



Målbild Tåg 2035

- utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland

PM 8

Västlänken

Målbild Tåg 2035

Underlagsrapport PM 8: Västlänken

Arbetet med Målbild Tåg 2035 – utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland – finns dokumenterad i en huvudrapport. Målbilden skall säkerställa utvecklingen av en stärkt region med hög tillgänglighet mellan regionhuvudorter och kommuner i enlighet med ”Vision Västra Götaland”. Målbilden skall ge vägledning åt Västtrafik att planera för tågtrafikens framtida utbud, underlag för fordonsinvesteringar och underlag för att beskriva behovet av framtida infrastruktur.

Utredningsarbetet har varit omfattande och för att hålla nere huvudrapportens omfattning finns ett antal underlagsrapporter enligt beskrivning nedan:

PM 1: Vägledning för att utarbeta Målbild Tåg 2035

PM 2: Tågtrafikering

PM 3: Duospårvagn i Sjuhärad

PM 4: Fordonsbehov

PM 5: Reducerad busstrafik

PM 6: Infrastrukturåtgärder

PM 7: Resande och ekonomi

PM 8: Västlänken

Den rapport du för närvarande håller i handen är markerad med fet stil.

Underlagsrapporten är skriven av Jan Efraimsson, VGR och Björn Salomonson, WSP.

Innehållsförteckning

| | |
|--|---|
| 1. Inledning | 4 |
| 2. Trafikering av Västlänken och Göteborg central..... | 4 |
| Huvudprinciper för trafikeringen | 4 |
| Trafikering år 2028..... | 6 |
| Trafikering år 2035..... | 7 |
| 3. Västlänkens utbyggnadsmöjligheter på lång sikt..... | 8 |
| 4. Koppling mellan tågtrafik och stadstrafik | 9 |

1. Inledning

I Målbild Tåg 2035 presenteras en kraftig utökning av region- och pendeltågstrafik i Västra Götaland. Samtliga fem stråk in mot Göteborg får utökad tågtrafik. Principer för trafikering av Västlänken har diskuterats inom ramen för målbildsarbetet. Syftet med Västlänken är att öka kapaciteten i Göteborgs central samt öka tillgängligheten till Göteborg genom två nya stationer i tunneln.

Målbilden presenterar inte något exakt upplägg hur olika genomgående tåglinjer i Västlänken skall kopplas samman. Dock kan antalet tåg genom Västlänken i maxtimmen presenteras.

Denna PM beskriver följande:

- Trafikering av Västlänken och Göteborgs central
- Västlänkens utbyggnadsmöjligheter på lång sikt
- Koppling mellan tågtrafik och stadstrafiken i Göteborg

2. Trafikering av Västlänken och Göteborg central

Huvudprinciper för trafikeringen

I samband med Västlänken och den första delen av Götalandsbanan Göteborg-Borås öppnande 2028 sker en radikal förändring av linjestrukturen. Västlänken knyter ihop Bohusbanan, Norge/Vänerbanan och Västra stambanan norrifrån med Västkustbanan och Kust-till kustbanan söderifrån.

Pendeltågslinjerna och flertalet regiontågslinjer ska vara genomgående i Göteborg och på lämpligt sätt kopplas ihop norr och söder om Västlänken. Fjärrtågen, samt en del av regiontågen (se nedan), föreslås gå som i dag till säckstationen i markplan vid Göteborg central. Godståg, fjärrtåg och regionexpresståg förutsätts trafikera Gårdatunneln.



FIGUR. Västlänkens sträckning. Bild Trafikverket

Vilka linjer som ska kopplas ihop med varandra behöver utredas ytterligare när de infrastrukturella förutsättningarna runt Västlänken är mer tydliga. Ett antal önskemål anges dock här:

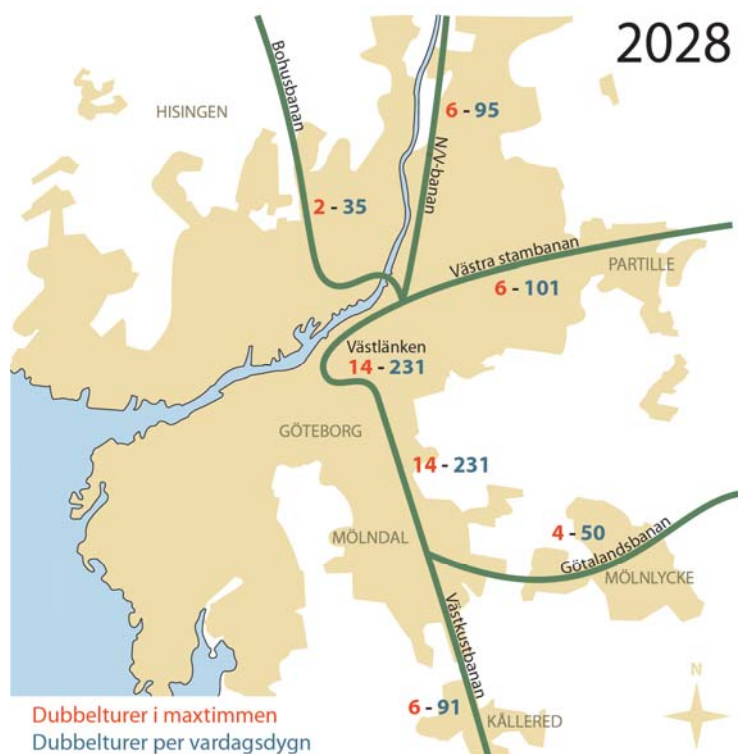
- Linjerna Strömstad- Uddevalla-Göteborg och Mariestad-Lidköping-Trollhättan-Göteborg bör kopplas ihop med Göteborg-Borås och vidare mot Kalmar, Skövde respektive Jönköping. På detta sätt erhålls nya snabba förbindelser mellan regionala centra och anslutning från hela regionen till Landvetter flygplats
- Regiontågslinjen Skövde-Göteborg delas i två linjer där den ena går Skövde-Herrljunga-Borås-Göteborg den andra Herrljunga-Göteborg-Varberg
- Någon av pendeltågslinjerna Alingsås-Göteborg eller Älvängen-Göteborg kopplas ihop med Göteborg-Kungsbacka
- Om linjen Halmstad-Göteborg inte längre går vidare söder om Halmstad i Öresundstågssystemet kan den också kopplas ihop med lämplig linje norr om Västlänken

En del av den regionala trafiken kommer inte att gå genom Västlänken, utan fortsatt trafikera den kvarvarande övre delen av Göteborg central. Dessa är preliminärt:

- Regionexpresstågen Karlstad-Göteborg
- Fjärrtågen Oslo-Göteborg
- Regionexpresstågen och fjärrtågen (Örebro-) Skövde-Göteborg
- Regionexpresstågen Halmstad-Göteborg, förutsatt att dessa fortfarande ingår i trafiksystemet Öresundståg på samma sätt som idag.
- Insatståg i högtrafik om dessa inte ryms i Västlänken

Trafikering år 2028

Den trafikering i Västlänken som skisseras i målbilden utgör 14 dubbelturer under maxtimmen 2028. Per dygn motsvarar det cirka 230 dubbelturer genom Västlänken. I figuren nedan visas ett exempel på hur dessa kan fördelas på respektive bana. Eftersom det uppstår ett överskott av tåg norr om Västlänken kommer en del linjer helt eller delvis att ha sin slutpunkt i Mölndal eller Mölnlycke.



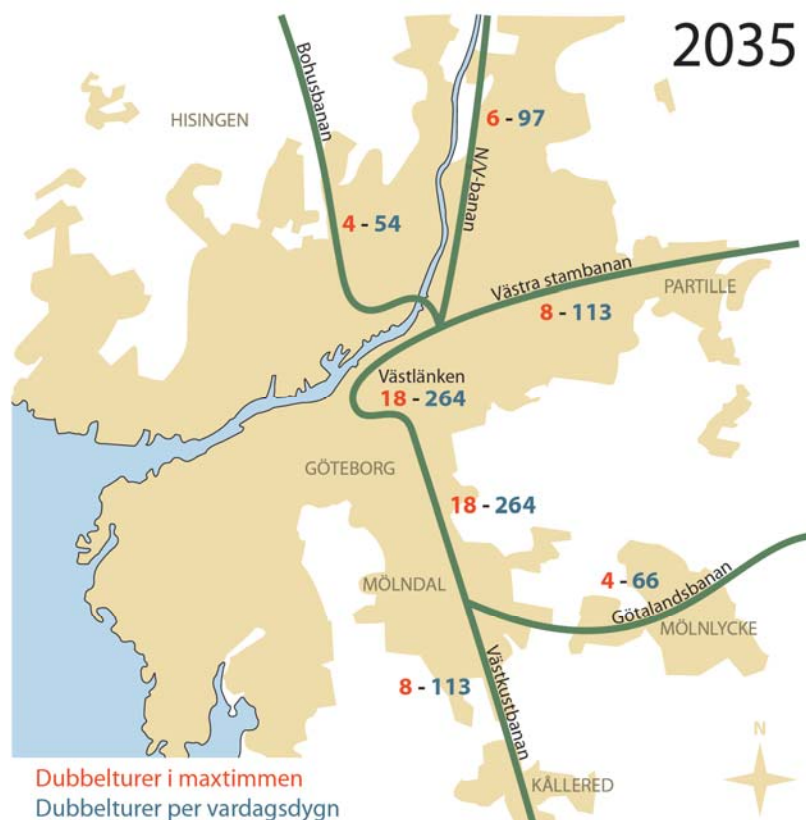
Figur. Trafikering i Västlänken 2028, enligt Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035

Med detta upplägg uppnås under högrafiktid 6 tåg i timman mot Älvängen, Alingsås och Kungsbacka. Mot Mölnlycke 4 tåg i timman samt söder om Västlänken mot Mölndal 14 tåg i timman. Mot Uddevalla förutsätts 2 tåg i timman. På Bohusbanan förutsätts en ny station vid Brunnsbo.

Trafikverket har bedömt att kapaciteten i Västlänken, enligt hittills planerad och finansierad utformning med enbart tvåspårsstationer i Haga och Korsvägen, bedöms vara tillräcklig för denna trafikering, dvs 14 tåg per timma.

Trafikering år 2035

Till år 2035 beräknas trafikeringen behöva öka till 18 dubbelturer/timma under högtrafiktid eller drygt 260 dubbelturer per dygn, se figur. Den infrastruktur som krävs för att uppnå tillräcklig kapacitet och pålitlighet i Västlänken preciseras i pågående arbete med järnvägsplan. I den översiktliga analys som Trafikverket har gjort i arbetet med målbilden bedöms trafikeringen 2035 utlösa behovet av fyrspårsstationer även vid Haga och Korsvägen. Järnvägsplanen kommer enligt uppgifter från Trafikverket att redovisa både alternativet med tvåspårs- och det med fyrspårsstationer, eller eventuellt andra likvärdiga alternativ. Finansiering av fyrspårsstationer ingår inte i Västlänkens nuvarande budget.



Figur. Trafikering i Västlänken 2035, enligt Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035

Som framgår av figuren beräknas antalet turer under dygnet öka på samtliga banor. Den procentuellt största ökningen gäller Bohusbanan som föreslås få 4 tåg i timman under maxtimmarna.

3. Västlänkens utbyggnadsmöjligheter på lång sikt

I samband med utredningsarbetet för Västlänken diskuterades möjligheterna att ansluta den till ytterligare banor mot norr och/eller söder i framtiden. I den nu pågående projekteringen ingår förutsättningen att det ska vara byggt tekniskt möjligt att ansluta nya spår mot norr från Göteborg central samt nya mot söder från stationen i Haga i ett senare skede. Det innebär att raksträckan vid stationerna förlängs för att ge plats åt växlar varifrån de nya spåren kan byggas. Det förutsätts också att det är fyra (minst) spår vid stationen som ansluts.

Tanken med en ny anslutning norrut mot Bohusbanan med ny tunnel under Göta älv är att skapa en genare förbindelse än den via Marieholm och samtidigt avlasta Hamnbanan som förväntas få fortsatt stark ökning av godstrafiken. Med tanke på att banan snart kommer att få dubbelspår vid Marieholm, samt att utredningsarbete om korsningspunkten mellan Bohusbanan-Norge/Vänerbanan-Västra stambanan i Olskroken pågår, är det svårt att värdera behovet av ytterligare en älvförbindelse. Det gäller även med tanke på en eventuell framtida höghastighetsbana Oslo-Göteborg-Köpenhamn. Till dess att eventuellt annat framkommer är vår utgångspunkt att åtgärder i nuvarande sträckning av Bohusbanan är tillräckliga för persontrafikens behov fram till 2035. Självklart är det angeläget att värna om möjligheten att koppla på Bohusbanan direkt på Västlänken i framtiden.

En koppling mot söder har bland annat motiverats av att kunna nå Sahlgrenska med regionala färdmedel. I tidigare skeden har det även studerats alternativet att dra Västlänken via Sahlgrenska men det förkastades i dåvarande Banverkets järnvägsutredning. Med den nu beslutade Västlänkssträckningen blir tillgängligheten till Sahlgrenska och andra platser i denna del av staden via stationen i Korsvägen betydligt bättre än i dag. En anslutning till Västlänken mot söder bör därför ses i ett större sammanhang än det lokala. Således skulle en utvecklad spårburen trafik mot sydvästra Göteborg (via Sahlgrenska) och kanske även mot delar av Kungsbacka vara ett starkt motiv för en ny tunnelanslutning till Västlänken. Om man kan påvisa ett resandeunderlag som motiverar detta skulle det kunna vara ett alternativt sätt att balansera tågantalet mellan norr och söder. Här har de berörda kommunernas utbyggnadsplanering en stor betydelse. Att upprätthålla anslutningsmöjligheten söderut är således även det angeläget.

4. Koppling mellan tågtrafik och stadstrafik

Ett av syftena med Västlänken är att med två nya stationerna möjliggöra fler direktresor och därigenom minska behovet av byten till lokala färdmedel. Dessutom fördelas resenärerna så att risken för överbelastning minskar vid centralstationen, Drottningtorget och Brunnsparken. Detta är en stor fördel för stadstrafiken i centrala Göteborg. Samtidigt ska Västlänken, som grundbult i K2020-överenskommelsen, bidra till ökat resande med kollektivtrafiken som helhet. Kollektivtrafikens marknadsandel skall öka från 25 till 40 % under åren 2006-2025. Man kan därför säga att Västlänken har både en dämpande och ökande effekt för den stadstrafiken i Göteborg. Den övervägande delen av insatsbehovet för att nå fördubblingsmålet i Göteborg är kopplat till ökningen av lokala stadstrafikresor.

Idag finns ingen exakt uppgift om hur stor andel av resandet med Göteborgs stadstrafik som utgörs av lokala resor inom Göteborg respektive resenärer som byter från regiontrafik (tåg och expressbuss) till stadstrafiken. En uppskattning pekar att andelen resenärer i stadstrafiken som utför lokala resor utgör cirka 90 % och andelen som byter till eller från regionala linjer (tåg och expressbuss) uppgår till cirka 10 %. Huvuddelen är således resor som i sin helhet sker med stadstrafiken.

Målbild Tåg 2035 innebär ett trefaldigt tågresande och K2020 pekar på att inpendlingen till Göteborg kommer att öka mer än lokala resor inom Göteborg ökar. En grov bedömning är att bytesresornas andel kommer att öka från cirka 10 % till cirka 15 %.

Även i framtiden utgör lokala resor inom Göteborg huvuddelen av resandet med stadstrafiken i Göteborgs stad. Det är viktigt att stadstrafiken successivt utvecklas för att kunna ta emot ökat resbehov både lokalt och regionalt.