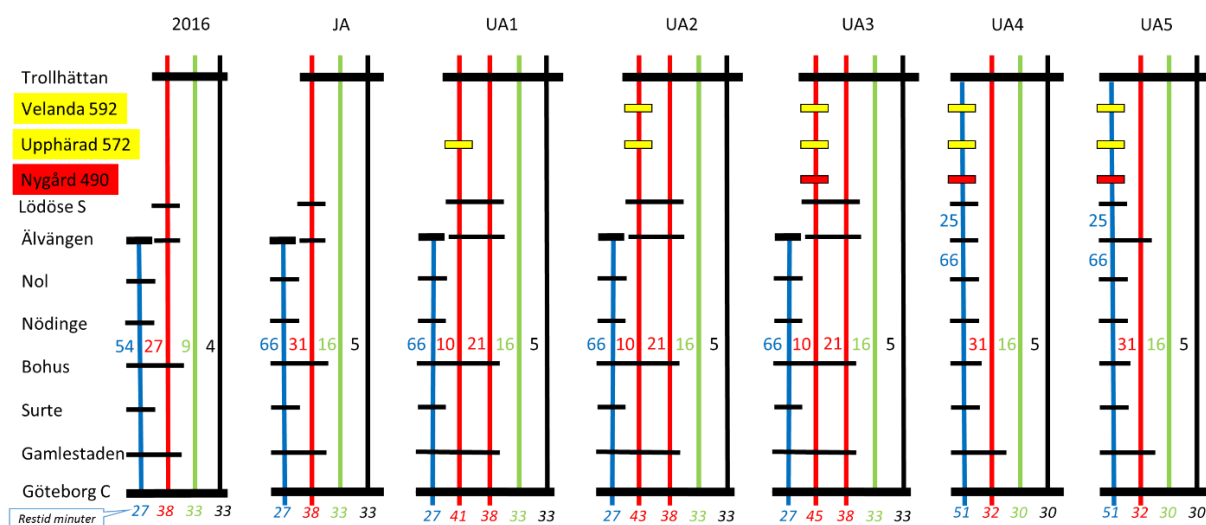


Känslighetsanalys Upphärad

Nytt UA 5 efter överenskommelse på stråkmötet

- ▶ UA1: Regiontåg stannar i Upphärad
- ▶ UA2: Regiontåg stannar i Velanda och Upphärad
- ▶ UA3: Regiontåg stannar i Velanda, Upphärad och Nygård
- ▶ UA4: Pendeltåg förlängs och stannar i Velanda, Upphärad och Nygård med slopat regiontågsuppehåll i Lödöse, Älvängen och Bohus
- ▶ UA5: Pendeltåg förlängs och stannar i Velanda, Upphärad och Nygård med slopat regiontågsuppehåll i Lödöse och Bohus

Norge-/Vänerbanan, delen Göteborg-Trollhättan



Sammanfattande tabeller ser i nuläget ut:

UA jämfört med JA för målår 2035	UA1	UA2	UA3	UA4	UA5
RESANDE					
Koll-resor (enkelresor/vardag)	- 339	- 402	- 466	1099	990
Persontransportarbete (pkm/vardag)	- 26507	- 33311	- 39328	83967	58645
TRAFIKEKONOMI (mkr/år)					
Trafikkostnader, tåg:	1,4	2,8	4,2	32,8	37,1
Trafikkostnader, buss:	- 1,1	- 1,1	- 2,2	- 2,2	- 2,2
Biljettintäkter:	- 4,8	- 6,0	- 7,1	15,1	10,6
Regionbidrag:	5,0	7,6	9,0	15,4	24,3
Marginalkostnadstäckningsgrad	Neg.	Neg.	Neg.	49 %	30 %
INVESTERING I INFRASTRUKTUR					
Järnvägens kapacitet (mkr)	0	160-200	160-200	Ca 1 900	kontrollera
Nya stationer (mkr)	55-75	110-150	110-150	165-225	165-225

Kalkylen är lite speciell på denna sträcka då resandet mellan Tvåstad och Göteborg är både stort och snabbt redan idag. Detta för med sig att sträckan är extra känslig för förändringar som påverkar genomresandet.

Effekterna i framtagna analys är tydliga i det avseendet att om genomresande får förlängd restid finns det inga orter i tillräcklig storlek på vägen som kan väga upp det tappet, och motsatt gäller om vi snabbar upp regiontågen för genomresande genom att förlänga pendeltåget och slopa uppehåll så blir UA4 positivt.

För att säkerställa denna analys adderades hela Sjuntorps tätortsstatistik helt oviktat till Upphärads underlag. Detta skulle i teorin innebära att hela Sjuntorps befolknings skulle finnas inom 1 km från Upphärads tänkta tågstation för att se effekterna.

Tabellen ser nu istället ut:

UA jämfört med JA för målår 2035	UA1	UA2	UA3	UA4	UA5
RESANDE					
Koll-resor (enkelresor/vardag)	- 238	- 302	- 365	1602	1493
Persontransportarbete (pkm/vardag)	- 22 982	- 29 786	- 35 804	101 588	76 266
TRAFIKEKONOMI (mkr/år)					
Trafikkostnader, tåg:	1,4	2,8	4,2	32,8	37,1
Trafikkostnader, buss:	- 1,1	- 1,1	- 2,2	- 2,2	-2,2
Biljettintäkter:	- 4,1	- 5,4	- 6,4	18,3	13,7
Regionbidrag:	4,4	7,0	8,4	12,3	21,1
Marginalkostnadstäckningsgrad	Neg.	Neg.	Neg.	60 %	39 %
INVESTERING I INFRASTRUKTUR					
Järnvägens kapacitet (mkr)	0	160-200	160-200	Ca 1 900	kontrollera
Nya stationer (mkr)	55-75	110-150	110-150	165-225	165-225

Som vi kan se i tabellen ovan så förbättras resultatet, men inte ens om vi räknar med samtliga Sjuntorps invånare (oviktat) i Upphärads underlag kommer orterna kunna vända kalkylen till positiv trafikekonomiskt (gäller UA1-UA3). Störst påverkan får det inom UA4 och UA5 där Upphärads har ett bättre utbud och ett större underlag med fler turer beräknas generera många nya resor.

Känslighetsanalysens slutsats blir således att ett uppehåll i Upphärads inte kan göras med regiontåget och samtidigt uppfylla de fyra kriterierna som finns uppsatta i Målbild Tåg 2035.