

BESLUTSFÖRSLAG

**Svar på remiss, Västtågsutredningen Västra
Götalandsregionen**

Kommunstyrelsen föreslås besluta:

Borås Stad anser att nya järnvägsstationer i Sjömarken, Gånghester, Målsryd och Aplared inte är aktuella under de trafikeringsförutsättningar utredningen redovisar. Kollektivtrafikens turtäthet i stråken får inte försämrats av de nya stationerna. Om turtätheten på järnvägen skulle motsvarar dagens sammanlagda buss- och tågtrafik eller vara bättre så kan stationer vara intressanta i Sjömarken. Även stationer i Gånghester, Målsryd och Aplared kan vara intressanta att studera vidare, om trafikeringen och tillgängligheten till orterna och till Dalsjöfors kan upprätthållas.

Datum

2017-11-29Tom Andersson

Kommunalråd

Datum

2017-11-29Morgan Hjalmarsson

Kommunalråd

- Tillstyrkes
 Alternativt förslag

Diarienummer: KS 2017-00673

Programområde: 002

Handläggare: Charlotta Tornvall

Datum

2017-11-20Bengt Himmelmann

Avdelningschef

Charlotta Tornvall
Handläggare
033 357276

Datum
2017-12-04

Instans
Kommunstyrelsen
Dnr KS 2017-00673
530

Svar på remiss, Västtågsutredningen

Förslag till beslut

Borås Stad anser att nya järnvägsstationer i Sjömarken, Gånghester, Målsryd och Aplared inte är aktuella under de trafikeringsförutsättningar utredningen redovisar. Kollektivtrafikens turtäthet i stråken får inte försämrans av de nya stationerna. Om turtätheten på järnvägen skulle motsvarar dagens sammanlagda buss- och tågtrafik eller vara bättre så kan stationer vara intressanta i Sjömarken. Även stationer i Gånghester, Målsryd och Aplared kan vara intressanta att studera vidare, om trafikeringen och tillgängligheten till orterna och till Dalsjöfors kan upprätthållas.

Sammanfattning

Kollektivtrafiknämnden i Västra Götalandsregionen har fått i uppdrag av regionfullmäktige att utreda förutsättningarna för nya stationer och ta fram en strategi för hur stationerna kan bli centrala punkter för invånare i Västra Götaland.

Utredningen rekommenderar Sjömarken för ny station i Borås kommun. Utredningen säger också att det man kan öppna nya stationer i Gånghester, Målsryd och/eller Aplared även om detta inte rekommenderas. Detta lämnar man till Borås Stad att ta ställning till.

Frufällan och Rydboholm har också ingått i utredningen men har inte kvalificerat sig som aktuella för nya stationer.

Öppnande av nya stationer på nuvarande järnvägsnät innebär neddragning av busstrafiken i samma stråk, dvs det blir tåg istället för buss.

För orterna Gånghester, Målsryd och Aplared krävs stora investeringar med tanke på orternas relativt låga befolkningsmängd. Trafikeringen på järnvägen kompenserar inte för neddragningar i busstrafiken och riskerar att negativt

påverka det lokala resandet inom östra kommundelen, Gånghester, Målsryd och Aplared.

En ny station i Sjömarken är tänkt för mellanmarknaden mellan Borås – Göteborg som riskerar att bli liten mellan orter som exempelvis Sjömarken och Mölnlycke.

Utredningen föreslår även stationer i Hillared, Långhem, Grimsås, Landvetter centrum, Härryda, Jörlanda, Säve, Bäckefors, Dals Rostock, Brålanda, Frändefors samt en tunnelstation i anslutning till NÄL. Detta yttrande har inte tagit ställning till dessa förslag till stationer.

Ärendet i sin helhet

Västtågsutredningen har varit framåtsyftande när det gäller att bedöma potentialen för de tätorter som analyserats. Resandebedömningarna bygger på en befolkningstillväxt på 30 procent till år 2030 i de orter som får stationer.

Efter Västtågsutredningen har beslutats kan eventuella nya stationer prövas tillsammans med övriga investeringsbehov och prioriteras när revidering ska göras av nästa nationella infrastrukturplan 2022-2033.

Nedanstående orter som berörs i denna skrivelse ligger i Borås kommun.

Kust-till Kustbanan Göteborg - Borås

Tågtrafikens syfte på Kust till kustbanan mellan Borås och Göteborg är att försörja resbehovet för ”mellanmarknaden”. Tanken i utredningen är att öka tågtrafiken för att kunna erbjuda timmestrafik (18 turer/dag mot dagens 10) och komplettera med ytterligare stationer för att kunna ersätta en del busstrafik med tåg. Busslinje 100 påverkas inte av dessa åtgärder, utan går kvar som länken mellan Borås och Göteborg i avvaktan på ny snabb järnväg.

Föreslaget Utredningsalternativ 2 (UA2) kräver ingen infrastruktur utöver stationerna och är en billig lösning för att åstadkomma ett bättre kollektivtrafikutbud i stråket. Rekommendation i utredningen är att skapa nya stationer i Landvetter centrum, Härryda och Sjömarken.

En nya station i Sjömarken behöver utrustas med plattformar. Kostnad är bedömt enligt följande:

- Sjömarken: Plattform vid huvudspår; 15-25 mkr

Till detta kommer övrig infrastruktur som anslutande vägar, parkeringar för cykel och bil, busshållplatser, vänthallar, belysning etc.

Kust- till Kustbanan Borås - Värnamo

Kust till kustbanan, sträckan Borås-Värnamo är en enkelspårig järnväg med begränsad tågtrafik. Endast fjärrtåg trafikerar banan idag. Om man öppnar nya stationer på sträckan krävs tio dubbelturer med regiontåg mellan Borås och Värnamo, d v s en fördubbling av tågtrafiken.

Det alternativ som bäst uppfyller kriterierna är UA3, d v s 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 mkr.

Aplared, Målsryd och Gånghester ligger bra till för busstrafiken och behöver trafikeras av bussar mellan Svenljunga och Borås oavsett eventuella om nya stationer öppnas.

De nya stationerna i Borås kommun behöver utrustas med plattformar och i vissa fall planskildheter. Behov och kostnad är bedömt enligt följande:

- Gånghester: Plattform vid huvudspår; 15-25 mkr
- Målsryd: Plattform vid huvud- och nytt sidospår samt planskild övergång vid gamla stationen; 55-75 mkr
- Aplared: Plattform vid huvudspår; 15-25 mkr

Till detta kommer övrig infrastruktur som anslutande parkeringar för cykel och bil, busshållplatser, vänthallar, belysning etc.

Bedömning

Inom kommunen har vi väl utbyggd busstrafik som försörjer de större orterna med god kollektivtrafik. En rad mindre orter har god kollektivtrafik eftersom de ligger som pärlband utmed stråken. Dessa får färre turer med nya stationerna och tågtrafik än med dagens bussar.

Eftersom tågtrafik har längre mellan stoppen än busstrafik så försvinner en del av de lokala resandemöjligheterna när man ersätter buss med tåg. Tågtrafiken utnyttjas dåligt för korta resor. Detta beror på hög turtäthet i busstrafiken och att busstrafikens hållplatser ligger närmare bostäderna vilket är viktigare vid korta resor.

De investeringar som nya stationer innebär, behöver leda till en överflyttning av trafik från väg till järnväg för att bli lönsam och en ökar attraktivitet för orten. Då krävs det att kapaciteten och standarden på järnvägen byggs och trafikeringen höjs till en nivå som är acceptabel för arbetspendling och som kan konkurrera med andra trafikslag.

Gånghester, Målsryd och Aplared

Bussarna till Dalsjöfors och till Svenljunga kommer behöva vara kvar. De flesta resenärer och skolbarn i Gånghester, Målsryd och Aplared skulle sannolikt fortsätta använda busstrafiken mellan Borås och Dalsjöfors. Det är viktigt att resandet mellan Aplared, Målsryd, Gånghester och Dalsjöfors fortsätter att fungera väl eftersom Dalsjöfors är serviceort i östra kommundelen med både kommunal och kommersiell service.

Att öppna stationer i orterna som ligger öster om Borås kommungräns kan ge bra resande i det regionala stråket och restiden blir bättre om man avstår från stationer i Gånghester, Målsryd och Aplared.

Sjömarken

Idag har Sjömarken god kollektivtrafikförsörjning med buss men trots det ett lågt kollektivtrafikresande. Det bedöms inte finnas så många starka målpunkter mellan Sjömarken och orterna i stråket mot Göteborg.

Beslutsunderlag

1. Bilaga Västtågsutredningen huvudrapport - en komplettering av Målbild Tåg 2035 med nya stationer
2. Bilaga Västtågsutredningen Underlagsrapport 1 - analyser och beräkningar
<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/5f5f1820-dc7b-46e4-9a6e-51909c881adb?a=false&guest=true>
3. Bilaga Västtågsutredningen Underlagsrapport 2 - Erfarenheter från Skåne och södra Småland
<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/4631660f-53d2-4b71-953f-e2e5222d1827?a=false&guest=true>
4. Bilaga Västtågsutredningen Underlagsrapport 3 - Utredning av station vid NÄL
<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/56470de8-c4d0-472f-971d-61aa12874587?a=false&guest=true>

Beslutet expedieras till

1. DKR Sjuhärad/Boråsregionen/Karin Björklind/
info@borasregionen.se

Ulf Olsson
Kommunstyrelsens ordförande

Bengt Himmelmann
Chef för strategisk samhällsplanering

Västtågsutredningen huvudrapport

- en komplettering av Målbild Tåg 2035
med nya stationer



2017-09-26
Remissutgåva

Innehåll

1	Bakgrund till utredningen.....	4
2	Hur kan stationerna bli centrala punkter för invånare i Västra Götalands tågssystem.....	5
3	Erfarenheter från Skåne och Småland	7
4	Trettiofem tätorter och fem områden/stadsdelar	8
5	Kriterier för utredningens genomförande.....	9
6	Metod för att beräkna resandet	10
7	Analyssteg 1 – Vilka tätorter klarar inte de fyra kriterierna?	11
8	Analyssteg 2 - infrastrukturkostnad i förhållande till resandetillskottet....	12
9	Rekommendationer och ekonomiska konsekvenser.....	17
10	Fortsatta processer	20
	Bilaga 1: Tätorter och områden/stationer som ingår i utredningen	21
	Bilaga 2: Ordlista.....	22

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, 0703-639289, jan.efraimsson@vgregion.se
- 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 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 kollektivtrafiknämnden beslutat. Kriterierna handlar bland annat om resandetillskott, trafikekonomi och investeringsbehov i ny infrastruktur. Dessa kriterier har varit en förutsättning i analysen av nya stationer,

I Västra Götaland finns idag cirka 100 tågstationer. I utredningen analyseras potentialen för att öppna ytterligare 40 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 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 utgår ifrån att staten och berörda kommuner finansierar utbyggnad av järnväg och 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 13 nya stationer utifrån givna kriterier och analyser, 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. Den tidigare beslutade 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 mdr.

Om de 13 nya stationerna öppnas och trafikeras med fler tåg enligt Västtågsutredningens förutsättningar ökar kollektivtrafikresandet med 4 500 resor per dag. Detta är en nettoeffekt av resandeökningar och resandeminskningar. Upprättade trafikupplägg innehåller fler tågturer och reduktion av busstrafik. Regionbidraget bedöms öka med 12 mnkr/år och investeringar i stationer och järnväg bedöms kosta 2,9 - 4,7 mdr utöver de 45 mdr som redan ingår i målbilden.

Efter Västtågsutredningen har beslutats kan eventuella nya stationer prövas tillsammans med övriga investeringsbehov och prioriteras när revidering ska göras av nästa nationella infrastrukturplan 2022-2033.

1 Bakgrund till utredningen

Regionfullmäktige i Västra Götaland har gett kollektivtrafiknämnden i uppdrag att utreda förutsättningarna 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 2 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 avstämningmöten har skett i de delregionala kollektivtrafikeråden under 2016. Ytterligare avstämningar och dialog sker i de delregionala kollektivtrafikeråden under maj och juni 2017. Utredningen remitteras till råden under hösten 2017.

Huvudrapporten och följande underlagsrapporter finns på

<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 anlätades 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, Trivector (under 2016 Trivector och under 2017 som VGRs regionutvecklare)



2 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 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 Futures¹ 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 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 stationsorten 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.

¹ Mistra Urban Futures är ett internationellt centrum för hållbar stadsutveckling där bland annat Västra Götalandsregionen är medfinansierad.

Viktigt med hög standard på tågtrafikens utbud

För de stationssamhällen som studerades i delprojektet ”Stationens roll för mindre orter och dess omland” visade att orter som ligger inom bra pendlingsavstånd till en större arbetsmarknader 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 tågsystem.

3 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.

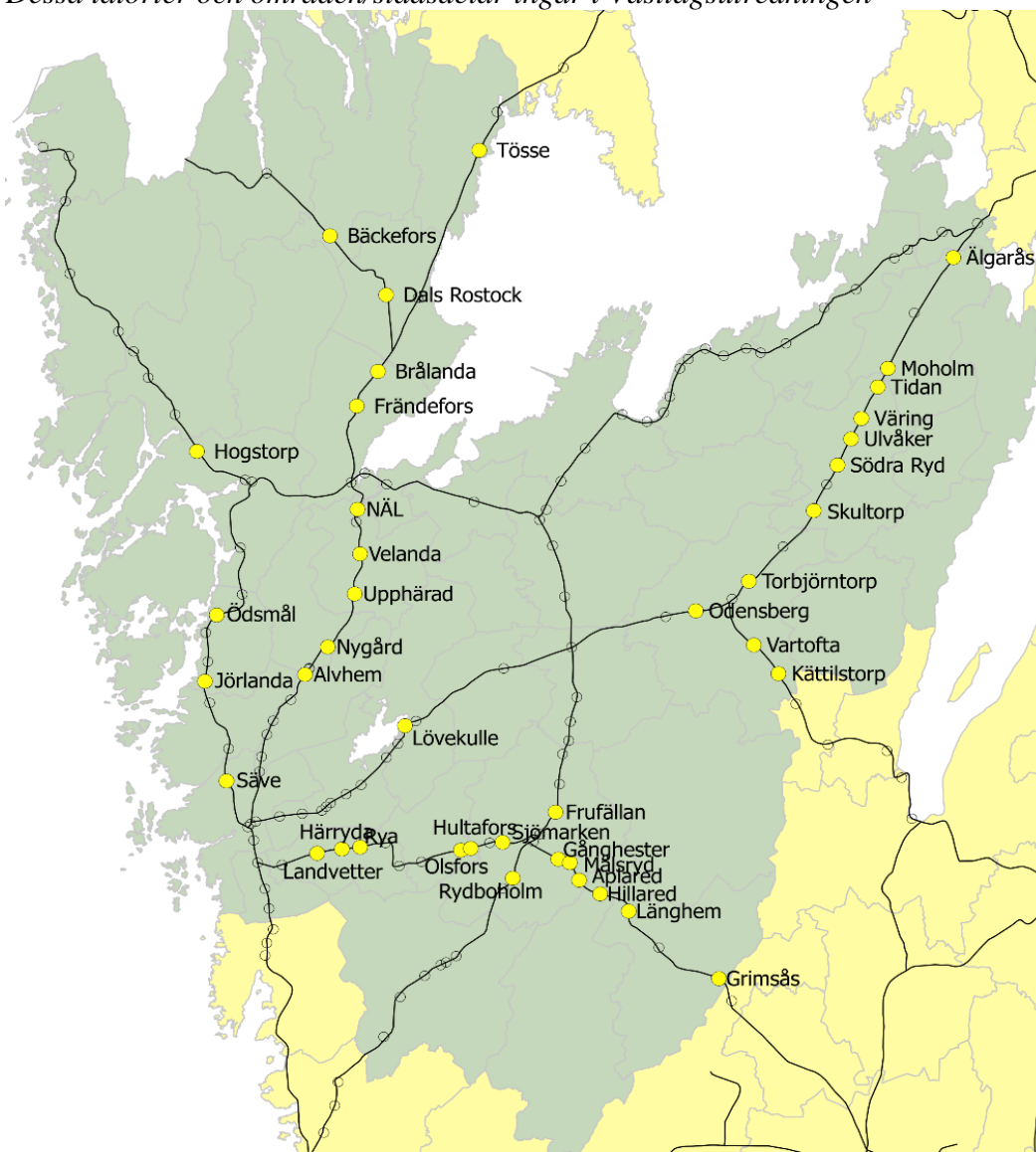
4 Trettiofem tätorter och fem områden/stadsdelar

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

I utredningen ingår 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.

5 Kriterier för utredningens genomförande

I Målbild Tåg 2035 finns kriterier beslutade när det gäller öppnandet av nya stationer. Under utredningens genomförande har kollektivtrafiknämnden 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.
- Inledningsvis kan turutbudet vara minst 5 dubbelturer/dag.
- 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.

6 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 trafikeringsupplägg 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 studeras 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.

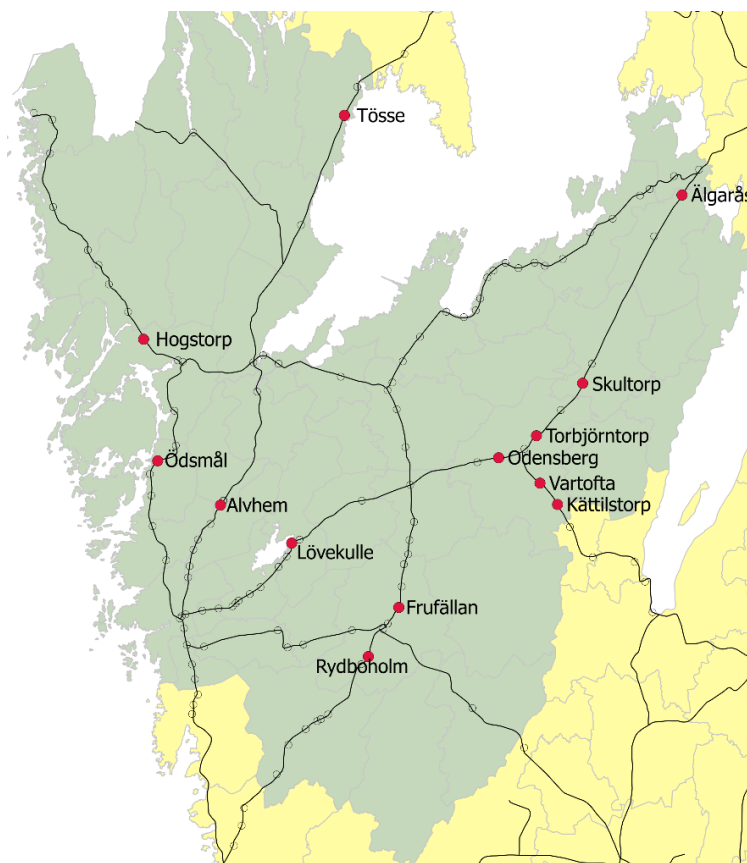
Det är viktigt att kommunerna har förståelse för att den parallellgående busstrafiken av ekonomiska skäl behöver reduceras om stationer öppnas och tågtrafiken byggs ut. Förslag till reducerad och anpassad busstrafik i olika stråk framgår i underlagsrapport 1.



7 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 rekommenderar att inte öppna nya stationer i följande 13 tätorter: Hogstorp, Ödsmål, Alvhem, Frufällan, Rydboholm, Lövekulle, Vartofta, Kättilstorp, Odensberg, Torbjörntorp, Skultorp, Älgårås och Tösse

8 Analyssteg 2 - infrastrukturkostnad i förhållande till resandetillskottet.

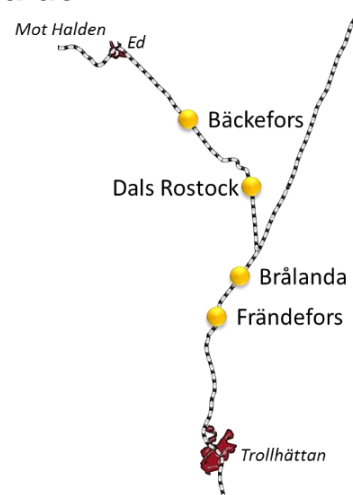
I detta analyssteg redovisas bland annat investeringskostnad i järnväg och stationer i absoluta tal och per ny resa. I underlagsrapport 1 framgår mer detaljerade uppgifter och hur investeringskostnaderna fördelar sig på järnväg respektive på stationer.

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 stråk för stråk.

Norge-Vänerbanan, sträckan Trollhättan - Halden

Studien omfattar följande fyra stationer; Bäckefors, 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 ner till Halden fram till år 2034. Det är troligt att fjärtrafiken 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 tågslägen skulle sannolikt regiontågen 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.

Rekommendation av mål: Målbild Tåg 2035 bör kompletteras med stationer i Bäckefors, 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 NÄLs 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 Väststågsutredningen 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.”

Rekommendation av mål:

Målbild Tåg 2035 bör kompletteras med en tunnelstation i anslutning till NÄL.

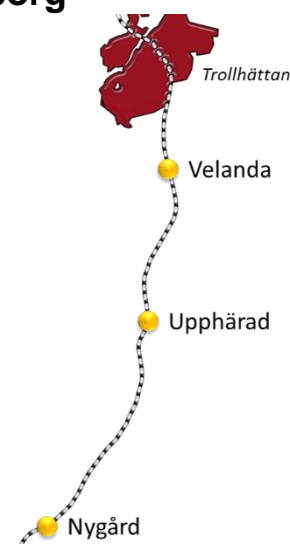
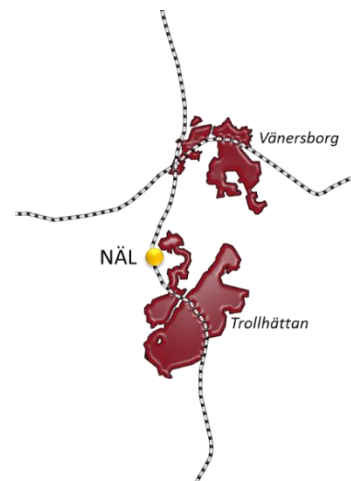
Fortsatta samråd krävs med Trafikverket.

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 alternativ (UA4) bäst resultat. I UA4 snabbas regiontågen upp mellan Tvåstad och Göteborg genom att inte göra uppehåll i Lödöse, Älvängen och Bohus.

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.

Rekommendationen är att inte komplettera Målbild Tåg 2035 med stationer i Veland, Upphärad och Nygård.

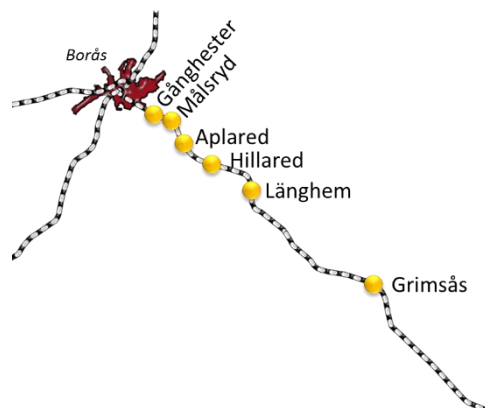
Kust till kustbanan, sträckan Borås-Värnamo

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 är UA3, d v s 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.

Det skulle vara möjligt att öppna stationer även i Gånghester, Målsryd och Aplared, d v s totalt sex nya stationer utmed banan. Detta alternativ innebär dock något sämre resande och trafikekonomi, se närmare förklaring i underlagsrapport 1. Utredningen avvaktar synpunkter från Borås stad.



Rekommendation av mål:

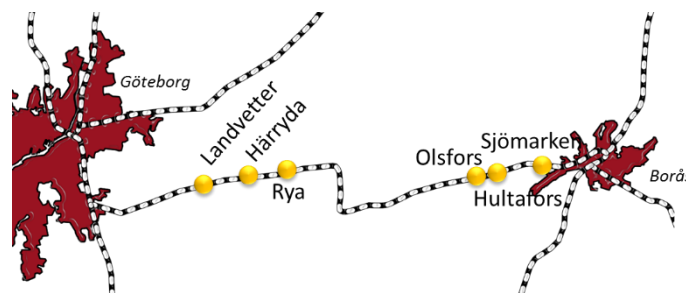
Målbild Tåg 2035 bör kompletteras med stationer i Hillared, Långhem och Grimsås, efter utbyggnad av nödvändig infrastruktur.

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.



I alternativ (UA 2) analyseras 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. Västtågsutredningen 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.

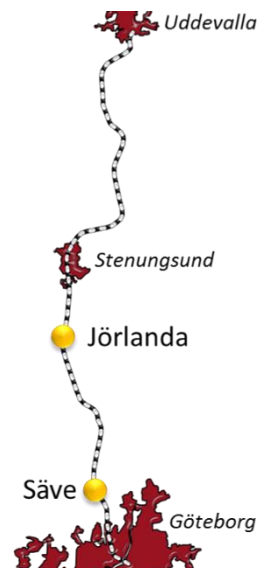
Rekommendation av mål:

Målbild Tåg 2035 bör kompletteras med stationer i Landvetter centrum, Härryda och Sjömarken.

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 alternativ UA 3 prövas 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 5,7 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.

Rekommendation av mål:

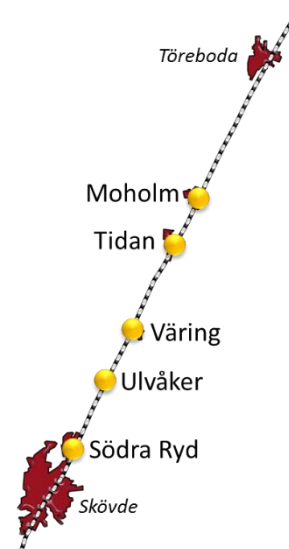
Målbild Tåg 2035 bör kompletteras med stationer i Jörlanda och Säve, efter utbyggnad av infrastruktur med dubbelspår Göteborg-Stenungsund.

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 stationsupphåll 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 alternativ UA 5, 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.

Rekommendationen är att inte komplettera Målbild Tåg 2035 med dessa stationer.

9 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 stations samhällen och ökad andel hållbart resande på regional nivå. Det krävs ytterligare åtgärder i tätorterna utöver själva stationen för stötta en ökad andel hållbart resande.

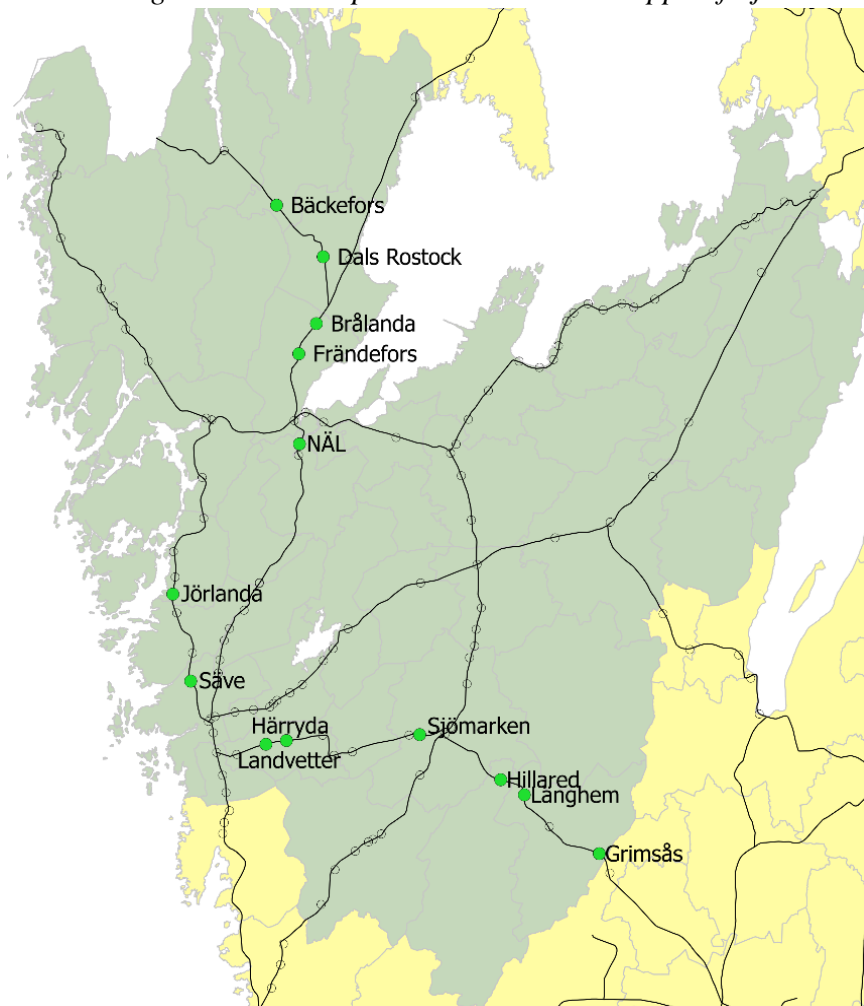
Idag finns cirka 100 järnvägsstationer i Västra Götaland. Med de kriterier och riktlinjer som ingått i Västtågsutredningen föreslås att Målbild Tåg 2035 kompletteras med 13 stationer. Det bör framhållas att detta ska ses som ett kompletterande mål till redan beslutad Målbild Tåg 2035. Utgångspunkten i utredningen är att de satsningar som tidigare redovisats i Målbild Tåg 2035 är förverkligade 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 Målbild Tåg 2035 utgör ”jämförelsealternativ” och utredningen visar marginaleffekten av att öppna nya stationer i förhållande till målbilden.

Inledningsvis studerades 40 nya stationer i utredningen, varav 13 ”föll bort” i första analyssteget då dessa inte klarar uppsatta kriterier när det gäller resandet och trafikekonomin. I analyssteg 2, där infrastruktur och resandekonsekvenser jämfördes föll ytterligare 14 stationer bort 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.

Målbild Tåg 2035 bör kompletteras med mål att öppna följande 13 stationer.



Ekonomiska konsekvenser

Om man öppnar stationer i dessa 13 tätorter bedöms att antalet kollektivtrafikresor ökar med 2 700 resor per dag². Därutöver ökar nettoresandet i tågsystemet med 1 800 resor per dag till följd av utökad tågtrafik. Den totala ökningen blir därmed 4 500 kollektivtrafikresor.

Det årliga regionbidraget för att finansiera kollektivtrafikens underskott bedöms öka med 12 mnkr/år. Investeringsbehovet i stationer bedöms uppgå till 1,2 – 1,7 mdr och investeringsbehovet i kompletterande järnväg bedöms uppgå till 1,7 – 3,0 mdr. De totala infrastrukturinvesteringarna blir därmed 2,9 – 4,7 mdr.

² Notera att resandeökningen utgår från en hög befolkningsutvecklingstakt i berörda orter, väsentligt högre än genomsnittet i Västra Götaland

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
NÄL	1200	-6	-17	700 - 1 000	32 - 46
Långhem, Hillared, Grimsås	430	0	0	250 - 460	32 - 59
Landvetter, Härryda, Sjömarken	840	6	24	85 - 125	6 - 8
Jörlanda, Säve	1240	-1	-3	1630 - 2690	73 - 120
Summa	4450	12	9	2 930 - 4 670	37 - 58
Total	84450	567	22	47 930 - 49 670	32 - 33

Negativt regionbidrag innebär att regionbidraget minskar

Kommentarer angående nya kollektivtrafikresor

Utredningen visar att det finns en potential att öka kollektivtrafikresandet med 4 500 resor per dag om stationer. 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 9 kr om man öppnar och trafikerar de 13 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.

Skälet till det förhållandevis låga regionbidraget är att kostnaden för den stora ökningen av tågtrafiken i Västra Götaland fram till 2035 redan finns med i målbilden som regionfullmäktige fastställde 2013. Det är endast marginaleffekten av att trafikera nya stationer som visas i tabellen. Därmed blir regionbidraget per ny resa förhållandevis lågt.

Kommentarer angående investeringskostnader

På motsvarande sätt framgår att investeringskostnaden i infrastruktur uppgår till 37-58 kr per ny kollektivtrafikresa när man öppnar och trafikerar de 13 stationerna. Detta handlar om kostnader för nya stationer och kapacitetshöjande åtgärder i järnvägen utöver de infrastrukturkostnader som finns i målbilden. Motsvarande siffra för hela Målbild Tåg 2035 hamnade på 31 kr per resa. Det innebär att

investeringskostnaden per ny resa blir högre för nya stationer än motsvarande kostnad per resa för hela Målbild Tåg 2035. Framför allt är det den kompletterande dubbelspårutbyggnaden Göteborg-Stenungsund via Säve och Jörlanda samt station vid NÄL som drar upp kostnaden.

10 Fortsatta processer

I Västtågsutredningen rekommenderas att komplettera Målbild Tåg 2035 med mål om att öppna tretton 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.

Det kvarstår behov av fördjupade utredningar och samråd mellan berörda parter innan ett beslutsunderlag kan tas fram. 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 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.

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, efter att Västtågsutredningen är fastställd.

Västtågsutredningen 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.

Efter Västtågsutredningen har beslutats kan eventuella nya stationer 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.