

## Västlänken – frågor om kapacitet på spåren.

### 1. Kapaciteten med och utan Västlänken

Siffrorna **675** (antal ankomster plus avgångar vid Göteborgs C idag) och **1125** (dito vid säckstationen och Västlänken vid trafiköppning) används flitigt av politiker och andra, men det är som att jämföra äpplen och päron.

Den ena avser en praktisk trafikering över dygnet som tar hänsyn till såväl växlingsrörelser som att efterfrågan varierar under dygnets timmar medan den andra är en kombination av icke styrkta värden för säckstationen och en kapacitetssiffra för Västlänken som är orimligt hög.

Glöm dessa siffror!

- A. **Kapacitet vid Göteborg C idag.** Även om det finns praktisk erfarenhet existerar det inte en allmänt accepterad siffra. Kapacitet är ingen exakt vetenskap.

Enligt Trångsektorplan T15 trafikeras stationen av 27 tåg per timme och riktning i högtrafik. Enligt tabellen fördelas dessa med 10 tåg till Gårdatunneln (VKB, KtK) och 17 tåg via Olskroken mot VSB, NVB och BbB.

Det går att komma fram till värden som ligger något högre eller lägre, men **27 tåg per timme och riktning** förefaller rimligt.

Tid	Spårgrupp A		Spårgrupp B		Spårgrupp C	
	Ank	avg	ank	avg	ank	Avg
00	Snabb	Snabb	Regional	Regional	Lokal	Lokal
05	Regional	Snabb*		Lokal	Snabb	
10		Lokal	Lokal	Bohusbanan	Borås	Regional
15			Snabb Bohusbanan	Snabb	Lokal	Lokal
20	Lokal			Lokal	Regional	Borås
25	Snabb	Regional	Lokal			Snabb
30	Snabb	Snabb	Regional	Regional	Lokal	Lokal
35	Regional	Snabb		Lokal	Snabb	
40		Lokal	Lokal	Bohusbanan	Borås	Regional
45			Snabb Bohusbanan	Snabb	Lokal	Lokal
50	Lokal			Lokal	Regional	Borås
55	Snabb*	Regional	Lokal			Snabb

Från Trångsektorplan Göteborg, T15:

[https://www.trafikverket.se/contentassets/c92c5f13f9e24fa9aa841ca9c1406910/trangsektorsplan\\_goteborg\\_t15.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/c92c5f13f9e24fa9aa841ca9c1406910/trangsektorsplan_goteborg_t15.pdf)

- B. **Kapacitet med Västlänken, utan Götalandsbanan.** Alltså den bedömda situationen då Västlänken öppnas för trafik.

Figuren nedan visar den tänkta trafikeringen enligt Trafikverkets analys från 2015.

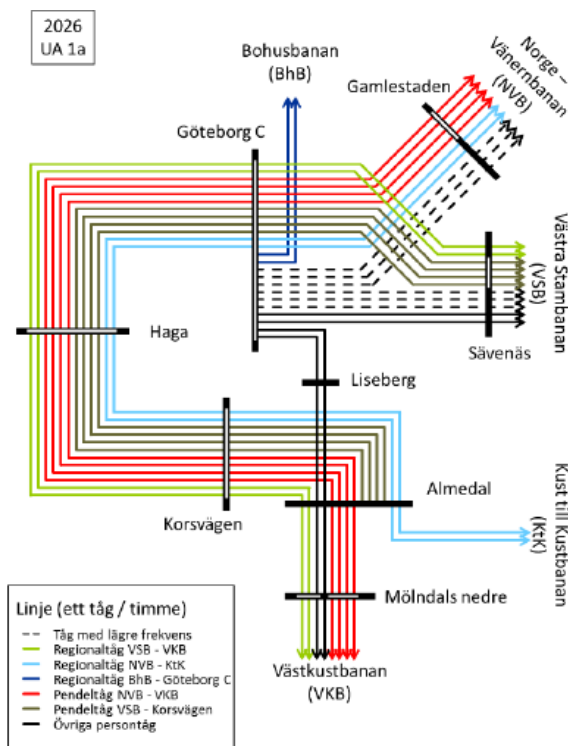
Västlänken: 12 tåg från norr och 8 från söder, summa 20 tåg per timme och riktning.

Säckstationen: 12 tåg per timme och riktning.

Detta skulle alltså ge en trafikering med **32 tåg per timme och riktning.**

I detta scenario passerar 22 tåg genom Olskroken, det vill säga märkbart mer än idag. Detta bör man hysa stor respekt inför och det kräver att godståg och tjänstetåg (tåg utan resenärer t.ex. på väg till depå) inte stjälar nämnvärd plats på spåren.

Å andra sidan har Gårdatunneln avlastats betydligt från cirka 10 till 2 tåg per timme.



Med detta resonemang skulle kapaciteten då Västlänken är drifttagen kunna öka med 10-20 procent jämfört med idag.

Detta förutsätter att den ökade störningskänsligheten inte reducerar den praktiska möjligheten till en tät och punktlig trafik.

## 2. "Skona Göteborg" och "Ja till trängselskatt" misstolkar Trafikverkets siffror

De båda nätverken som står på var sin sida i kampen om Västlänken har skrivit om kapaciteten med Västlänken. Båda har utgått ifrån samma bild som ovan, men kommer fram till helt olika siffror på kapaciteten.

- "Ja till trängselskatt" kommer fram till **36 tåg per timme och riktning** genom att de räknar varje tåg som passerar tunneln två gånger. Detta är korrekt för de åtta tåg som verkligen fortsätter mot Kungsbacka eller Borås, men de fyra som vänder i Almedal gör ingen trafikal nytta söder om Korsvägen.
- "Skona Göteborg" kommer föga överraskande fram till en lägre siffra genom att bortse från att åtta av tågen faktisk fyller en viktig funktion på sin väg söder- och österut efter Korsvägen. Deras kapacitet blir alltså bara **24 tåg per timme och riktning**.

Utöver att ingen av dem behandlar tågen i Västlänken korrekt är de båda lika okritiska till den ökade trafikeringen genom Olskroken.

<https://jatrangselskatt.se/2017/07/09/faktakollen-8-skona-goteborg-om-kapacitet/>

<http://skonagoteborg.nu/debattartiklar/hur-675-tag-kan-bli-1125/>

## 3. Olskrokens planskildhet – politikerna har inte förstått

Västlänkens kapacitet bestäms väsentligen av anslutningarna i norr och söder där Olskroken är bland det mest komplexa i Järnvägssverige med spår i alla vädersträck, persontåg, godståg, verkstäder och anslutningen till en stor godsbangård.

Projektet "Olskroken planskildhet" säkerställer att kapaciteten inte försämras då Västlänken kopplas in, men det höjer inte dagens förmåga att få tåg igenom detta nålsöga.

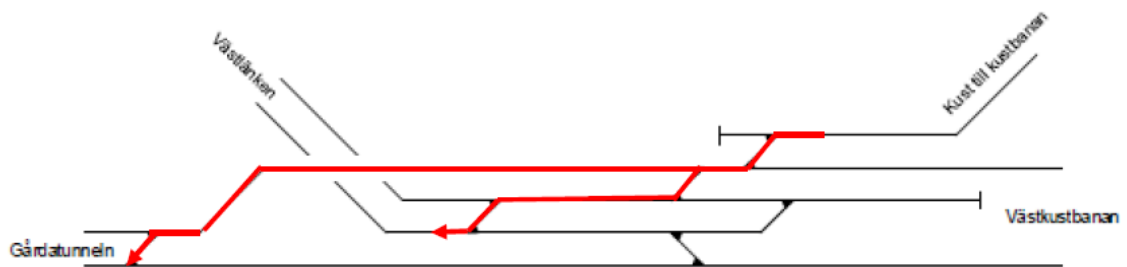
Flera politiker tycks inte ha förstått detta:

- Wannholt i GP 2015, se fotnot 53 i *Varför Västlänken?*
- Ulf Kamne, Johan Nyhus och Daniel Bernmar på GP:s debattsida 2018-01-31

#### 4. Västlänken och en ny bana till Borås är ömsesidigt beroende av varandra

För Västlänkens förmåga att svälja ett stort antal tåg är det inte i första hand Olskroken utan den södra anslutningen i Almedal som är begränsningen.

Då banorna i söder inte har samma kapacitet som de i norr tvingas tåg vända i Almedal. Trafikverkets rapport från år 2015 beskriver hur kapaciteten sjunker med ett tåg i tunneln för varje vändande tåg och istället för 16 blir tunnels kapacitet 12 tåg per timme och riktning.



Almedal med anslutning till Västlänken och Kust till kustbanan

- I Almedal uppstår mer eller mindre allvarliga konflikter mellan tågen till eller från Kust till kustbanan och andra tåg.
- Med ett enda vändspår är marginalerna små för att utan störningar kunna vända fyra pendeltåg per timme.
- Till skillnad från idag finns inget separat spår där ett tåg kan stanna för att bli förbigånget eller invänta en lucka i trafiken.

Det stående svaret på dessa brister är att det kommer att lösa sig då dubbelspåret mot Borås står klart.

- För Västlänken är det ett måste att tågvändningarna sker bortanför Almedal, exempelvis i Mölndal, och att det där kommer att finnas perronger för av- och påstigande.
- För Götalandsbanan är det ett måste att få ledig spårkapacitet fram till Centralen, något som Västlänken löser genom att flytta bland annat Kungsbackapendeln från Gärdattunneln.
- Båda projekten är beroende av att Almedal ersätts med en väldimensionerad anslutning utan korsande tågvägar.

Det finns mycket att säga om hur detta skulle kunna lösas, hur skulle Förstärkningsalternativet stå sig, hur mycket utrymme kräver en planfri anslutning, var ska godstågen gå, krävs det fyra parallella spår längs Mölndalsån med mera, med mera.