjänsten för att slå av och på lampan
som vissa skriver.
Har redan nu hittat fram till myndighetens statens konstråd?
De tänker verkligen utanför boxen på västlänken.
Det är ju nästan för bra för att vara sant
och det är för bra för att vara sant.
Det visade sig sedan 2022
för då visade sig att det som konstnärerna
hade tänkt göra för att finansiera det här konstverket
men hade tänkt investera hela klumpsumman
för den konstnärliga gestaltningen
och så liksom finansiera lönen med avkastning därifrån.
Det är inte lagligt, så det här konstverket blir inte av.
Okej, så det är alltså då konsten som stöter på patrull här.
Men hur går det för själva bygget?
Fortsätter det ändå som det ska?
Nej, men i det här skedet så börjar ju faktiskt motgångarna också där.
Under 2022 så kan man läsa fler och fler rapporter
som kommer från Trafikverkets entreprenörer om svårigheter
och hålla både tidplan och budget.
Och i juni förra året så kallar Trafikverket
efter att det har blivit utfrågade av lokalpolitiker
här i Göteborg
in en oberoende medlare
för att komma överens med sina leverantörer.
Det talas om samarbetssvårigheter här.
Och i början av året nu, alltså 2023
så har det kört ihop sig totalt

mellan Trafikverket och en av entreprenörerna
nämligen italienskt, turkisk, norska konsortsets AGN Haga.
Och den 24 januari i år så häver Trafikverket avtalet
med AGN Haga för Haga-etappen
och hela arbetet på den här delsträckan
upphör ju då i princip på dagen.
I mars 2023 lägger Trafikverket upp en video
på sin YouTube-kanal.
Bilderna från en gråmulen dag
visar stillastående grävsopor i Dugrängn.
Stora hål i marken
och tomma byggställningar utan arbetare.
Musiken går i mål.
I början av året beslutade Trafikverket
att häva kontraktet med den entreprenör
som byggde delet av Haga.
Budskapet i Göteborgarna är tydligt.
Västlänken kommer att försenas.
Gälla västlänken kommer inte att kunna öppna år 2026
och projektet kommer att bli dyrare.
Vi kan i nuläget inte berätta exakt hur mycket dyrare
och mer försenat projektet kan bli.
För det krävs en djupare analys
som vi jobbar med att ta fram just nu.
Kalla, har du sett någon sådär
depi informationsfilm förut?
Ja, jag vet inte riktigt.
Men det är ju så här det ser ut.
Det kanske inte är den roligaste filmen att göra.
Men vad händer efter det här?
Efter det här går Trafikverket i våras då
för första gången ut med att de tror också
leverantörerna att budget- och tidsram
kommer spricka.
Senare under våren bjärs också Agen Haga
i konkurs.
Hela den här tiden som har varit
senare i våras så har det varit
våldigt tyst från Trafikverkets sida.
De här envisa till att de kommer
komma med en ny prognos
om förseningen och fördyringen.
Och nu, häromveckan
så kom den här prognosen.

Och vad säger den då?

Nu så berättar Trafikverket
att man bedömer att västlänken kommer
bli klar någon gång mellan 2029
och 2032.

Det är alltså mellan 3 och 6 års försening.
Och vad gäller hur mycket dyrare den blir
så har den också gått ut med ganska
stort span.

Men den ser ut att bli
uppemot en tredjedel dyrare än beräknat.
Och samtidigt då så säger också
en av entreprenörerna, NCC
att station Korsvägen som de bygger
den kommer bli klar för 2034.

Så de och Trafikverket
de är fortfarande inte överens.

Men om jag räknar rätt nu
då så innebär det i så fall
att västlänken står helt
klar någonstans då mellan
28 och 33 år
efter att den här första idéstudien
kom till 2001.

Det är liksom en hel generation
senare. Varför har det blivit
så skulle du säga?

Ja för det första så ska man ju klara sig att det här
är ju verkligen ett väldigt stort byggprojekt
och sådana tar tid.

Och i och med att det är ett pågående
projekt så har vi ju liksom inte fasit
för hur
fel det blivit.

Men vad gäller förseningarna så intervjuade
jag nyligen Bola Arsson
med Trafikverkets projektchef
för Västlänken.

Vi har ju hållit på sin 2001
med planeringen för Västlänken
och sedan nu kommer vi in
vid 2023 så pågår ju samhällsutvecklingen
och stadsutvecklingen och då måste
vi korrigera och anpassa oss

efter den fortsatta stadsutvecklingen.

Han säger då att det bland annat beror på att uppdraget har utvidgats

under resansgång.

Man har bland annat beslutat att det ska byggas fyrspåriga stationer vid Haga och Korsvägen, vilket inte var meningen från början. Sen har det också varit samarbetssvårigheter mellan entreprenörerna och Trafikverket.

Vem som har rätt och fel där tänker jag kommer säkert klana med tiden.

Och när det gäller att det verkar bli så mycket dyrare då?

Nej men då säger ju Bola Arsson

på Trafikverket att en bidragande orsak är att

allting har ju gått upp i pris sedan ryssna sin invasion av Ukraina och då har ju liksom även priserna på bränsle, stål, betong sånt som de ju gör av med ganska mycket vid ett sånt här tunnelbygge har ju ökat och det påverkar ju prislappna.

Och Trafikverket trycker också gärna på någonting som kan vara en liten tröst i sammanhanget nämligen att det finns faktiskt en del av projektet som håller tidplanen så många. Den nya stationen som de bygger i anslutning till våran nyvarande centralstation i Göteborg, den ska faktiskt fortfarande enligt deras senaste prognos bli klar i 2026 och då kommer den ju kunna användas som ett tillägg till de vanliga centralstationerna.

Men du Kalle, jag tänker

som reporter

när du sätter in den här berättelsen

som ju förutom de här

förseningarna och prishöjningarna

och så innehåller vad det verkar så mycket

liksom splittring

i Göteborg. Finns det några

lärdomar att dra av allt det här?

Ja, vad ska man säga?
Storslagna planer, de kan ju
malas ner när de möter den
de här kalla verkligheten och Göteborgs
kanbolåledaren, jag vet inte.
Sen får man väl också säga att
den här historien är ju långt
ifrån över. Vi får se
när den blir färdig, hur lång tid det
tar, men någon gång i slutet
så kommer vi också faktiskt få
en ny järnvägstunnel här
i Göteborg. Innan ett sånt här
stort byggsättig gång
då finns det säkert en oro
och en opinion. Men ju längre bygget
pågår så ser vi ju att
som precis på alla andra sådana
mega-projekt i Sverige, att på något
sätt klingar det här motståndet av.
Om två, tre generationer
går våra barnbarn
igenom det här orum och huvudet
där och har ingen aning
om allt det här kanske.
Det kanske blir så.
Du, till sist det jag kan inte
låta bli och fråga, sitter du på något
Göteborgs skämt om västlänken?
Jag är lite dålig
på just det här med vitsar
men däremot så finns det ju
en del öknamn den har fått
och tänker på västlänken
pestlänken
men man kan också kalla den kanske
bästlänken, man gillar den.
Får jag komma mitt eget förslag?
På västlänken
inte ett nytt
Ja men det är ju en ganska korrekt beskrivning
av läget, det ska jag säga.
Tack så mycket Kalle för att vara med.
Tack.

Förser du det gjorde Karl Kadhammer?