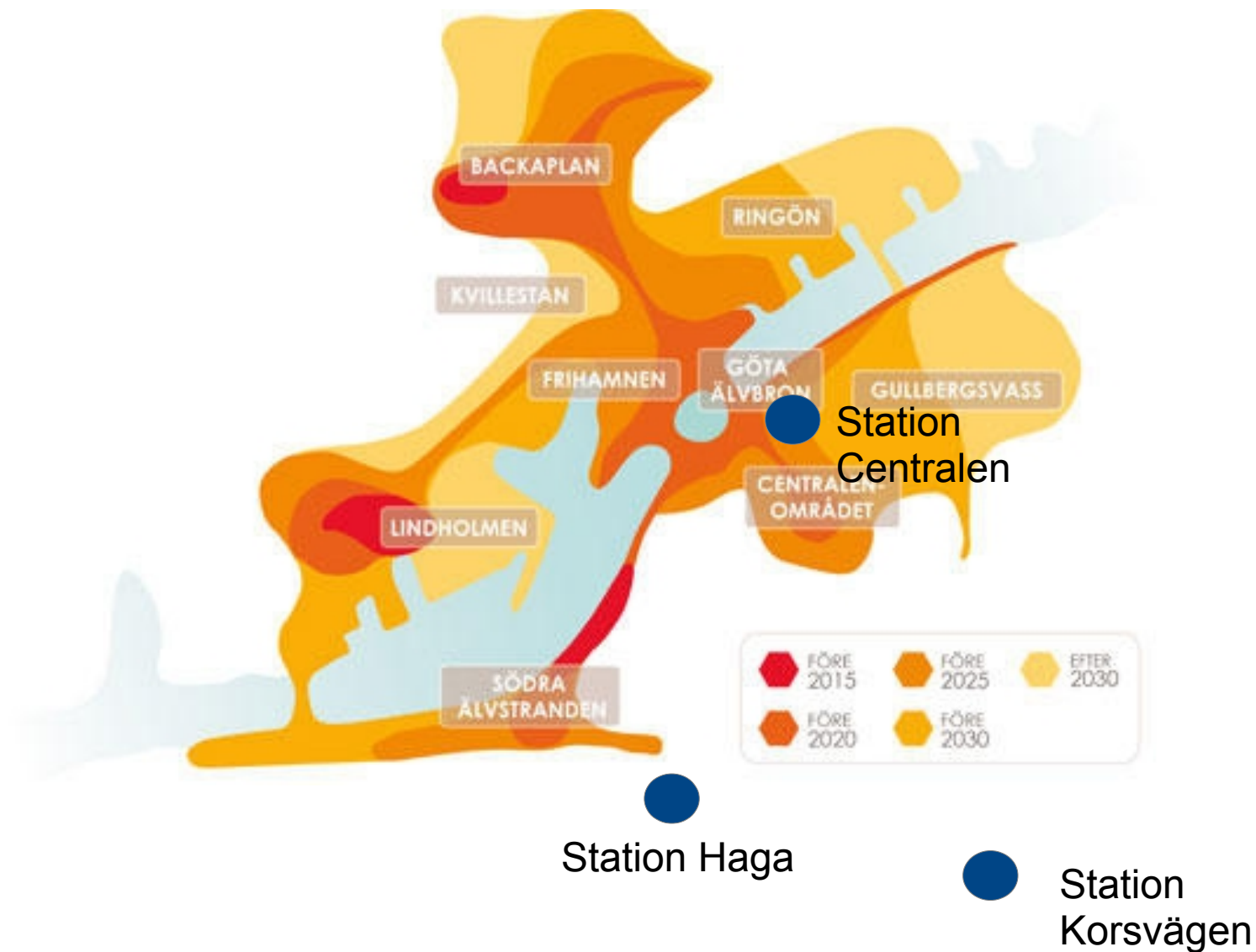


**Hur påverkar
Västlänken
resenärernas
vardag?**

**”Visionen förutsätter att Västlänken
genomförs enligt alternativet
Haga – Korsvägen.”**

Stadsbyggnadskontoret
om Vision Älvstaden, PM 2012-08-16
(diarienumr 0635/11)



... men varken Station Haga eller Station Korsvägen ligger inom promenadavstånd från de planerade stadsdelarna. Slutsats: Visionen förutsätter inte att Västlänken. genomförs enligt alternativet Haga – Korsvägen.

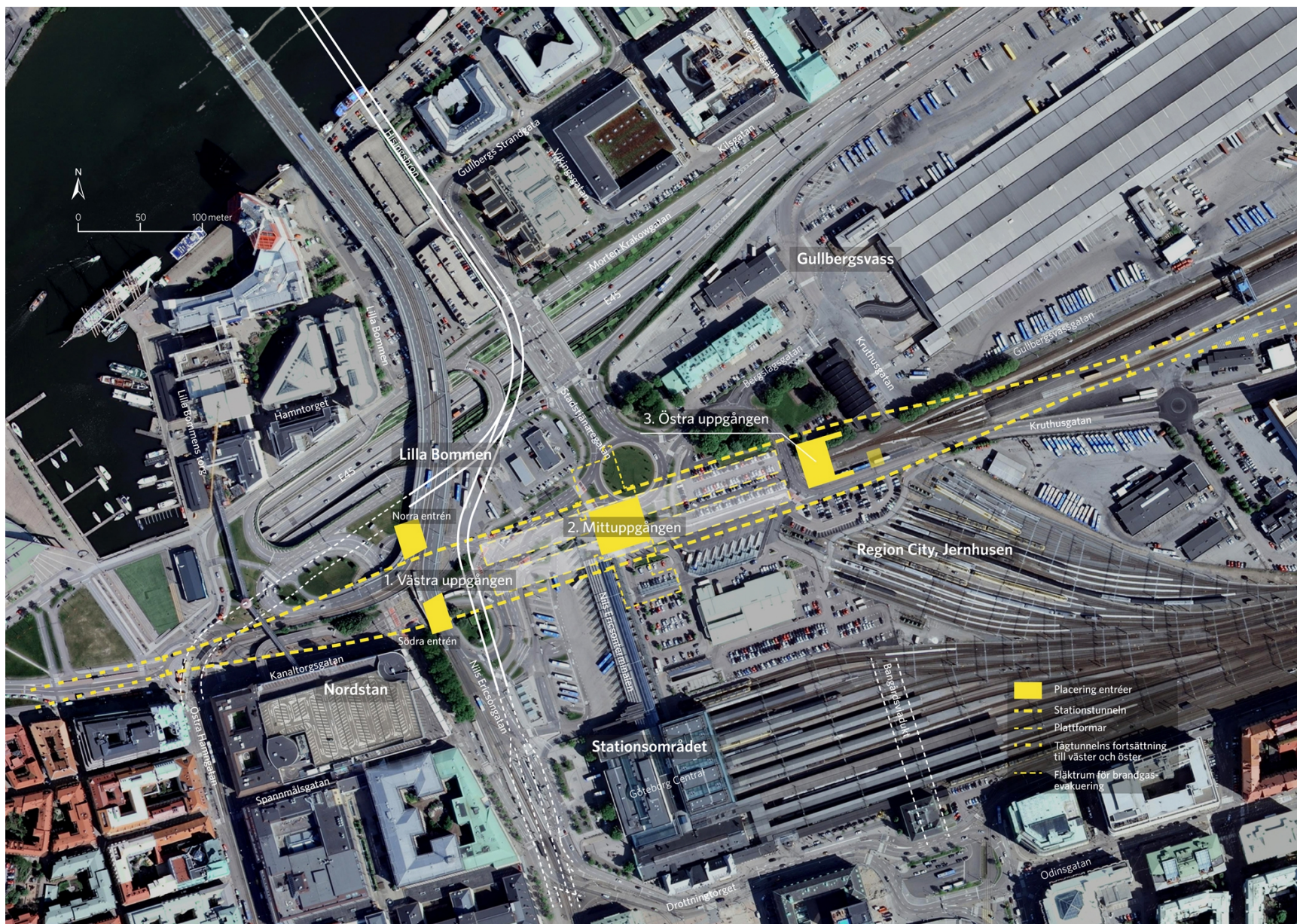
Trafikverkets hypotes:

H0: Västlänken ger minskade restider
för pendeltågsresenärerna.

Två mothypoteser:

H1: Västlänken ger oförändrade restider
för pendeltågsresenärerna.

H2: Västlänken ger ökade restider
för pendeltågsresenärerna.



**Här ligger uppgångarna vid Station Centralen (A1, A2, A3):
norr om nuvarande bussterminalens norra ände.**

1.

Vart tar resenärerna vägen?

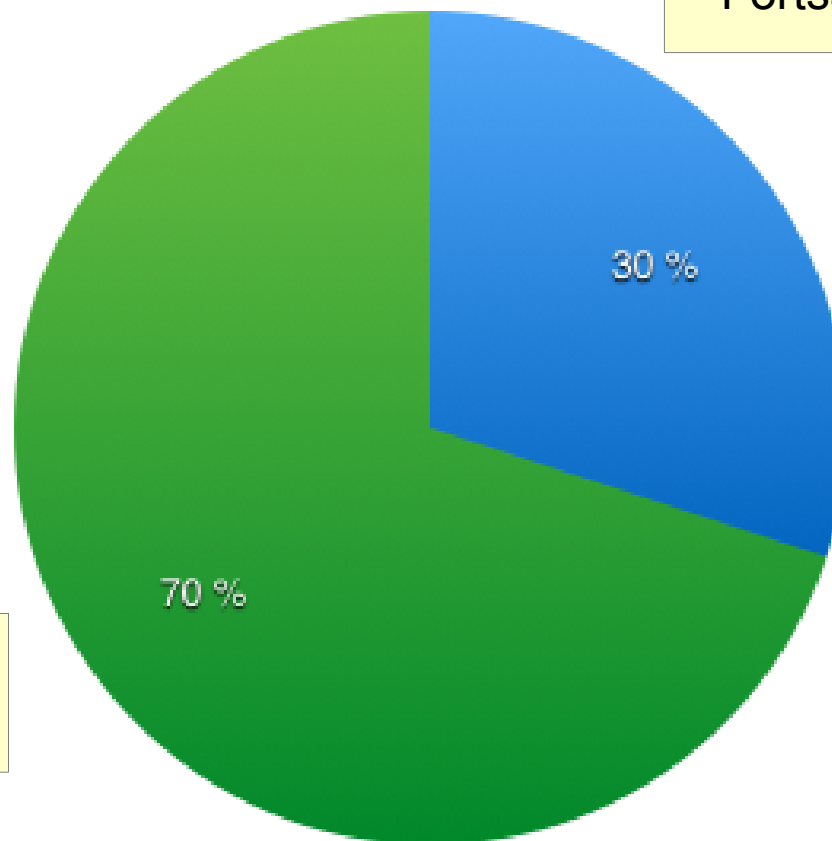
Idag

● Forts till fots

● Forts m koll trafik



Fortsätter till fots

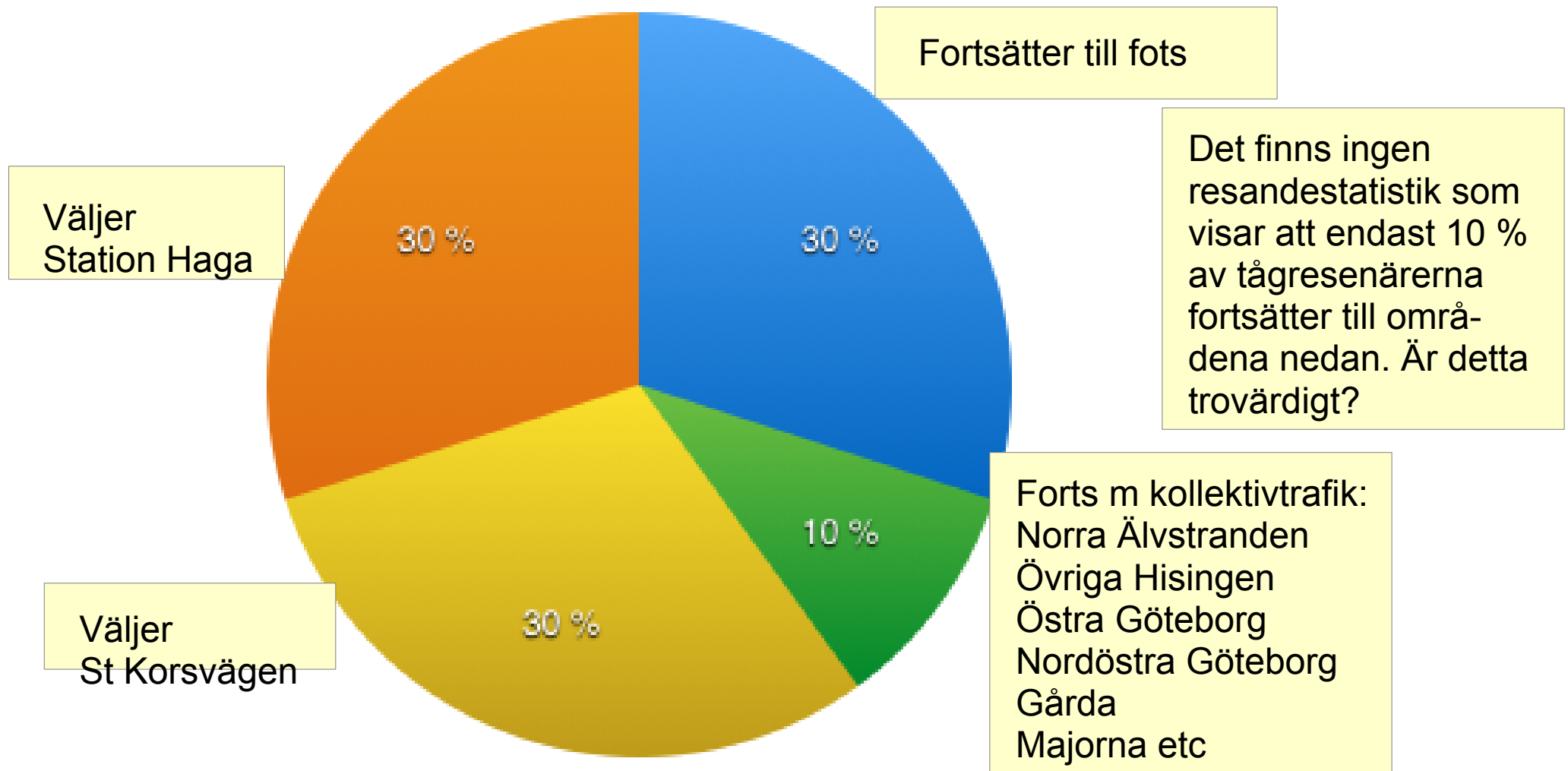


Fortsätter med
kollektivtrafik

Källa: Trafikverket

Med Västlänken enligt Trafikverket

- Forts till fots
- Forts m koll trafik
- Väljer St Haga
- Väljer St Korsvägen
-
-



Källa: Trafikverket. Konsekvens av föregående diagram + antagandet att 60 procent väljer de två nya stationslägena.

Hur fördelas de ankommande tågpendlarna?

Station Centralen/Station Haga/Station Korsvägen (%)

- 80 – 10 – 10 (vårt antagande)
- 60 – 20 – 20 (TrVs ena antagande)
- 40 – 30 – 30 (TrVs andra antagande)



Saknas: Studie av vart tågpendlarna tar vägen i stan

2.

Hur förändras restiderna?

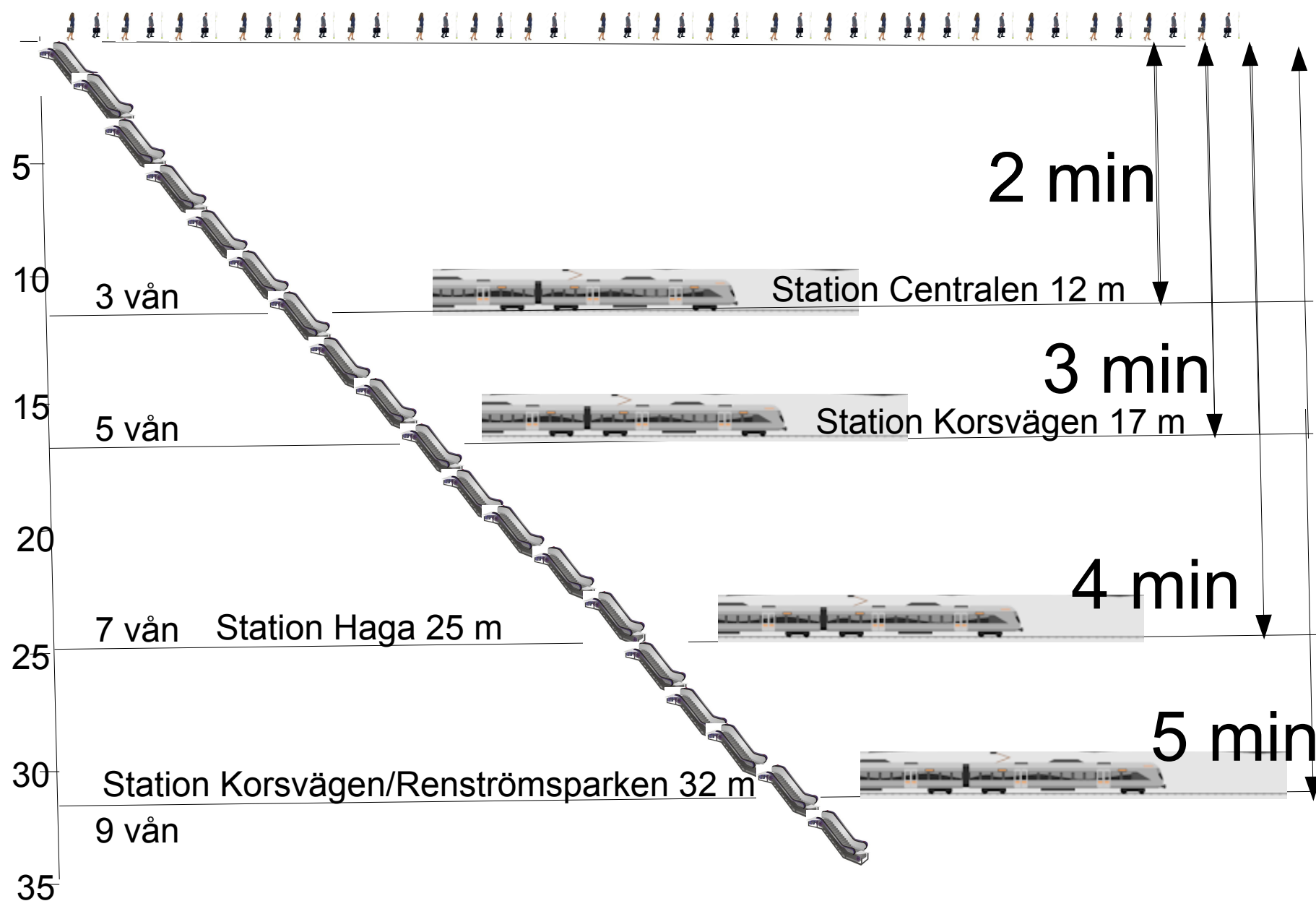


Uppskattade förflyttningstider:	Station Centralen perrong - markplan	2 min
	Promenad markplan - spår 16	2 min
	Promenad spår 16 - spår 1	2 min
	Promenad spår 1 - hållpl Drottningtorget	2 min

Restiden i Västlänken



Djupet – från perrongmitt till markplan



Resa över Centralstationen

Resenärer med Alingsåspendeln

Perrong - - markplan/bussterm norr	Bussterm norr - - spår 16	Spår 16 - - spår 1	Skillnad
+ 2	+ 2	+ 2	+ 6

Resenärer med Alependeln

Perrong - - markplan/bussterm norr	Bussterm norr - - spår 16	Spår 16 - - spår 11	Skillnad
+ 2	+ 2	+ 1	+ 5

Resenärer med Kungsbackapendeln

Tågresan genom VL extra netto	Perrong - - markplan/bussterm norr	Bussterm norr - - spår 16	Skillnad
+ 6	+ 2	+ 2	+ 10

Resa över Station Korsvägen

Resenärer med Kungsbackapendeln

Ingen gångtid från Lisebergsstationen	Längre restid Almedal - Korsvägen	Från perrong till markplan	Skillnad
- 7	+ 1	+ 3	- 3

Resenärer med Alingsås/Alependeln

Ingen gångtid Centr stat - - Drottn torget	Ingen väntetid på Drottning- torget	Ingen spårv resa Drottn torget- - Korsvägen	Tågres Centr stat- - Drottn torget	Perrong- markplan	Skillnad
- 3	- 2	- 6	+ 7	+ 3	- 1

Resa över Station Haga

Resenärer med Kungsbackapendeln

Minskad tågfärd Almedal - - Centr stn - 6	Ingen gångtid Centr stat - Drottn torget - 4	Ingen väntetid på Drottning- torget - 2	Ingen spårvagn Drottn torget - - Haga - 8	Tåg Almedal - St Haga + 6	Perrong - - mark- -plan + 4	Skillnad - 10
--	---	--	--	------------------------------------	--------------------------------------	------------------

Resenärer med Alingsås/Alependeln

Ingen gångtid Centr st - Drottn torget - 3	Ingen väntetid på Drottning- torget - 2	Ingen spårv resa Drottn torget- - Korsvägen - 8	Tågres Centr st - - St Haga + 3	Perrong - - markplan + 4	Skillnad - 6
---	--	--	--	--------------------------------	-----------------

Hur trafikverket räknat på nyttan

”Slutsatsen är att de kalkylerbara nyttorna i stort sett balanserar de samhällsekonomiska kostnaderna, med en nettonuvärdeskvot (NNK) på -0,12.”

(Rapport Västlänken, Sammanhang och effekter, Informationsskrift 2013-06, sid 4)

”För Västlänken och planskildhet Olskroken är det främst tre effekter som bidrar med större prissatta nyttor:

- Restidsskillnader för resenärer
- Minskad trängsel i Göteborgs lokala kollektivtrafik
- Framkomlighet för godståg”

(Rapport Västlänken, Sammanhang och effekter, Informationsskrift 2013-06, sid 16–17)

Restidsskillnader för resenärer? Låt oss se...

Hur stor blir nyttan för resorna?

	Trafik- verket	Här redovisade beräkningar	Ungefärlig andel resenärer
Alingsås – Göteborg C	+ 3	+ 6	32 %
Ale – Göteborg C	+ 2	+ 5	16 %
Kungsbacka – Göteborg C	+ 1	+ 10	32 %
Kungsbacka – Korsvägen		- 3	6 %
Alingsås/Ale – Korsvägen		- 1	9 %
Kungsbacka – Hagakyrkan		- 10	6 %
Alingsås/Ale – Hagakyrkan		- 6	9 %
–	5.500 timmar		
–	Beräknat från följande antaganden:		
–	Avses per dygn eller per år?	40 % från Kungsbacka, 40 % från Alingsås, 20 % från Ale	
–	(Ej spec av TrV)	70 % till Centralen, 15 % till vardera Haga o Korsvägen	

3.

**Hur förändras
frånvaron från hemorten?**

Den intressanta frågan är inte hur mycket längre eller kortare restid man får från perrongen till arbetsplatsen utan om förändringen leder till att man:

- **antingen kan ta ett senare tåg på morgonen och/eller kan ta ett tidigare tåg hem på kvällen = minskad frånvaro från hemorten**
- **eller måste ta ett tidigare tåg på morgonen och/eller ett senare tåg hem på kvällen = ökad frånvaro från hemorten**

Exempel: I den samhällsekonomiska kalkylen värderas tiden till 82 kronor/timme.

En halvtimmes ökad frånvaro ger på ett år (240 dagar x 0,5 timmar) x 82:- = 9.840:-

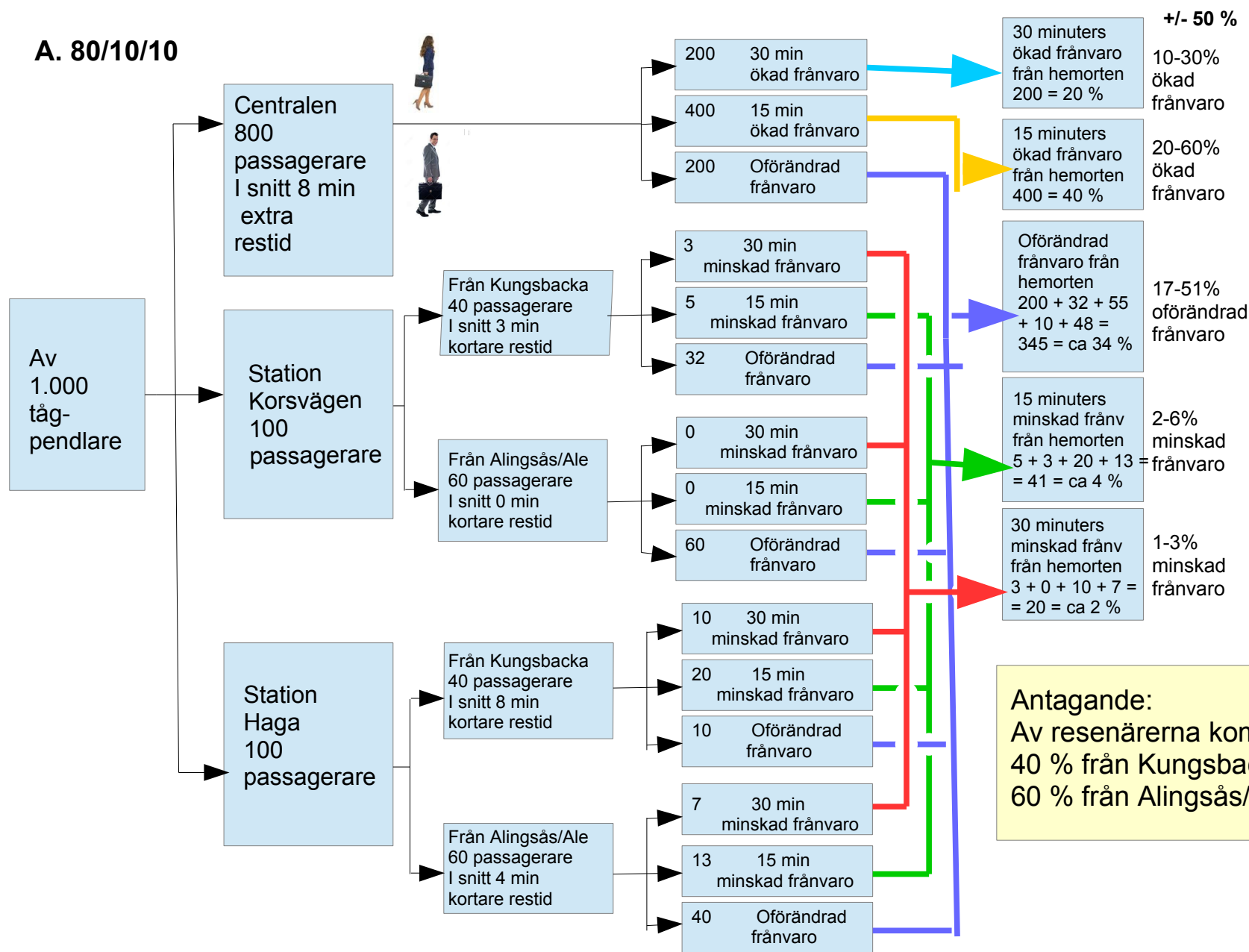
På 60 år blir det ca 600.000:- per resenär. För 5.000 resenärer blir det 3 miljarder på 60 år i samhällsekonomisk kostnad.

För en del resenärer innebär längre promenadtid till jobbet att man ändå hinner fram innan arbetsdagen börjar. Exempel: pendlare från Alingsås till Centralen som idag har mer än 6 minuter tillgodo. Dessa 6 minuter ”äts upp” av Västlänken. Resultat: ingen skillnad med VL.

För en del resenärer innebär kortare promenadtid att man ändå inte kan ta ett tidigare tåg på morgonen. Exempel: pendlare från Kungsbacka som vid resa till Station Korsvägen får 3 minuter kortare resa till markplan och som idag har 7 minuter tillgodo vid ankomst till jobbet. Med Västlänken får resenären $13 + 7 = 0$ minuter tillgodo. Det räcker inte för att kunna ta ett senare tåg på morgonen (15 minuter krävs). Resultat: ingen skillnad med VL.

På följande sidor visas några ungefärliga räkneexempel.

A. 80/10/10



60 %

6 %

+/- 50 %

10-30% ökad frånvaro

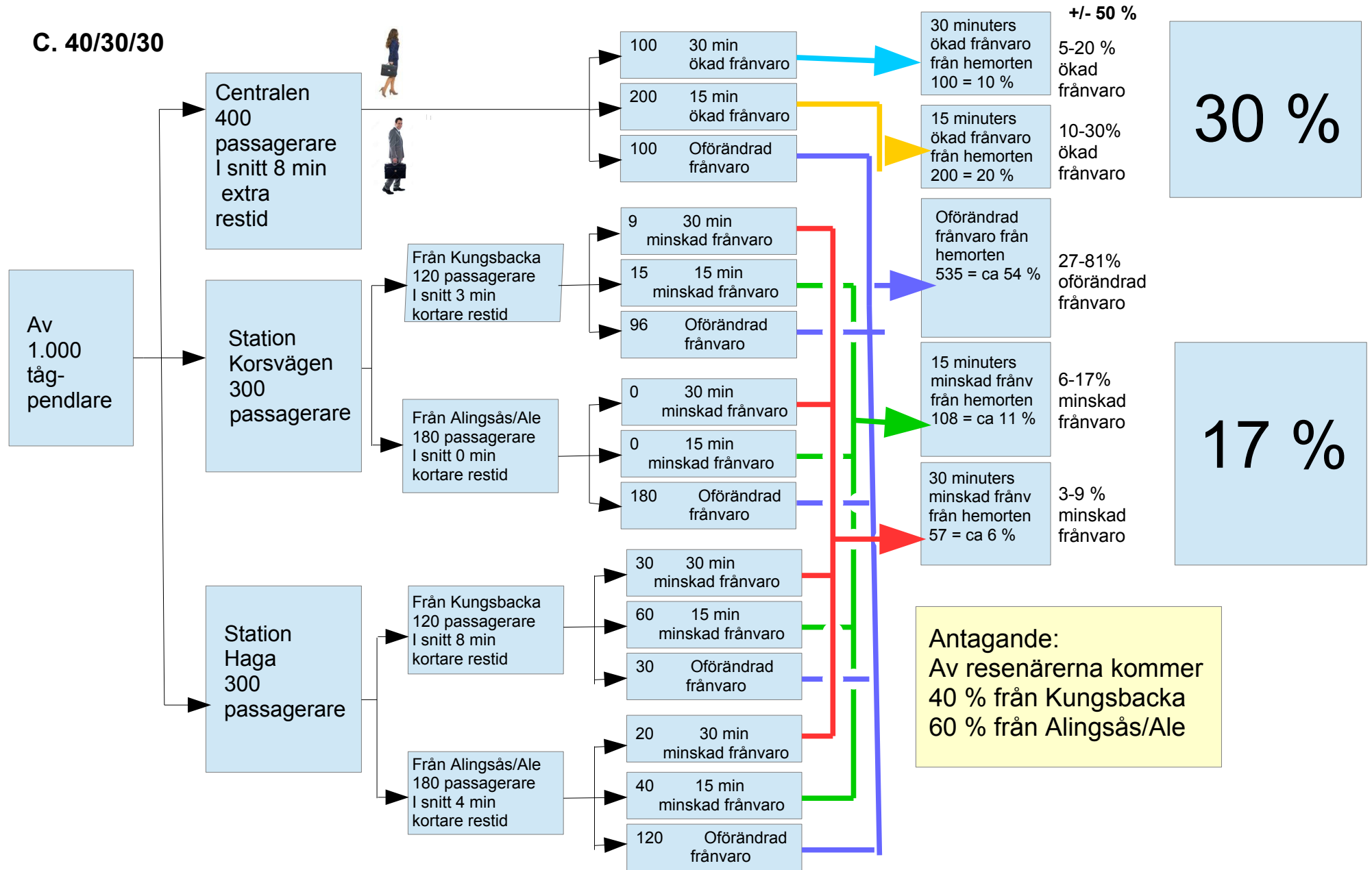
20-60% ökad frånvaro

17-51% oförändrad frånvaro

2-6% minskad frånvaro

1-3% minskad frånvaro

C. 40/30/30



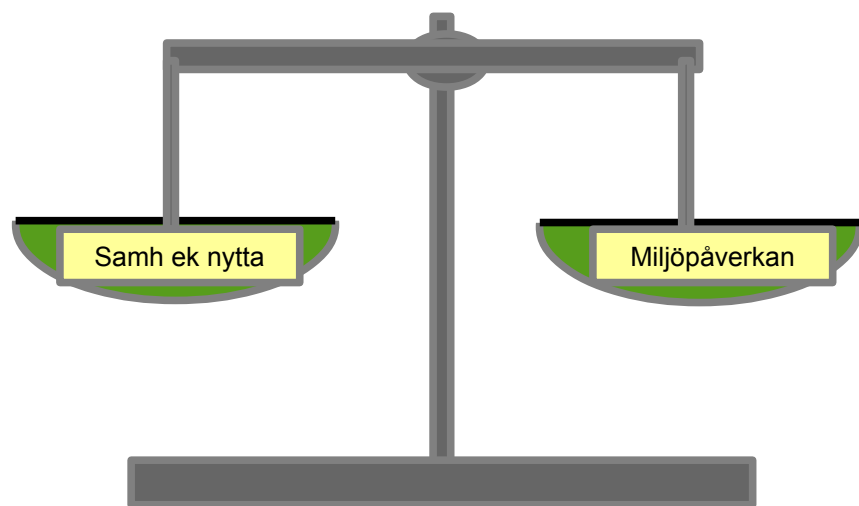
Slutsats:

**Det är förändringen i frånvaron från hemorten
som avgör den enskilde resenärens beslut.
När blir valet bilen istället för tåget?**

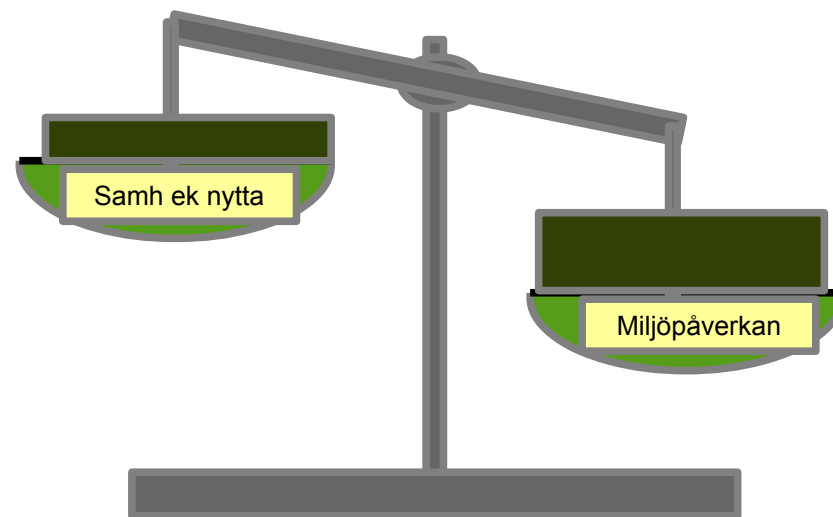
Exempel:

**En halvtimmes extra frånvaro från hemorten
+ en halvtimmes kortare resa med bil
jämfört med tåg + spårvagn idag
innebär en timmes minskad frånvaro från hemorten**

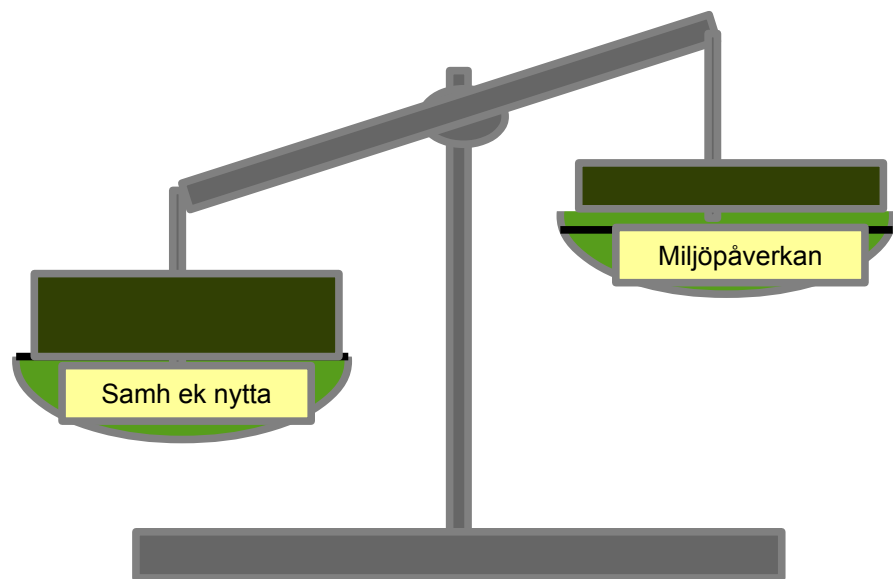
Vem väljer Västlänken i längden?



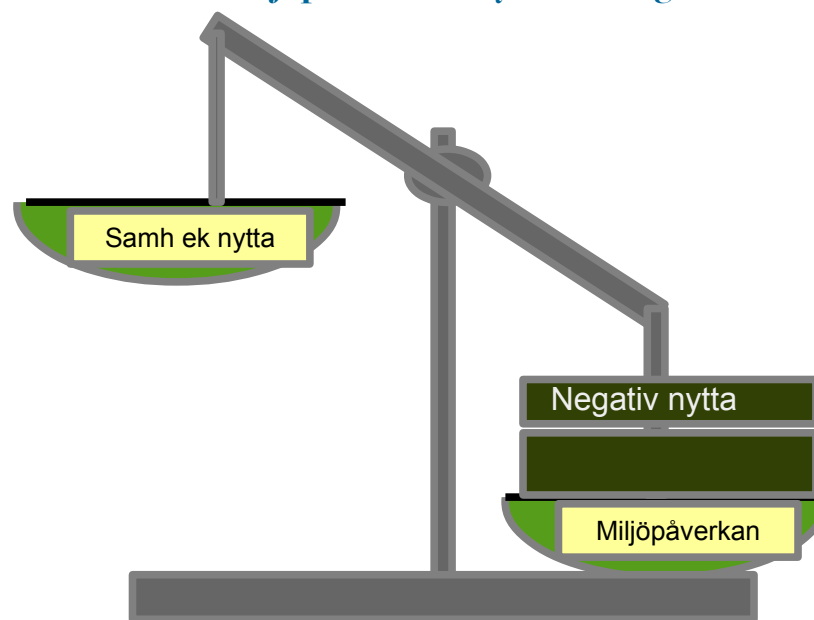
Våg för beslut om infrastrukturprojekt



Miljöpåverkan > nytta = avslag



Miljöpåverkan < nytta = godkännande



Miljöpåverkan + negativ nytta = avslag

Andra intressanta effekter

Restider	Med gång + + Västlänken	Med gång + + spårvagn
Masthuggskajen – Brunnsparken	30	8
Skeppsbron – Brunnsparken	30	5
Korsvägen – Brunnsparken	21	8
Haga – Brunnsparken	18	8
Korsvägen – Haga (VL snabbare!)	10	15

Vem väljer Västlänken i längden?

- # Ökade restider för 4 av 5**
- # Ökad frånvaro från hemorten för 60 %**
- # Oförändrad frånvaro från hemorten för ca 35 %**
- # Minskad frånvaro från hemorten för ca 5 %**
- # Regionförminskning**
- # Fler väljer bilen (restidskvoten blir över 1,5)**

**Studien utförd av
pol. mag. Gunnar Lindgren
© Artibus 2016, 2017**



