

Västlänken fördubblar inte kapaciteten

I debatten om Västlänken hävdar vissa – ingen nämnd och ingen glömd – att kapaciteten kommer att fördubblas och refererar då till siffrorna 675 (antalet ankomster plus avgångar under ett dygn vid Göteborg C i dag) och 1 125 (dito för säckstationen och Västlänken om tio år).

Om dessa två värden varit jämförbara hade det inneburit en kapacitetsökning med 67 procent. I sig imponerande men långt ifrån en dubbling, men vad värre är: det är som att jämföra äpplen med päron.

Det ena beskriver en faktisk situation som tar hänsyn till såväl växlingsrörelser som att efterfrågan varierar över dygnet, medan det andra förutsätter att man under större delen av dygnet kör som i rusningstrafik samtidigt som antalet tåg i Västlänken överstiger det teoretiskt möjliga.

Utöver att de nämnda dygnsvärdena inte är jämförbara är det som att gå över ån efter vatten. Det är både enklare och innebär färre osäkra antaganden att i stället bedöma den möjliga trafiken under en timma med tät trafik.

För att inte blanda in renodlad lokaltrafik definierar jag kapaciteten som antalet tåg som under en högtrafiktimme kan köra mellan en punkt i Göteborgs tätort (inklusive Mölndal och Partille) och en destination utanför detta område – allt från det nära Lerum till det avlägsna Luleå.

Om man har för avsikt att jämföra dagens Göteborg C med en framtida situation där säckstationen lever kvar men har kompletterats med Västlänken är det vitalt att behandla de nya genomgående tåglinjerna korrekt.

Noggrann studie

Trafikverket har i dialog med bland andra Västtrafik utförd en noggrann [studie](#) av trafikeringen då Västlänken planeras vara klar om cirka tio år. I denna konstateras att det är möjligt att köra 12 tåg per timme och riktning genom tunneln, men av dessa kommer fyra att vända redan vid den södra tunnelmynningen (ändstation Korsvägen) medan åtta fortsätter mot Kungsbacka eller Borås.

En framtida tåglinje från Älvängen i norr, via Göteborg och Västlänken, till Kungsbacka i söder ersätter två av dagens pendeltågslinjer. Det är visserligen samma tåg och samma lokförare som kör hela vägen men det hindrar inte att denna längre linje ska jämföras med dagens två kortare. För resenärerna gör den nytta som två och för Västtrafik kostar den som två.

Att Alingsåsborna efter Centralen kan fortsätta ända till Korsvägen är självfallet ett plus, men det ökar inte antalet tåg till Göteborg. Dessa Västlänkståg får absolut inte räknas som två, men det är precis vad Trafikverket gör! När de redovisar den framtida trafikeringen (1 125 tåg) ingår nästan 150 avgångar och ankomster på den korta sträckan Centralen-Korsvägen.

Trafikverkets analys av den framtida trafiken visade 12 tåg från norr in i Västlänken, varav 8 fortsätter söderut, det vill säga totalt 20 tåg som passerar igenom tunneln. Till detta kommer enligt samma studie 12, i huvudsak långväga tåg, som kör till säckstationen, det vill säga totalt 32 tåg per timma och riktning till Göteborg.

Detta ska jämföras med antalet tåg som idag når Göteborg C. Då kapacitet inte är någon exakt vetenskap saknas en siffra ristad i sten, men baserat på dokument från Trafikverket ([Trångsektorsplan, T15](#); [PM – Kapacitet med Västlänken](#)) förefaller 25-27 ankomster och lika många avgångar som ett rimligt antagande. Sett i detta perspektiv skulle Västlänken alltså kunna ge en ökning av antalet tåg med cirka 20 procent.

Inte ensamma om att slarva

Trafikverket må förefalla slarviga när de räknar som om alla tåg i Västlänken gör nytta både åt norr och söder, men de är inte ensamma om det. "[Ja till trängselskatt](#)", ett nätverk för Västlänken, gör exakt samma sak och räknar samtliga tåg dubbelt.

På motståndarsidan finns "[Skona Göteborg](#)" som gör lika fel men åt andra hållet, då de räknar som om inga tåg är genomgående. Om det är av okunskap eller illvilja som de på detta sätt "bevisar" att Västlänken sänker kapaciteten vet jag inte, men de stärker inte sin egen trovärdighet.

Det är värt att ha i minnet att det inte i första hand är själva tunneln, utan anslutningarna ute i friska luften som bestämmer kapaciteten och där Olskroken kanske är den mest komplexa knutpunkten i Sverige med banor i alla väderstreck, persontåg, godståg, depåer och en stor bangård. Scenariot med de 32 tågen till Göteborg ökar antalet tåg genom Olskroken från cirka 17 till 22 per timme – ingen omöjlighet, men något att hysa stor respekt inför.

Bara på papperet

Även om man alltså på papperet kan räkna hem en viss kapacitetsvinst med Västlänken kan man inte ta för givet att den kommer att visa sig i en verklighet där smärre förseningar är en del av vardagen och, för att citera Trafikverket: "störningar [kan] spridas på ett annorlunda sätt än idag". Detta i skarp kontrast till Stockholm där den nya Citybanan separerar pendel- och fjärrtåg och på så sätt skapar en ökad robusthet.

Att som Västsvenska handelskammarens vd Johan Trouvé (GP 6/3-18) säga att det rent logiskt blir en kraftigt ökad kapacitet då man bygger Västlänken är dessvärre ingen sanning. Det finns utan tvekan fördelar med Västlänken men argumentet att betydligt fler tåg kommer att nå Göteborg vilar på lösan sand.

Stellan Tengroth

Civilingenjör, tidigare trafikanalytiker på Trafikverket och författare till boken *Varför Västlänken?*

Länkar:

- Trafikverket, 2015: Västlänken - trafikering, depåer och uppställning,
<https://trafikverket.ineko.se/se/tv000219>

Det är från denna rapport (s. 8), som citatet ” störningar [kan] spridas på ett annorlunda sätt än idag” är hämtat.

- Trafikverket: Trångsektorsplan, Göteborg T15
https://www.trafikverket.se/contentassets/c92c5f13f9e24fa9aa841ca9c1406910/trangsektorsplan_goteborg_t15.pdf
- Trafikverket, 2018: PM, Kapacitet i Göteborg med Västlänken och Olskroken planskildhet
<https://www.trafikverket.se/contentassets/3599bc07184c43fdb5f617fd737c3074/trv-201829182-vastlanken---kapacitet.pdf>
- Ja till trängselskatt
<https://jatrangselskatt.se/2017/07/09/faktakollen-8-skona-goteborg-om-kapacitet/>
- Skona Göteborg
<http://skonagoteborg.nu/debattartiklar/hur-675-tag-kan-bli-1125/>