

Västtågsutredningen huvudrapport

- en komplettering av Målbild Tåg 2035
med nya stationer



Beslutad av regionfullmäktige 2018-10-09

Innehåll

1	Bakgrund till utredningen.....	4
2	Beslut om Västtågsutredningen, komplettering av Målbild Tåg 2035.....	5
3	Hur kan stationerna bli centrala punkter för invånare i Västra Götalands tågsystem	6
4	Erfarenheter från Skåne och Småland	8
5	Trettiofem tätorter och fem områden/stadsdelar	9
6	Kriterier för utredningens genomförande	10
7	Metod för att beräkna resandet	11
8	Analyssteg 1 – Vilka tätorter klarar inte de fyra kriterierna?	12
9	Analyssteg 2 - infrastrukturkostnad i förhållande till resandetillskottet....	13
10	Rekommendationer och ekonomiska konsekvenser.....	19
11	Fortsatt arbete	22
	Bilaga 1: Tätorter och områden/stationer som ingår i utredningen	24
	Bilaga 2: Ordlista.....	25

Underlagsrapporter

- Underlagsrapport 1: Analyser och beräkningar
- Underlagsrapport 2: Erfarenheter från Skåne och Småland
- Underlagsrapport 3: Utredning av station vid NÄL

Huvudrapporten och underlagsrapporterna finns på följande länk:

<http://www.vgregion.se/malbildtag>

Utredningen har genomförts av Västra Götalandsregionen, avd kollektivtrafik och infrastruktur:

- Jan Efraimsson
- Pontus Gunnäs, 0769-402824, pontus.gunnas@vgregion.se

Foto på rapportens framsida: Stina Olsson

Sammanfattning

Regionfullmäktige i Västra Götaland har gett kollektivtrafiknämnden i uppdrag att utreda förutsättningarna för att öppna nya stationer i mindre samhällen i Västra Götaland. Det handlar om att komplettera Målbild Tåg 2035 med nya stationer.

Utredningen utgår ifrån ett antal kriterier och riktlinjer som återfinns i Målbild Tåg 2035 som beslutades av regionfullmäktige. Kriterierna handlar bland annat om resandetillskott, trafikekonomi och investeringsbehov i ny infrastruktur. Dessa kriterier har varit en förutsättning i analysen av nya stationer och har förtydligats till utredningen efter beslut i kollektivtrafiknämnden.

I Västra Götaland finns idag cirka 100 tågstationer. I utredningen analyseras potentialen för att öppna ytterligare stationer. Kartläggningen visar att det finns 35 tätorter som ligger utmed Västra Götalands järnvägsnät. Dessa tätorter har idag inte någon järnvägsstation där tågen stannar. Här bor sammanlagt 35 000 invånare, vilket motsvarar 2 % av Västra Götalands befolkning. I utredningen ingår också fem områden/stadsdelar som ligger i utkanten av en större tätort som idag har en järnvägsstation men där några av kommunerna vill komplettera med ytterligare en station. Här bor idag 17 000 invånare vilket motsvarar 1 % av Västra Götalands befolkning.

Utredningens rekommendationer utgår ifrån att det finns en politisk vilja i Västra Götalandsregionen att öppna stationer i mindre samhällen om detta kan åstadkommas till en ”rimlig” kostnad. Rekommendationerna bygger på att staten och berörda kommuner finansierar utbyggnad av järnväg respektive stationer. Till en mindre del kan den regionala transportinfrastrukturplanen utgöra en medfinansieringskälla om kommunerna och regionen kommer överens om det. Ökade driftskostnader för tågtrafiken är Västra Götalandsregionens ansvar att finansiera.

Västtågsutredningen visar att Målbild tåg 2035 kan kompletteras med mål om att öppna 7 nya stationer utifrån givna kriterier och analyser. Detta förutsatt att infrastrukturen byggs ut så att fler stationer inte ger negativ påverkan på stora resandeflöden samt att kommunerna samtycker och planerar för en positiv utveckling i berörda tätorter.

Utgångspunkten i utredningen är att nya stationer endast ska öppnas om det är långsiktigt försvarbart och att stationerna klarar uppsatta kriterier på lång sikt. Utredningen utgår från att Målbild tåg 2035, som regionfullmäktige tidigare beslutat, är genomförd i respektive stråk innan nya stationer öppnas. I utredningen redovisas således ytterligare investeringsbehov utöver Målbild Tåg 2035. Målbilden för 2035 bedöms generera 80 000 nya tågresor per dag. Det årliga regionbidraget ökar då med 555 mnkr och investeringsbehovet i järnväg uppgår till 45 mdr¹.

Om de 7 nya stationerna öppnas och trafikeras med fler tåg enligt Västtågsutredningens förutsättningar ökar kollektivtrafikresandet med knappt 1200 resor per dag. Detta är en nettoeffekt av resandeökningar och resandeminskningar. Upprättade trafikupplägg innehåller fler tågturer och reducering av busstrafik. Regionbidraget bedöms öka med 14 mnkr/år och investeringar i stationer och järnväg bedöms kosta 0,5 – 0,8 mdr utöver dubbelspår mellan Göteborg-Stenungsund² samt de 45 mdr som redan ingår i målbilden.

¹ Detta beräknades fram vid framtagande av Målbild Tåg 2035 år 2013 och är sannolikt högre idag.

² Detta dubbelspår beräknas kosta 1,6–2,7 mdr, minska regionbidraget -1 mnkr/år samt generera 800 nya resenärer jämfört med Målbild Tåg 2035.

1 Bakgrund till utredningen

Regionfullmäktige i Västra Götaland har gett kollektivtrafiknämnden i uppdrag att utreda förutsättningarna för att öppna nya stationer i mindre samhällen i Västra Götaland. Det handlar om att komplettera Målbild Tåg 2035 med nya stationer. Uppdraget är formulerat enligt följande:

1. i dialog med kommunerna och Västtrafik AB komplettera Målbild Tåg 2035 för att uppnå pågatågseffekten även i Västra Götaland.
2. ta fram en strategi för hur stationerna kan bli centrala punkter för invånare i Västra Götalands pågatågssystem (se kapitel 3 i denna rapport)

Bakgrunden till uppdraget är att Skåne har haft en positiv utveckling av sin region- och lokaltågstrafik. Under åren 2011–2015 öppnades ett tjugotal nya stationer i nordöstra Skåne och södra Småland. Västtågsutredningen ska belysa om det är möjligt att få en liknande utveckling i Västra Götaland.

Utredningen har skett i nära samverkan med tjänstemän från berörda kommuner. Samråd har även skett med Trafikverket. Politiska avstämningsmöten har skett i de delregionala kollektivtrafikeråden under 2016. Ytterligare avstämningar och dialog har skett i de delregionala kollektivtrafikeråden under maj och juni 2017. Utredningen remitterades till råden under hösten 2017.

Huvudrapporten och följande underlagsrapporter finns på [http://www.vgregion/](http://www.vgregion/http://www.vgregion.se/malbildtag)
<http://www.vgregion.se/malbildtag>

- i. Underlagsrapport 1: Analyser och beräkningar
- ii. Underlagsrapport 2: Erfarenheter från Skåne och Småland
- iii. Underlagsrapport 3: Utredning av station vid NÄL

I denna rapport används en del benämningar vilka förklaras i ordlistan i bilaga 2.

Trivector anlitas som konsult för genomförande av analyser och ekonomiska beräkningar. Följande personer har ingått i utredningens projektledning:

- Jan Efraimsson, Västra Götalandsregionen (projektledare)
- Ingemar Bengtsson, Västtrafik
- Mats Améen, Trivector
- Pontus Gunnäs, (under 2016 Trivector och från jan 2017 som regionutvecklare på Västra Götalandsregionen)



2 Beslut om Västtågsutredningen, komplettering av Målbild Tåg 2035

Beslutsgången för Västtågsutredningen har varit som följer:

- Ställningstagande i Beredningen för hållbar utveckling (BHU)
- Beslut i kollektivtrafiknämnden (KTN)
- Beslut i regionstyrelsen (RS)
- Beslut i regionfullmäktige (RF)

Remissutgåvan av utredningen innehöll rekommendationer på 13 nya stationer som klarade kriterierna med tillhörande infrastrukturåtgärder. Ställningstagandet i BHU innebar en rekommendation av 7 nya stationer med tillhörande järnvägsinfrastruktur tillsammans med en niopunktslista som beskriver beslutet, framtida förhållningssätt och kompletterande utredningar. Denna niopunktslista har beslutats av KTN, RS och RF:

1. **Sträckan Göteborg-Borås:** Beslut om ny järnväg, dess sträckning och utbyggnadsordning inväntas före beslut om komplettering med nya tågstopp.
2. **Sträckan Borås – Värnamo:** Målbild tåg 2035 kompletteras med mål om nya stationer i Länghem, Hillared, Grimsås.
3. **Sträckan Öxnered-Göteborg:** Förutsättningarna för en station vid NÄL utreds vidare innan mål att öppna ny station kan tas. NÄL ska i första hand hanteras som ett regionalt intresse.
4. **Sträckan Öxnered-Halden:** Målbild tåg 2035 kompletteras med mål om nya stationer i Dals Rostock, Bäckefors, Brålanda och Frändefors.
5. **Västra stambanan:** Högsta prioritet för Västra stambanan är att verka för förbättrad kapacitet och robusthet.
6. **Bohusbanan:** Komplettera Målbild tåg 2035 med mål om dubbelspår på sträckan Göteborg – Stenungsund. Västtågsutredningen utgör underlag för möjligt trafikupplägg när beslut om dubbelspår finns.
7. Före införandet av nya stationer ska avtal om kommunal medfinansiering och anpassning av busstrafiken tas fram i samverkan med berörda kommuner.
8. Vid förändrade förutsättningar eller bedömningar som gör att kriterierna kan uppfyllas kan stationslägen omprövas.
9. Frågan om nya stationer skall, på initiativ av kollektivtrafiknämnden, aktualiseras i beredning för hållbar utveckling minst en gång per mandatperiod. Kommunalförbunden kan också aktualisera frågan då förutsättningarna förändrats.

Denna huvudrapport har uppdaterats i enlighet med ovanstående lista efter beslut i regionfullmäktige. Rapporten är ett komplement till Målbild Tåg 2035. I underlagsrapport 1 beskrivs samtliga utredningsalternativ.

3 Hur kan stationerna bli centrala punkter för invånare i Västra Götalands tågssystem

I detta avsnitt redovisas hur stationer kan bli centrala punkter i Västra Götalands tågssystem. Inledningsvis beskrivs vilken roll som tågstationer har för utvecklingen av mindre orter. Därefter beskrivs hur stationssamhällen fysiskt kan utformas så att det gynnar ett hållbart resande där tåget är huvudresan.

Stationers roll för utveckling av mindre orter

Inom Mistra Urban Futures ³ kunskapsprocess *”Det urbana stationssamhället – vägen mot ett resurssnålt resande”* har flera projekt genomförts för att se hur stationssamhällen kan utvecklas och vad som krävs för att nå en ökad andel hållbart resande. Ett delprojekt har varit *”Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland”*. Nedan redovisas en sammanfattning av denna forskning.

En ny tågstation är positivt för orten

Orter kan utvecklas på ett positivt sätt till följd av stationsetableringar om rätt förutsättningar föreligger. Även i orter med redan god tillgänglighet, exempelvis med bil, kan tågstationer ge ett tillskott då möjligheten till pendlingsresor ökar. Orten tillgängliggörs då ytterligare för ungdomar och körkortslösa. En ny tågstation innebär bättre tillgänglighet för en bredare grupp av människor. Forskningen visar också att en tågstation upplevs som ett stort värde för bygden och inger framtidstro.

Det är inte alltid en station ger positiv utveckling

Forskningen visar också att det inte föreligger entydiga resultat med positiv utveckling i alla stationsorter. I vissa fall har stationsorter en svag utveckling. Planeringen av stationsområden i större städer är inte alltid överförbart till mindre tätorter. Forskningen visar att det inte räcker att enbart öppna en tågstation. Det krävs mer för att satsningen ska bli lyckosam. Faktorer som har avgörande betydelse för utvecklingen i en ort är:

- Hushållens avstånd till stationen
- Ortens pendlingsavstånd till en större arbetsmarknad, helst under 45 minuter
- Tågets transportkvalitet, bl a turutbudet
- Restidskvot, tågets restid i förhållande till bilen
- Aktiv samhällsplanering från kommunens sida

Familjer som flyttat från en stad till en mindre ort använder ofta bilen

Forskningen visar att hushåll i mindre stationsorter i högre grad är bilburna jämfört med hushåll i större städer. Andelen som väljer tåget för arbetspendling beror på en kombination av ovanstående olika faktorer. Tågstationen ger samhället en attraktivitet med sin service, men bilen är fortfarande huvudtransportmedlet. Många familjer som flyttat från en stad till ett mindre stationssamhälle använder i högre grad bilen efter flytten för att klara att få ihop vardagspusslet.

³ Mistra Urban Futures är ett internationellt centrum för hållbar stadsutveckling där bland annat Västra Götalandsregionen är medfinansiär.

Viktigt med hög standard på tågtrafikens utbud

För de stationssamhällen som studerades i delprojektet ”Stationens roll för mindre orter och dess omland” visades att orter som ligger inom bra pendlingsavstånd till en större arbetsmarknad har en positiv utveckling. Även de orter som hade god tillgång till tåg med bra tågtrafikutbud och bra transportinfrastruktur med närhet till väg med hög kapacitet utvecklas positivt. Därtill fann forskningen att orter utvecklas positivt när kommunen medvetet satsat och samverkat med relevanta aktörer.

Viktigt med pendlingstid under 45 minuter till större arbetsmarknad

Forskningen visar att de tätorter som utvecklas bäst är de som ligger inom 45 minuters restid till en större arbetsmarknad och där tågtrafikutbudet är väl utbyggt. För orter som inte har dessa förutsättningar blir det ännu viktigare att kommunen aktivt arbetar samhällsplanering för att utveckla samhället.

Tågstation bidrar till högre fastighetspriser

Det nationella forskningscentrumet för kollektivtrafik, K2, har analyserat tågstationers betydelse för fastighetspriser. Tågtrafiken har en roll för tillgänglighet ur såväl sociala, ekonomiska som miljömässiga aspekter. Man kan därför förvänta sig att nyttan som människor upplever av att bo i närheten av en tågstation avspeglar sig i vad man är villig att betala för en bostad. De flesta forskningsstudier visar att närhet till tågstationer påverkar fastigheters värde. Effekterna kan dock skilja sig åt beroende vilken typ av tågtrafik som stannar vid stationen. Generellt verkar det finnas störst effekt på fastighetspriserna om tågtrafiken är anpassad för arbetspendling.

Fysisk utformning av stationssamhällen

Som tidigare nämnts räcker det inte att enbart öppna en tågstation och hoppas på en positiv utveckling i samhället med en hög andel hållbart resande.

Bebyggelsen behöver utvecklas på ett sätt som gör att närheten till stationen prioriteras. Hushåll som fysiskt ligger nära en station har större pendlingsbenägenhet med tåg. De som bor inom en kilometer från stationen har allra störst incitament att välja tåget. Här är en svår avvägning mellan att förtäta samhällets kärna och erbjuda ett attraktivt boende och samtidigt minimera tågets negativa effekter som buller och vibrationer. I vissa fall krävs att stationens närområde anpassas till parkeringsplatser och offentliga rum eller service som inte är så störningskänslig.

Det attraktiva stationssamhället prioriterar anslutningsresorna med cykel och gång. Åtgärder som underlättar möjligheten att ta cykeln på ett trafiksäkert sätt till stationen är positivt. Bra cykelvägar och cykelparkering vid stationen gör att fler väljer dessa kombinationsresor. Stationen har ett omland som gör att en del väljer att ta bilen till stationen. Det är då viktigt att kommunen bygger ut pendelparkeringar på ett sätt som ger korta gångavstånd mellan bil och tåg.

Det geografiska läget på en station kan innebära att det är positivt att utveckla matarbuss från närliggande orter till tåget. Även här är det viktigt att planera för god tillgänglighet vid stationen och på så sätt erbjuda korta och bekväma omstigningar mellan buss och tåg.

För att uppnå en positiv utveckling av stationssamhället krävs att kommunen aktivt arbetar med markanvändning och detaljplaner som gynnar en bebyggelseutveckling så

nära stationsområdet som möjligt. Men mot bakgrund av ovanstående text är det viktigt att beakta den enskilda ortens förutsättningar när det gäller att utveckla stationsnära bebyggelse.

Ett aktivt arbete och god samverkan mellan alla berörda parter borgar för att tågstationerna kan bli centrala punkter för invånarna i Västra Götalands tågssystem.

4 Erfarenheter från Skåne och Småland

I nordöstra Skåne och södra Småland öppnades 21 nya stationer i mindre samhällen under åren 2011–2015. Syftet med satsningen var bland annat att integrera arbets- och bostadsmarknaden i berörda orter med det mer expansiva västra Skåne.

Erfarenheterna från Skåne och Småland kan sammanfattas enligt följande:

- Ett viktigt steg i genomförandet var att i ett tidigt skede teckna avsiktsförklaringar mellan Trafikverket, Region Skåne och kommunerna.
- Huvudprincipen i Skåne var att berörd kommun bekostade nya stationer. Regionen bekostade trafikeringen och via länstransportplanen även medfinansiering av ökad järnvägskapacitet. Trafikverket bekostade huvuddelen av järnvägens kapacitetsförstärkningar.
- I Skåne fanns ledig järnvägskapacitet på huvuddelen av järnvägsnätet för att klara nya lokala tågturer. Nya tågturer kunde sättas in utan att förlänga körtiderna för Öresundstågen.
- Alla nya stationer fick ett utbud motsvarande 11–20 dubbelturer/dag.
- Parallella busslinjer utmed järnvägen i Skåne lades ned och ersattes med tåg. Några av de nedlagda busslinjerna har återinförts i efterhand.
- För att klara trafikeringen av de nya stationerna krävdes ytterligare elva tågfordon.
- Efter två år hade kollektivtrafikresandet till och från de nya stationerna i Skåne ökat med 1 100 resor per dag. Även genomresandet ökade.
- Regionbidraget är relativt högt per ny resa när man jämför med medelvärdet för hela pågatågstrafiken.
- Invånarna i berörda orter är överlag positiva till hur tågtrafiken påverkat bygdens utvecklingsmöjligheter. Invånarantalet har dock inte ökat i någon större omfattning. Troligtvis har tågtrafiken inneburit att utflyttningen minskat eller avstannat.

Ytterligare information angående erfarenheter från Skåne och Småland finns i underlagsrapport 2. Erfarenheterna från Skåne och Småland har lyfts in i utredningsarbetet för Västtågsutredningen.

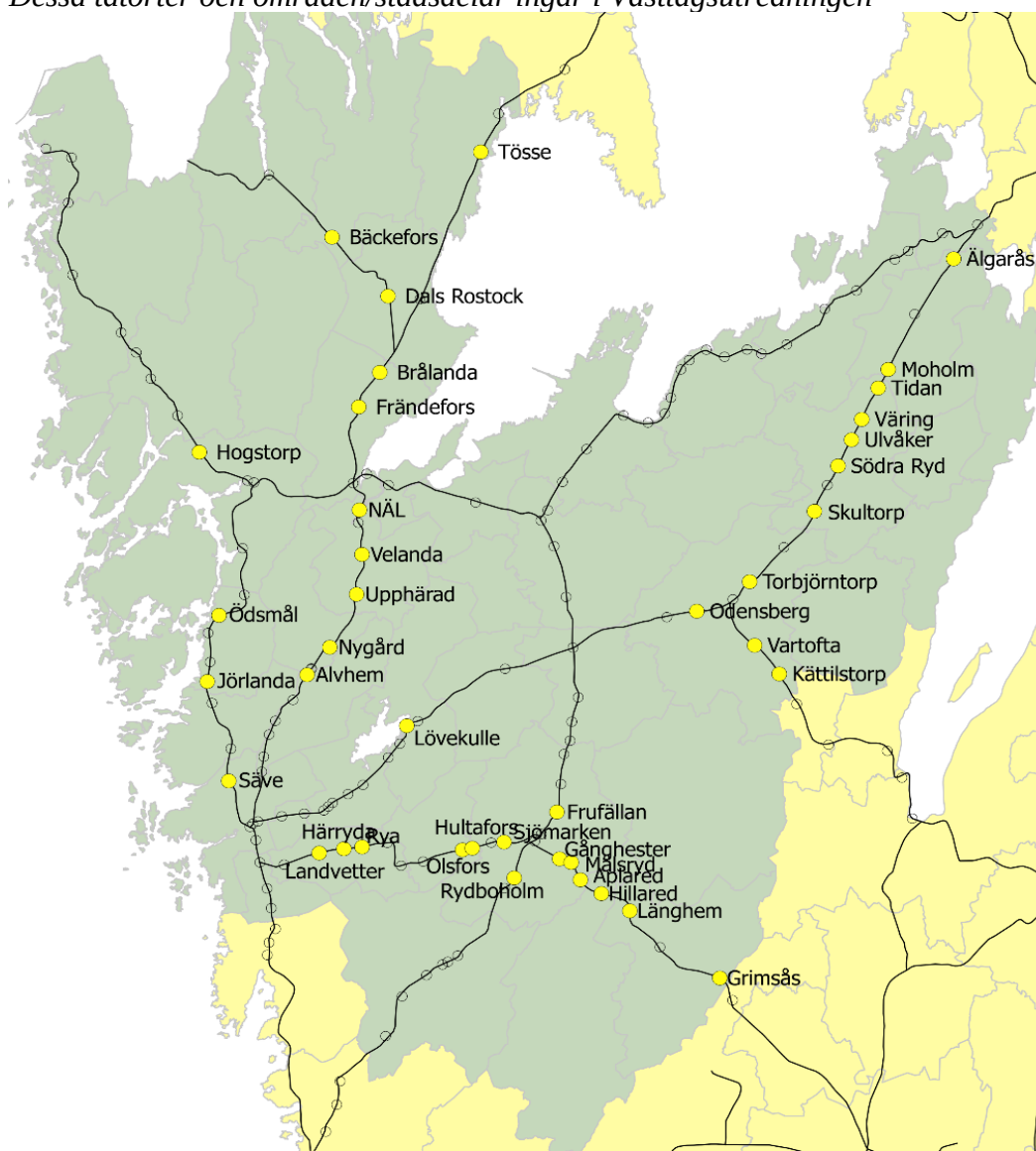
5 Trettiofem tätorter och fem områden/stadsdelar

I Västtågsutredningen ingick 35 tätorter som ligger utmed Västra Götalands järnvägsnät. Dessa tätorter har idag inte någon järnvägsstation där tågen stannar. I dessa tätorter bor 35 000 invånare, vilket motsvarar 2 % av Västra Götaland befolkning. Invånarantalet i de 35 tätorterna varierar mellan 231 – 8 839 invånare.

I utredningen ingick också fem områden/stadsdelar som ligger i utkanten av en större tätort som idag har en järnvägsstation men där kommunerna vill komplettera med ytterligare en station. Här bor 17 000 invånare vilket motsvarar 1 % av Västra Götalands befolkning. I bilaga 1 redovisas invånarantalet i dessa tätorter och områden/stadsdelar.

I Målbild Tåg 2035 ingår trafikering av ny stambana Göteborg-Jönköping och vidare mot Stockholm. Stationer på den nya stambanan behandlas inte i Västtågsutredningen. Dessa behandlas i den tidigare framtagna funktionsutredningen för tågstråket Jönköping-Borås-Göteborg år 2050.

Dessa tätorter och områden/stadsdelar ingår i Västtågsutredningen



Under Västtågsutredningens genomförande har det skett tre tjänstemannasamråd med företrädare från kommunerna. Vid två av samråden fick respektive kommun beskriva eventuella utvecklingsplaner för sina tätorter och beskriva betydelsen av att öppna nya stationer i sin kommun. Den generella uppfattningen var att kommunerna ser positivt på att öppna stationer. Flera av kommunföreträdarna kände dock en oro över hur mycket busstrafiken skulle komma att reduceras och kunde inte ge ett entydigt svar när det gäller kommunens uppfattning om att öppna stationer. Därtill finns oro över förlängda restider och förlorad konkurrenskraft för tåget om nya stopp öppnas längs med banan utanför den egna kommunen.

För vissa av tätorterna pågår redan idag kommunal planering av nya bostäder. I andra fall påtalades att sådan planering sannolikt kan påbörjas om en ny station ska öppnas. Därmed återstår en del arbete efter att Västtågsutredningen avslutats för att gå vidare med ytterligare samråd mellan VGR/Västtrafik och kommunerna.

6 Kriterier för utredningens genomförande

I Målbild Tåg 2035, beslutad av regionfullmäktige i Västra Götaland, finns kriterier beslutade när det gäller öppnandet av nya stationer. Kollektivtrafiknämnden har beslutat om riktlinjer för utredningens genomförande.

Nedan framgår kriterier där de potentiella stationerna prövas i två analyssteg. Dessutom visas riktlinjer för utredningens genomförande:

Analyssteg 1 (resande och trafikekonomi)

- a) Nettoresandet på aktuell bana ska öka, d v s man ska vinna fler resenärer än man förlorar.
- b) Restidskvoten i tunga reserelationer ska vara konkurrenskraftig, d v s att kollektivtrafikens restider förhållande till bilen ska vara konkurrenskraftiga.
- c) Pendlingsbenägenheten mellan regionens större städer ska beaktas.
- d) Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas. Minst 30 % marginalkostnads-täckningsgrad ska eftersträvas, d v s minst 30 % av trafiksatsningens tillkommande kostnader bör täckas med nya biljettintäkter.

Analyssteg 2 (infrastruktur)

- e) Infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas, d v s investeringskostnaden i kapacitetsförstärkt järnväg och stationer ska vägas mot resandetillskottet.

Riktlinjer för utredningens genomförande

- Långsiktigt ska minsta tågtrafikutbud vid en station vara 10 dubbelturer/dag. Detta motsvarar ett tåg i timmen i högtrafik.
- Parallellgående busslinjer reduceras och byts ut mot tåg där så är möjligt.
- Fokus på utredningen är år 2035.
- Utredningen ska vara framåtsyftande. I analysen har antalet invånare och sysselsatta i tätorter som får en ny station har räknats upp med 30 procent jämfört med 2016. Om man ska klara en sådan befolkningsökning krävs att kommunerna arbetar aktivt med utvecklingsplaner för de tätorter som får stationer tätorten.

7 Metod för att beräkna resandet

Att öppna nya stationer är positivt för invånarna i de aktuella tätorterna och kollektivtrafiken får därmed en resandeökning. Nya stationer kan dock påverka genomresandet negativt i form av längre restider. För att en stationssatsning ska vara meningsfull krävs att resandetillskottet på den nya stationen är större än förlusten av genomresande. Det har därför varit en central del i utredningen att utforma och pröva olika trafikeringssupplägg som ger så stort nettoresande som möjligt. Resandet har beräknats i både antal resor och personkilometer, d v s reslängden beaktas också i utredningen.

I utredningen prövas två huvudprinciper för tåguppehåll i nya tätorter.

- att stanna tåtare med befintliga tågturer (risk att nettoresandet minskar).
- att komplettera tidtabellen med nya lokala tågturer (risk att järnvägens kapacitet inte är tillräcklig).

Beräkning av nya resor från nya stationer

I Västtågsutredningen studerades ett fyrtiotal potentiella stationer. Det framtida kollektivtrafikresandet till och från respektive tätort beräknades med hjälp av en resalstringsmodell som bygger på erfarenheter från bland annat Skåne. Följande parametrar ingår i modellen: antalet boende och sysselsatta, boende och sysselsattas avstånd till en tänkt järnvägsstation, tätortens lokalisering, restiden till större städer, turtäthet mm.

Beräkning av minskat genomresande

Ytterligare uppehåll med befintliga tåg vid nya stationer förlänger restiden för dem som reser långt. För varje nytt stationsuppehåll görs ett tidspåslag i tidtabellen motsvarande 1,5–3 minuter beroende på tågets hastighet vid den nya stationen. Med hjälp av restidselasticitet beräknas hur mycket genomresandet minskar vid en förlängd restid.

Reducering av busstrafik

I samtliga utredningsalternativ förutsätts en reduktion och anpassning av den parallellgående busstrafiken. I många av utredningsalternativen förslås stora förändringar av busstrafiken. I ett senare skede krävs mer detaljerade bedömningar av hur busstrafiken bör anpassas och reduceras.

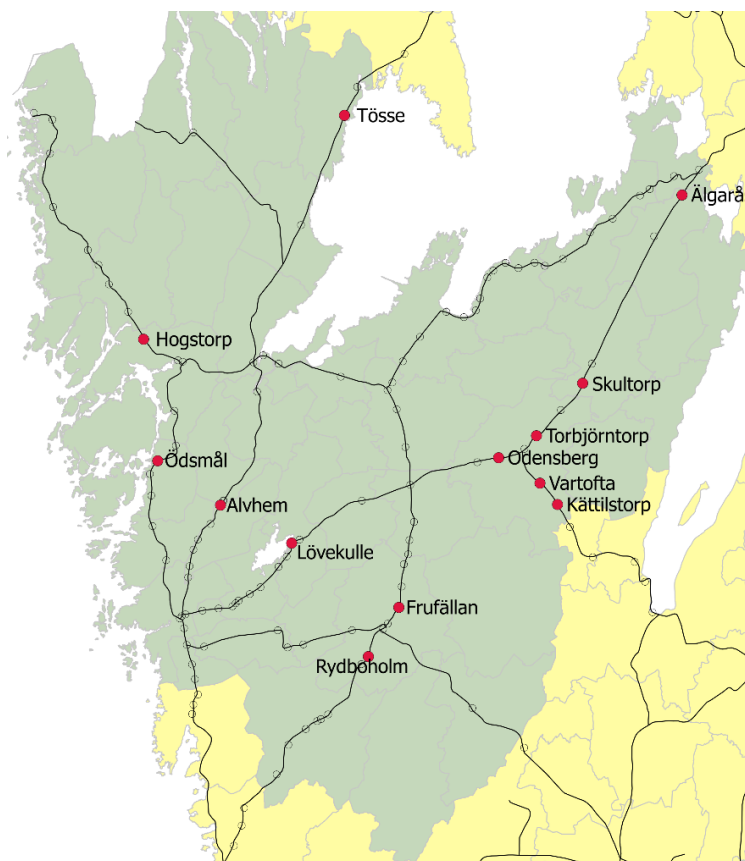
Det är viktigt att kommunerna har förståelse för att den parallellgående busstrafiken av ekonomiska skäl behöver reduceras om stationer öppnas och tågtrafiken byggs ut. Förslag till reducerad och anpassad busstrafik i olika stråk framgår i underlagsrapport 1.



8 Analyssteg 1 – Vilka tätorter klarar inte de fyra kriterierna?

I det första analyssteget beräknades resandekonsekvenser och trafikekonomi av att öppna nya stationer 2035. Utgångspunkten för beräkningarna är att satsningar i Målbild Tåg 2035 är genomförda. Vad blir då resandekonsekvenserna av att öppna ytterligare stationer i förhållande till fastställd Målbild Tåg 2035?

De tätorter som markeras röda på kartan klarar inte uppsatta kriterier i något av de trafikeringsalternativ som har analyserats. Nettoresandet påverkas negativt och/eller kostnadstäckningsgraden uppnår inte 30 % om dessa stationer öppnas. I underlagsrapport 1 framgår detaljerade analysresultat för respektive stråk som studerats.



Resultat av analyssteg 1

Utredningen rekommenderade att inte öppna nya stationer i följande 13 tätorter: Hogstorp, Ödsmål, Alvhem, Frufällan, Rydboholm, Lövekulle, Vartofta, Kättilstorp, Ödensberg, Torbjörntorp, Skultorp, Ålgårås och Tösse

9 Analyssteg 2 - infrastrukturkostnad i förhållande till resandetillskottet.

I detta analyssteg redovisas bland annat investeringskostnad i järnväg och stationer i absoluta tal och per ny resa. I underlagsrapport 1 framgår mer detaljerade uppgifter och hur investeringskostnaderna fördelar sig på järnväg respektive på stationer.

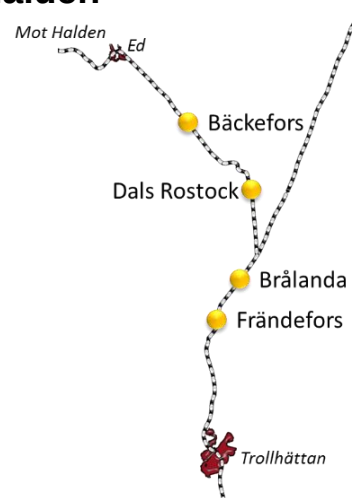
Det bör poängteras att Västtågsutredningen har karaktären ”idéstudie” och är inget beslutsunderlag för ett genomförande. Det krävs fördjupade studier angående teknisk utformning av stationer, järnvägens investeringsbehov, justeringar i busstrafiken och överenskommelser angående finansiering innan beslut kan tas angående att bygga nya stationer.

Nedan ges en redovisning av utredningens resultat per stråk.

Norge-Vänerbanan, sträckan Trollhättan - Halden

Studien omfattar följande fyra stationer; Bäcke-fors, Dals Rostock, Brålanda och Frändefors. Om man ska öppna stationer på denna sträcka krävs 10 nya dubbelturer med regiontåg på sträckan Trollhättan-Halden. Fem av dem ingår redan i Målbild Tåg 2035.

De trafikekonomiska kalkylerna som upprättats i Västtågsutredningen omfattar hela sträckan Trollhättan-Halden. Kostnadstäckningsgraden för tillkommande fem dubbelturer hamnar på 36 % och regionbidraget blir relativt högt per resa. Samråd angående eventuell medfinansiering av tågtrafikens underskott bör göras senare med företrädare från Östfold fylkeskommune.



För att klara de 10 dubbelturerna krävs att järnvägen kompletteras med ytterligare ett mötesspår på svensk sida, utöver de två som redan föreslås i Målbild Tåg 2035. Den tillkommande infrastrukturen, järnväg och stationer, bedöms översiktligt kosta 260–400 mnkr, vilket motsvarar 20–30 kr per ny resa. Utöver detta behövs eventuellt ett nytt mötesspår på norsk sida, som inte ingår i kalkylen.

I Norge har det beslutats att bygga dubbelspår från Moss till Sarpsborg. Ambitionen är att dubbelspåret ska förlängas till Halden fram till år 2034. Det är troligt att fjärrtrafiken Oslo-Göteborg då kommer att öka i omfattning. Med utökad regiontågstrafik Trollhättan-Halden finns en risk att banan kan bli överbelastad. Med dagens sätt att tilldela tåglägen skulle sannolikt regiontåg få stå tillbaka för fjärrtåg mellan Oslo-Göteborg. Detta kan vara en risk för den framtida regiontågstrafiken men kan också ses som en möjlighet, d v s att driva på utvecklingen av ny infrastruktur, genom att påvisa att det finns både regionala och nationella nyttor i stråket.

Beslut: Målbild Tåg 2035 kompletteras med mål om stationer i Bäcke-fors, Dals Rostock Brålanda och Frändefors, efter utbyggnad av nödvändig infrastruktur.

Norge-Vänerbanan, station vid NÄL

Även en station i anslutning till Norra Älvsborgs Länssjukhus (NÄL) har analyserats i utredningen. Två alternativ har studerats – antingen en station i järnvägstunneln under sjukhuset eller norr om tunnelmynningen.

Generellt genomgår sjukvården i Sverige en koncentration av specialistvård där färre sjukhus kommer erbjuda specialvård inom specifika områden. Detta ställer ökade krav på sjukhusens tillgänglighet i framtiden.

En station vid NÄL innebär att NÄL:s upptagningsområde växer geografiskt. Tillgängligheten till sjukhuset ökar markant och möjligheten att rekrytera personal förbättras. Restiderna för boende inom 10-milsradien minskar med 30–70 %. Utgångspunkten i studien är att samtliga regiontåg stannar vid en ny station i anslutning till NÄL.

Analysen visar att en station vid NÄL ger en kraftig ökning av kollektivtrafikresandet. Trafikekonomin är mycket god. Det ska också framhållas att det är synnerligen tekniskt komplicerat att bygga en station i en befintlig järnvägstunnel och därutöver är det höga säkerhetskrav eftersom tunneln även kommer att trafikeras av godståg. Det återstår ett omfattande arbete att beräkna kostnaden för en sådan station. En grov bedömning har gjorts i Västtågsutredningen att kostnaden eventuellt kan hamna på 700 – 1 000 mnkr, vilket motsvarar 30–43 kr per ny resa. En station norr om tunnelmynningen skulle bli billigare, men hamnar betydligt längre från sjukhuset och ställer därmed krav på en högklassig transfer-lösning.

Se även underlagsrapport 3 ”Utredning av station vid NÄL.”

Beslut:

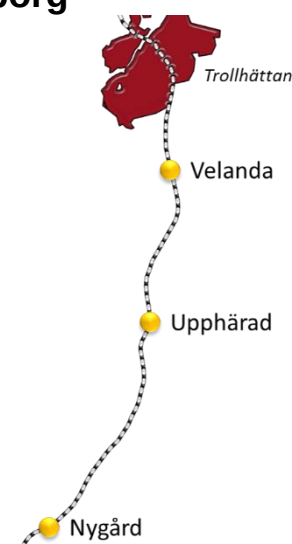
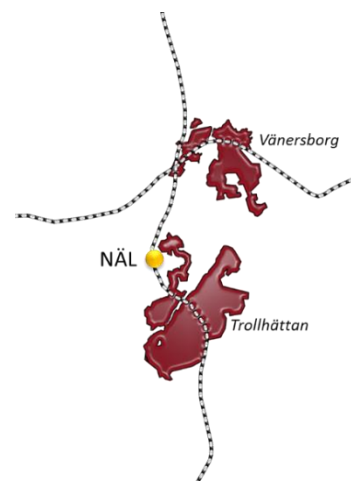
Förutsättningarna för en station vid NÄL utreds vidare innan beslut om mål att öppna ny station kan tas. NÄL ska i första hand hanteras som ett regionalt intresse.

Norge-Vänerbanan, sträckan Trollhättan - Göteborg

Den nya järnvägen mellan Göteborg och Trollhättan invigdes 2012. Banan har dubbelspår och trafikeras av fjärrtrafik, regiontåg, lokaltåg samt godståg.

I utredningen studeras nya stationer i Veland, Upphärad och Nygård. Sex olika trafikeringsalternativ har analyserats och redovisas i underlagsrapport 1.

Samtliga alternativ där regiontågen mellan Trollhättan och Göteborg får nya uppehåll visar negativt nettoresande. Trollhättans kommun har visat stort intresse för en station i Upphärad. I ett av alternativen får regiontågen endast ett nytt uppehåll, d v s i Upphärad. Även detta alternativ ger negativt nettoresande. Resandetappet Tvåstad-Göteborg blir större än resandetillskottet i Upphärad.



I utredningen prövades även tre alternativ med utökad trafik, där en del av lokaltågen Göteborg-Älvängen förlängs till Trollhättan. Av dessa tre alternativ ger det alternativ där regiontågen snabbas upp mellan Tvåstad och Göteborg genom att inte göra uppehåll i Lödöse, Älvängen och Bohus bäst resultat.

Detta ger stora resandeökningar mellan städerna Vänersborg/Trollhättan och Göteborg. Resandetillskottet från de tre nya stationerna, Veland, Upphärad och Nygård blir dock mindre än resandetappet från befintliga stationer i Lödöse, Älvängen och Bohus som får färre resmöjligheter.

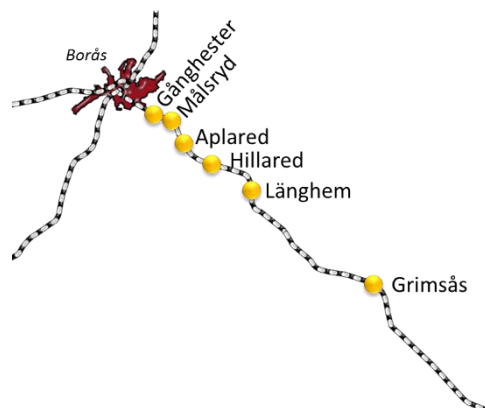
För att klara den utökade tågtrafiken skulle det krävas mer järnvägskapacitet. Det krävs att järnvägen får fyra spår på en delsträcka som är minst 7–10 kilometer och minst 3 stationer behöver inbegripas. Totalt uppskattas att ny infrastruktur i järnväg och stationer kostar 1,6 - 2,6 mdr, vilket motsvarar 80–130 kr per ny resa. Det innebär en hög infrastrukturkostnad per ny resa.

Beslut: Målbild Tåg 2035 kompletteras inte med stationer i Veland, Upphärad och Nygård.

Kust till kustbanan, sträckan Borås-Värnamo

Kust till kustbanan är en enkelspårig järnväg med begränsad tågtrafik. Endast fjärrtåg trafikerar banan idag. I Målbild Tåg 2035 ingår en trafikering med fem dubbelturer med regiontåg Borås-Värnamo.

Om man öppnar nya stationer på sträckan krävs tio dubbelturer med regiontåg mellan Borås och Värnamo, d v s ytterligare fem tåg jämfört med Målbild Tåg 2035.



Fem utredningsalternativ har studerats. Det alternativ som bäst uppfyller kriterierna innebär att öppna stationer i Hillared, Långhem och Grimsås. Utredningen visar att det finns goda möjligheter att effektivisera och reducera busstrafiken, vilket ger god trafikekonomi. För att klara den utökade tågtrafiken krävs att järnvägen kompletteras med 2–3 nya mötesspår. Förstärkt infrastruktur, i järnväg och stationer, bedöms kosta 250–460 mnkr. Detta motsvarar 32–59 kr per ny resa.

Beslut:

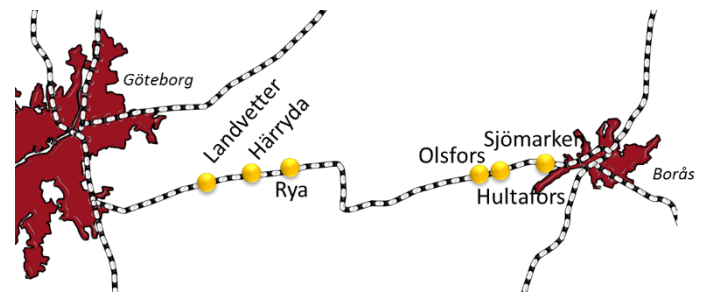
Målbild Tåg 2035 kompletteras med mål om stationer i Hillared, Långhem och Grimsås, efter utbyggnad av nödvändig infrastruktur.

Kust till kustbanan, sträckan Borås-Göteborg

Kollektivtrafikresorna mellan Borås och Göteborg sker idag till största del med busslinje 100. På längre sikt är ambitionen att dessa resor ska ske med tågtrafiken på den nya stambanan.

Tågtrafikens syfte på Kust till kustbanan mellan Borås och Göteborg blir därmed att försörja resbehovet för "mellanmarknaden".

I utredningen analyseras fem olika utredningsalternativ med vardera 18 dubbelturer/dag. Idag trafikeras banan med 9 dubbelturer/dag.



Det alternativ som bäst matchade uppsatta kriterier innehöll tre nya stationer, d v s i Landvetter centrum, Härryda och Sjömarken. En fördel med detta alternativ är att det är möjligt att genomföra trafiken med i huvudsak befintlig järnvägsinfrastruktur. Det finns god samordningspotential för reducerad busstrafik, vilket ger god trafikekonomi. Infrastrukturen i form av tre stationer bedöms kosta 85–125 mnkr, vilket motsvarar 6-8 kr per ny resa.

Det bör poängteras att det finns vissa begränsningar med exploateringsmöjligheten i Härryda kommun på grund av buller från flygplanen, vilket måste beaktas i det fortsatta arbetet. I Landvetter centrum finns svårigheter när det gäller lokaliseringen av en järnvägsstation i förhållande till tätorten. Möjligen kan de långa avstånden överbryggas med gång- och cykelvägar och matarbusstrafik. Västtågutredningen visar att det finns potential för nya stationer. Det krävs fortsatta samråd i ett senare skede mellan berörda parter.

Marginalkostnaden i ny infrastruktur för att inkludera stationer även i Rya, Olsfors och Hultafors skulle bli hög i förhållande till resandetillskottet, 445–575 mnkr.

Beslut:

Beslut om ny järnväg, dess sträckning och utbyggnadsordning inväntas före beslut om komplettering med nya tågstopp.

Bohusbanan, sträckan Uddevalla-Göteborg

Målbild Tåg 2035 omfattar regiontågstrafik på sträckan Uddevalla-Göteborg. I Västtågsutredningen analyseras tre olika utredningsalternativ. Utredningen visar att nettoresandet minskar om man skulle stanna tätare med regiontågen, d v s med uppehåll även i Jörlanda och Säve.

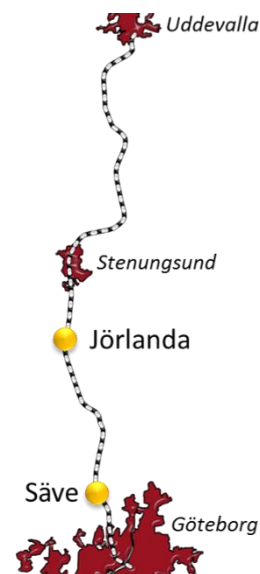
I det alternativ som gav bäst resultat provas en ny trafikstruktur för Bohusbanan med en regiontågslinje mellan Uddevalla och Göteborg som snabbas upp genom färre stationsuppehåll samt en lokaltågslinje mellan Stenungsund-Göteborg som stannar tätare och då även vid de nya stationerna Jörlanda och Säve. Analysen visar på stora resandeökningar med denna trafikstruktur.

Målbilden Tåg 2035 omfattar bl a partiellt dubbelspår på en längre sträcka mellan Stenungsund och Göteborg samt uppgradering till 160 km/tim. Investeringskostnaden i målbilden är uppskattad till 3,5 mdr. För att klara den nya trafikstrukturen krävs dubbelspår på hela sträckan Stenungsund-Göteborg. Investeringskostnaden i järnväg och stationer ökar med 1,6 - 2,7 mdr utöver Målbild Tåg 2035, vilket motsvarar en ökning med 73–120 kr per ny resa. Alternativet innebär en hög infrastrukturkostnad per ny resa men resandenyttan och trafikekonomin är mycket god.

En sådan satsning på Bohusbanan är egentligen mycket större förändring än att bara öppna stationer i Jörlanda och Säve. Den nya trafikstrukturen innebär resandeökningar i alla reserelationer utmed banan. Det handlar om en helt ny trafikstruktur för Bohusbanan med både regiontåg och lokaltåg, d v s samma trafikupplägg som Norge-Vänerbanan, Västra Stambanan och Västkustbanan.

Beslut:

Målbild tåg 2035 kompletteras med mål om dubbelspår på sträckan Göteborg – Stenungsund. Västtågsutredningen utgör underlag för möjligt trafikupplägg när beslut om dubbelspår finns.

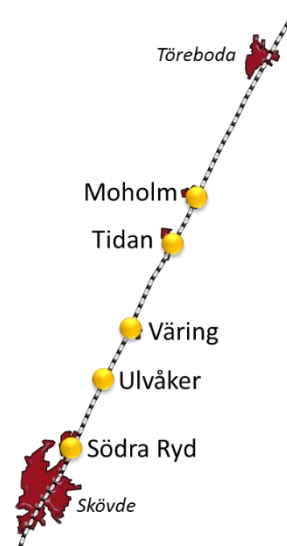


Västra Stambanan, sträckan Skövde-Töreboda

Västra Stambanan är hårt trafikerad och räknas som en av Sveriges viktigaste järnvägar. I utredningen analyseras fem nya stationer på stambanan mellan Skövde och Töreboda.

Utredningen visar att trafikalternativ där de åtta regiontågen som ingår i Målbild Tåg 2035 får tätare stationsuppehåll mellan Töreboda och Skövde ger negativt nettoresande och för låg kostnadstäckningsgrad.

Därför analyseras även fyra alternativ med oförändrad uppehållsbild för de åtta regiontågsturerna och trafiken utökas med 10 nya dubbelturer mellan Skövde och Töreboda som stannar vid de nya stationerna. Endast det alternativ med samtliga fem stationer, ger tillräckligt god



kostnadstäckningsgrad. Övriga alternativ hamnar på en kostnadstäckningsgrad under 30 %.

För att klara den utökade trafiken med 10 nya dubbelturer krävs att järnvägens kapacitet förstärks på en delsträcka med ett partiellt fyrspår. Investeringskostnaden för ett partiellt fyrspår och nya stationer beräknas till 2,1 - 3,4 mdr utöver Målbild Tåg 2035. Investeringskostnaden bedöms bli orimligt hög per ny resa, 331–535 kr per ny resa.

Sammanfattningsvis kan konstateras att utredningen visar på dålig trafikekonomi i vissa av utredningsalternativen eller att investeringskostnaden i infrastruktur blir orimligt hög.

Beslut: Att inte komplettera Målbild Tåg 2035 med dessa stationer. Högsta prioritet för Västra stambanan är att verka för förbättrad kapacitet och robusthet.

10 Rekommendationer och ekonomiska konsekvenser

Kollektivtrafiknämndens uppdrag från regionfullmäktige var att utreda förutsättningarna att komplettera Målbild Tåg 2035 med nya stationer för att uppnå ”pågatågseffekten” i Västra Götaland. Utredningen avser att besvara frågan om det är möjligt att få en liknande utveckling med nya stationer som i Skåne.

Utredningens rekommendationer utgår ifrån att det finns en politisk vilja i Västra Götalandsregionen att öppna nya stationer i mindre samhällen om detta kan åstadkommas till en ”rimlig” kostnad. Svaret på frågan om det går att åstadkomma en liknande utveckling i Västra Götaland är: ”Ja delvis, dock med färre stationer och en relativt hög investeringskostnad”. Det bör också noteras att det inte finns ett entydigt samband mellan nya stationssamhällen och ökad andel hållbart resande på regional nivå. Det krävs ytterligare åtgärder i tätorterna utöver själva stationen för att stötta en ökad andel hållbart resande.

Med de kriterier och riktlinjer som ingått i Västtågsutredningen föreslås att Målbild Tåg 2035 kompletteras med mål om att öppna 7 stationer. Det bör framhållas att utgångspunkten i utredningen är att de satsningar som redovisas i Målbild Tåg 2035 ska förverkligas, både när det gäller ny infrastruktur och ny tågtrafik, i respektive stråk innan nya stationer öppnas. Genomförda kalkyler bygger på detta antagande. Det innebär att Västtågsutredningen visar marginaleffekten av att öppna nya stationer i förhållande till målbilden.

Inledningsvis studerades 40 nya stationer i utredningen, varav 13 inte klarar uppsatta kriterier i analyssteg 1 när det gäller resandet och trafikekonomin. I analyssteg 2, där infrastruktur och resandekonsekvenser jämfördes, var det ytterligare 14 stationer som inte klarade uppsatta kriterier på grund av oproportionerligt höga investeringskostnader i infrastruktur i förhållande till resandetillskottet.

Kvar blir 13 stationer som bedöms uppfylla uppsatta kriterier och ger positivt resandetillskott och god trafikekonomi. Vissa av dessa stationer ger dock relativt höga investeringskostnader per ny resa. Efter remissomgången har hänsyn tagits till kommunal vilja, parallellt pågående projekt m.m. och beslutad utredning innebär mål om att öppna sammanlagt 7 nya stationer.

Kommentar angående de 6 stationer som uppfyller kriterierna men inte rekommenderas i beslutet

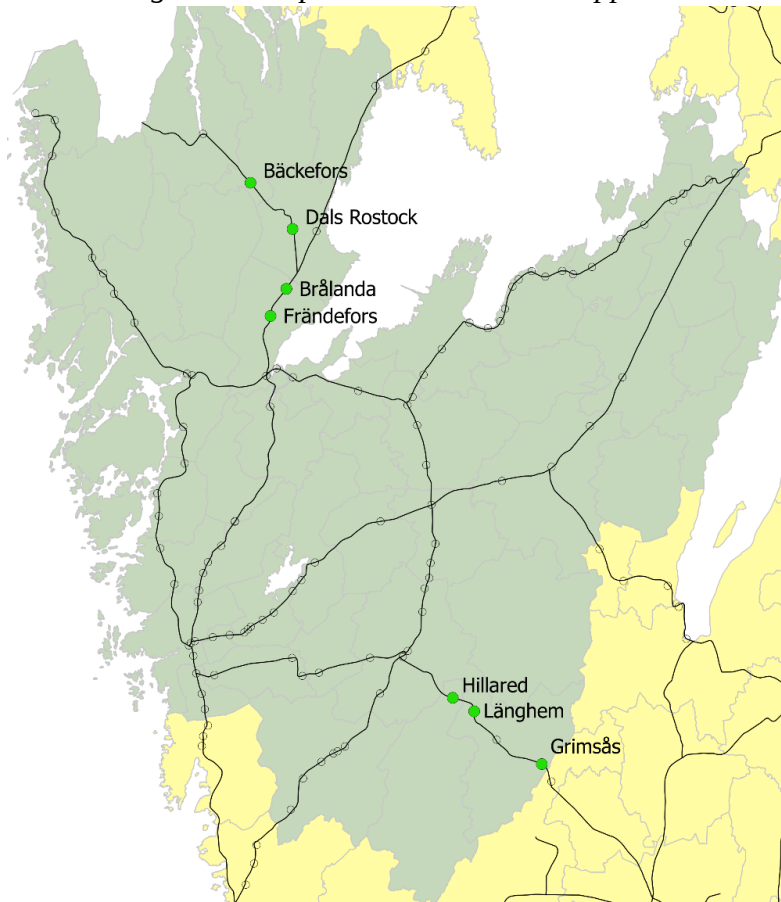
Kust-till-kustbanan Göteborg-Borås: Landvetter, Härryda och Sjömarken klarade uppsatta kriterier. Borås kommun framhöll att busskopplingen till och från Sjömarken och ville inte satsa på Sjömarken som stationsort i nuläget. Härryda kommun framhöll vikten av att få beslut om ny järnväg mellan Göteborg-Borås innan beslut om eventuellt nya stationer kan tas.

NÄL: En station under NÄL klarade uppsatta kriterier. Det finns fortfarande många obesvarade frågor om genomförbarheten och kostnaden för en station under NÄL. Beslutet innebär att ytterligare utredningar behövs innan ställning kan tas.

Bohusbanan: Jörlanda och Säve klarade uppsatta kriterier. Västtågsutredningen föreslår en helt ny trafikstruktur för sträckan. Beslutet att komplettera Målbild Tåg

2035 med mål om dubbelspår Göteborg-Stenungsund skapar förutsättningar för dessa nya stationer i framtiden. Göteborg stad förtätar inifrån och ut och vill inte satsa kring Säve som en stationsort i nuläget.

Målbild Tåg 2035 kompletteras med mål att öppna dessa 7 stationer.



Ekonomiska konsekvenser

Om 7 stationer öppnas i dessa tätorter bedöms antalet kollektivtrafikresor öka med drygt 800 resor per dag⁴. Därutöver ökar nettoresandet i tågsystemet med 400 resor per dag till följd av utökad tågtrafik. Den totala ökningen blir därmed knappt 1200 kollektivtrafikresor.

Det årliga regionbidraget för att finansiera kollektivtrafikens underskott bedöms öka med 14 mnkr/år. Investeringsbehovet i stationer bedöms uppgå till 270–460 mnkr och investeringsbehovet i kompletterande järnväg bedöms uppgå till 240–400 mnkr. De totala infrastrukturinvesteringarna kopplat till dessa 7 stationer blir därmed 510 – 860 mnkr.

Utöver nya stationer har beslutats att komplettera Målbild Tåg 2035 med mål om dubbelspår mellan Göteborg-Stenungsund istället för dubbelspår på delsträckor som föreslås i Målbild tåg 2035. Dubbelspår hela vägen mellan Göteborg-Stenungsund beräknas kosta 1,5–2,5 mdr utöver Målbild Tåg 2035 och generera cirka 800 nya

⁴ Notera att resandeökningen utgår från en hög befolkningsutvecklingstakt i berörda orter, väsentligt högre än genomsnittet i Västra Götaland

resenärer och därigenom minskar regionbidraget -1 mnkr/år jämfört med målbildens trafik år 2035.

Marginal effekten av nya stationer inklusive infrastruktur utöver Målbild Tåg 2035 återfinns i tabellen nedan:

Ekonomiska konsekvenser av nya stationer och ytterligare tågtrafik, utöver Målbild Tåg 2035

	Antal nya kollresor resor/vardag	Trafik regionbidrag mnkr/år	Trafik regionbidrag kr per ny resa	Järnväg + stationer investeringskostnad mnkr	Järnväg + stationer inv.kostnad/resa kr per ny resa under 60 år
Målbild Tåg 2035	80 000	555	23	45 000	31
Nya stationer					
Bäckefors, Dals Rostock					
Brålanda, Frändefors	740	13	59	260 - 400	20 - 30
Långhem, Hillared, Grimsås	430	1	5	250 - 460	32 - 59
Summa	1170	14	39	510 - 860	24 - 41
Total	81 170	569	23	45510 - 45860	31

I tabellen ovan syns det att regionbidraget per ny resa är högre än genomsnittet för hela målbilden, medan investeringskostnaden per ny resa är väldigt likt nivån för målbilden i stort. Detta innebär att regionbidraget och behovet av infrastruktur ökar, men sett till kronor per ny resa förändras inte den genomsnittliga kostnaden för hela Målbild Tåg 2035.

Kommentarer angående nya kollektivtrafikresor

Utredningen visar att det finns en potential att öka kollektivtrafikresandet med 1 170 resor per dag om 7 stationer byggs. Detta är en nettoeffekt av resandeökningar och resandeminskningar. Resandeökningen kommer från både nya stationsorter och befintliga större stationsorter som får utbyggd tågtrafik. Tågresandet från de nya stationerna blir egentligen större än vad som framgår i tabellen. **Tabellen visar endast förändringen av antalet kollektivtrafikresor sammantaget för buss och tåg.** Antalet tågresor från stationerna blir fler, på grund av att en del befintliga bussresor i framtiden kommer att flytta över till tåg när stationen öppnas.

Kommentarer angående regionbidrag

Det sammanlagda regionbidraget per ny resa beräknas till 39 kr om man öppnar och trafikerar de 7 stationerna. Detta kan jämföras med hela Målbild Tåg 2035 som hamnar på 23 kronor per ny resa. Som jämförelse kan nämnas att Västtrafiks totala regionbidrag per resa under 2016 uppgick till cirka 14 kr.

Sträckan Trollhättan-Halden och Borås-Värnamo passerar nationsgräns respektive länsgräns. Det innebär att samtal med Östfold respektive Jönköpings län kommer att krävas för att diskutera avtal om att eventuellt dela på kostnaderna för denna trafik vilket påverkar kostnaden. Berörda två sträckor har många likheter i Målbild Tåg 2035. Västtrafik bedriver ingen egen trafik på dem och målet är att komplettera befintlig trafik med ytterligare 5 dubbelturer till år 2035. I Västtågsutredningen innebär beslutet att målbildens 5 dubbelturer utökas till 10 dubbelturer per sträcka.

Kommentarer angående investeringskostnader

På motsvarande sätt framgår att investeringskostnaden i infrastruktur uppgår till

24–41 kr per ny kollektivtrafikresa när man öppnar och trafikerar de 7 stationerna. Detta handlar om kostnader för nya stationer och kapacitetshöjande åtgärder i järnvägen utöver de infrastrukturkostnader som finns i målbilden. De två berörda sträckor där nya stationer rekommenderas har sammanlagt två mötesspår (160–200 mnkr) i Målbild Tåg 2035 sedan tidigare. Motsvarande siffra för hela Målbild Tåg 2035 hamnade på 31 kr per resa. Det innebär att investeringskostnaden per ny resa blir i samma härad som för hela Målbild Tåg 2035.

Utöver sträckorna Halden-Trollhättan och Borås-Värnamo innebär fastställelsen av Västtågsutredningen en målsättning för Bohusbanan om dubbelspår mellan Göteborg-Stenungsund. Den totala kostnaden för dubbelspår mellan Göteborg-Stenungsund inkl. hastighetshöjningar bedöms till cirka 5 – 6 mdr.

Från nuläge till fullföljd målbild för berörda stråk

Sammantagen kostnad från dagens infrastruktur och trafik till fullföljd målbild inklusive Västtågsutredning för berörda stråk återfinns i tabellen nedan:

Sträcka	Trafik (regionbidrag, mnkr/år)			Infrastruktur (mnkr)		
	Målbilden	Västtågsutredningen	Summa	Målbilden	Västtågsutredningen	Summa
Bohusbanan	68	-1,1	66,9	3750	1500-2500	5250 - 6250
KTK-banan Borås-länsgräns	27	0,7	27,7	0	250-460	250-460
Norgebanan (Thn-Halden)	27	13	40	160-200	260-400	420-600
Negativt regionbidrag innebär att regionbidraget minskar						

11 Fortsatt arbete

I Västtågsutredningen rekommenderas att komplettera Målbild Tåg 2035 med mål om att öppna sju nya stationer, förutsatt att infrastrukturen byggs ut så att fler stationer inte ger negativ påverkan på stora resandeflöden samt att kommunerna samtycker och planerar för en positiv utveckling av berörda tätorter.

Rekommendationerna utgår från att staten och berörda kommuner finansierar utbyggnad av järnväg och stationer. Till mindre del kan den regionala transportinfrastrukturplanen också utgöra en medfinansieringskälla om kommunerna och regionen kommer överens om det. Ökade driftskostnader för tågtrafiken är Västra Götalandsregionens ansvar att finansiera. I denna studie har kommunernas intressen beaktats i samråden, men inte statens även om Trafikverket har medverkat och bistått utredningen med underlag.

Västtågsutredningen har ett långsiktigt perspektiv. För att kunna genomföra Målbild Tåg 2035, som redan är beslutad av regionfullmäktige, krävs omfattande investeringar i järnvägsnätet – totalt cirka 45 mdr. I Målbild Tåg 2035 görs inga prioriteringar angående vilka järnvägssträckor som är viktigast eller vilka som bör byggas ut först. Dessa ställningstaganden sker i andra processer där Målbild Tåg 2035 är vägledande för regionala och lokala persontrafikens utveckling. Detsamma gäller de rekommenderade målen i Västtågsutredningen.

Investeringsbehovet

I första hand sker infrastrukturprioriteringar i samband med revidering av nationell och regional transportinfrastrukturplan. Det innebär att åtgärdsvalsstudier och samhälls-ekonomiska bedömningar, eventuella andra utredningar och överenskommelser kvarstår att göra för respektive åtgärd.

Samordnad planering

Västågsutredningen har varit framåtsyftande när det gäller att bedöma potentialen för de tätorter som analyserats. Resandebedömningarna bygger på en befolkningstillväxt på 30 procent i de orter som får stationer. Detta är en högre befolkningstillväxt jämfört med de flesta kommuner i Västra Götaland. För att uppnå detta krävs att berörda kommuner och VGR/Västtrafik och Trafikverket gemensamt verkar för att nå en sådan utveckling. Det handlar egentligen om att samhällsplanering och kollektivtrafik bör utvecklas i samordnade processer såsom det beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland.

Aktualisering

Fastställelsen av Västågsutredningen har baserats på kriterierna i Målbild Tåg 2035 för öppnandet av nya stationer och har utgått från dagens kända förutsättningar. Förutsättningarna bygger på dagens infrastruktur och beslutade förändringar tillsammans med trafiken i Målbild Tåg 2035. Skulle infrastrukturen eller trafiken förändras kan förutsättningarna för att öppna nya stationer förändras. Till följd av detta ska frågan om nya stationer aktualiseras en gång per mandatperiod av kollektivtrafiknämnden eller kommunalförbunden för att se om förutsättningarna har ändrats.

Nödvändig infrastruktur kopplat till Västågsutredningen kan prövas tillsammans med övriga investeringsbehov och prioriteras när revidering ska göras av nästa nationella infrastrukturplan 2022–2033.

Bilaga 1: Tätorter och områden/stationer som ingår i utredningen

Uppgifterna avser år 2015. I utredningen ingår även tätorternas omland.

		Antal invånare i tätorten	Antal invånare i områden/stadsdelar
1	Alvhem	322	
2	Aplared	463	
3	Brålanda	1521	
4	Bäckefors	709	
5	Dals Rostock	882	
6	Frufällan (ingår i Fristad)		917
7	Frändefors	640	
8	Grimsås	694	
9	Gånghester (exkl. Målsryd)	1 600	
10	Hillared	639	
11	Hogstorp	384	
12	Hultafors	333	
13	Härryda	1146	
14	Jörlanda	1465	
15	Kättilstorp	231	
16	Landvetter	8839	
17	Långhem	1086	
18	Lövekulle (ingår i Alingsås)		4 000
19	Moholm	647	
20	Målsryd (ingår i Gånghester)	930	
21	NÄL, Skogshöjden		2 013
22	Nygård	490	
23	Odensberg	290	
24	Olsfors	617	
25	Rya	365	
26	Rydboholm	993	
27	Sjömarken (ingår i Sandared/Viared)		3231
28	Skultorp	3644	
29	Säve	759	
30	Södra Ryd (ingår i Skövde)		6 200
31	Tidan	989	
32	Torbjörntorp	466	
33	Tösse	346	
34	Ulvåker	256	
35	Upphärad	572	
36	Vartofta	529	
37	Velanda	592	
38	Väring	641	
39	Älgårås	373	
40	Ödsmål	1414	
	Summa	35 108	17 128

Bilaga 2: Ordlista

I denna rapport används en del benämningar vilka förklaras nedan.

1. Målbild Tåg 2035
En målbild för tågtrafiken 2035 som fastställdes av regionfullmäktige i juni 2013.
2. Jämförelsealternativ (JA)
Tågtrafik och järnvägsinvesteringar som ingår i Målbild Tåg 2035.
3. Utredningsalternativ (UA)
Ett alternativt trafikupplägg som innehåller en eller flera nya stationer
4. Kollektivtrafikresor
Antalet resor med buss och tågtrafik (i denna utredning avses endast dessa två trafikslag)
5. Regionbidrag (mnkr/år)
Västra Götalandsregionens årliga belopp för att finansiera kollektivtrafikens underskott.
6. Marginalkostnadstäckningsgrad
Tillkommande biljettintäkter (mnkr) dividerat med tillkommande kostnader (mnkr) som uppstår på grund av en specifik åtgärd. Utrycks i procent.
7. Nettoresandet
En förändring av antalet kollektivtrafikresor när man jämför UA och JA.
8. Infrastruktur
Järnväg och tågstationer
9. Dubbelturer per dag
Antal turer med kollektivtrafik per riktning och dag (avser normalt m-f)
10. Dubbelspår
En järnväg med två spår – ett spår i var riktning
11. Förbigångsspår
Ett extra spår där ett snabbare tåg kan köra om ett långsammare tåg.
12. Enkelspår
En järnväg med endast ett spår (tåg kan inte mötas utan mötesspår)
13. Mötesspår
Finns på enkelspåriga järnvägar. Behövs när två tåg ska mötas
14. Persontrafikarbete
Antal personkilometer, d v s kollektivtrafikresenärernas totala reslängd i kilometer
15. Fjärrtåg
Kommersiella tåg som körs på längre sträckor.
16. Regiontåg
Västtrafiks upphandlade tåg som körs på längre sträckor.
17. Regionexpresståg
Västtrafiks upphandlade tåg som körs på längre sträckor med färre uppehåll.
18. Lokaltåg
Västtrafiks upphandlade tåg som körs på kortare sträckor in mot Göteborg.