

**Antal resor med Västlänken, analys 2017:**

*M Bigert*

Version 1, 2017-08-13

**Innehåll:**

<i>Introduktion</i>	2
<i>Beräkning av antal resande</i>	3
<i>Slutsatser</i>	12
<i>Referenser</i>	13
<i>Appendix 1: Jämförelse med Jvg-utredning</i>	14
<i>Appendix 2: Avlastning av Centralen</i>	15
<i>Appendix 3: Minsking av biltrafik</i>	16

## **Introduktion:**

Det har diskuterats mycket hur Västlänken kommer att påverka antalet tågresor. De siffror som visats har ofta varit mer av förhoppningar och "visioner" än verkligt beräknade värden. Den här rapporten innehåller en mer detaljerad och uppdaterad version av den typen av analyser som fanns i/4/ och/5/.

*En granskning av projekt Västlänken har tidigare publicerats i dokument/4/.*

*Projektets (för)historia kan studeras i dokument/2/ /3/.*

*En bred jämförande studie av olika alternativ visades på seminariet "Västlänken och Alternativen" på CTH i februari 2014/5/.*

*En aktualiserad studie från 2017 av alternativ finns i dokument/6/*

DRAFT

## Beräkning antal direktresor, Västlänken :

Nedan redovisas en ny beräkning av antal resande med Västlänken relativt "nollalternativ" eller "jämförelsealternativ(JA, d v s om ingen utbyggnad görs av järnvägssystemet).

Eftersom ämnet kommer upp då och då har jag testat att göra en ny beräkning med dessa premisser:

1. Total efterfrågan på kollektivresor till målpunkter är proportionell mot detaljerad mätning i RVU 2006 (senaste tillgängliga) /9/  
Kommentar: Med stor säkerhet kommer fördelningen att förändras mellan 2006 och 2026. Den senare är uppenbar om man ser på var exploateringen sker. Detta är framför allt på Hisingen vid Lindholmen/Eriksberg och senare vid Gullbergsvass. Detta kommer att ge fler resande till Centralen i förhållande till de andra stationerna.
2. Viljan att vandra från en järnvägsstation till en målpunkt (hållplatsläge) ges av funktion nedan. 100 % går om läget är 600 meter eller mindre bort. Sedan avtar det linjärt ned till 0 % om avståndet är mer än 1 km.  
Kommentar: 600 m är den sträcka som Trafikverket rekommenderar i sin handbok/8/. Detta studeras parametriskt nedan. Det är givetvis möjligt att en grupp vill gå ännu längre än en km, men det är mycket osannolikt att detta skulle vara ett incitament till att byta färdstätt. Mer troligt är det resenärer som redan reser kollektivt och endast lägger om sin rutt.
3. Antal järnvägsresor i förhållande till totalt antal kollektivresor är lika för de olika stationerna.  
Kommentar: Sannolikt sker även pendlandet i högre grad till stora arbetsplatser på Hisingen än till bostadskvarter mer centralt. Men i brist på riktiga data är det svårt att beräkna.
4. 80 % av alla järnvägsresor är Region/Pendel, vilka kommer gå genom Haga/Korsv.  
Kommentar: Detta är i linje med tidigare resande och T-verkets antaganden/7/.
5. Tillväxten i antal resande mellan 2006 och 2026 är en faktor två.  
Kommentar: Diskuteras nedan.
6. Proportionen mellan direkt- och bytesresor för Nollalternativ (dagens Central och Liseberg) antas vara samma som i mätningen 2004 från Järnvägsutredningen. /1/  
Kommentar: Med expansion på Hisingen är det sannolikt bytesresorna som mest kommer att växa till, oberoende av VL eller ej, men i brist på data används utredningens siffror.
7. Hållplatser med mindre än 100 resande behöver inte tas med, samma fördelning på dem antas som för de större.  
Kommentar: Detta är för att få enklare beräkningar. Proportionellt ligger hållplatser med få resande till större del utanför Centrumområdet, så deras påverkan på beräkningarna blir mycket liten.
8. Av tillkommande direktresor antas 50 % vara nya resenärer, medan resten är tidigare bytesresor.  
Detta kan vara en överskattning. För att byta från bil till tåg eller rentav börja pendla när man inte gjort det tidigare måste ett relativt stort incitament till. I många fall är den totala restiden relativt lång för pendlare från utanför kommunen. Visserligen slipper vissa av dem ett byte, men det är sällan det enda bytet och tidsvinsten blir ofta relativt liten procentuellt. Frågan är om verkligen så många kommer att gå över till tåg.

Avståndstabell för de hållplatser som ligger på rimligt gångavstånd från stationerna:

Hållplatsnamn	Gbg C_VL	Haga	Korsv	GbgC_JA	Liseb
Hagakyrkan	0	50	0	0	0
Handelshögskolan	0	50	0	0	0
Centralstationen	300	0	0	50	0
Nils Ericson Terminalen	50	0	0	100	0
Nordstan	100	0	0	100	0
Vasa Viktoriagatan	0	200	0	0	0
Liseberg	0	0	0	0	200
Sankt Sigfrids Plan	0	0	0	0	300
Grönsaktorget	0	450	0	0	0
Vasaplatsen	0	500	0	0	0
Lilla Bommen	200	0	0	350	0
Brunnsgatan	0	550	0	0	0
Bäckeliden	0	0	0	0	550
Järntorget	0	600	0	0	0
Getebergsäng	0	0	600	0	0
Ullevi Norra	0	0	0	650	0
Korsvägen	0	0	100	0	600
Prinsgatan	0	700	0	0	0
Rosenlund	0	700	0	0	0
Valand	0	0	800	0	0
Ullevi Södra	0	0	0	800	0
Scandinavium	0	0	300	0	550
Kapellplatsen	0	900	0	0	0
Seminariegatan	0	900	0	0	0
Brunnsparken	600	0	0	350	0
Berzeliigatan	0	0	350	0	850
Kungsportsplatsen	850	0	0	650	0
Domkyrkan	0	700	0	800	0
Götaplatsen	0	0	450	0	0

Avståndet räknas från mittpunkter av tågägen på perrong. Här har ingen hänsyn tagits till att djupt liggande stationer (som Haga) ger längre gångtid från tåg till målpunkt.

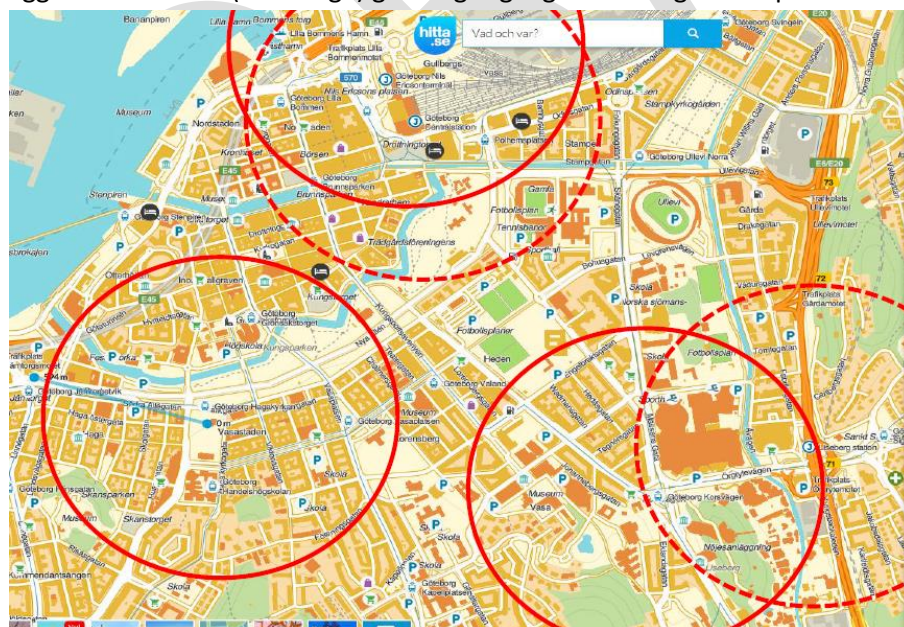
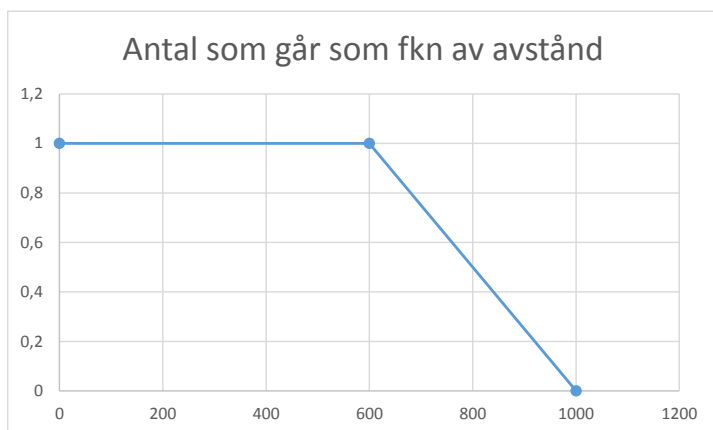


Fig: 600 m cirklar runt stationslägen

Avstånden är fågelavstånd så det verkliga gångavståndet blir ofta 20-40 % längre, vilket gör att detta är något optimistiskt räknat.



Tot kollektiv blir de antal kollektivresor som är inom "gångavstånd" från respektive stationsläge. Notera att vad gäller fjärrtåg så ligger GbgC\_VL på samma ställe som JA.

$$\text{Antal}(tåg\_direkt\_stn) = \text{SUMMA} ( \text{Antal}(kollektiv\_hpl) \times (\text{funktion av avstånd}) )$$

Antal beräknade direktresor visas i tabellen nedan:

Med grundantagande 600 meter gångavstånd för 100 % gående /8/:

DIREKT	Gbg C_VL	Haga	Korsv	GbgC_JA	Liseb
Tot kollektiv	89650	62266	34455	104282	24532
JÄRNVÄG	6485	4504	2492	7543	1340
Kvot				0,0723	0,0546
<u>Nivå 2006</u>	6485	3603	1994	7543	1340
Nivå 2026	12969	7206	3988	15086	2680

Här har antalet direktresor för JA och Liseberg tagits direkt från RVU 2006/9/, medan VL-stationerna är uträknade med samma kvot som Gbg C. Dessutom har hänsyn tagits till att Haga och Korsvägen endast trafikeras med region- och pendeltåg, d v s 80 % av järnvägsresorna.

(Jämför man kvot för Liseberg och Gbg C är den ungefär 80 %.)

Om man studerar totala antalet direktresor för VL relativt JA fås:

VL	JA	diff	nya
24163	17766	6397	3199

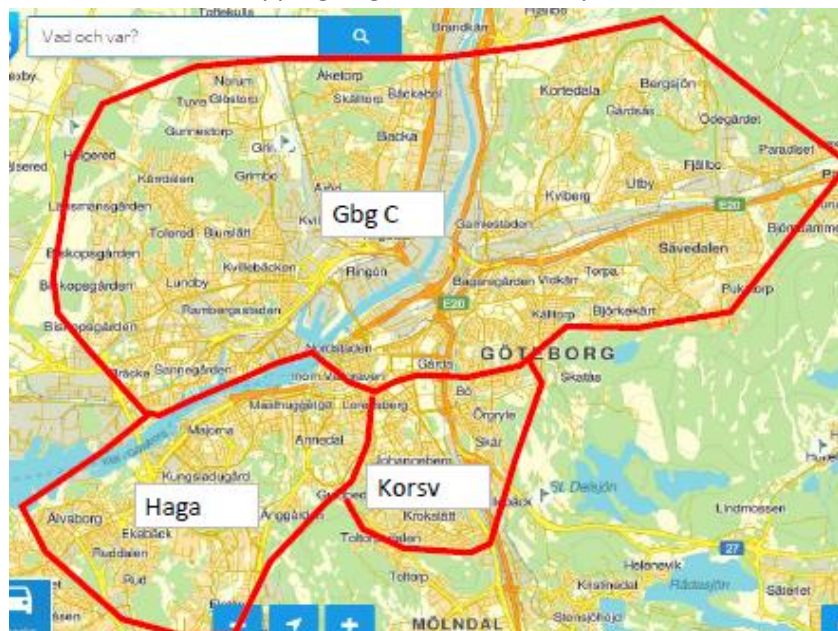
Ökning av direktresor (2026) blir alltså 6200 per vardag. Av dessa antas kring 3200 vara nya tågresenärer, medan de andra hälften är resenärer som tidigare bytte på Centralen (eller Liseberg) och nu kan resa direkt.

Tabellen nedan visar hur antal nya resor beror på gångavstånd:

400	2105
500	2647
600	3199

D v s med minskande gångväg minskar antal nya resenärer med de nya stationerna.

För att få en bild av upptagningsområdena för bytesresor kan bilden nedan studeras:



De tre områdenas andel av kollektivresorna enligt RVU 2006:

DIREKT	Gbg C_VL	Haga	Korsv
% av pendel	60,7	22,2	17,1

För att räkna ut totala antalet resor för JA antas samma fördelning för JA 2026 mellan direkt- och bytesresor som i VL-utredningen. För VL ökas totala antalet alltså med hälften av ökningen av direktresorna, se ovan.

För att få fördelningen mellan VL-stationerna av total antalet resor studeras alla hållplatser med mer än 1000 resor i RVU 2006 som nås från respektive station.

	Gbg C_VL	Haga	Korsv	GbgC_JA	Liseb	Tot, VL	Tot,JA
% på stn	68,6	17,8	13,7	91,3	8,7		
Totala resor	58351	15119	11650	74774	7147	85119	81921
Direkt	12970	7206	3988	15086	2680	24163	17766
Byte	45381	7912	7662	59688	4467	60956	64155
% direkt	22,2	47,7	34,2	20,2	37,5	28,4	21,7

Kommentarer:

Sett till total kollektivtrafik är som synes Haga egentligen ett hyfsat läge, man har rimliga gångavstånd till ganska många målpunkter. Korsvägen har däremot färre målpunkter.

Frågan är sedan om det kan bli ytterligare nya resenärer då restiderna minskar även för vissa bytesresor. Först kan man studera tidsvinster vid direktresor till Haga och Korsvägen:

Mål	Jvg	stn	tågtid	gång	vänte	spårv	TOT	Vinst
Haga/Handels	nord/JA	C	0	2	4	8	14	
	nord/VL	Haga	4	2	0	0	6	8
	syd/JA	C	0	2	4	8	14	
	syd/VL	Haga	-1	2	0	0	1	13
Korsv	nord/JA	C	0	2	4	7	13	
	nord/VL	Korsv	7	2	0	0	9	4
	syd/JA	Liseb	-5	8	0	0	3	
	syd/VL	Korsv	-4	2	0	0	-2	5

Som synes är det endast de som kommer söderifrån till Haga som kan räkna med mer än 10 minuters vinst. I de flesta fall är det nog snarare att man slipper ett byte som är drivkraften.

Och för bytesresor?

En detaljerad beräkning gjordes till de mest intressanta målpunkterna: (vänte- och restider från Västtrafiks hemsida)

- Chalmers
- Sahlgrenska
- Järntorget (liknande tider fås västerut fr o m Masthuggstorget)
- Linnéplatsen (liknande tider fås söderut fr o m Botaniska)

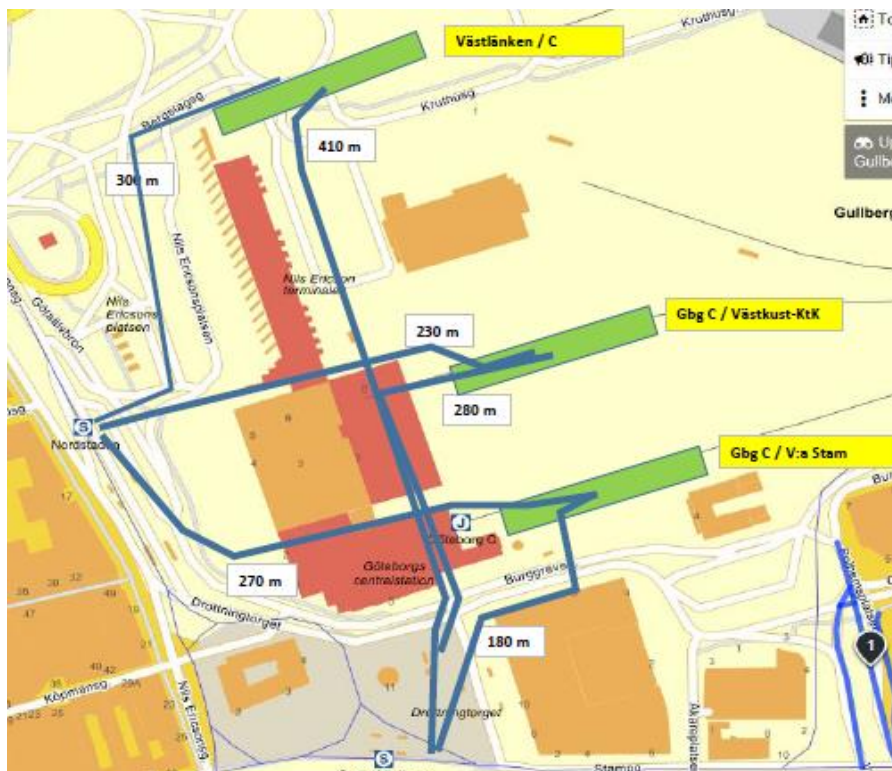
Mål	Jvg	stn	tågtid	gång	vänte	spårv	TOT	Vinst
Järntorget	nord/JA	C	0	3	1	8	12	
	nord/VL	Haga	4	3	2	2	11	1
	syd/JA	C	0	3	1	8	12	
	syd/VL	Haga	-1	3	2	2	6	6
Sahlgrenska	nord/JA	C	0	3	4	15	22	
	nord/VL	Korsv	7	3	3	7	20	2
	syd/JA	Mölndal	-9	3	6	13	13	
	syd/VL	Korsv	-4	3	3	7	9	4
Chalmers	nord/JA	C	0	3	2	11	16	
	nord/VL	Korsv	7	3	3	3	16	0
	syd/JA	Liseb	-5	9	3	3	10	
	syd/VL	Korsv	-4	3	3	3	5	5
Linnéplatsen	nord/JA	C	0	3	2	13	18	
	nord/VL	Haga	4	3	5	7	19	-1
	syd/JA	C	0	3	2	13	18	
	syd/VL	Korsv	-4	3	4	10	13	5

Tabell: Restidsvinster i minuter för VL relativt dagens situation. (i kolumnen "stn" den järnvägsstation som är mest fördelaktig från respektive riktning).

T ex blir alltså tidsvinsten till Sahlgrenska två minuter från norr och fyra minuter från söder. I båda fallen är det bäst att byta vid Korsvägen. Som synes blir vinsterna inte i något fall mer än 6 minuter och endast de resenärer som kommer söderifrån, vilket ju är ett mindre antal än de norrifrån, kommer vinna mer än

2 minuter. Det är alltså osannolikt att resenärer med dessa målpunkter skulle byta färdstätt. Därmed kvarstår antagandet att nya resor endast genereras till målpunkter på gångavstånd av de nya stationerna.

Man kan förstås också undra om det finns resande som förlorar tid med VL. Huvudsakligen gäller det bytesresor Centralen där den nya VL-stationen ligger en bit norr om den nuvarande.



En jämförelse görs med gånghastighet 4.3 km/h tagen från/8/. Det antas ta en extra halvminut att komma upp från underjordisk station, vilket kan vara en underskattning:

			avst(m)	minut	Diff,gå	Underjord	Diff,tåg	TOT	Vägt
V Stam	JA	D-torg	180	2,5					
	VL	D-torg	410	5,7	3,2	0,5	0	3,7	0,21
Väner	JA	D-torg	230	3,2					
	VL	D-torg	410	5,7	2,5	0,5	0	3,0	0,21
Västkost	JA	D-torg	280	3,9					
	VL	D-torg	410	5,7	1,8	0,5	2	4,3	0,28
V Stam	JA	Nordstan	270	3,8					
	VL	Nordstan	300	4,2	0,4	0,5	0	0,9	0,09
Väner	JA	D-torg	250	3,5					
	VL	D-torg	300	4,2	0,7	0,5	0	1,2	0,09
Västkost	JA	Nordstan	230	3,2					
	VL	Nordstan	300	4,2	1,0	0,5	2	3,5	0,12
							Medel	3,2	

Genomsnittet, med medelvärde taget utifrån antal resande blev ungefär tre minuter längre total restid för de som byter till hållplatserna vid Centralen, där man får samma differens även för Brunnsparken. Eftersom detta är en stor resandegrupp är det förstås intressant, t ex de som ska vidare till Hisingen,



Östra eller Nordöstra Göteborg. Men det kommer knappast leda till att fler än en försumbar grupp slutar åka tåg.

Sammanfattning av hur tågresorna påverkas med VL:

VL-kategori	Gbg C	Gbg C/VL	Gbg C/VL	Haga	Haga	Korsv	Korsv
	fjärr/säck	direkt	byte	direkt	byte	direkt	byte
% av de resande	20	10,8	37,8	8,5	9,3	4,7	9,0
Påverkan restid	0	0/-	0/-	++	+	0/++	+

Vilket innebär:

Knappt 30 % får bättre eller mycket bättre (direktresor) restider.

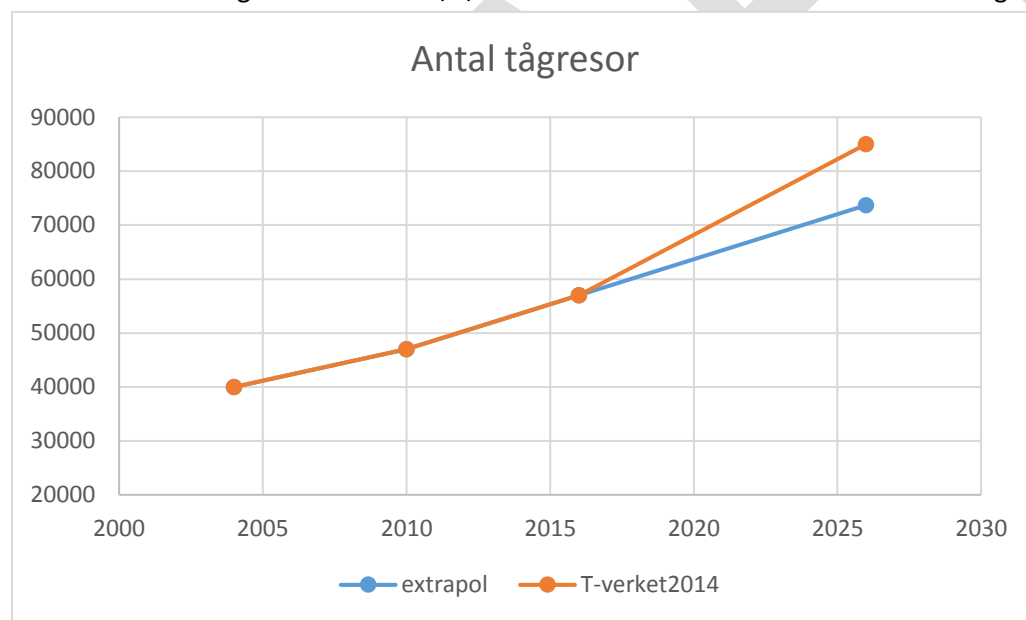
Drygt 70 % får samma eller sämre restider (Korsvägens direktresande kan ju idag ofta resa med Liseberg, skillnaden blir försumbar)

Detta kan ställas mot Trafikverkets hemsida för Västlänken där det påstås att "restiderna blir kortare".

Detta gäller alltså endast för cirka 30 % av resorna.

Är sedan en fördubbling mellan 2006 och 2026 realistiskt?

Ser man till mätningar fram till 2016/7/ behövs ett trendbrott för att nå fördubbling:



Notera att i dessa siffror ingår INTE resande till övriga stationer i Gbg-området: Mölndal, Gamlestaden eller Sävenäs. Dessa ska läggas till de cirka 82 000 resorna om dagen för JA.

En annan intressant fråga är hur trafikeringen kommer att påverka antal resande.

Jämfört med dagens tidtabell (maxtimme ankomst Gbg mellan 7 och 8) blir antalet ankomster enligt nedan:

	Idag	VL	Diff
Väner	8	9	1
V:a Stam	9	11	2
Bohus	2	2	0
Vkust	7	8	1
KtK	1	2	1

Med en eller två ankomster mer per timme och bana kan man förvänta sig något ökat resande.  
Frågan är om det går att uppskatta vad ökat antal avgångar kan leda till vad gäller resor till Göteborg.

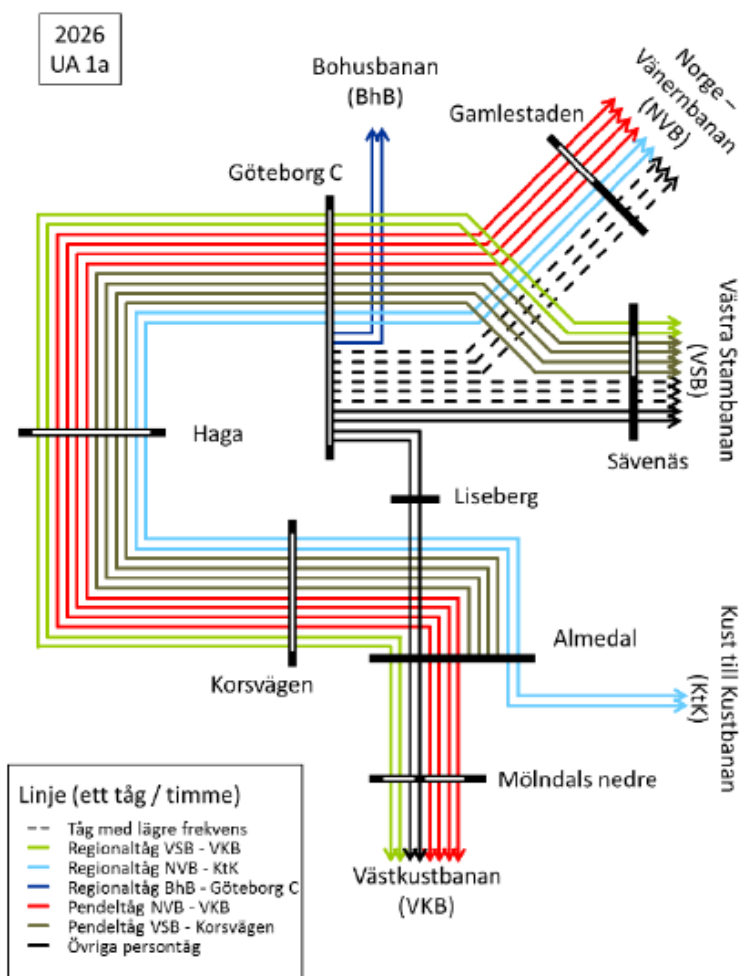


Fig: Planerad trafikering 2026 med VL /11/

Trafikverket räknade ut en ökning på 1.2 % av antal resande mellan Förstärkningsalternativet och Noll/jämförelsealternativet till Gbg C./1/. Denna ökning kommer alltså specifikt från ökning av trafikering.

En annan faktor är att man kan ha genomgående linjer mellan stationer utanför Göteborg. I Järnvägsutredningen var ökningen för dessa resor 550 eller cirka 0.7 % mellan Förstärkningsalternativet och Noll/jämförelsealternativet. /1/

Genomgående	Nord	Syd	totalt	genom1
JA	58300	37200	95500	8850
FA	59200	38900	98100	9400
Diff	900	1700	2600	550

Dessa öknings har alltså inget med nya stationslägen att göra, men bör ändå tas med eftersom de är tillämpliga om man ska förstå VL:s inverkan på tågresandet.

Även utan VL finns förstås ett antal resenärer som åker tåg mellan stationer inom Regionen utanför Gbg.

En rimlig uppskattning är cirka 4 % av resandet på linjerna till Gbg.

Med dessa beräkningar blir totala ökningen av tågtrafiken för VL cirka 4700 resor per vardag relativt nollalternativet, detta motsvarar då 6 % av tågresorna. (som i sin tur står för cirka 7 % av resorna i regionen).

Resor, 2026	JA/Nollat	Ökn VL
JA/Nollalternativ	74774	
Direktresor till Gbg		3199
Stn utanför Gbg	2991	
Direktresor utanför Gbg		567
Ökning av turtäthet		933
Total	77765	4699
Procent av tågtrafik		6,0
Procent av kollektivtrafik		0,4

## **SLUTSATSER:**

Uppdaterade beräkningar har gjorts av tågtrafiken med Västlänken.

Den totala ökningen predikteras bli cirka 4700 resor per vardag. (2026 års nivå)

De kan beräknas ha ursprung:

- 3200: Direktresor till Haga eller Korsvägen.
- 570: Direktresor, genomgående till stationer utanför Göteborgs centrum
- 930: Högre turtäthet

Detta motsvarar en ökning med cirka 6 % relativt Nollalternativ.

Sammanfattning av hur tågresorna påverkas med VL:

VL-kategori	Gbg C	Gbg C/VL	Gbg C/VL	Haga	Haga	Korsv	Korsv
	fjärr/säck	direkt	byte	direkt	byte	direkt	byte
% av de resande	20	10,8	37,8	8,5	9,3	4,7	9,0
Påverkan restid	0	0/-	0/-	++	+	0/++	+

Detta innebär att:

Knappt 30 % får bättre eller mycket bättre restider.

Drygt 70 % får samma eller sämre restider

## **REFERENSER:**

- /1/ <http://www.trafikverket.se/vastlanken/dokument/>
- /2/ Om F-alt  
<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/6363c961-847c-11e5-978b-00163c25323e.pdf>
- /2/ Ingen Storstad utan Tågtunnel  
<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/1ca9783b-f169-11e4-b0bd-00163c25323e.pdf>
- /3/ Västlänken, Historia  
<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/588c8a1f-217e-11e4-9714-bc305bdeeac3.pdf>
- /4/ Västlänken, en betraktelse:  
<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/6d64eda5-186a-11e6-b002-00163c25323e.pdf>
- /5/ Västlänken och Alternativen, Seminarium Feb 2015  
<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/ab81f3e3-eebe-11e5-9e6a-00163c25323e.pdf>
- /6/ "Backup för Västlänken, alternativ".  
<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/d4aca925-fdab-11e6-9b24-00163c25323e.pdf>
- /7/ Trafikering, VL  
<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/cbcf5e8d-700f-11e6-8603-00163c25323e.pdf>
- /8/ Trafikverket, Planeringshandbok "Kol-trast"  
[http://www.trafikverket.se/contentassets/4455944109084c3a9271d17f2b4c43fe/kol\\_trast.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/4455944109084c3a9271d17f2b4c43fe/kol_trast.pdf)
- /9/ Resvaneundersökningen 2006  
<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/a60b776f-188a-11e7-a9b0-00163c25323e.pdf>
- /10/ Västlänken, trafikeringalternativ  
<http://uf.yimby.se/se/92ce41cf-5e29-42e4-ae9e-397fd90088c4/2272/04074f72-699c-11e4-95d3-00163c25323e.pdf>
- /11/ [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/12040/RelatedFiles/2015\\_083\\_vastlanken\\_trafikering\\_depaer\\_och\\_uppstallning.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/12040/RelatedFiles/2015_083_vastlanken_trafikering_depaer_och_uppstallning.pdf)

## Appendix 1: Järnvägsutredningen, jämförelse

Som jämförelse till beräkningar i det här dokumentet visas predikterade resandesiffror från Järnvägsutredning för VL /1/ som alltså var de siffror man tog beslut på. Notera att dessa siffror var uträknade för år 2020 istället för 2026.

TV.VL-utr	GbgC_JA	Liseb	Tot/JA	Gbg C_VL	Haga	Korsv	Tot/VL	Diff
Direkt	21400	700	22100	17000	12100	6900	36000	13900
Byte	53200	2500	55700	34200	13000	22100	69300	13600
tot	74600	3200	77800	51200	25100	29000	105300	27500
% direkt	28,7	21,9	28,4	33,2	48,2	23,8	34,2	
% till stn	95,9	4,1		48,6	23,8	27,5		

(Obs! här är inte de som byter tåg på en station inkluderade utan bara de som ska till stationen för att gå vidare eller ta annan kollektivtrafik; spårvagn, båt eller buss)

Man t ex notera den spektakulära skillnaden för Korsvägen relativt Liseberg, där man får 10 ggr fler direktresor, trots att i stort sett alla stora målpunkter (Liseberg, Scandinavium, Mässan) som nås från Korsvägen även nås från Liseberg.

	Mätt t 2016	Beräkn 2017	VL-utredn
Tillväxt per år	3,3	3,7	5,5
% Haga/Korsv	N/A	42,7	64,2

Jämför man kollektivtrafik enligt RVU 2006 är det alltså cirka 43 % som ska till Haga/Korsv upptagningsområdet, medan T-verket menade att drygt 64 % skulle till de områdena.

Även ökningstakten är överskattad i utredningen. Man trodde eller hoppades på mer än 5 % men hittills har den bara varit drygt 3 %.

Totala ökningen med VL till centrala stationer blev enligt utredningen alltså 27 500 vilket kan jämföras med 6 000 detta dokument. Den stora skillnaden torde kunna förklaras med att Trafikverket antog:

- Betydligt högre ökningstakt för tågtrafiken (än vad vi har)
- Mycket fler resande specifikt till Haga/Korsvägen upptagningsområde
- Att många resenärer börjar åka tåg trots att de måste byta

## Appendix 2: Avlastning av Centralen

Detta kapitel ger en enkel beräkning av hur mycket avlastning av Centralen-områdets kollektivtrafik som egentligen Västlänken bidrar med.

Indata har varit Resvaneundersökningen RVU 2006 som är den senaste undersökningen på detaljnivå av resandestatistik.

Man kan nu jämföra antal bytesresor från tåglinjerna med totala kollektivresandet (spårvagn och buss) vid de tre centrala hållplatserna (% av totala antal resor som är byten från tåg).

Här antas att övrig kollektivtrafik har tillväxt 1.5 mellan 2006 och 2026 (medan tågtrafiken har tillväxt 2). Jämför man nu JA och VL minskar bytesresorna med cirka 16500, vilket motsvarar 5.6 % av resorna.

diff byten	16591
tot resor	296706
% minsk	5,6

Att sådana relativt små förändringar skulle ha någon märkbar inverkan för trafiksituationen i Centrum är förstås osannolikt.

### Appendix 3: Minskning av biltrafik

En återkommande fråga är hur stor minskning av biltrafiken som Västlänken kommer att leda till. Tyvärr saknas här bra data. Man har t ex inte mätt någon minskning av biltrafiken från Tvåstadsområdet eller Göta Älvdalen när Vänerbanan fick dubbelspår med betydligt snabbare regiontåg samtidigt som Alependeln startade sin trafik. Istället har man från officiellt håll inte redovisat någon annan orsak än trängselskatt för eventuell trafikminskning.

Studerar man utvecklingen kring Hagastationen för antalet bilar som reser över dygn och riktning från centrum under högtrafik ser man att ungefär hälften av biltrafiken försvunnit sedan slutet av 80-talet, d v s då Västlänken först definierades.

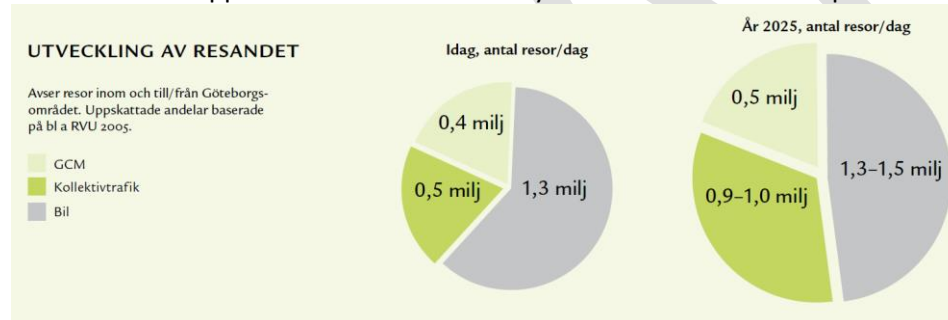
	Dygn			Högtrafik, em från centrum		
	1989	2015	% av 1989	1989	2015	% av 1989
Haga-omr						
Nya Allén / Sprängk	14400	7900	54,9	1100	590	53,6
Sprängkulle/Nordensk	30200	13500	44,7	1410	590	41,8
Summa	44600	21400	48,0	2510	1180	47,0

Om man utgår från cirka 6000 nya resor med tåg är ett rimligt antagande att högst hälften av dessa förut varit bilister, d v s 3 000 bilresor.

Detta stämmer mycket väl med T-verkets uttalanden enligt:

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/mindre-an-en-procent-av-bilisterna-valjer-vastlanken>

Om man utgår från ungefärlig mängd bilresor i Göteborgsregionen som idag är kring en miljon och som man hoppas inte ska öka särskilt mycket hamnar man alltså på en minskning på runt 3 promille.



Ref:

[http://goteborg.se/wps/portal/start/gator-vagar-och-torg/gator-och-vagar/statistik-om-trafiken/trafikmangder-pa-olika/!ut/p/z1/04\\_Sj9CPyKssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziAwy9Ai2cDBON\\_N0t3Qw8Q7wD3Py8ffy9LAz0wwkp\\_iAJKG-AAjgb6BbmhigCTPFPO/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/#htoc-0](http://goteborg.se/wps/portal/start/gator-vagar-och-torg/gator-och-vagar/statistik-om-trafiken/trafikmangder-pa-olika/!ut/p/z1/04_Sj9CPyKssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziAwy9Ai2cDBON_N0t3Qw8Q7wD3Py8ffy9LAz0wwkp_iAJKG-AAjgb6BbmhigCTPFPO/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/#htoc-0)

<http://www.grkom.se/download/18.548ab011121832a8c6880006573/1359469263399/K2020+Kollektivtrafikprogram+antaget+20090403.pdf>