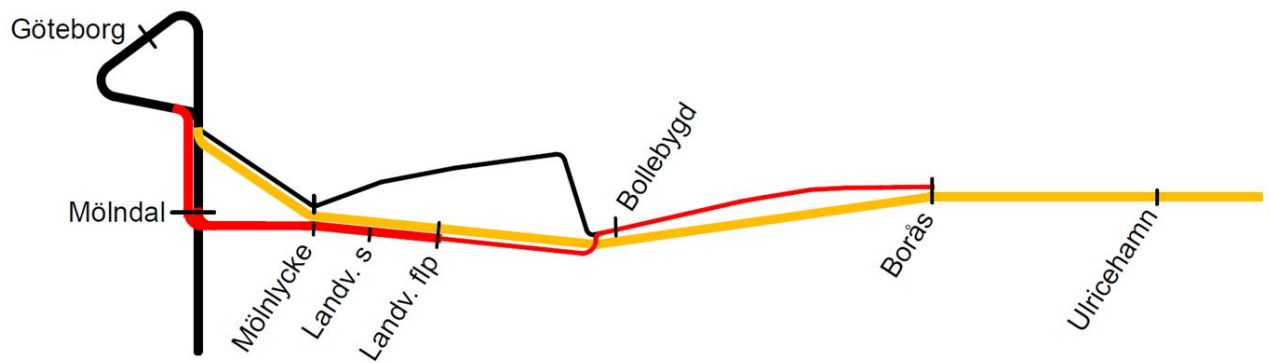


Funktionsutredning för tågstråket Jönköping-Borås-Göteborg år 2050



Samt i bilaga 1 förslag till etappvis utbyggnad av infrastruktur och tågtrafik (1 mars 2016)



Västra Götalandsregionen
Kollektivtrafik och infrastruktur
Handläggare: Jan Efraimsson
Telefon: 0703 639289
E-post: jan.efraimsson@vgregion.se

Funktionsutredning för tågstråket Jönköping-Borås-Göteborg år 2050

I denna PM beskrivs syfte, funktionsmål och önskvärd regional tågtrafik i stråket Jönköping-Borås-Göteborg. PM:en utarbetades i oktober 2015.

I [bilaga 1](#) redovisas förslag till etappvis utbyggnad av infrastruktur och tågtrafik. Bilagan utarbetades i mars 2016

1. Inledning

Västra Götalandsregionens avdelning för Kollektivtrafik och infrastruktur har genomfört en funktionsutredning för stråket Jönköping-Borås-Göteborg. Beredningen för hållbar utveckling (BHU) har ställt sig bakom funktionsutredningen.

Kollektivtrafiknämnden som har det strategiska ansvaret att utveckla region- och pendeltågstrafiken i Västra Götaland har ställt sig bakom att funktionsutredningens mål ska vara vägledande för VGRs fortsatta arbete med stråket Jönköping-Borås-Göteborg. Avstämningar har också gjorts med den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jönköping.

2. Varför göra en funktionsutredning?

Mycket arbete pågår hos kommunerna och Västra Götalandsregionen när det gäller den framtida höghastighetsbanan mellan Stockholm och Göteborg. För stråket Borås-Göteborg genomför Trafikverket för närvarande sex delutredningar för hur Götalandsbanan ska byggas ut.

I Sverige är järnvägstrafiken avreglerad och det finns möjlighet att bedriva tågtrafik på kommersiella villkor. Det är svårt att på förhand bedöma hur stor den kommersiella marknaden kommer att bli för höghastighetståg på Götalandsbanan. Troligtvis är marknaden relativt stor om man kan resa på två timmar mellan Göteborg och Stockholm. När det gäller trafikeringen av Götalandsbanan kommer höghastighetstågen få högst prioritet och regiontågen får den kapacitet som blir över när höghastighetstågen tagit sin del.

På uppdrag av Sverigeförhandlarna har Price Waterhouse Coopers (PWC) tagit fram en rapport som beskriver de kommersiella förutsättningarna för höghastighetståg i Sverige. I rapporten beskrivs trafikoperatörernas synpunkter på följande sätt:

1. Undvik blandad trafik på spåren, d v s tåg med olika hastigheter. Om trafikoperatörerna inte får ut full effekt av höghastighetsjärnvägen blir det svårt att ta betalt och få lönsamhet i trafiken.
2. Säkerställ prioriteringsregler till fördel för höghastighetstågen. Höghastighetstågen behöver få prioritet framför långsamtgående tåg.
3. Bygg separata spår vid stationerna. De regiontåg som ska stanna vid stationerna bör rulla av höghastighetsjärnvägen och släppa förbi bakomliggande höghastighetståg.
4. Undvik ”blandad” trafik med olika hastigheter så långt som möjligt för inte störa höghastighetstågen.
5. Bygg ut höghastighetsjärnvägen i sin helhet innan den öppnas för trafik. De delar av järnvägen som är färdigbyggda och öppnas först kommer sannolikt att börja trafikeras med regiontåg som blir svåra att ta bort när järnvägen är fullt utbyggd.

Det finns en oro hos kommunerna i stråket och Västra Götalandsregionen (VGR) att den kvarvarande kapaciteten blir för liten för att kunna utveckla stråket Jönköping-Borås-Göteborg på samma sätt som övriga tunga stråk i Västra Götaland. Det finns idag en stor osäkerhet om antalet möjliga regiontåg och antalet möjliga stopp som banan kommer att klara.

3 Syfte med funktionsutredningen

Syftet med funktionsutredningen är att beskriva hur Västra Götalandsregionen och kommunerna skulle vilja trafikera Götalandsbanan med regiontåg om det fanns tillräcklig kapacitet på höghastighetsbanan.

Syftet är också att funktionsutredningen kan ingå som en viktig del i den kommande Sverigeförhandlingen och det fortsatta arbetet med Götalandsbanan.

4. Funktionsutredningen – förutsättningar, mål och önskvärt trafikutbud

Förutsättningar för funktionsutredningen

1. Tidsperspektiv 2050
Funktionsutredningens horisontår är 2050. I ett snitt mellan Härryda och Göteborg/Mölndal bedöms kollektivtrafikresandet per vardag öka från cirka 17 000 resor till cirka 43 000 resor.
2. Geografisk avgränsning
Stråket omfattar Jönköping-Borås-Göteborg. I framtiden kommer man att kunna resa med regiontåg mellan Jönköping och Göteborg på en dryg timme. Här finns stor potential för att utveckla vardagsresandet som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har ansvar för. Samråd har skett med den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jönköpings län.

3. Befolkning 2050
Befolkningen i stråket Göteborg-Jönköping uppgår idag till 930 000 invånare, varav cirka 800 000 bor i Västra Götaland. VGR:s bedömning är att befolkningen ökar med 35-40 % under tiden fram till 2050. Detta motsvarar i genomsnitt en befolkningstillväxt på 0,9 procent per år.
4. Det spårburna systemet är ryggrad
Huvuddelen av det regionala kollektivtrafikresandet i stråket skall ske med tåg i framtiden. Idag sker 26 000 kollektivtrafikresor/dygn i stråket Borås-Göteborg. Matartrafik med buss ska ansluta de större knutpunkterna utmed banan.
5. Minskad trängsel i Göteborg
Huvuddelen av alla bussar som kör i stråket över kommungränsen till Göteborg/Mölndal bör ersättas med tåg. Idag kör cirka 1 400 bussar per dygn över kommungränsen mellan Härryda och Göteborg/Mölndal. Tågparallella busslinjer bör undvikas, vilket överensstämmer med principerna i Målbild Tåg 2035.
6. Centrumnära stationsläge i Borås
Ett centrumnära läge i Borås ger hög tillgänglighet och är viktigt för att tågtrafiken ska bli attraktiv. Därmed skapas också förutsättningar för goda omstigningsmöjligheter mellan regiontåg på Götalandsbanan och anslutande banor samt stadstrafiken i Borås.
7. Järnvägssträckning via Mölndal
Höghastighetsbanan byggs via Mölndal. Mölndal blir en viktig knutpunkt i kollektivtrafiksystemet.

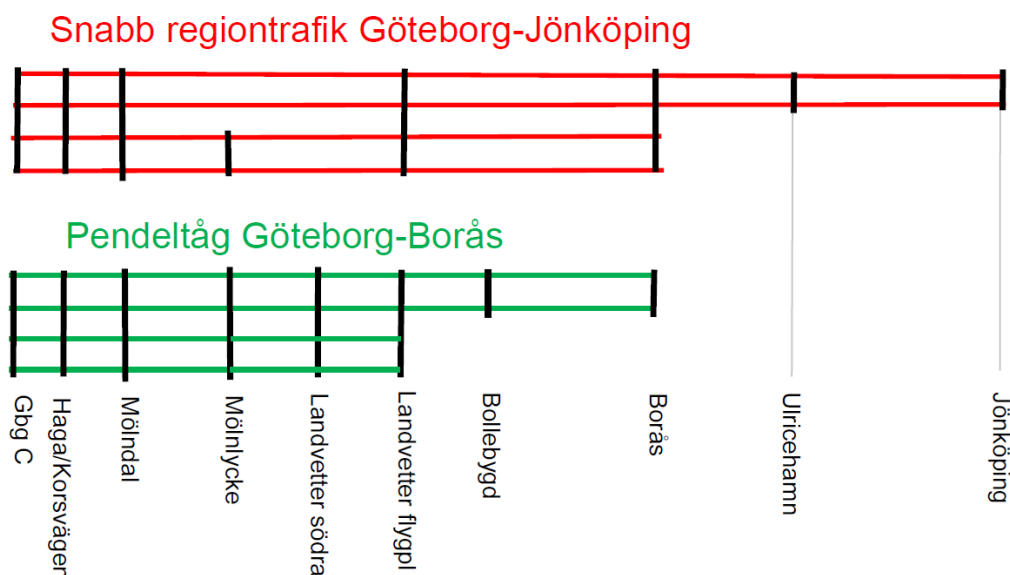
Mål för regional tågtrafik i stråket

1. Kollektivtrafikens marknadsandel i stråket ska öka till 33 %, d v s var tredje resa ska ske med kollektivtrafik. Nuvarande marknadsandel är cirka 15 %.
2. Kollektivtrafikens marknadsandel för resor till Landvetter flygplats ska uppgå till 40 %. Idag är marknadsandelen 15-20 %.
3. Restidskvoten tåg/bil ska vara 0,8 mellan Borås och Göteborg. Det innebär att en tågresor tar 80 % av tiden för motsvarande bilresa. Idag är restidskvoten cirka 1,5. Denna ambitionsnivå finns redan med i VGR:s trafikförsörjningsprogram.
4. Restiden med regiontåg mellan Borås central och Göteborg central ska för samtliga turer inte överstiga 35 minuter. Idag är restiden 52-68 minuter.
5. Hög turtäthet eftersträvas där det finns ett stort resandeunderlag snarare än långa tåg med många sittplatser. Detta innebär en hög attraktivitet för resenärerna.
6. Taktfast tidtabell för regiontågen, d v s fasta minuttal mellan avgångarna, vilket erfarenhetsmässigt leder till 10-15 % fler resenärer.
7. Tågens punktlighet ska vara minst 95 %.
8. Förse nuvarande och framtida samhällen i stråket utmed höghastighetsbanan med regiontågstrafik.

Önskvärt trafikutbud med regional tågtrafik i stråket

Funktionsutredningen handlar inte om att föreslå en specifik infrastruktur i stråket, d v s hur infrastrukturen behöver byggas ut. Det är snarare stråkets funktion som avses, d v s hur vi vill trafikera stråket med antal regiontåg per dag och under maxtimmen samt stationsuppehåll. Det handlar om att skapa tillgänglighet för invånare och företag inom stråket samt till och från stråket. Nedanstående bild visar önskvärt trafikutbud med region- och pendeltåg, exklusive höghastighetståg. Detta är en principbild och Bollebygds kommun har meddelat att utbudet bör ökas till fyra tåg per timme för Bollebygd/Kråketorp. Trafikutbudet behöver därför utredas vidare.

- Ulricehamn-Göteborg 2 tågturer/timme (motsvarar 1 500 sittplatser/timme)
- Borås-Göteborg 6 tågturer/timme (motsvarar 4 500 sittplatser/timme)
- Mölnlycke-Göteborg 6 tågturer/timme (motsvarar 4 500 sittplatser/timme)



5 Scenarier och förankringsprocess

Nästa steg är att bedöma hur infrastrukturen behöver byggas ut för att klara trafikutbudet. Det är Trafikverket som har kompetens och erfarenhet att göra dessa bedömningar. Sannolikt krävs att Trafikverket genomför kapacitetsanalyser för att kunna beskriva hur infrastrukturen behöver byggas ut för att klara de regionala behoven.

Kapacitetsanalyserna bör utgå från trafikering med tre respektive fyra höghastighetståg per timme.

Det regionala perspektivet bör lyftas in i projektet ”Götalandsbanan” på ett tydligare sätt. Vårt förslag är att Trafikverkets ”trafikeringsstudie” och ”åtgärdsvalsstudien för Kust till kuststråket” kompletteras med trafik och åtgärder som svarar upp mot det regionala perspektivet och funktionsmålen.

Viktiga frågor att besvara är om det krävs ytterligare en ny bana i stråket Borås-Göteborg, utöver den dubbelspåriga höghastighetsbanan, för att uppnå funktionsmålen och den önskvärda tågtrafiken. Eller krävs det en ny bana på delsträckor? Vad är den ungefärliga investeringskostnaden för ytterligare investeringar för att klara de regionala behoven?

En annan viktig fråga är vilken måluppfyllelse kan uppnås för regiontågen med endast en dubbelspårig höghastighetsbana, vid tre respektive fyra höghastighetståg per timme? Vilka avkall skulle i så fall behöva göras på funktionsmålen?

Förberedelser för kapacitetsanalysen görs lämpligen i en mindre tjänstemannagrupp med representanter från Trafikverket, VGR och Västtrafik.

Trafikverket bör även fortsättningsvis vara projektägare och motor i arbetet med kapacitetsanalyserna och ”trafikeringsstudien”. Vårt förslag är att Trafikverket dokumenterar arbetet och arbetar in resultatet i åtgärdsvalsstudien gör avstämningar med kommunernas samverkansgrupp (tjänstemän) och den politiska referensgruppen för Götalandsbaneprojektet.

Bilaga 1: Förslag till etappvis utbyggnad av infrastruktur och tågtrafik (utarbetad 1 mars 2016)

I denna bilaga visas förslag till etappvis utbyggnad av infrastruktur och tågtrafik under tre olika tidsintervall för stråket Göteborg-Jönköping. Det är Västra Götalandsregionen och kommunerna Göteborg, Mölndal, Härryda, Bollebygd, Borås och Ulricehamn som diskuterat fram förslaget. Viss avstämning har också skett med företrädare för Region Jönköping och Region Halland.

Förslaget baseras på Trafikverkets kapacitetsstudie som genomförs inom ramen för projekt Borås-Göteborg och som redovisades för den politiska referensgruppen den 11 februari (preliminära resultat). Kapacitetsstudien utgår ifrån den tågtrafik som beskrivs i VGRs funktionsutredning, se sidan 5 i denna PM.

Trafikverket har kommit fram till att utöver den planerade höghastighetsbanan krävs ytterligare ett dubbelspår från Almedal till Landvetter flygplats och enkelspår öster om flygplatsen till Borås om vi ska klara funktionsutredningens trafik.

Den 1 februari presenterade Sverigeförhandlarna sina bud till kommuner och regioner. Sverigeförhandlarna föreslår stationer i Borås, Landvetter flygplats, Mölnlycke och Göteborg. Därmed skulle stationer utebli i Ulricehamn, Bollebygd, Landvetter södra och Mölndal.



Figur: Stationer enligt Sverigeförhandlarnas bud den 1 februari 2016

Västra Götalandsregionen och kommunerna i stråket har under flera decennier framhållit vikten av utbyggd kapacitet mellan Borås och Göteborg som är Västsveriges två största städer. Den nuvarande Kust till kustbanan är långsam och underdimensionerad i förhållande till resbehovet i stråket. Liknande kapacitetsbrist finns inte för pendlingen in mot Stockholm och Malmö. En höghastighetsbana såsom Sverigeförhandlarna föreslår skulle förbättra situationen i stråket men banan är inte tillräcklig för att klara de regionala utvecklingsbehoven. Stora tillväxteffekter kan nås genom att koppla samman tätorterna i stråket med varandra och med Jönköping, Halland och Landvetter flygplats. Det är också viktigt att avlasta Rv 40 in mot Göteborg och avlasta Göteborgs gatunät från bilar och bussar. Redan idag uppgår antalet bussar i stråket mot Göteborg till cirka 1 400 stycken.

I syfte att uppnå en robust och hållbar tågtrafik och slippa undanträngning av framtida regiontåg vill Västra Götalandsregionen och kommunerna i stråket att höghastighetsbanan förstärks med ytterligare spårkapacitet mellan Borås och Göteborg.

I denna bilaga visas förslag till hur en höghastighetsbana kan kombineras med en konventionell järnväg på sträckan Borås – Göteborg. Utbyggnaden skulle resultera i snabba fjärrförbindelser i höghastighetsbanans stråk till Stockholm så som Sverigeförhandlingarna föreslår samt goda möjligheter att uppnå regionala utvecklingseffekter. Utvidgade arbetsmarknader med goda pendlingsmöjligheter kommer att leda till tillväxt, ökad befolkning och fler bostäder.

Förslag till utbyggnadsordning (grovt):

1. Bygg dubbelspår Göteborg-Borås som en konventionell järnväg sträckan Almedal-Landvetter flygplats via Mölndal och som höghastighetsbana på sträckan flygplatsen-Borås. Komplettera med nytt enkelspår Landvetter flygplats-Bollebygd. Stationer i Mölndal, Mölnlycke, Landvetter södra, Landvetter flygplats, Bollebygd och Borås.
2. Eftersom järnvägen nu slutar i Borås går det inga HH-tåg på sträckan. Därmed finns möjlighet att köra snabba regiontåg Göteborg-Borås med kort restid och tåg som stannar på alla stationerna.
3. Berörda kommuner expanderar och bygger bostäder och personalintensiva verksamheter på bekvämt gångavstånd kring stationerna, vilket bidrar till en hållbar tillväxt i Västsverige
4. Samtidigt som etappen Borås-Linköping byggs och Götalandsbanan färdigställs byggs ytterligare två spår ”Raka vägen” Almedal-Landvetter flygplats med höghastighetsstandard.
5. Nu kan önskad nationell trafik med höghastighetståg köras Stockholm -Göteborg samtidigt som den utvecklade regiontrafiken kan fortsätta köras.
6. Antalet människor, bostäder och arbetsplatser växer kraftigt i stråket och bidrar till en långsiktigt hållbar tillväxt av Västsverige och hela Sverige.

På efterföljande sidor visas Västra Götalandsregionens och kommunernas förslag till etappvis utbyggnad av infrastruktur och trafik under tre tidsperioder fram till 2035. Ytterligare information finns i Trafikverkets kapacitetsstudie. Vi vill framhålla att förslaget till utbyggnadsordning ännu inte är kvalitetssäkrat av Trafikverket.

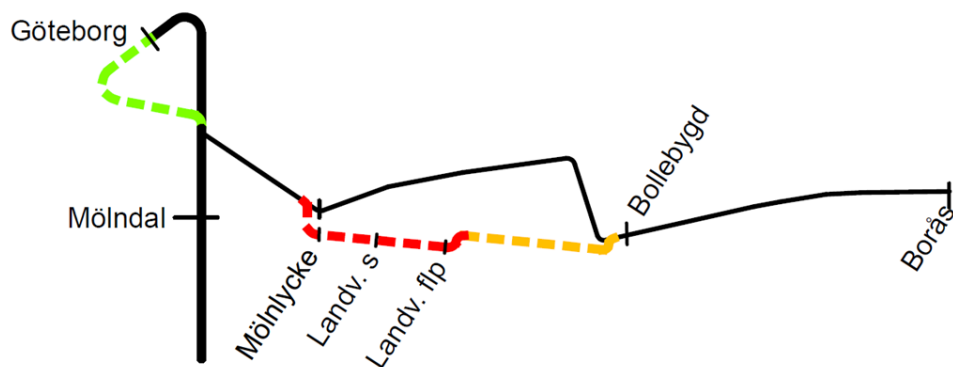
Förslaget omfattar tre tidsperioder för byggnation av infrastruktur och utveckling av tågtrafik:

- 2020-2026 Etappen Mölnlycke-Bollebygd. Ger måttlig ökning med regiontåg.
- 2026-2030 Kompletta dubbelspår Göteborg-Borås. Kraftig regiontågssatsning.
- 2030-2035 Kompletta Götalandsbana och konventionell järnväg på plats. Höghastighetståg och regiontåg fullt utbyggt.

Infrastruktur byggs 2020-2026

Etappen Mölnlycke-Bollebygd byggs

- - - **Mölnlycke-Landvetter fpl** byggs som konventionell järnväg för 250 km/h (dubbelspår)
- - - **Landvetter fpl-Bollebygd** byggs som höghastighetsbana 320 km/h (dubbelspår)
- - - Västlänken planeras vara färdig 2026
- Befintlig järnväg



Tågtrafik 2026

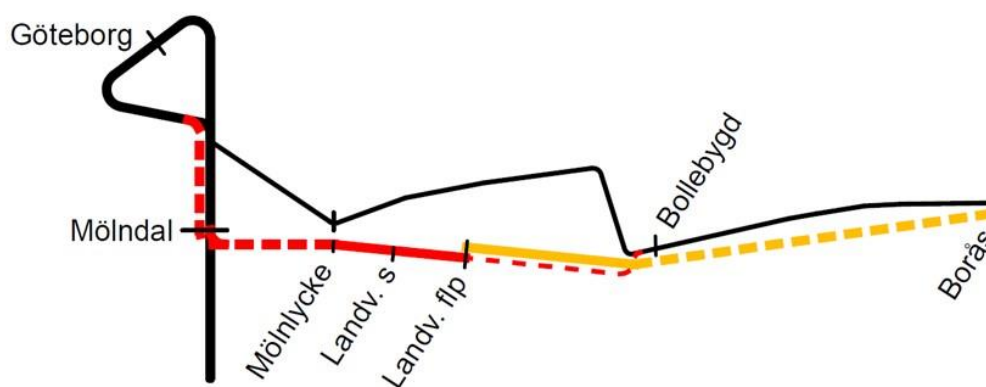
Antal tågturer/h och riktning

- Regiontåg på ny infrastruktur och på delar av Kust till kustbanan
- Regiontåg på enbart Kust till kustbanan



Infrastruktur byggs 2026-2030

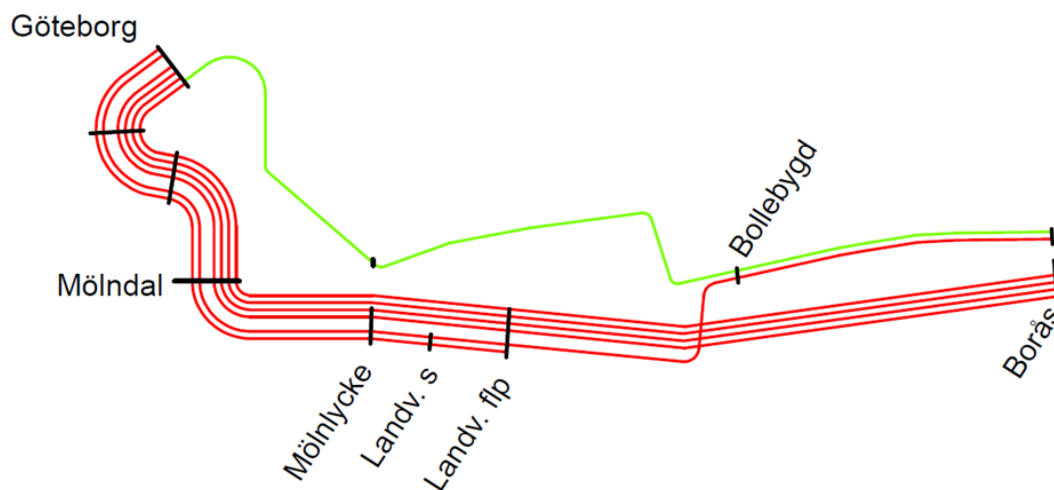
- - - **Almedal - Mölndal – Mölnlycke** byggs som konventionell järnväg för 250 km/h (dubbelspår)
- - - **Landvetter flp – Bollebygd** byggs som konventionell järnväg för 250 km/h (enkelspår)
- - - **Bollebygd – Borås** byggs som höghastighetsbana 320 km/h (dubbelspår)
- Redan utbyggd höghastighetsbana i föregående etapp
- Redan utbyggd konventionell järnväg i föregående etapp
- Befintlig infrastruktur



Tågtrafik 2030

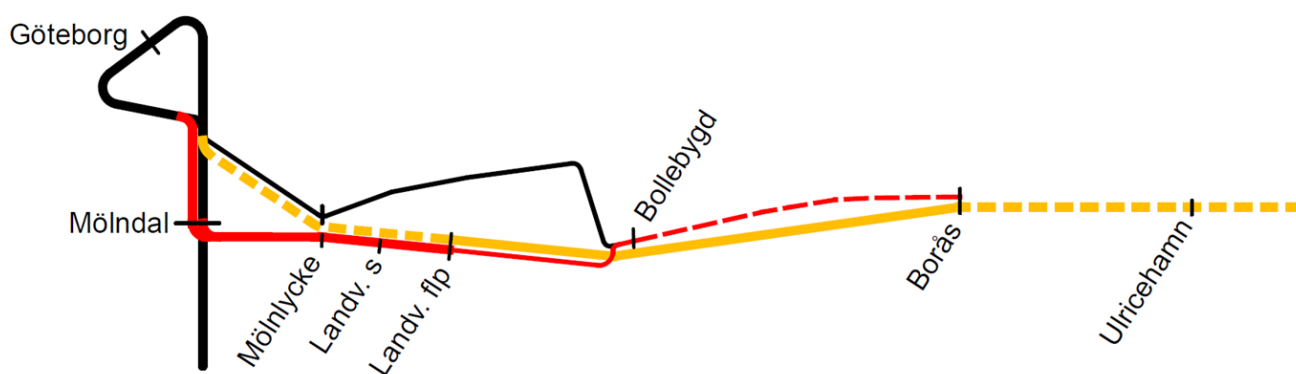
Antal tågturer/h och riktning

- Regiontåg på ny infrastruktur
- Regiontåg Kust till kustbanan



Infrastruktur byggs 2030-2035

- Kust till kustbanan **Bollebygd – Borås** upprustas (enkelspår)
- **Borås – Ulricehamn – Jönköping** byggs som höghastighetsbana 320 km/h (dubbelspår)
- **Landvetter fpl – Almedal** byggs som höghastighetsbanan 320 km/h (dubbelspår)
- Redan utbyggd höghastighetsbana i föregående etapper
- Redan utbyggd konventionell järnväg i föregående etapper
- Redan utbyggd konventionell järnväg i föregående etapp
- Befintlig infrastruktur



Tågtrafik 2035

Antal tågturer/h och riktning

- Höghastighetståg
- Regiontåg på ny infrastruktur
- Regiontåg på Kust till kustbanan

