

Målbild 2010 och 2020 för storregional trafik och pendeltågstrafik



September 2004

Förord

En av de grundläggande idéerna när Västtrafik bildades var att kollektivtrafiken skulle samordnas och vidareutvecklas bland annat över de gamla länsgränserna. Den långväga kollektivtrafiken i Västra Götaland har stor betydelse för möjligheten att uppnå den önskade regionförstoringen.

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i riktning mot de övergripande mål som Västtrafiks ägare har fastställt krävs framförhållning och strategisk planering. Därför har Västtrafik utarbetat en målbild för hur den långväga tåg- och busstrafiken och pendeltågstrafiken kan utvecklas fram till åren 2010 och 2020. Målbilden utgår från tidigare utarbetad vision ”På nya spår i Väst” i april 2002.

I takt med att järnvägsnätet byggs ut möjliggörs tätare tågtrafik och högre hastigheter. Västsveriges huvudorter kommer närmare varandra och utbildningsorter och arbetsmarknader knyts samman alltmer. I rapportens avslutande del visas regionförstoringen på en karta genom att tidsavstånden minskar mellan huvudorterna i Västsverige.

För att utveckla trafiken krävs att staten inte minskar sitt ekonomiska engagemang. Målbilden förutsätter att gamla tåg byts ut mot nya. Dessutom krävs fler tåg än idag och betydligt mer trafik. Kostnaderna för att uppnå målbilden kan bli omfattande jämfört med idag. Resenärerna får ta sin del av kostnadsökningen, men för att klara att utveckla trafiken krävs ytterligare årlig ersättning från ägarna. Med den ekonomiska fördelningsmodell som tillämpas i det nya aktieägaravtalet från och med år 2004, faller huvuddelen av den ökade ersättningen på Västra Götalandsregionen. Dokumentet visar även vilken trafik som kan uppnås år 2010 vid oförändrade ekonomiska ägartillskott. Detta är dock inget mål utan snarare en konsekvens.

Dokumentet kan tjäna som underlag för Västtrafiks vidare diskussion med ägare och andra aktörer som berörs av trafikens utveckling.

Västtrafik står just nu inför beslut angående tågeköp och snart skall stora delar av tågtrafiken i Västsverige upphandlas. Vi hoppas därför att Ägarna tar ett långsiktigt inriktningsbeslut för hur Västtrafik skall utveckla trafiken. Investeringar i järnväg och tåg är en långsiktig fråga. Ägarnas tydlighet när det gäller vilja och ambition är viktig för att Västtrafik skall kunna utveckla trafiken på ett affärsmässigt och välplanerat sätt.

Målbilden behandlades i Västtrafiks styrelse 2004-07-01. Styrelsen beslutade att ställa sig bakom Målbilden och kommer att föra en dialog angående trafikens utveckling med Västra Götalandsregionen och det regionala ägarrådet där alla ägarna är representerade. Styrelsens motivering framgår av bilaga 4.

Skövde september 2004
VÄSTTRAFIK AB

.....
Vd Håkan Bergqvist

.....
Jan Efraimsson

Innehåll

Sammanfattning	I	5 Omgivande förutsättningar för att utarbeta målbilden	9
Inledning	I	5.1 Banverkets Framtidsplan styr tågtrafikutvecklingen	9
Målbild 2010	I	5.2 Samsyn mellan Västtrafiks målbild och K2020-projektet	10
Målbild 2020	II	6 Marknad	11
Ekonomiska effekter	II	6.1 Långväga biltrafik och kollektivtrafikens marknadsandel	11
Målbilden möjliggör önskad regionförstoring	III	6.2 Storregional kollektivtrafik	12
Trafik 2010 vid oförändrade ekonomiska medel	III	6.3 Generell bedömning av kollektivtrafikens marknadsandel	13
Avslutning	IV	6.4 Kollektivtrafikens konkurrenskraft i olika stråk	13
1 Inledning och syfte	1	7 Kommentarer till Västtrafiks målbild för 2005	16
1.1 Inledning	1	8 Målbild 2010 och 2020	17
1.2 Syfte med målbilden	1	8.1 Målbild 2010	17
1.3 Visionen har varit vägledande	2	8.2 Önskvärt antal förbindelser i storregionala stråk 2020	18
1.4 Projektorganisation	2	8.3 Fler turer och snabbare trafik 2020	18
2 Vad är storregional trafik?	3	8.4 Kollektivtrafik i olika stråk år 2020	20
2.1 Begreppet "storregional trafik"	3	9 Resande och ekonomi 2010 och 2020	23
2.2 Ägarnas övergripande mål	3	9.1 Resandekonsekvenser	23
2.3 Tidigare målbild	4	9.2 Återinvestering och utökning av fordonsparken	23
3 Nuvarande kollektivtrafik	5	9.3 Ekonomiska konsekvenser av målbilden	25
3.1 Storregional trafik	5	9.4 Statligt engagemang är nödvändigt som en del av finansieringen	26
3.2 Pendeltågstrafik	6	9.5 Målbildens påverkan på ägarersättningen	26
1.3 Dagens tågfordon	6	9.6 Renovering av fordon ger lägre årsunderskott	27
4 Vad vill vi uppnå med den storregionala trafiken?	7	9.7 Inköp av begagnade X11/X14-tåg	28
4.1 Behovet av storregional trafik	7	9.8 Målbilden möjliggör önskad regionförstoring	28
4.2 Västra Götalandsregionens tillväxtprogram	7	10 Trafik 2010 – vid oförändrade ekonomiska medel	29
4.3 Tillgänglighetskriterier för storregional trafik	8		
4.4 Hela-resanperspektivet	8		



11	Allmänna strategier för att utveckla tågtrafiken	31
11.1	Design- och profilprogram ökar tydligheten	31
11.2	Trafikhuvudmännens inflytande på tågfordonens egenskaper	31
11.3	Enhetligt pris- och betalsystem ökar enkelheten	31
11.4	Ökat inflytande på trafik med taxeavtal innebär högre kostnad	31
11.5	Banverkets medel till banunderhåll	31
11.6	Jämn kostnadsutveckling bör eftersträvas	32
11.7	Vilken subventionsgrad bör eftersträvas?	32
11.8	Förberedelser för trafikupphandling år 2007	33
12	Avslutning	34
Bilagor		
1.	Definition av storregional trafik	35
2.	Avtalstid för Västtrafiks trafikavtal	36
3.	Tillgänglighetskriterier	37
4.	Styrelsens motivering för att ställa sig bakom målbildsförslaget	38

Omslagsfoton: Thomas Harrysson AB

Projektledare:
Jan Efraimsson
www.vasttrafik.se
Tel: 0500-46 44 00



Sammanfattning

Inledning

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i riktning mot Västtrafiks övergripande mål krävs framförhållning och strategisk planering. Västtrafik har därför utarbetat en målbild för storregional tåg- och busstrafik samt pendeltågstrafik.

Ett av ägarnas övergripande mål för Västtrafik lyder:

Västtrafik ska verka för att utveckla de långväga resmöjligheterna så att Västra Götaland blir "rundare".

Denna rapport visar en målbild för den storregionala trafiken och pendeltågstrafiken år 2010 och 2020.

Syftet med målbilden är följande:

- Utgöra underlag för diskussioner med Västtrafiks ägare, Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, omgivande trafikmyndigheter, etc.
- Utgöra underlag för Västtrafiks kommande långtidsprognoser.
- Utgöra underlag för kommande trafikupphandlingar 2007-2010.
- Utgöra underlag för Västtrafiks investeringar i fordon och anläggningar.

Målbild 2010

Tågtrafiken ökar med 16 %. Detta är ett första steg mot målbild 2020.

Tågtrafiken förtätas Tvåstad-Göteborg, Uddevalla-Stenungsund-Göteborg, Nässjö-Jönköping- Falköping-Göteborg och på Älvsborgsbanan Uddevalla-Herrljunga. Äldre tåg byts ut mot nya. Trafikarbetet för Västtrafiks storregionala tågtrafik ökar med 16 % jämfört med 2004. Den storregionala busstrafikens trafikarbete är 8 % större. Pendeltågstrafikens trafikarbete (tidtabellskilometer) blir i stort sett oförändrat jämfört med 2004. Dock planeras viss kapacitetsförstärkning genom att sammankoppla tåg.

Kännetecknande för målbilden är att tågtrafiken utökas på de sträckor som får ökad bankapacitet fram till år 2010. Tågtrafiken kompletteras med storregional busstrafik, precis som idag, utmed de järnvägsstråk som har begränsad kapacitet. Avsikten är att i takt med att järnvägsnätet successivt byggs ut efter 2010 ersätta en del av den storregionala busstrafiken med tågtrafik. Därutöver har Västtrafik taxeaftal med tåg- och bussoperatörer som kör nationell trafik.

Jämfört med idag bedöms det storregionala tågresandet öka med 25% och pendeltågsresandet med 15%. Vid fortsatt statligt engagemang i tågtrafiken, dvs statsbidrag till tågbidrag och fortsatt statligt bidrag till själva trafiken, ökar ägartillskottet till Västtrafik med ca 35 Mkr/år.



Målbild 2020

Tågtrafiken ökar med 77 %.

Målbild 2020 innebär kraftigt utökad tågtrafik; upp till fyra förbindelser per timma mellan Borås och Göteborg, trafik varannan timme Mariestad-Trollhättan-Göteborg, mer än två tåg per timme mellan Tvåstad och Göteborg, fler tåg Skövde-Göteborg och Karlstad-Göteborg. Fler och längre pendeltåg till Kungsbacka och Alingsås. Pendeltågstrafik Älvängen-Göteborg och Stenungsund-Göteborg. Dessutom kommer gamla tåg att bytas mot nya och antalet tåg kommer att öka från dagens 59 till 87 tåg. De områden i Västra Götaland som inte har tillgång till järnväg erbjuds snabb och bekväm storregional busstrafik.

Trafikarbetet för Västtrafiks storregionala tågtrafik ökar med 77 % jämfört med 2004. Den storregionala busstrafikens trafikarbete hålls på oförändrad nivå. Pendeltågstrafiken förstärks kapacitetsmässigt genom att sammankoppla fler tåg, alternativt anskaffa längre tåg. Pendeltågstrafikens trafikarbete (tidtabellskilometer) ökar med ca 15-20 %.

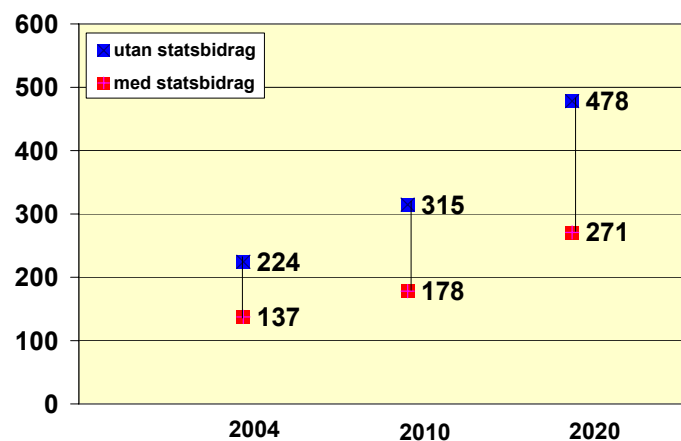
År 2020 förutsätts järnvägsnätet i Västsverige vara utbyggt med bland annat dubbelspår och tågtunnel under centrala Göteborg. Antalet tågavgångar på Västtrafiks storregionala linjer kommer att öka från dagens 360 per dag till ca 570 per dag.

Resandet med Kungsbacka- och Alingsåspendeln kommer att öka med ca 40% och det storregionala tågresandet kommer mer än fördubblas jämfört med idag. Vid fortsatt statligt engagemang i tågtrafiken, dvs statsbidrag till tågköp och fortsatt statligt bidrag till själva trafiken, ökar ägartillskottet till Västtrafik med ca 125 Mkr/år.

Ekonomiska effekter

Idag finansieras tågtrafiken genom biljettintäkter, statligt bidrag och ägartillskott. Staten lämnar bidrag till tågköp och stödjer, via Rikstrafikens budget, trafik som tillgodoser interregionala resbehov. För att kunna utveckla tågtrafiken krävs ett fortsatt statligt engagemang. Det finns idag inga långsiktiga avtal mellan staten och Västtrafik som säkrar finansieringen fram till 2010 respektive 2020. Behovet av ägartillskottet kan därför inte exakt preciseras för åren 2010 respektive 2020.

Om statens framtida engagemang helt uteblir ökar behovet av framtida ägartillskott (blå markeringar i diagrammet). Om statens engagemang istället uppgår till dagens nivåer, blir behovet av ägartillskott betydligt lägre (röda markeringar i diagrammet). Båda dessa ytterlighetsnivåer visas nedan för 2010 respektive 2020. För 2004 uppgår ägartillskottet till 137 Mkr.



Ägartägersättning utan respektive med statsbidrag, Mkr/år (prisnivå 2004)



Målbilden möjliggör önskad regionförstoring

Målbilden 2020 bidrar till önskad regionförstoring. Både restider och antal resmöjligheter förbättras och regionens arbetsmarknader vidgas. Invånarnas tillgänglighet till högskoleorter ökar. Vidare ökar tillgängligheten till större sjukhus, Landvetter flygplats samt till huvudstadsregionerna, vilket överensstämmer med tillgänglighetskriterierna i bilaga 3. Restiderna minskar i hela Västra Götaland. Nedan visas en illustration av minskade tidsavstånd till Göteborg.

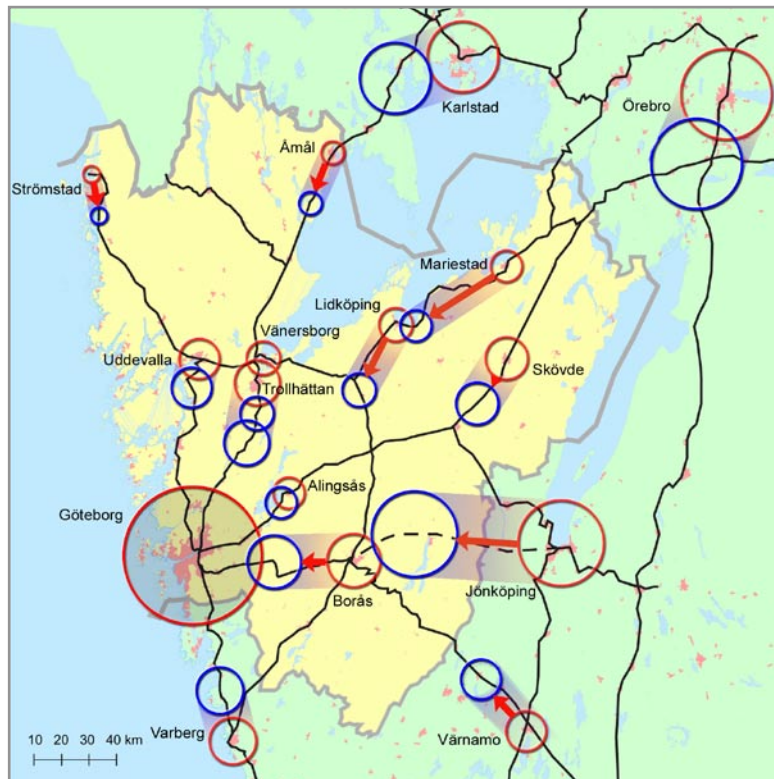


Illustration av tätorternas minskade tidsavstånd till Göteborg
Röd cirkel visar dagens läge och blå visar upplevt läge efter utbyggd trafik 2020

Trafik 2010 vid oförändrade ekonomiska medel

I utredningsrapporten visas även vilken trafik som kan erhållas 2010 vid oförändrade ekonomiska medel från ägarna. I takt med att gamla tåg byts mot nya ökar kostnaderna för trafiken. Om inte mer pengar tillförs trafiken tvingas Västtrafik anpassa utbudet och koncentrera resurserna till vissa utvalda stråk.

I detta scenario – som vi vill betona inte är ett mål utan en konsekvens – ersätts en del av den storregionala tågtrafiken med busstrafik. Tåg prioriteras för de resrelationer där många människor ska resa långa sträckor. Banstandarden för olika delar av järnvägsnätet har stor betydelse för att kunna utveckla tågtrafiken. De delar av järnvägsnätet som byggs ut med hög standard, dvs hög hastighet och hög kapacitet, kommer naturligtvis att prioriteras för tågtrafik. Dessa kriterier är avgörande för vilka sträckor som trafikeras med tåg respektive buss.

Flera av de nuvarande tåglinjerna ersätts med storregional busstrafik:

- Norra delen av Bohusbanan, Uddevalla-Strömstad
- Kinnekullebanan
- Viskadalsbanan
- Boråsbanan (tågtrafik återskapas när järnvägen är utbyggd med dubbelspår, Mölnlycke-Bollebygd)



Avslutning

Ett måldokument för den framtida storregionala trafiken och pendeltågstrafiken har härmed utarbetats av Västtrafik. Måldokumentet har sin utgångspunkt i den vision som Västra Götalandsregionen, Banverket och Västtrafik gemensamt utarbetade i april 2002, "På nya spår i Väst". Visionen har nu konkretiserats i en målbild som även innehåller ekonomiska konsekvenser.

Utbyggnad av både infrastruktur och tågtrafik är långsiktiga frågor som får långsiktiga effekter för samhället. Det är därför viktigt att ha framförhållning och beredskap att utveckla trafiken. Västtrafik hoppas att dokumentet kan fungera som ett diskussionsunderlag för Ägarna och vara vägledande för planering och upphandling av den framtida trafiken.



1 Inledning och syfte

1.1 Inledning

En av de grundläggande idéerna när Västtrafik bildades var att kollektivtrafiken skulle samordnas och vidareutvecklas över de gamla länsgränserna. Trafiken mellan regionens huvudorter skulle utvecklas och göra regionen rundare. Därefter har kommunerna och Regionen påtalat vikten av att den storregionala trafiken även bör förbättras till huvudorter utanför Västra Götaland, dvs till grannlänen. Begreppet storregional trafik innebär långväga trafik i Västra Götaland och till omgivande läns regioncentrum. Närmare beskrivning visas i kapitel 2.

Idag är det den bristande kapaciteten i det Västsvenska järnvägsnätet som begränsar utvecklingsmöjligheterna för tågtrafiken. Banverkets Framtidsplan 2004-2015 visar att många av de viktiga järnvägsprojekten i Västsverige ligger långt fram i tiden. En viktig förutsättning för att kunna utveckla den storregionala tågtrafiken är att järnvägsnätet byggs ut med förstärkt kapacitet.

För de kommuner som inte har tillgång till järnväg eller där järnvägen har låg konkurrenskraft kan den storregionala trafiken utvecklas med buss.

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i riktning mot Västtrafiks övergripande mål krävs framförhållning och strategisk planering. Västtrafik har därför utarbetat en gemensam målbild för storregional tåg- och busstrafik samt pendeltågstrafik.

Med detta som bakgrund har Västtrafik utarbetat en målbild för trafiken år 2010 och 2020. Dokumentet kan utgöra underlag för avstämning och diskussion med Västtrafiks ägare.

1.2 Syfte med målbilden

Målbilden omfattar storregional tåg- och busstrafik samt pendeltågstrafik.

Syftet med målbilden är följande:

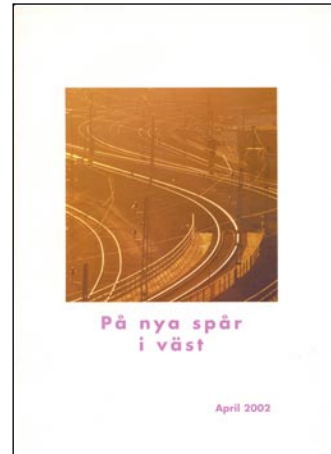
- Utgöra underlag för diskussioner med Västtrafiks ägare, Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, omgivande trafikhuvudmän, etc.
- Utgöra underlag för Västtrafiks kommande långtidsprognoser.
- Utgöra underlag för kommande trafikupphandlingar 2007-2010.
- Utgöra underlag för Västtrafiks investeringar i fordon och anläggningar.

Inom några år kommer flera av Västtrafiks trafikavtal med tåg- och bussentreprenörer att löpa ut. Det innebär att Västtrafik så snart som möjligt måste förbereda omfattande trafikupphandlingar. I bilaga 2 visas trafikavtalens "löptid" för nuvarande storregionala trafik och pendeltågstrafik.



1.3 Visionen har varit vägledande

Under 2002 utarbetade Västtrafik, Västra Götalandsregionen och Banverket gemensamt en vision för utbyggnad av infrastruktur och tågtrafik i tre etapper fram till 2015, På nya spår i väst. Visionen har varit vägledande för att utarbeta Målbilden.



1.4 Projektorganisation

Målbilden har utarbetats inom ramen för ett projekt som letts av en styrgrupp. Styrgrupp och arbetsgrupp har haft följande sammansättning:

Styrgrupp

Håkan Bergqvist
Ville Mark
Roger Vahnberg
Marie-Louise Bergqvist
Mikael Olsson
Mårten Ignell

Arbetsgrupp

Jan Efraimsson, projektledare
Mårten Ignell
Michael Stjernberg
Mats Olofsson
Thomas Wieslander
Attila Ungvari
Konsult: Frida Karlge, SWECO



2 Vad är storregional trafik?

2.1 Begreppet “storregional trafik”

Begreppet “storregional trafik” har varit ett administrativt begrepp kopplat till ägarnas tidigare ekonomiska fördelningsmodell. Den storregionala trafiken har alltså inte marknadsförts som en egen kundprodukt.

Ägarnas tidigare aktieägaravtal som gällde till och med 2003, omfattade en definition av storregional trafik, se bilaga 1. Definitionen var nödvändig bl a för att kunna tillämpa den tidigare ekonomiska fördelningsmodellen. I och med införandet av det nya aktieägaravtalet 2004 upphörde det storregionala begreppet.

Vi har i denna rapport ändå valt att benämna den långväga trafiken för “storregional trafik”. I ett senare skede kan om så önskas ett nytt begrepp väljas – särskilt om Västtrafik i framtiden väljer att marknadsföra trafiken som en egen kundprodukt.

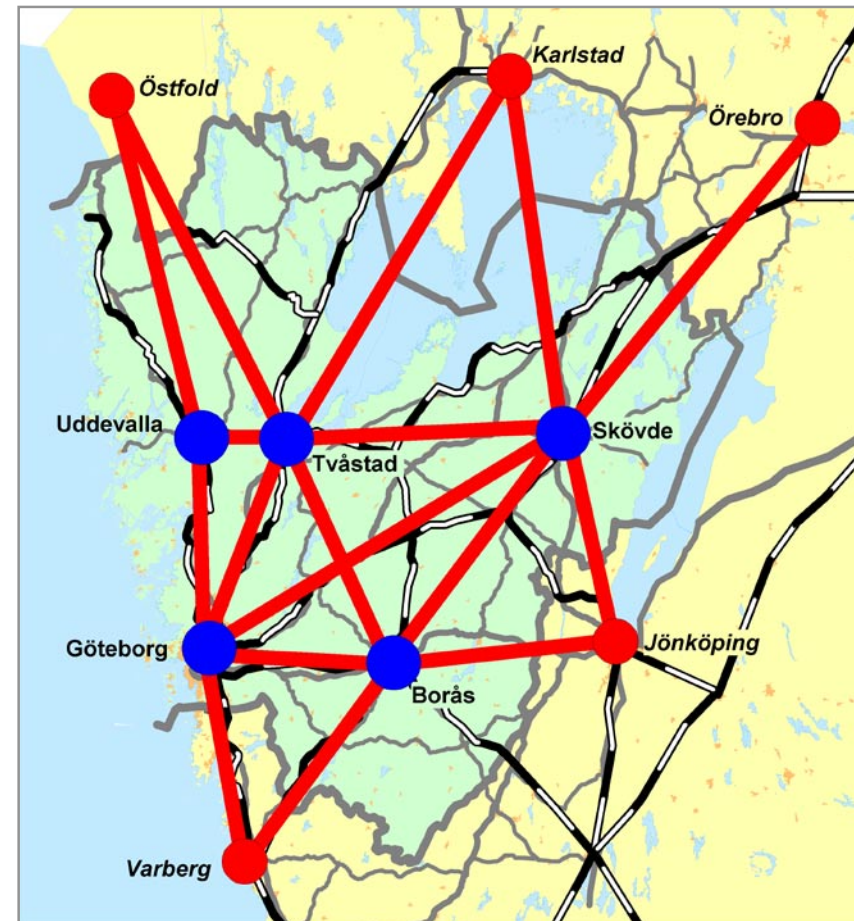
2.2 Ägarnas övergripande mål

Västtrafiks ägare har utarbetat sju övergripande mål, inskrivna i verksamhetsplanen. Dessa mål är vägledande för hela Västtrafiks verksamhet. Ett av målen lyder:

Västtrafik ska verka för att utveckla de långväga resmöjligheterna så att Västra Götaland blir “rundare”.

I enlighet med det övergripande målet är en av Västtrafiks framtida uppgifter att utveckla den långväga kollektivtrafiken och sammanbinda huvudorterna i Västra Götaland och regioncentrum i våra grannlän

inklusive Østfold fylke. Västra Götalandsregionen har i sin “Regionala utvecklingsstrategi” pekat ut huvudorter som är särskilt viktiga att sammanbinda med goda kommunikationer (blå markeringar på kartan).



Huvudorter som skall förbindas med bra kommunikationer



Den nu utarbetade målbilden för storregional trafik är inte begränsad till att omfatta enbart dessa orter utan berör stora delar av Västra Götaland. Den framtida storregionala trafiken, oberoende om det är tåg eller buss, bör ha en karaktär som skiljer sig från Västtrafiks övriga utbud.

Den framtida storregionala trafiken bör kännetecknas av:

- Högre reshastighet genom bland annat glesare stopp
- Bättre komfort

2.3 Tidigare målbild

Under 1999, dvs i samband med att Västtrafik bildades, upprättades en målbild för tågtrafiken i Västsverige. Delar av målbilden har genomförts. Bland annat har en ny tåglinje utvecklats Jönköping-Falköping-Göteborg. Vidare har Kinnekulletåget förlängts till Göteborg. Tågturer på morgon och eftermiddag mellan Borås och Stockholm har tillskapats genom SJ:s X2000-trafik.





3 Nuvarande kollektivtrafik

3.1 Storregional trafik

Den nuvarande storregionala trafiken utgörs av tåg- och busstrafik. Storregional busstrafik utförs i de stråk som inte har järnväg samt i järnvägsstråk med bristande spårkapacitet och låg konkurrenskraft, till exempel Borås-Göteborg, Uddevalla-Göteborg och Trollhättan-Göteborg.

Följande fyra avtalskategorier tillämpas:

- Västtrafiks egna tåglinjer (trafikavtal)
- Samverkansavtal/taxeavtal med tågoperatör
- Västtrafiks egna busslinjer (trafikavtal)
- Taxeavtal med bussoperatörer (långväga buss)

Den storregionala trafiken omfattas av en mängd olika trafikavtal. Både nettoavtal och bruttoavtal förekommer. På vissa linjer gäller operatörens egna färdbevis. För vissa linjer köper Västtrafik platser i fordonen.

Huvuddelen av den storregionala tågtrafiken sker inom ramen för Tåg i Väst som på beställarsidan omfattar Jönköpings Länstrafik AB, Hallandstrafiken AB, Värmlandstrafik AB, Länstrafiken Örebro AB samt Västtrafik AB.

Det storregionala resandet varierar avsevärt på olika linjer. De tyngsta stråken som har mer än 1 000 storregionala resor per dag är följande:

- Skövde-Göteborg
- Borås-Göteborg
- Karlstad-Göteborg och Vänersborg-Göteborg

Faktauppgifter om den nuvarande storregionala trafiken:

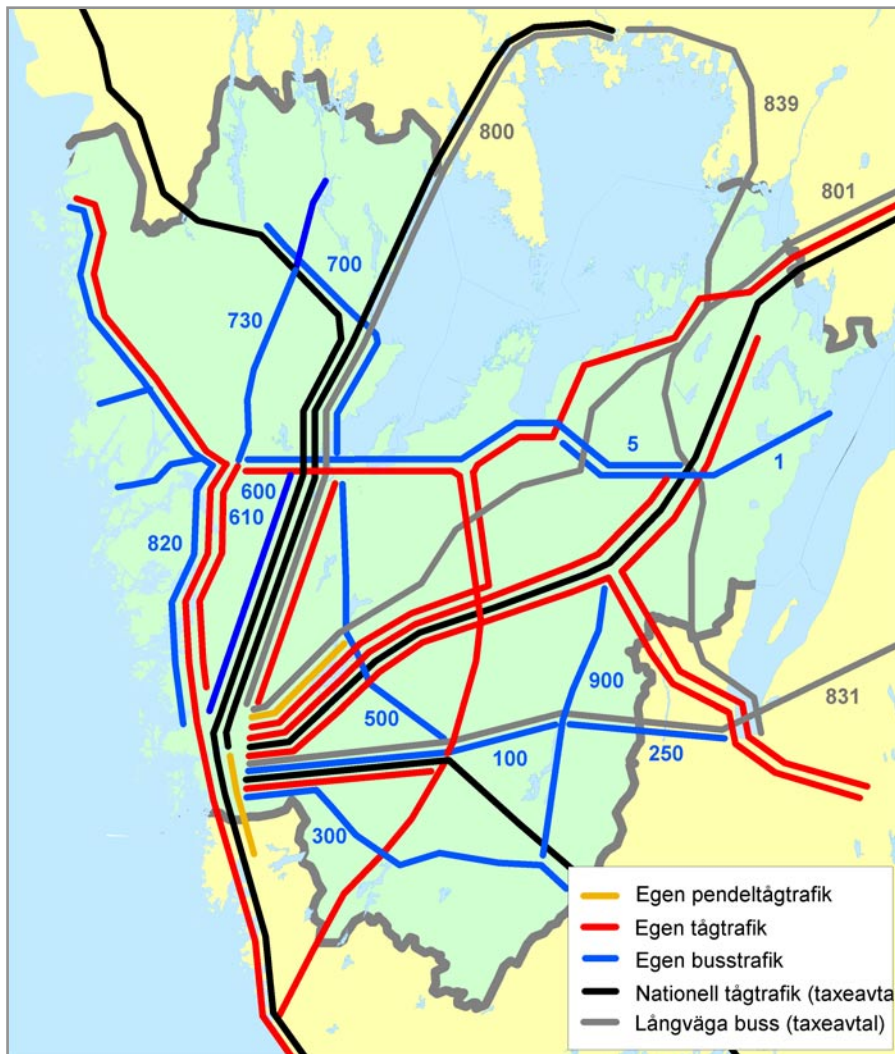
- Totalt genomförs 28 000 ¹⁾ resor/dag med den storregionala trafiken
- Av dessa är 10 700 storregionala resor, enligt Västtrafiks definition
- De storregionala resorna utgör 2,5 % av Västtrafiks totala resande
- Det storregionala resandet utgör 17 % av Västtrafiks totala personkilometer
- Den storregionala trafiken (tidtabellskm) utgör 15% av hela Västtrafiks utbud.
- Medelreslängden för storregionala resor är 92 km, vilket kan jämföras med 11 km som är genomsnittet för hela Västtrafik
- Utbudet består av 11 tåglinjer och 12 busslinjer med 225 tågturer och 325 bussturer per dag

¹⁾ Inklusiva resor som sker med SJ:s färdbevis

Exempel på linjer med litet storregionalt resande är:

- Linje 700 Vänersborg-Årjäng (har delvis ersatts med Dalslandsexpresserna från aug 2003)
- Linje 900 Tranemo-Ulricehamn-Falköping
- Linje 1 Karlsborg-Lidköping (linjens sträckning är i sin helhet inom Skaraborgsområdet)

För närvarande finns ingen gemensam tidtabellsbroschyr för den storregionala trafiken. Ej heller finns linjekarta eller informationsbroschyr som beskriver det storregionala utbudet. Utbudet marknadsförs av respektive dotterbolag integrerat i den övriga kollektivtrafiken.



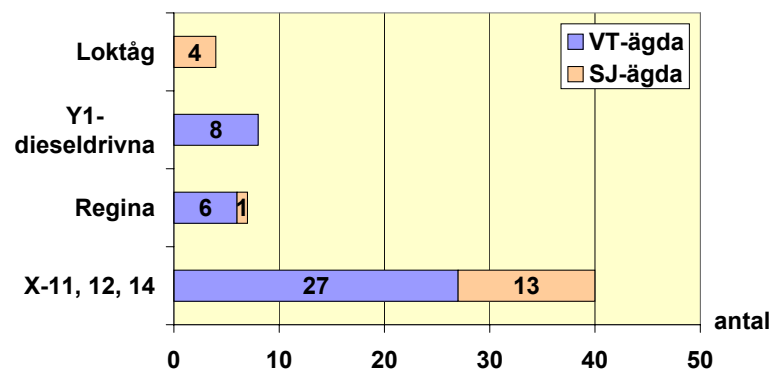
Nuvarande storregional trafik och pendeltågstrafik

3.2 Pendeltågstrafik

Alingsåspendeln startade med nytt trafikkoncept 1986 och Kungsbackapendeln 1992. Resandet med pendeltågstrafiken har fördubblats under den senaste tioårsperioden och uppgår nu till ca 9 700 resor/dag på de två linjerna. Resandeutvecklingen har varit positiv och när järnvägsnätet byggs ut med förstärkt kapacitet på banorna in mot Göteborg finns goda förutsättningar att utveckla nya pendeltågslinjer.

1.3 Dagens tågfordon

För att utföra tågtrafiken i Västsvrige krävs 59 tågfordon, av varierande storlek. Av dessa äger Västtrafik 41 och SJ 18 tågfordon. För mer information, se figur nedan.



Översikt fordon dec 2003, Västtrafikägda 41 enheter, SJ-ägda 18 enheter



4 Vad vill vi uppnå med den storregionala trafiken?

4.1 Behovet av storregional trafik

Västra Götaland har en stor geografisk utbredning. Avståndet från nord till syd är ca 24 mil och från väst till öst ca 21 mil. Befolkningen är både spridd på landsbygden och koncentrerad till tätorter. Av regionens 1,5 miljoner invånare bor ca 17 % på landsbygd och 83 % i tätort. Ungefär 50 % av Västra Götalands befolkning bor i tätorterna Göteborg, Borås, Trollhättan, Uddevalla, Vänersborg och Skövde, vilka är tätorter som Västra Götalandsregionen pekat ut som särskilt viktiga att sammanbinda med en god kollektivtrafikförsörjning.

Vi lever i en värld med globalisering där handel sker på allt längre avstånd. Globaliseringen innebär att resor efterfrågas i allt större omfattning mellan regioner, både inom Sverige och mellan Sverige och utlandet. Arbetsplatser nås på allt längre avstånd och utbudet av högre utbildning koncentreras till de större tätorterna. Likaså ser vi koncentration inom sjukvården med ökad specialisering, färre enheter och större upptagningsområden.

4.2 Västra Götalandsregionens tillväxtprogram

Västra Götalandsregionen har utarbetat ett regionalt tillväxtprogram för Västra Götalandsregionen 2004-2007. I programmet framgår bland annat:

“De senaste åren har det blivit allt vanligare att tala om regionförstoring, där en region växer i storlek genom att fler kommuner växer samman och integreras. Ett led i denna typ av förlopp är förbättrad transportinfrastruktur och förbättrade trafikeringsmöjligheter som minskar tidsavstånden mellan regionens kommuner.”

Vidare beskrivs i Regionens tillväxtprogram att:

“den långväga arbetspendlingen främst från regioner som Uddevalla, Vänersborg/Trollhättan, Borås och Varberg till/från Göteborg har ökat. Bland annat har pendlingen från Skövde LA-region till Göteborg nästan fördubblats 1995-2000. Tendensen håller i sig, arbetsmarknaderna flätas alltmer ihop, även på längre avstånd.”

I Regionens tillväxtprogram framgår att kommunikationerna har en avgörande betydelse för tillväxten. Utveckling av den storregionala trafiken har därmed också en stor betydelse för den framtida tillväxten i Västra Götaland.



4.3 Tillgänglighetskriterier för storregional trafik

Inom ramen för detta projekt har Västtrafik utarbetat förslag till tillgänglighetskriterier. Med det storregionala trafikutbudet vill Västtrafik öka invånarnas tillgänglighet till funktionella centra både inom Västra Götaland och till grannlänens regioncentra. Utgångspunkten är vårt övergripande mål att göra regionen rundare. I bilaga 3 visas tillgänglighetskriterier som Västtrafik vill uppnå. En sammanfattning av kriterierna visas nedan.

De kriterier som beskrivs nedan visar en ambition och viljeinriktning som Västtrafik skall försöka uppnå. Det första kriteriet bedöms vara ett av de viktigaste för att uppnå regional tillväxt i Västra Götaland. Ambitionen att uppfylla kriterierna måste balanseras mot ett resbehov och ett resandeunderlag som gör trafiken försvarbar.

Tillgänglighetskriterier

Utöver den lokala trafikförsörjningen skall Västtrafik erbjuda resmöjligheter från i stort sett alla kommuncentra:

- till arbetsplatser i angränsande arbetsmarknadsregioner.
- till högskolor och universitet.
- till de stora sjukhusen.
- mellan regionens kommuncentra och Göteborg.
- till internationellt flyg, dvs till Landvetter flygplats.
- samt erbjuda anslutningsförbindelser till nationella tåg som trafikerar de tre huvudstadsregionerna Stockholm, Malmö/Köpenhamn och Oslo.

4.4 Hela-resanperspektivet

Det är viktigt att beakta "Hela-resanperspektivet". Invånarna i Västra Götaland skall erbjudas en tillfredställande trafikförsörjning för långväga resbehov. För många resenärer börjar den långa resan med en lokal linje i staden eller på landsbygden. I vissa fall kanske resan börjar med anropsstyrd trafik. Den storregionala tåg- och busstrafiken är det överordnade systemet och en av uppgifterna för övrig kollektivtrafik är att fungera som matartrafik, vilket ställer särskilt höga krav på tidskoordination, bekvämlighet och enkelhet vid byten.



5 Omgivande förutsättningar för att utarbeta målbilden

5.1 Banverkets Framtidsplan styr tågtrafikutvecklingen

Trots tidigareläggning av dubbelspårsutbyggnaden på Norge-Vänerbanan är Banverkets Framtidsplan 2004-2015 defensiv för Västsveriges del. Många av Västsveriges viktiga järnvägsprojekt ryms inte i planen fram till 2015. Bristen på kapacitet i järnvägsnätet hämmar tågtrafikens utvecklingsmöjligheter.

År 2010 (åtgärder som ger kapacitetsförstärkning så trafiken kan utökas)
Fram till 2009 planeras Bohusbanan, Uddevalla-Göteborg, få kapacitetsförstärkning genom fjärrblockering och ytterligare mötesspår. Åtgärden innebär att tågtrafiken kan förtätas mellan Uddevalla och Göteborg.

Dubbelspåret mellan Trollhättan och Göteborg bedöms vara utbyggt i slutet av 2011. Under 2009 bedöms att tågtrafiken mellan Tvåstad och Göteborg kan förtätas något. Pendeltågtrafik mellan Älvängen och Göteborg bedöms kunna påbörjas ca 2012.

År 2020 (åtgärder som ger kapacitetsförstärkning så trafiken kan utökas)
Västtrafik förutsätter att det Västsvenska järnvägsnätet är kraftigt utbyggt år 2020. För Västtrafiks målbild förutsätts följande investeringar vara gjorda fram till år 2020.

- Västlänken, vilket ger förstärkt kapacitet i Göteborgs Central
- Dubbelspår Trollhättan-Göteborg
- Dubbelspår Borås-Landvetter flygplats-Göteborg
- Partiella fyrspar Göteborg-Alingsås och Göteborg- Kungsbacka
- Triangelspår i Håkantorp
- Uppgradering av Älvsborgsbanan
- Hastighetshöjande åtgärder på Kinnekullebanan, Viskadalsbanan och Bohusbanans norra del.



Åtgärder genomförda på det Västsvenska järnvägsnätet fram till år 2020



Denna kapacitetsutbyggnad i järnvägsnätet beräknas uppgå till en kostnad på över 20 mdkr. På ännu längre sikt förutsätts även Götalandsbanan var utbyggd sträckan Göteborg- Jönköping- Stockholm.

I Banverkets Framtidsplan 2004-2015 finns begränsade medel avsatta till underhåll av järnvägsanläggningar. Eventuellt vill Banverket prioritera underhållsresurserna till trafikstarka stråk. Det är därför angeläget att Västtrafik bevakar hur ett eventuellt bristande underhåll kan komma att påverka trafikeringsförutsättningarna i trafiksvaga stråk. Om hastighetsnedsättningar blir aktuella måste Västtrafik överväga att trafikera dessa stråk med buss.

5.2 Samsyn mellan Västtrafiks målbild och K2020-projektet

K2020 – framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet är ett utredningsprojekt som syftar till att utarbeta en målbild och kollektivtrafikplan för Göteborgsområdet år 2020. Arbetet utgår bland annat från Göteborgs översiktsplan, GRs regionutvecklingsarbete och Västra Götalandsregionens regionutvecklingsplan och baseras på en övergripande vision om kollektivtrafikens långsiktiga roll i Västsveriges regionala utveckling.

K2020-projektets målbild skall utmynna i en kollektivtrafikplan för Göteborgsområdet och infartstrafiken till Göteborg.

Projektet genomförs i samverkan mellan Göteborgs Trafikkontor, Göteborgs Stadsbyggnadskontor, Västtrafik, Banverket, Vägverket, Göteborgsregionen och Västra Götalandsregionen. Ett slutgiltigt förslag till målbild beräknas vara utarbetat våren 2005.

En del kollektivtrafikstråk i Göteborgsområdet är gemensamma för Västtrafiks målbild och K2020-projektets målbild. Det är därför av stor vikt att samsyn och överensstämmelse föreligger mellan de två målbilderna.

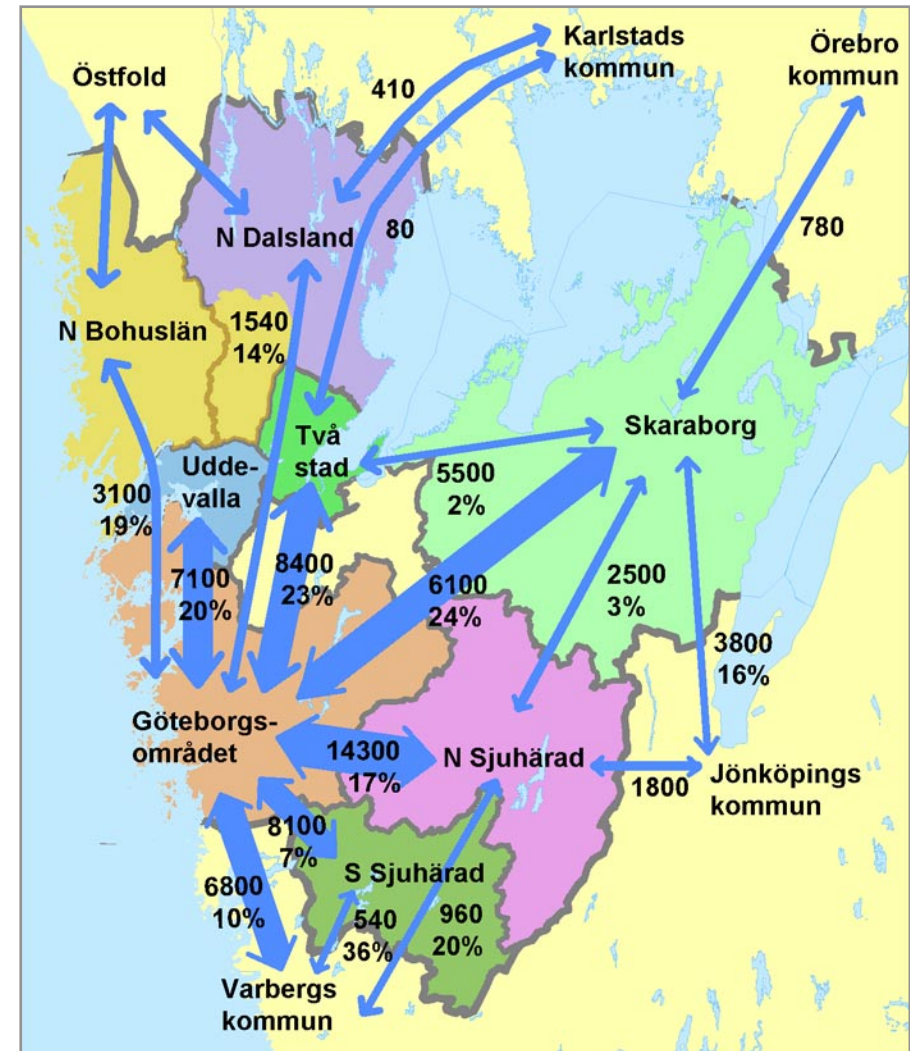


6 Marknad

6.1 Långväga biltrafik och kollektivtrafikens marknadsandel

För att få en bild av kollektivtrafikens tillväxtpotential har även bilresorna i Västsverige analyserats. Underlag för analysen är trafikdatabasen SAMPERS¹. I detta avsnitt beskrivs bilresandet och kollektivtrafikens nuvarande marknadsandel i olika stråk och korridorer.

Analysen visar att det idag genomförs ca 80 000 storregionala resor/dag (bil och kollektivtrafik). Kollektivtrafikens totala marknadsandel för storregionala resor i Västra Götaland uppgår därmed till ca 13 %. Marknadsandelarna varierar kraftigt, från 2 % till 24 % beroende på hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till biltrafiken. Marknadsandelen för storregionala resor mellan enskilda kommuner varierar och kan i vissa fall uppgå till 60 %, exempelvis mellan Skövde kommun och Göteborgs kommun (framgår inte av kartan).



Storregionala resor per dag med kollektivtrafik + biltrafik samt kollektivtrafikens marknadsandel.

¹ SAMPERS är ett programsystem som utarbetats gemensamt av de statliga trafikverken och SIKa, Statens Institut för KommunikationsAnalys. Trafikdatabasen är en beräknad resmatris för resor mellan delområden i Västsverige.

6.2 Storregional kollektivtrafik

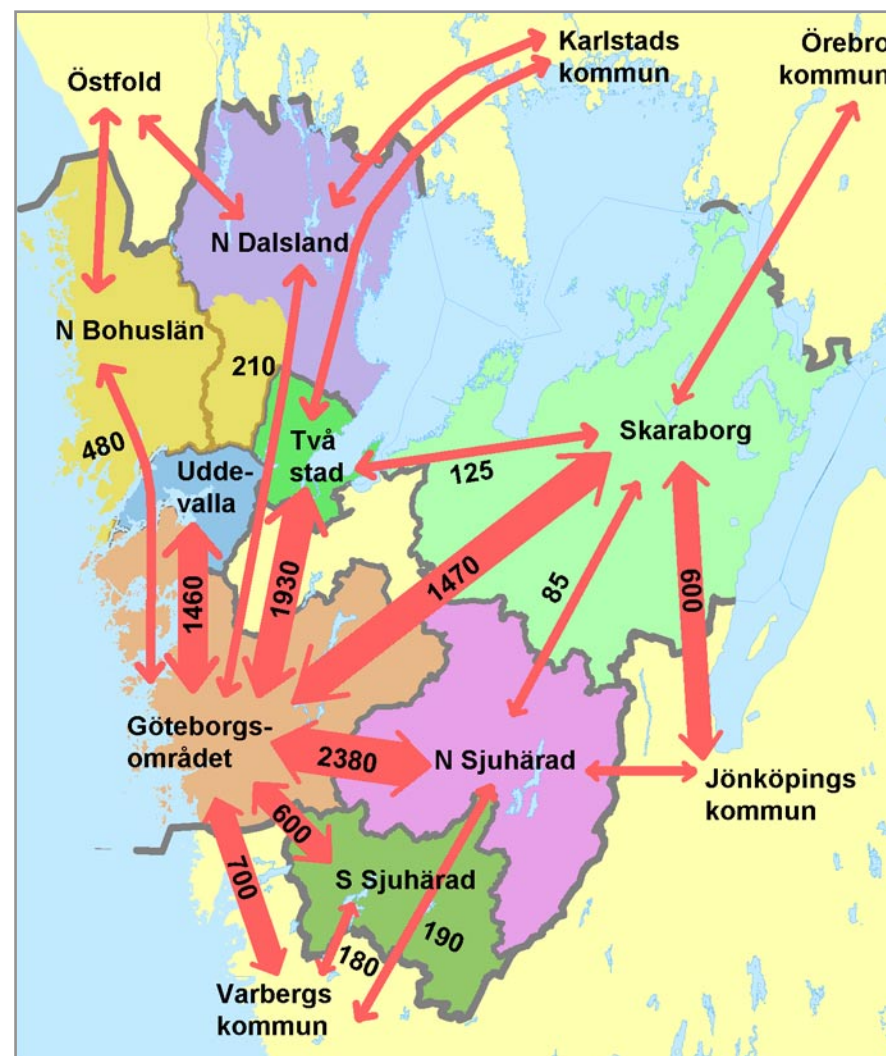
Tågresandet i Västsverige har ökat med ca 60 % under den senaste tioårsperioden. Detta är uppskattningar som gjorts av Västtrafik. All information är dock inte tillgänglig för att göra exakta beräkningar. Det bedöms finnas potential för ytterligare ökning av resandet.

Under en medelvardag utförs ca 28 000 resor med den storregionala tåg- och busstrafiken. Ungefär 10 700 av dessa är storregionala resor enligt Västtrafiks definition, se bilaga 1. Resterande del är lokala och regionala resor. Av de 10 700 resorna utförs 7 700 resor med tåg och 3 000 resor med buss. Kollektivtrafikresandet till regioncentra i angränsande län kan inte redovisas, då resvaneundersökningar i detta skede inte är fullständiga.

De största resandeflödena är (resor per dag):

- Göteborgsområdet-Norra Sjuhärad (2380)
- Göteborgsområdet-Tvästadsområdet/Norra Dalsland (1930/210)
- Göteborgsområdet-Uddevallaområdet/ Norra Bohuslän (1460/480)
- Göteborgsområdet-Skaraborg (1470)
- Göteborgsområdet-Varbergs kommun (700)
- Skaraborgsområdet-Jönköpingsområdet (600)
- Göteborgsområdet-Södra Sjuhärad (600)

Dessa resandeflöden utgör 76 % av allt storregionalt kollektivtrafikresande. Övriga flöden är således relativt små.



Storregionala resor per dag med kollektivtrafik
Källa: Västtrafiks resvaneundersökningar



6.3 Generell bedömning av kollektivtrafikens marknadsandel

Vanligtvis uppnår kollektivtrafiken höga marknadsandelar för resor som sker inom storstäder, mellan kranskommuner och storstad samt på riktigt långa resavstånd där tåget är snabbare än bilen. Medellånga resavstånd med begränsat trafikutbud har vanligtvis lägre marknadsandelar.

	Kollektivtrafikens marknadsandel
Stadstrafik (ex. Stockholm, Köpenhamn, Oslo, Göteborg)	25-40 %
Mellan kranskommuner och storstad (3-4 mil)	17-30 %
Långa resavstånd med bra tågtrafikutbud (20-50 mil)	60-70 %
Medellånga resavstånd i Västra Götaland med relativt bra kollektivtrafikutbud, (5-10 mil)	20-40 %
Medellånga resavstånd i Västra Götaland med begränsat kollektivtrafikutbud, (5-10 mil)	2-10 %

Generell bedömning av kollektivtrafikens marknadsandelar

6.4 Kollektivtrafikens konkurrenskraft i olika stråk

I detta avsnitt kommenteras kollektivtrafikens konkurrenskraft och marknadsandel i olika stråk, se ovanstående karta.

● Stråket E6/Bohusbanan

Stråket trafikeras idag av Bohuståget och Bohusexpresserna. Bohusexpresserna dominerar med ett omfattande trafikutbud. Det totala storregionala resandet i stråket uppgår till 10 200 resor/dag varav kollektivtrafiken står för 19 %. Marknadsandelen för resor mellan Uddevalla kommun och Göteborgs kommun är 20 %. Bohusbanan har begränsad kapacitet. På den södra delen planerar Banverket en del åtgärder fram till år 2009. Möjlighet finns då att ersätta en del av expressbusstrafiken med tågtrafik. E6:ans motorvägsstandard innebär relativt korta restider för både bil och buss.

● Stråket riksväg 45/Norge Vänerbanan

Stråket trafikeras idag med två regionaltågslinjer Vänersborg-Göteborg och Karlstad-Göteborg samt busslinjerna 600 och 610. Det totala storregionala resandet i stråket uppgår till 9 900 resor/dag varav kollektivtrafiken står för 22 %. Analysen visar att det totala resandet mellan Tvåstad och Göteborgsområdet är förhållandevis lågt, vilket kan bero på att det är låg standard både på väg och på järnväg. När järnvägen blir utbyggd till dubbelspår finns stor potential att öka kollektivtrafikresandet genom fler turer och högre reshastighet samt med tågstopp i Ale kommun.



● **Stråket E20/Västra Stambanan**

Stråket trafikeras med regionaltåg Skövde-Göteborg och InterCitytåg Stockholm-Västerås-Göteborg. Därutöver körs X2000-tåg med omfattande utbud, men dessa ingår inte i översynen av den storregionala trafiken. Alingsåspendeln kommenteras inte heller i detta avsnitt.

Det totala storregionala resandet i stråket uppgår till 6 100 resor varav kollektivtrafiken står för 24 %. Med en högre reshastighet än bilen har tåget god konkurrenskraft i stråket. I resrelationen Skövde kommun-Göteborgs kommun är kollektivtrafikens marknadsandel 60 %.

● **Stråket Riksväg 40/Boråsbanan**

Stråket trafikeras av regionaltåg Borås-Göteborg och nationell tågtrafik på Kust till kustbanan. På grund av järnvägens begränsade kapacitet och hastighet körs en omfattande storregional busstrafik Borås-Göteborg. Sträckan Borås-Ulricehamn-Jönköping körs med flera busslinjer.

Det totala storregionala resandet (bil och kollektivtrafik) i stråket Norra Sjuhärad-Göteborgsområdet uppgår till 14 300, varav kollektivtrafiken står för 17 %. Marknadsandelen för resor mellan Göteborgs kommun och Borås kommun uppgår till 29 %. Järnvägen mellan Borås och Göteborg har låg standard. Riksväg 40 har motorvägsstandard, vilket innebär att både bilen och bussen idag är snabbare än tåget. På lång sikt när järnvägen byggs ut till dubbelspår med sträckning via Landvetter flygplats finns stor potential att öka kollektivtrafikresandet. Det finns också goda förutsättningar att renodla det storregionala busstrafikbudet Göteborg-Borås-Jönköping.

● **Stråket Göteborg – Södra Sjuhärad**

Stråket trafikeras med busslinje 300. Det totala storregionala resandet i stråket Södra Sjuhärad-Göteborgsområdet uppgår till 8 100 varav kollektivtrafiken står för 7 %, vilket är en förhållandevis låg marknadsandel.

Det finns potential att öka det storregionala resandet genom att snabba upp busslinjen med färre hållplatsstopp. Restiden Kinna/Skene-Göteborg kan förkortas med ca 10-15 minuter.

● **Stråket E6/Västkustbanan**

Utöver Kungsbackapendeln vilken inte beskrivs här, trafikeras stråket av Linx, Öresundståg kompletterat med regionaltåg Halmstad-Göteborg. Västtrafiks färdbevis gäller mellan Kungsbacka och Göteborg, dock inte på Linxtågen. Det storregionala resandet i stråket Göteborgsområdet-Varberg uppgår till 6 800 varav tågtrafiken står för 10 %. Övergripande utredningar har tidigare genomförts angående utveckling av en tåglinje Varberg-Göteborg alternativt att förlänga Kungsbackapendeln till Varberg. Resandeunderlaget har hittills bedömts vara för litet i förhållande till trafik kostnaden för att motivera en tåglinje. Hallandstrafiken har taxeavtal med operatörerna på Västkustbanan, bl a för resor till och från Göteborg.

● **Stråket Viskadalen, Borås-Varberg**

Stråket trafikeras av Viskadalståget och några lokala/regionala busslinjer. Det totala storregionala resandet i stråket uppgår till 1 500 resor per dag varav kollektivtrafiken står för ca 25 %. Resandet i stråket har delvis en lokal karaktär.



● **Stråket Skaraborg-Jönköping**

Stråket trafikeras med ett omfattande tågtrafikutbud på linjen Nässjö-Jönköping-Falköping-Skövde-(Töreboda). Trafiken är samordnad med den nya tåglinjen Nässjö-Jönköping-Falköping-Göteborg.

Det storregionala resandet i stråket uppgår till 3 800 resor per dag varav kollektivtrafiken står för 16 %.

● **Stråket Skaraborg-Bohuslän**

Stråket trafikeras med linje 1 Karlsborg-Lidköping och linje 5 Skövde-Lidköping-Trollhättan. Det storregionala resandet i stråket uppgår till 5 500 resor per dag varav kollektivtrafiken står för 2 %. Marknadsandelen Skövde kommun-Trestadskommunerna uppgår till 8 %. Kollektivtrafikens marknadsandel i denna öst-västliga riktning är således förhållandevis låg. Det borde finnas en potential att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Resandet i stråket har delvis en lokal och regional karaktär.

● **Stråket Kinnekullebanan**

Kinnekulletåget har under många år haft ett stort inslag av lokala och regionala resor till skolor och lokal arbetsmarknad. Från hösten 2003 förlängdes två tågpar från Herrljunga till Göteborg sex dagar i veckan. Linjen har därmed fått en mer storregional karaktär. Restiden från t ex Lidköping till Göteborg tar idag 90 minuter med tåg vilket medför ungefär lika lång restid som för motsvarande bilresa. Banan trafikeras med dieseldrivna motorvagnar av modell Y1. Trots en nyligen genomförd fordonsupprustning är fordonen i förhållandevis dåligt skick. Nya

fordon till Kinnekullebanan skulle öka trafikens attraktivitet och konkurrenskraft.



7 Kommentarer till Västtrafiks målbild för 2005

I samband med att Västtrafik bildades upprättades en målbild för tågtrafiken år 2005. En del av de förslag som presenterades i målbilden är genomförda. Följande åtgärder är inte genomförda:

- Ny tåglinje Uddevalla-Herrljunga-Skövde.
- Den så kallade hästskolinjen; Göteborg-Trollhättan-Vänersborg-Herrljunga-Borås-Varberg.
- Kinnekulletågets sträckning till Vänersborg i stället för Herrljunga.
- Systematisk tågtidtabell för tågtrafiken i Västsverige.

De fyra åtgärdsförslagen ovan har analyserats och redovisas separat i PM 2 "Analys av nya tåglinjer". Resultatet av analysen var följande:

- Västtrafik bör *inte* starta upp de två tåglinjerna:
 - Uddevalla-Herrljunga-Skövde
 - Hästskolinjen Göteborg-Trollhättan- Vänersborg-Herrljunga-Borås-Varberg.
- Västtrafik bör ta initiativ till en förhandling med Rikstrafiken i syfte att få till stånd en ny nationell tåglinje Uddevalla-Herrljunga-Skövde-Stockholm. Om linjen kommer till stånd kan Hästskolinjen Göteborg-Trollhättan-Vänersborg-Herrljunga-Borås-Varberg övervägas.
- När triangelspåret i Håkantorps är byggt bör Kinnekulletåget dras via Vänersborg/Trollhättan till Göteborg istället för som idag via Herrljunga till Göteborg.
- Målbilden 2020 bör inriktas på systematisk tidtabell för nationell och regional tågtrafik i Västsverige.



8 Målbild 2010 och 2020

8.1 Målbild 2010

Enligt Banverkets Framtidsplan kommer endast vissa delar av järnvägsnätet vara utbyggt år 2010. Bohusbanan har fått fjärrblockering och fler mötesspår mellan Uddevalla och Göteborg, vilket ger möjlighet att öka turutbudet på denna sträcka. Utbyggnad av dubbelspår på Norge-Vänernbanan pågår fram till mitten av år 2011. Viss trafikökning mellan Tvåstad och Göteborg bedöms vara möjlig under år 2009.

Kännetecknande för målbilden 2010 är att tågtrafiken kompletteras med storregional busstrafik, precis som idag, för de järnvägsstråk som har begränsad kapacitet. Avsikten är att i takt med att järnvägsnätet successivt byggs ut efter år 2010 ersätta en del av den storregionala busstrafiken med tågtrafik. Pendeltågtrafiken förstärks kapacitetsmässigt genom att sammankoppla fler tåg. Därutöver har Västtrafik, ungefär som idag, taxaavtal med tåg- och bussoperatörer som kör nationell trafik.

Målbilden 2010 bygger på att tågtrafiken utvecklas där så är möjligt med avseende på infrastrukturens kapacitet och är ett första steg för att nå den slutliga målbilden 2020. Trafikarbetet för Västtrafiks storregionala tågtrafik (tidtabellskilometer) är 16 % större jämfört med år 2004. Den storregionala busstrafikens trafikarbete är 8 % större än år 2004. Pendeltågtrafikens trafikarbete (tidtabellskilometer) blir i stort sett oförändrat jämfört med år 2004.

Följande tåglinjer får utökad tågtrafik fram till år 2010:

- Tvåstad-Göteborg
- Uddevalla-Stenungssund-Göteborg
- Nässjö-Uddevalla-Falköping-Göteborg
- Uddevalla-Herrljunga

Därutöver krävs en ökning av trafiken på de nationella tåglinjerna. För närvarande pågår bl a en utredning av tågtrafiken genom Dalsland, dvs över riksgränsen mellan Norge och Sverige.

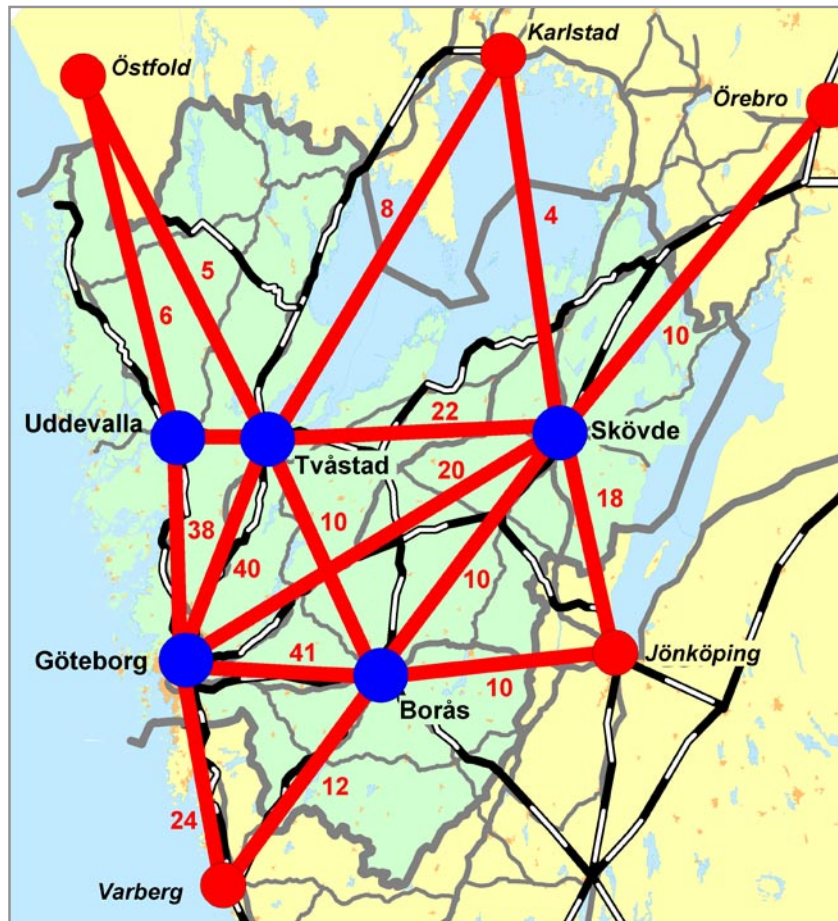


Målbild 2010
Antal dubbelturer per dag under 2003 respektive 2010



8.2 Önskvärt antal förbindelser i storregionala stråk 2020

Av figur nedan framgår önskvärt antal förbindelser år 2020 i storregionala stråk. Antalet förbindelser har uppskattats utifrån en översiktlig marknadsmässig bedömning.



Önskvärt antal förbindelser per dag och riktning i storregionala stråk år 2020

8.3 Fler turer och snabbare trafik 2020

Banverkets Framtidsplan sträcker sig till 2015. År 2020 förutsätts järnvägssystemet var utbyggt för högre hastighet och förstärkt kapacitet, enligt avsnitt 5 ovan. Huvudprincipen är att trafikförsörjningen till och från Göteborg skall klaras med tåg. Skälet till detta är i första hand miljö- och trängselskäl i Göteborg. För övriga storregionala stråk gäller att trafikförsörjningen bör ske med det trafikslag som ger kortast restid. En långsiktig ambition är att "snabba upp" tågtrafiken på Bohusbanan, Kinnekullebanan och Viskadalsbanan. Motsvarande gäller för de framtida storregionala busslinjerna. För att trafiken skall bli konkurrenskraftig för dem som vill resa långt bör fordonen endast stanna vid kommuncentrum och i större tätorter.

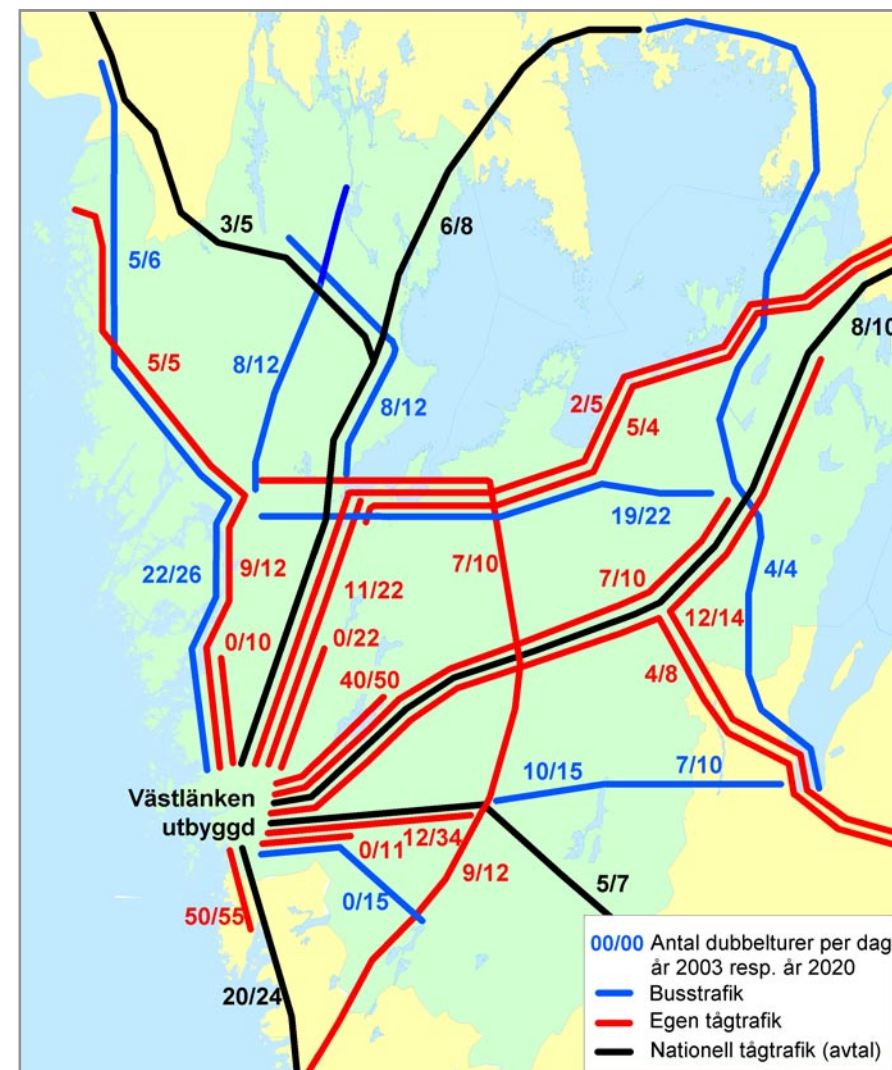
Trafikutbudet år 2020 visas på kartan på vidstående sida. I målbilden föreslås en kraftig trafikökning. I stort sett får samtliga bandelar i Västsverige trafikökningar. Trafikarbetet för Västtrafiks storregionala tågtrafik (tidtabellskilometer) ökar med 77 % jämfört med motsvarande linjer år 2003. Den storregionala busstrafikens trafikarbete hålls på oförändrad nivå. Pendeltågstrafiken förstärks kapacitetsmässigt genom att sammankoppla fler tåg, alternativt anskaffa längre tåg. Pendeltågstrafikens trafikarbete (tidtabellskilometer) ökar med ca 15-20 %.



Det storregionala nätet år 2020 omfattar busslinjer i flera stråk.
Busslinjerna är följande:

- Kinna/Skene-Göteborg
- Borås-Ulricehamn-Jönköping
- Bohusstråket Göteborg-Uddevalla-Östfold
- Ed-Bäckefors-Mellerud-Vänersborg
- Bengtsfors-Bäckefors-Färgelanda-Uddevalla, med förlängning av vissa turer till Göteborg
- Skövde-Trollhättan-Uddevalla, med förlängning av vissa turer till Karlsborg respektive Lysekil
- Karlstad-Skövde-Jönköping

Övriga busslinjer som tidigare har benämnts som storregionala har ett begränsat storregionalt resande. Dessa linjer har nästan enbart lokala/regionala delmarknader och föreslås därför inte att ingå i det storregionala utbudet.



Målbild 2020 innebär stora trafikökningar
Antal dubbelturer per dag under 2003 respektive 2020



Målbild 2020 (antal turer per timma och riktning under högtrafik)

8.4 Kollektivtrafik i olika stråk år 2020

- **Västlänken möjliggör genomgående trafik i Göteborg**
Många av dagens tåglinjer föreslås få oförändrad linjesträckning. Vissa strukturella förändringar ingår dock i målbilden. Västlänken förutsätts vara byggd år 2020 och därmed kan genomgående tågtrafik tillskapas i Göteborg. Exempel på genomgående tågtrafik är Kungsbacka-Göteborg- Alingsås samt Borås-Göteborg-Tvästad.
- **Borås-Göteborg-Tvästad**
Sträckan Borås-Göteborg får 15-minuterstrafik under högtrafik, inkluderat Kust-till-kusttågen. Sträckan Tvåstad-Göteborg får 30-minuterstrafik under högtrafik, plus tåg från Karlstad/Oslo. Tågtrafiken förtätas ytterligare på delsträckorna Landvetter flygplats-Göteborg-Älvängen. Förtätningen är störst i Götaålväldalen där lokaltågstrafik etableras med ca fem stationer i Ale kommun samt station i Gamlestaden. Expressbusslinje Lila mellan Älvängen och Göteborg ersätts med tågtrafik. Målbilden ger totalt 15-minuterstrafik under högtrafik på sträckan Landvetter flygplats-Göteborg-Älvängen. Stationerna i Älvängen, Mölnlycke samt i Bollebygd/Rävlanda utvecklas som knutpunkter för regional och lokal matartrafik med buss. Expressbusslinje Grön Mölnlycke-Göteborg samt flygbussen Landvetter flygplats-Göteborg ersätts med tågtrafik.
- **Bohusstråket**
Sträckan Stenungsund-Göteborg erhåller 30-minuterstrafik med tåg under högtrafik. Kompletterande busstrafik sker med Express Röd på samma sträcka, så att totalt 15-minuterstrafik erhålls under högtrafik. Stenungsund station utvecklas som knutpunkt



för matartrafik från Stenungsund, Tjörn och Orust kommuner. Utmed sträckan Uddevalla-Göteborg samordnas tåg- och storregional busstrafik, så att samordnad 15-minuterstrafik erhålls under delar av högtrafikperioderna.

● **Ökat utbyte med Östfold**

Bohusbanans norra del, Uddevalla-Strömstad, erhåller i stort sett oförändrat tågtrafikutbud jämfört med idag. Busstrafiken i stråket utökas. Ett samarbete utvecklas för att förstärka resmöjligheterna till och från Östfold. Samarbetet bör ske i samverkan med Östfold fylkeskommune alternativt fylkeskommunen och den operatör som bedriver kommersiell busstrafik i stråket.

● **Kinnekulletåget snabbas upp och inriktas mot Tvåstad**

Tringelspåret i Håkantorps förutsätts vara byggt år 2020 och Kinnekulletågets utbud prioriteras för storregional trafik, dvs fler "snabba turer", som trafikerar via Tvåstad till Göteborg istället för som idag via Herrljunga. I norr förlängs trafiken från Hallsberg till Örebro. Fem dubbelturer trafikerar storregionalt Örebro-Mariestad-Lidköping-Vänersborg-Trollhättan-Göteborg. Norra Skaraborg sammankopplas därmed ytterligare med arbetsmarknader i Tvåstad och i Göteborg samt Örebro.

● **Västra Stambanan får förtätad trafik**

På Västra Stambanan föreslås förtätad regionaltrafik Skövde-Göteborg och Jönköping-Falköping-Göteborg. Den regionala tågtrafiken på Västra Stambanan, Skövde-Göteborg, samordnas med InterCity-trafiken Stockholm-Örebro-Göteborg. För detta krävs stabila tidtabeller över tiden och därmed avtal med nationella operatörer som möjliggör denna stabilitet. Om inte

detta uppnås kan Västtrafik i samverkan med Örebro Länsttrafik tvingas skapa "egen" regionaltågtrafik Göteborg-Skövde-Örebro, där delen Skövde-Örebro får något glesare trafik.

● **Älvsborgsbanans trafik sammankopplar Trestad, Borås och Skövde ytterligare**

Älvsborgsbanans trafik förtätas. En viktig uppgift är att samordna tågtrafiken från Trestad och Borås med tågtrafiken på Västra Stambanan i Herrljunga. På så sätt sammankopplas Trestad, Borås och Skövde ytterligare. Vidare erhålls bättre förbindelser mellan Bohuslän och Stockholm respektive Borås och Stockholm med både InterCitytåg och X2000. Som alternativ till att ansluta med trafik från Trestad till Herrljunga föreslås Västtrafik verka för att Rikstrafiken utvecklar en ny nationell tåglinje Uddevalla-Herrljunga-Skövde-Stockholm.

● **Västkustbanan och Viskadalsbanan**

På Västkustbanan förutsätts tågtrafiken förtätas både med Öresundståg och med regionaltrafik Halmstad-Göteborg. Ytterligare regionalt utbud med nya tågstopp sträckan Varberg-Kungsbacka kan övervägas. Viskadalsbanans trafik snabbas upp och anpassas till de mer långväga resbehoven. Anslutningar till tågtrafik i Varberg och Borås prioriteras.

● **Pendeltågstrafiken förstärks för att klara ett ökat resande**

Pendeltågstrafiken från Kungsbacka och Alingsås till Göteborg är redan idag hårt belastad under högtrafik. Ytterligare resurser sätts in för att klara resbehovet. För detta behövs nya tågfordon som har goda egenskaper för pendeltågstrafik. Högtrafikperioderna förlängs något.



Det är viktigt att den framtida infrastrukturen anpassas för 10-minutertrafik. Det bör vara möjligt att på sikt förtäta pendeltågs-
trafiken till 10-minuterstrafik under högtrafik

● **Södra Älvsborg sammankopplas ytterligare med Göteborgsområdet**

Stråket Kinna/Skene-Göteborg trafikeras med storregional buss-
trafik med 1-timmastrafik och med viss förtätning under delar
av högtrafikperioderna. Dessutom trafikerar en regional busslinje
med tätare stopp samma sträcka. Resor mellan Svenljunga/
Tranemo och Göteborg sker med buss till Borås och därefter med
tåg till Göteborg.

● **Jönköping knyts samman med Borås och Göteborg**

Stråket Jönköping-Ulricehamn-Borås knyts samman med en
storregional busslinje som samordnas tidsmässigt med tågtrafiken
Borås-Göteborg. På ännu längre sikt när Götalandsbanan är
byggd ersätts busstrafiken med tågtrafik.

● **Skaraborg och Bohuslän knyts samman ytterligare**

Ytterligare busstråk som knyter samman Västra Götalands-
regionen i öst-västlig riktning föreslås mellan Skövde och
Uddevalla, med förlängning av vissa turer till Karlsborg respektive
Lysekil. Stråket får 30-minuterstrafik under högtrafik, med något
varierande utbud på olika delsträckor.

● **Dalsland knyts närmare Tvåstad, Uddevalla, Göteborg och Karlstad**

Dalslandsexpresserna utökas med fler bussturer till/från Tvåstad
och Uddevalla. I dessa städer synkroniseras busstrafiken med den
regionala tågtrafiken på Bohusbanan och Norge-Vänernbanan så
att goda resmöjligheter även erbjuds till Göteborg.

Västtrafik kommer att verka för att den nationella tågtrafiken
Karlstad-Göteborg och Oslo-Göteborg trafikeras med fler turer
och med stopp vid stationerna i Dalsland. Om detta är svårt
att uppnå bör någon form av egentrafik övervägas för att säkra
trafikutbudet.



9 Resande och ekonomi 2010 och 2020

9.1 Resandekonsekvenser

Det framtida resandet har bedömts för olika stråk med avseende på marknadsförutsättningarna. Här har ingått bedömningar av potential, bilresor idag, körtider, utbudsförändringar, kollektivtrafikens marknadsandelar samt i vissa fall även SCBs pendlingsstatistik.

	2004	2010	2020
Storregional tågtrafik	16	20	37
Storregional busstrafik	5	6	8
Övrig busstrafik 1)		-1	-7
Kungsbacka/Alingsåspendeln	21	24	29
Totalt	42	49	67

1) Överflyttat resande från annan regional busstrafik till storregional trafik

Målbildens resandekonsekvenser, 1000-tal resor per dag, exkl. resor som sker på linjer med taxeavtal

Reduktionen av resor för "Övrig busstrafik" består av överflyttat resande från buss till tåg, från linjerna Röd, Lila, Grön, linje 100 samt flygbussen mellan Göteborg och Landvetter flygplats.

9.2 Återinvestering och utökning av fordonsparken

Fordonens ålder varierar idag från 2-42 år. Fortfarande trafikerar fyra loktåg från 60-talet delar av det Västsvenska järnvägsnätet. Flera av Västtrafiks fordon är idag avskrivna vilket innebär att kapitalkostnaden är låg. Värt att notera är att det därmed finns ett omfattande behov av att återinvestera i nya fordon i framtiden, vilket kommer att ge betydligt högre kapitalkostnader än idag.

Om trafikens omfattning skall öka i takt med att järnvägen byggs ut i Västsverige krävs dessutom en utökning av antalet tågfordon. Även trafikarbetet kommer att öka i framtiden vilket leder till en ökning av trafikens driftkostnader. Det finns alltså tre grundläggande skäl till kostnadsökningar i framtiden:

- Återinvestering av den nuvarande fordonsparken
- Utökning av antalet tågfordon
- Ökat trafikarbete

I tabellen på nästa sida framgår nödvändiga fordonsinvesteringar, både i syfte att byta ut gamla fordon och utöka antalet fordon. Utgångspunkten i investeringsprogrammet är att den tekniska livslängden för fordon uppgår till 25 år. Efter 25 år sker återinvesteringar fordonen.

Förmodligen kommer framtidens pendeltåg ha större sittplatskapacitet och har därmed lägre kostnad per sittplats än dagens pendeltåg. I kalkylen har vi räknat med att de framtida pendeltågen Kungsbacka/Alingsås får en kostnad per sittplats som motsvarar ett trevagnars Reginatåg. I tabellen på vidstående sida anges dock antalet pendeltåg mätt i dagens fordonsstorlek.

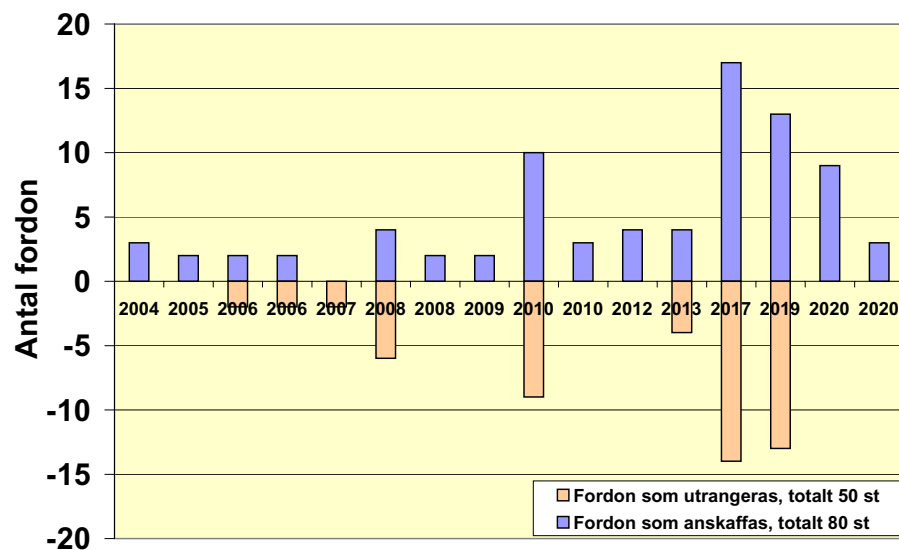
Investeringsprogrammet baseras på att den tekniska livslängden är 25 år. Detta är huvudalternativet. Om fordonen genomgår en omfattande upprustning kan den tekniska livslängden förlängas till 30 år eller 35 år. Därmed skulle reinvesteringarna i fordon kunna senareläggas 5-10 år, se avsnitt 9.6.



	Inköp		Utrangeras	
År ¹⁾	Antal		Antal	
2004	3	Regina (beslut tagits)		
2005	2	Regina (beslut tagits)		
2006	2	Regionaltåg	2	Loktåg tas ur trafik
2006	2	Itino, option utlöses	2	Y1 utrangeras
2007			2	Loktåg tas ur trafik
2008	4	Dieselmotorvagnar	6	Y1 utrangeras
2008	2	Pendeltåg, förstärkning Kungsbacka/Alingsåspendeln		
2009	2	Utökning regionaltåg Norge Vänenbanan		
2010	10	Alingsåspendeln, inkl förstärkning	9	X11 pendeltåg utrangeras
2010	3	Regionaltåg, utökning Bohuståg och Jönk.- Gbg		
2012	4	Pendeltåg Ale-Göteborg samt Tvåstad-Göteborg		
2013	4	Pendeltåg, Förstärkning Kungsbacka/Alingsås	4	X11 pendeltåg utrangeras
2017	17	Pendeltåg, Kungsbackapendeln, inkl förstärkning	14	X11 utrangeras
2019	13	Regionaltåg, Västtåg	13	X-11, 12,14 utrangeras
2020	9	Regionaltåg, utökning Västtåg		
2020	3	Utökning Kinnekulletåget		
	80		52	

¹⁾ Vid inköp av fordon avses leveransår.

Investeringsprogram för fordonsanskaffning perioden 2004-2020 för att uppnå Målbild 2020



Återinvestering och utökning av fordonsparken för att uppnå Målbild 2020



9.3 Ekonomiska konsekvenser av målbilden

Av vidstående tabell framgår en bedömning av målbildens ekonomiska konsekvenser. Prisnivån är år 2004. Kompensation för inflationen är således inte medtagen i redovisningen. Tabellen visar bland annat trafikens underskott. Finansieringen av underskottet kan ske med eventuellt statsbidrag och ägarersättning.

Trafikens underskott bedöms uppgå till ca 224 miljoner kronor för år 2004. Värt att notera är att tågen idag till stor del är avskrivna. Framtida kapitalkostnader kommer därmed att bli betydligt större än dagens. Även trafikens driftkostnader kommer att öka i takt med att trafikarbetet ökar.

Framtida kostnader och intäkter i tabellen bygger på översiktliga beräkningar. Det är först efter att trafikupphandlingarna är genomförda som den exakta kostnaden kan presenteras. Beträffande intäkterna kan nämnas att det är först efter respektive trafikårs slut som vi vet hur resandet och därmed intäkterna utvecklas. Det bör även poängteras att kostnader och intäkter för år 2004 har uppskattats då huvuddelen av trafiken regleras med nettoavtal.

Kapitalkostnaderna för fordon har beräknats enligt annuitetsmetoden med avskrivningstid 25 år och ränta 5%. Det är svårt att bedöma storleken på framtida räntesatser. Eventuella avvikelser i räntesatsen kommer att påverka kapitalkostnadens storlek.

	2004	2010	2020
Storregionala tåg			
Antal milj tågkm/år	6,1	7,3	10,8
Antal tågfordon	37	41	57
Drift- och kapitalkostnad	324	420	653
Övriga kostnader	35	35	35
Trafikkostnad	359	455	688
Biljettintäkter	185	221	313
Trafikens underskott	174	234	375
Pendeltåg			
Antal milj tågkm/år	2,0	2,0	2,3
Antal tågfordon	22	27	30
Trafikkostnad	127	171	246
Biljettintäkter	98	113	135
Underskott	29	58	111
Storregional busstrafik			
Antal milj busskm/år	5,9	6,3	6,1
Trafikkostnad Mkr/år	70	75	74
Biljettintäkter	49	53	51
Underskott Mkr/år	21	23	22
Besparingar regional busstrafik			30
Total			
Trafikkostnad	556	701	977
Biljettintäkter	332	387	499
Trafikens underskott	224	315	478

Målbildens ungefärliga trafik kostnader, intäkter och underskott
Mkr/år, prisnivå 2004



9.4 Statligt engagemang är nödvändigt som en del av finansieringen

Rikstrafiken är en statlig myndighet som har till uppgift att stödja trafik för interregionala resbehov. För närvarande köper Rikstrafiken tågtrafik för ca 87 Mkr/år i Västsverige och är därmed en viktig finansierare tillsammans med trafikhuvudmännen. Avtalet med Rikstrafiken löper ut 2007. Trafiksatsningen 2010 och 2020 är viktig både för den regionala och nationella samhällsutvecklingen. Satsningen förutsätter att staten tar sitt ansvar och inte minskar de statliga anslagen.

I Banverkets Framtidsplan 2004-2015 finns en del medel avsatta till statsbidrag för investering i spårfordon. Investeringsbehovet för år 2010 respektive år 2020 framgår nedan. Beloppen utgår från tidsläget 1 januari 2004. Västtrafik utgår från att staten även i framtiden bidrar med 50% statsbidrag till investeringar i spårfordon.

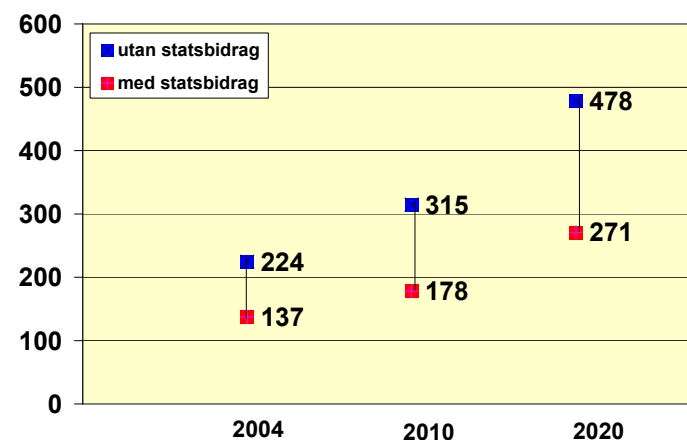
	2010	2020
Antal nyanskaffade tågenheter	30	30+50=80
Investeringsbelopp, Mkr	1404	1404+1992=3396
Kapitalkostnad exkl. statsbidrag Mkr/år	100	242
Kapitalkostnad inkl. statsbidrag, Mkr/år	50	121

Investeringskostnad och kapitalkostnad för nyanskaffade tåg samt statsbidrag, prisnivå 2004

9.5 Målbildens påverkan på ägarersättningen

Tabellen i avsnitt 9.3 visar en bedömning av trafikens framtida underskott (sista raden). Om statens framtida engagemang helt skulle utebli ökar behovet av den framtida aktieägarersättningen (blå markeringar i diagrammet). Om statens engagemang istället uppgår till dagens nivåer, dvs Rikstrafiken fortsätter köpa trafik och statsbidrag lämnas till fordonsinköp, blir behovet av aktieägarersättning motsvarande de röda markeringarna i diagrammet. För 2004 uppgick ägarersättningen till 137 Mkr.

Västtrafiks andel av hela det regionala tågtrafiksystemet i västsverige uppgår till ca 90% och Västtrafik betalar också ca 90% av trafikens underskott.



Aktieägarersättning utan respektive med statsbidrag, Mkr/år (prisnivå 2004). Avser hela det regionala tågtrafiksystemet i västsverige varav Västtrafik står för ca 90%.



Behovet av aktieägarersättning avser åren 2010 respektive år 2020. Efter år 2010 byggs trafiken ut successivt i takt med att järnvägsnätet byggs ut med dubbelspår och förstärkt kapacitet, t ex kan pendeltågtrafik sannolikt starta mellan Ale och Göteborg år 2012. Därmed ökar också behovet av aktieägarersättning för 2012 jämfört med 2010.

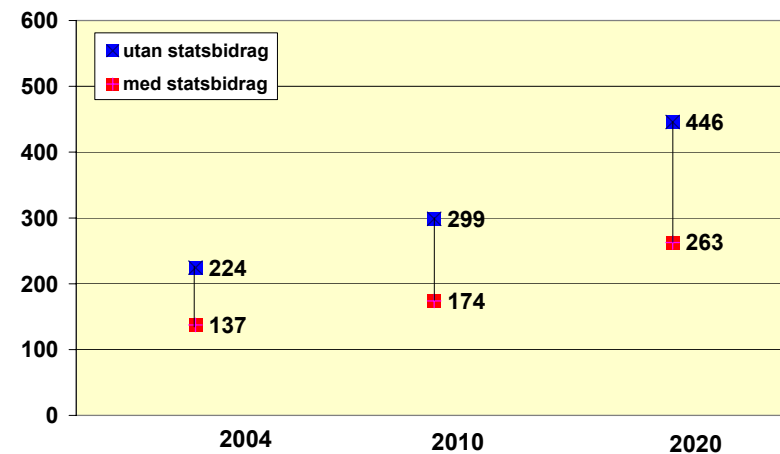
Det är ytterst väsentligt att det finns en långsiktighet och en markerad vilja från ägarna vad gäller trafikutbud och ekonomiskt engagemang. Tydligheten är viktig för att kunna utveckla trafiken på ett affärsmässigt och välplanerat sätt.

9.6 Renovering av fordon ger lägre årsunderskott

Utgångspunkten för kalkylerna är att tågens tekniska livslängd är 25 år. När tågen uppnått 25 års ålder ersätts tågen med nya tåg.

Som alternativ till att köpa nya tåg efter 25 år har en bedömning gjorts av att förlänga tågens livslängd till 35 år. De 25 år gamla tågen genomgår en omfattande renovering som omfattar plåtarbeten, omlackering, byte av stolar och annan inredning etc. till en kostnad av ca 7 Mkr/tåg.

En alternativ kalkyl som visar behov av ägartillskott för att genomföra målbilden 2010 och 2020 visas nedan. Enda skillnaden mot avsnitt 9.5 är att livslängden för Västtrafiks tåg förlängs till 35 år. Att renovera tågen och senarelägga reinvesteringar innebär att behovet av ägarersättning blir något lägre.



Aktieägarersättning utan respektive med statsbidrag, Mkr/år (prisnivå 2004)
"Renoveringsalternativ"

9.7 Inköp av begagnade X11/X14-tåg

Utöver att renovera Västtrafiks egna tåg enligt ovan har ytterligare en strategi analyserats för att minimera trafikens kostnadsutveckling. Målbilderna 2010 och 2020 innebär att behovet av tåg ökar från dagens 59 tåg till 87 tåg. Ett alternativ till nyanskaffning för att täcka detta behov skulle kunna vara att Västtrafik köper upp begagnade X11-14-tåg och renoverar dessa så att livslängden blir 35 år. Beräkningarna visar dock att denna strategi ger en högre kostnad för Västtrafik jämfört med att köpa nya tåg, som finansieras med 50% statsbidrag.

9.8 Målbilden möjliggör önskad regionförstoring

Målbilden 2020 bidrar till önskad regionförstoring. Både restider och antal resmöjligheter förbättras och regionens arbetsmarknader vidgas. Invånarnas tillgänglighet till högskoleorter ökar. Vidare ökar tillgängligheten till större sjukhus, Landvetter flygplats samt till huvudstadsregionerna, vilket överensstämmer med tillgänglighetskriterierna i bilaga 3.

Den utökade trafiken medför kortare restider i hela Västra Götaland samt förbättrade tidsavstånd till regioncentrum i angränsande län. Vidstående karta illustrerar minskade restider till Göteborg. Avståndsförskjutningarna är beräknade utifrån förändrade restider och kollektivtrafikens turtäthet (effekten av Götalandsbanan ingår).

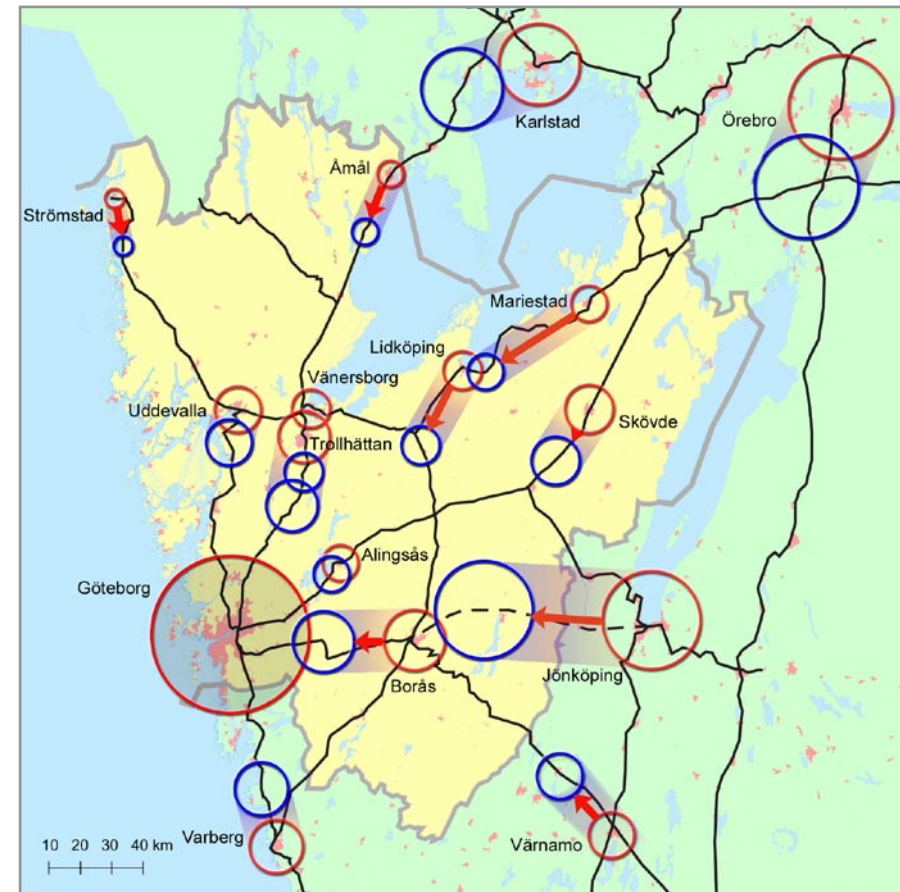


Illustration av tätorternas minskade tidsavstånd till Göteborg
Röd cirkel visar dagens läge och blå visar upplevt läge efter utbyggd trafik 2020



10 Trafik 2010 – vid oförändrade ekonomiska medel

I detta avsnitt beskrivs den trafik som kan uppnås år 2010 med oförändrade ekonomiska medel från ägarna och staten. Västtrafik vill betona att detta inte är ett mål utan en konsekvens av bl a ökade kapitalkostnader.

Kollektivtrafikkommittén beskriver i sitt slutbetänkande "Kollektivtrafik med människan i centrum" en dyster framtidsbild av kommunernas och landstingens ekonomi. Idag är statens engagemang som medfinansierare i trafiken och fordonsanskaffningen viktig. Omfattningen på det statliga engagemanget, bland annat Rikstrafikens köp av trafik, är osäkert efter år 2007 då avtalet mellan Rikstrafiken och trafikhuvudmännen löper ut.

En förutsättning för att utveckla och förtäta tågtrafiken är att ytterligare ekonomiska medel ställs till förfogande. Resenärerna kommer att betala sin del men därutöver krävs ytterligare tillskott från Västtrafiks ägare.

Nedan beskrivs den trafik som kan uppnås med oförändrat ägartillskott jämfört med idag. Västtrafik får då koncentrera resurserna till utvalda stråk där tåget har goda konkurrensförutsättningar. Flera av de nuvarande tåglinjerna ersätts med utvecklad busstrafik. I takt med att dubbelspår byggs ut Tvåstad-Göteborg och Borås-Göteborg utvecklas tågtrafiken successivt i dessa stråk.

Trots att tågtrafiken minskar i omfång minskar inte underskottet jämfört med idag. Orsaken är ökade kapitalkostnader för nya tåg, minskade anslag från Rikstrafiken (när tåg ersätts med buss) samt ökat underskott för storregional busstrafik.

Tåg används i resrelationer där många människor ska resa långa sträckor och där andra kollektiva trafikslag inte kan konkurrera beträffande bl a restid. Banstandarden för olika delar av järnvägsnätet har stor

betydelse och de delar som byggs ut med hög standard, kommer naturligtvis att prioriteras för tågtrafik. Detta är kriterier som varit avgörande för att välja ut de sträckor som trafikeras med tåg respektive buss.

Den storregionala tågtrafiken koncentreras till stråken:

- Göteborg-Skövde-(Örebro)
- Göteborg-Tvåstad-(Karlstad)
- Göteborg-Stenungsund-Uddevalla
- Skövde-Jönköping-Nässjö
- Uddevalla-Herrljunga-Borås
- Göteborg-Varberg-Halmstad

Så länge Boråsbanan inte är tillräckligt konkurrenskraftig ur restidsynpunkt trafikeras sträckan med buss.

För de delar av järnvägsnätet som har förhållandevis lågt trafikunderlag eller restidsmässigt dåliga konkurrensförutsättningar ersätts tågtrafiken med storregional busstrafik:

- Norra delen av Bohusbanan, Uddevalla-Strömstad
- Kinnekullebanan
- Viskadalsbanan
- Boråsbanan

Tågtrafiken utvecklas successivt i takt med att järnvägen byggs ut efter år 2010. Utmed sträckan Borås-Göteborg utvecklas tågtrafik när banan blir tidsmässigt konkurrenskraftig, dvs när etappen Mölnlycke-Landvetter flygplats-Bollebygd byggts ut med dubbelspår.



År 2009 får Uddevalla-Göteborg en förtätad tågtrafik. Tågtrafiken mellan Tvåstad och Göteborg utökas under år 2009. Pendeltågstrafiken Alingsås respektive Kungsbacka förstärks kapacitetsmässigt genom att sammankoppla fler tåg.

För år 2010 gäller att den storregionala tågtrafikens trafikarbete (tidtabellskilometer) minskar med 21 % jämfört med år 2003. Den storregionala busstrafikens trafikarbete ökar med 75 %. Pendeltågstrafikens trafikarbete (tidtabellskilometer) blir i stort sett oförändrat jämfört med år 2003.

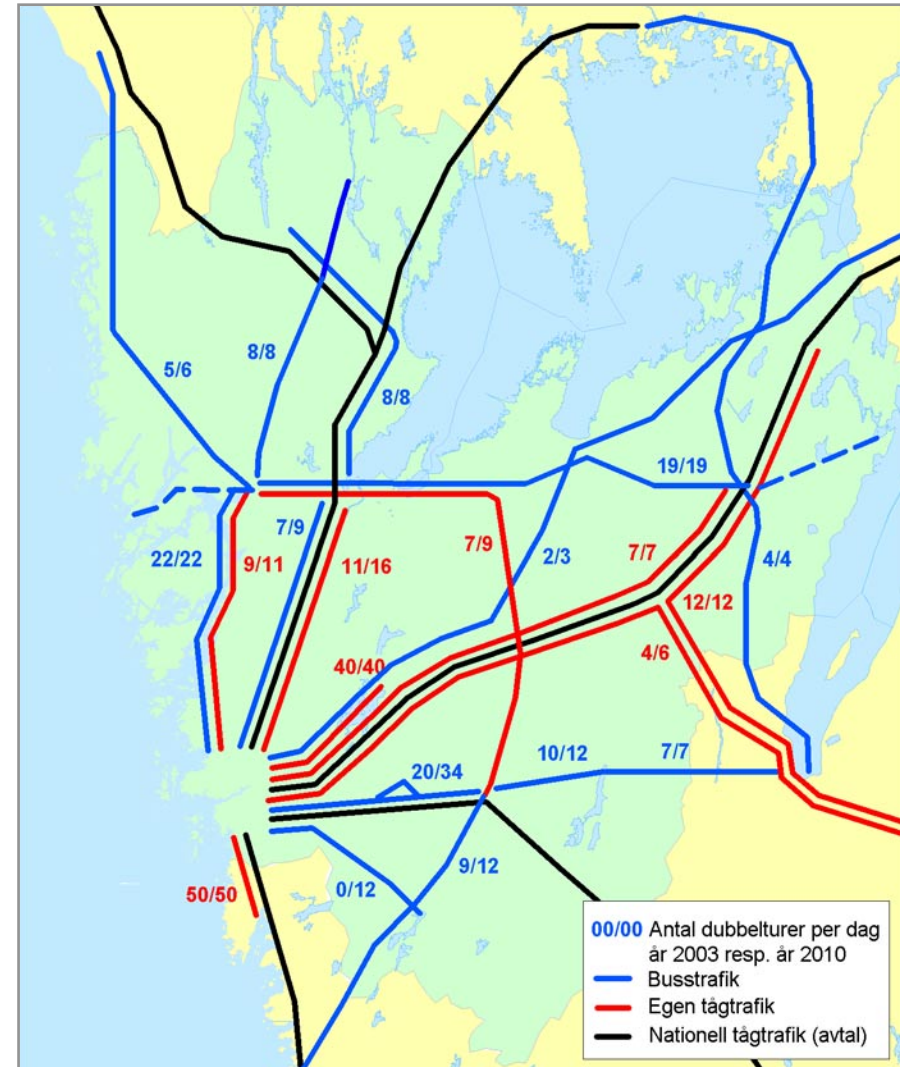
För att etablera ersättningstrafik med buss krävs att särskilda trafikutredningar genomförs för respektive stråk. Nedan framgår en översiktlig beskrivning av ersättningstrafik med buss.

I norra Bohuslän mellan Uddevalla och Strömstad ersätts Bohuståget av storregional busstrafik. De turer som framgår av kartan är tillkommande utöver dagens Strömstadsexpress. Samarbete utvecklas med Östfold.

Kinnekulletåget ersätts med busstrafik i stråket samt tre dubbelturer med direktgående buss utmed E20 till Göteborg. Uppehåll sker i Mariestad, Götene, Lidköping, Vara och Göteborg.

Utmed Viskadalsbanan ersätts tågtrafiken med busstrafik anpassad till både lokala/regionala resbehov i Viskadalen samt anslutningstrafik till tåg i Borås respektive Varberg.

I avvaktan på dubbelspår ersätts Boråståget med dels snabbussar Borås-Göteborg, dels bussar som försörjer det regionala resbehovet utmed banan, dvs via Hindås. Det totala utbudet med linje 100, Borås-Göteborg, uppgår till 34 dubbelturer, vilket motsvarar dagens utbud med buss och tåg.



Koncentration till utvalda stråk
Antal dubbelturer per dag under 2003 respektive 2010



11 Allmänna strategier för att utveckla tågtrafiken

I detta avsnitt behandlas viktiga frågeställningar utöver själva trafikutbudet.

11.1 Design- och profilprogram ökar tydligheten

Tågtrafiken och eventuellt den storregionala busstrafiken bör på sikt få ett enhetligt design- och profilprogram. Fordonen som trafikerar det Västsvenska järnvägsnätet bör uppfattas som "ett system" och bör designas på ett likvärdigt sätt.

11.2 Trafikhuvudmännens inflytande på tågfordonens egenskaper

Idag äger och leasar Västtrafik 41 tågfordon och SJ äger 18 tågfordon. För att klara målbilden 2020 krävs återanskaffning av fordon och det krävs dessutom fler fordon än idag. En strategi för det framtida "fordonsägandet" bör utvecklas. Kravet är att Trafikhuvudmännen dels bör säkra tillgången på fordon och att trafikhuvudmännen skall ha inflytande på fordonens design, prestanda och utformning. Skall Västtrafik äga/leasa tågfordonen i framtiden eller skall fordonen ingå i trafikupphandlingen, dvs framtida operatörer står för fordonen? Detta är frågor som bör ingå i den framtida fordonsstrategin.

11.3 Enhetligt pris- och betalsystem ökar enkelheten

Det kommande Pris- och betalsystemet bör omfatta även tågtrafiken. Så många linjer som möjligt bör omfattas av det gemensamma pris- och betalsystemet. En enhetlighet för hela den storregionala trafiken vad gäller färdbevisens giltighet bör eftersträvas.

11.4 Ökat inflytande på trafik med taxeavtal innebär högre kostnad

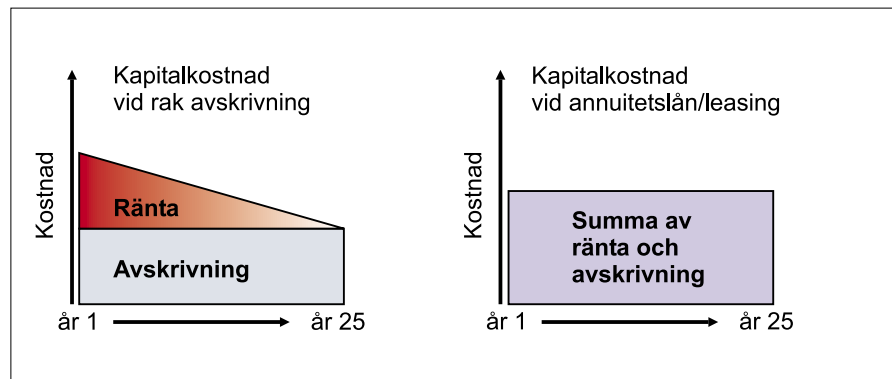
Västtrafik har omfattande taxeavtal med andra operatörer som bedriver kommersiell tåg- och busstrafik. Fördelen med taxeavtal är att Västtrafiks kostnad per resenär är förhållandevis låg. Nackdelen är att Västtrafik har litet inflytande på trafiken. Trenden är att operatörerna allt oftare ändrar sitt trafikutbud. Sannolikt ökar denna företeelse när eller om tågtrafiken avregleras. Operatörernas krav på affärsmässighet och trafikering efter företagsekonomiska principer resulterar i instabilitet - indragna turer, tidsmässiga förändringar och ändrad uppehållsbild. Instabiliteten tar sig uttryck i att indragningar ibland sker med kort varsel vilket orsakar problem för Västtrafiks resenärer. Möjligen kan ökad stabilitet uppnås om själva taxeavtalets konstruktion ändras, vilket då troligtvis ger en högre kostnad för Västtrafik. Västtrafik bör verka för att stabila tidtabeller för fjärrtrafiken uppnås. Om detta inte kan uppnås bör Västtrafik överväga att på sikt i samverkan med omgivande trafikhuvudmän skapa egentrafik.

11.5 Banverkets medel till banunderhåll

I Banverkets framtidsplan 2004-2015 finns enligt Banverket begränsade medel avsatta till banunderhåll. Det är viktigt att planeringen för infrastruktur och trafik sker samordnat. I de utarbetade målbilden för 2010 och 2020 föreslås tågtrafik på samtliga banor som idag har tågtrafik. Det är viktigt att Banverket i god tid meddelar om det finns risk för neddragning av underhåll på vissa bandelar i trafikområdet. Västtrafik skall fram till sommaren 2004 besluta angående eventuella tåginköp till Kinnekullebanan.

11.6 Jämn kostnadsutveckling bör eftersträvas

Om framtida tåginköp finansieras med "Rak avskrivning" blir räntekostnaden hög i början av avskrivningstiden. Principen med rak avskrivning ger "tröskelkostnader" och hämmar därmed framtida tåginköp.



Framtida tåginköp bör finansieras med annuitetslån eller leasing, vilket ger en jämn kostnadsutveckling. Summan av ränta och avskrivning bör vara jämn under hela avskrivningstiden.

11.7 Vilken subventionsgrad bör eftersträvas?

Idag tillämpas nettoavtal för Tåg i Väst och Kinnekulletåget. För Bohuståget tillämpas bruttoavtal med incitament. För trafik som sker inom nettoavtal säljer operatörerna egna färdbevis (i första hand enkelbiljetter) och behåller intäkterna för dessa. Operatörernas prisnivåer ligger generellt sett högre än trafikhuvudmännens.

Det är trafikhuvudmännen som är beställare och kan därmed bestämma subventionsgraden för den framtida trafiken. En generell övergång till bruttoavtal med incitament ger en ökad tydlighet till resenärerna och det är då Trafikhuvudmännen som bestämmer priset mot kund. Om trafikhuvudmännens subventionsgrad skall erbjudas för både periodkort och enkelbiljetter ger detta dock ett ökat underskott för framtida trafik, eftersom operatörernas egna prisnivåer ligger högre än Västtrafiks. Ökningen kan uppskattas till ca 30-40 Mkr/år.

Inför den kommande tågtrafikupphandlingen bör ett principbeslut tas beträffande subventionsgrad och därmed om bruttoavtal med incitament eller nettoavtal skall tillämpas.



11.8 Förberedelser för trafikupphandling år 2007

De nuvarande tågtrafikavtalen mellan de fem trafik huvudmännen i Västsverige, Rikstrafiken och de berörda operatörerna löper ut i juni 2007. Om parterna så önskar finns en option att utlösa som förlänger avtalen till juni 2009 (Kinnekulletåget) och juni 2010 (Tåg i Väst och Bohuståget). Det är nödvändigt att beredskap finns för att upphandla tågtrafiken med trafikstart 2007.

Kommande trafikupphandlingar bör planeras gemensamt av berörda trafik huvudmän och Rikstrafiken.

Inför trafikupphandlingen, är det viktigt att Ägarna uttalar en viljeinriktning för hur den framtida trafiken i Västra Götaland skall utvecklas. Västtrafik har utarbetat detta måldokument som kan fungera som diskussionsunderlag under hösten 2004 för att nå en uttalad ambition fram till årsskiftet 2004/05. Ägarnas viljeinriktning kommer att vara styrande för Västtrafik i det praktiska arbetet med att planera, upphandla och genomföra den framtida trafiken.

Nedan visas nödvändiga förberedelser inför trafikupphandlingen:

- Vad skall upphandlas? (vilka linjer, vilket utbud)
- Vem skall upphandla? (vilka är parterna i ett kommande trafikavtal)
- Hur skall trafiken upphandlas? (Bruttoavtal, nettoavtal, taxsystem mm)
- Principer för kostnadsfördelning mellan upphandlande parter

Tidsplan för trafikupphandling vid trafikstart juni 2007:

- | | |
|------------------------|--|
| • Årsskiftet 2004/05 | Besked från ägarna om trafikomfattning och ekonomiskt engagemang |
| • Juli 2004 - maj 2005 | Förberedelser enligt ovan |
| • Sept 2005 - jan 2006 | Anbudsgivarna upprättar anbud |
| • Feb-juni 2006 | Utvärdering av inkomna anbud |
| • Juni 2006 | Avtal tecknas |
| • Juni 2007 | Trafikstart |



12 Avslutning

Ett måldokument för den framtida storregionala trafiken och pendeltågstrafiken har härmed utarbetats. Måldokumentet har sin utgångspunkt i den vision som Västra Götalandsregionen, Banverket och Västtrafik gemensamt utarbetade i april 2002, "På nya spår i Väst". Visionen har nu konkretiserats i en målbild som även innehåller ekonomiska konsekvenser.

Utbyggnad av infrastruktur och tågtrafik är långsiktiga frågor som får långsiktiga effekter för samhället. Det är därför viktigt att ha god framförhållning och beredskap att utveckla trafiken. Målbilden pekar på vikten av ökade ekonomiska medel från staten och Västtrafiks ägare. Målbilden kommer att vara vägledande för planering och upphandling av den framtida trafiken.



Bilaga 1: Definition av storregional trafik

Utdrag ur ägarnas tidigare aktieägaravtal, dvs det avtal som gällde till och med 2003:

“Allmänt gäller att den storregionala trafiken skall stimulera till en utveckling mot en rundare region men också möjliggöra ett resutbyte med större målpunkter i grannlän.

Trafiken skall ha en storregional karaktär och nytta, vilket skall återspeglas i långdistanta resor och högre reshastighet. Trafiken skall ge invånarna en möjlighet till arbete, utbildning, service, inköp och fritidsaktiviteter utanför det “lokala” rörelseområdet.

Inriktningen för de storregionala linjerna är följande:

- linjer inom Västra Götaland som passerar minst en dotterbolagsgräns och angör minst en av regionens huvudorter. Huvudorten är Göteborg, Borås, Skövde och Uddevalla/ Trollhättan/Vänersborg.
- linjer som passerar Västra Götalands länsgräns och sammanbinder minst en av regionens huvudorter enligt ovan med regionalt centra i angränsande län.

Inriktningen ovan anger en ambition och är inte strikt styrande för att utveckla storregionala linjer. Definitionen är framåtsyftande, d v s den bör i första hand tillämpas på nya storregionala linjer.”

Bilaga 2: Avtalstid för Västtrafiks trafikavtal

	Upphandlande enhet	Avtalstid	Option	Trafikstart nästa avtal
Tåg i Väst *)	VT	2001 juni - 2007 juni	+ 3 år	2007 eller 2010
Kinnekulletåget *)	VT	2003 juni - 2007 juni	+ 2 år	2007 eller 2009
Bohuståget *)	VT	2004 juni - 2007 juni	+ 3 år	2007 eller 2010
Kungsbackapendeln	VTG	1992 - tillsvidare	---	2010
Alingsåspendeln	VTG	1985 - 2010	---	2010
Bohusexpresserna	VT4	1998 juni - 2005 juni	nyttjad	2005
Expressbusslinje 1 och 5	VTS	2004 jan - 2010 mars	4 x 1 år	2010-2014
L 300 Göteborg-Gislaved	VT7	2001 juni - 2011 juni	nyttjad	2011
L 500 Trollh.-Alingsås-Borås	VT7	2001 juni - 2006 juni	+1-5 år	2006 - 2011
L 600 Göteborg-Tvästad	VT4	2003 aug - 2010 aug	+ 3 år	2010 eller 2013
L 610 Göteborg-Tvästad	VT4	2003 aug - 2010 aug	+ 3 år	2010 eller 2013
L 700/730 Express Dalsland	VT4	2003 aug - 2010 aug	+ 3 år	2010 eller 2013
L 900 Tranemo-Falköping	VT7	2001 juni - 2011 juni	nyttjad	2011
L 250 Ulricehamn – Jönköp.	VT7	2003 juni - 2008 juni	+1-5 år	2008 - 2013
Samverkansavtal buss	VT			

*) Utöver trafikavtalen finns avtal mellan Rikstrafiken och Västtrafik som löper ut i juni 2007



Bilaga 3: Tillgänglighetskriterier

Den storregionala trafiken skall underlätta för invånarna att genomföra längre resor. De kriterier som beskrivs nedan är en ambition och viljeinriktning som Västtrafik skall försöka uppnå. Det första kriteriet bedöms vara ett av de viktigaste för att uppnå regional tillväxt i Västra Götaland. Ambitionen att uppnå kriterierna måste balanseras mot att det finns ett resbehov och ett resandeunderlag som gör trafiken försvarbar.

Följande tillgänglighetskriterier har utarbetats av Västtrafik:

1. Arbetsplats i angränsande arbetsmarknadsregion

Det skall vara möjligt att nå huvudorten i minst en angränsande arbetsmarknad, dvs utanför den egna lokala arbetsmarknaden (LA) inom cirka 90 minuters restid. Exempel på LA-regioner kan vara: Borås, Skövde, Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla, Göteborg, Örebro, Karlstad och Jönköping etc.

Den dagliga arbetsresan tar en stor del av människors tillgängliga fritid. Det är viktigt att denna resa utformas rätt både ur jämställdhets-synpunkt mellan könen och mellan personer med olika funktionella förutsättningar.

Västtrafik skall erbjuda resmöjligheter till arbetsplatser i angränsande arbetsmarknadsregioner.

2. Högre utbildning

Invånarna skall ha god tillgänglighet till högskola/universitet. Samtliga större kommuncentra skall ha förbindelser till en eller flera utbildningsorter så att dagliga pendlingsresor till högskola/universitet kan göras. Det är viktigt att samordning sker mellan storregional/regional trafik och tätortstrafiken i respektive stad, både vad gäller tidspassning och taxsystem.

Västtrafik skall erbjuda resmöjligheter till högskola och universitet.

3. Större sjukhus

Alla kommuncentra i Västra Götaland skall ha god tillgänglighet alla dagar i veckan till regionens stora sjukhus. Tur- och returesor skall kunna göras över dagen. Att en stor andel av resenärerna kan vara funktionshindrade skall beaktas.

Västtrafik skall erbjuda resmöjligheter till de stora sjukhusen.

4. Till och från Göteborg, som största stad i regionen

Det skall vara möjligt att resa mellan centrala Göteborg och samtliga andra kommuncentra i Västra Götaland tur och retur, med en rimlig uppehållstid, över dagen.

Västtrafik skall erbjuda kollektiva förbindelser till/från Göteborg

5. Internationella resor

Det skall vara möjligt att från alla kommuncentra resa kollektivt till flygplats med internationellt flyg, genom att garanteras förbindelse till Landvetter flygplats. Detta skall vara möjligt alla veckodagar.

Västtrafik skall erbjuda kollektiva förbindelser till Landvetter flygplats

6. De tre huvudstadsregionerna

Kollektivtrafik till de tre huvudstadsregionerna Stockholm, Malmö/Köpenhamn och Oslo sker idag med kommersiellt utbud. Oslo har dock i dagsläget ett relativt begränsat utbud. Det är angeläget att nå de tre huvudstäderna med 8-10 timmars uppehållstid.

Västtrafik skall erbjuda anslutningsförbindelser till tåg som trafikerar till de tre huvudstadsregionerna Stockholm, Malmö/Köpenhamn och Oslo.

Bilaga 4: Styrelsens motivering för att ställa sig bakom målbildsförslaget (citat)

”Västra Götaland är idag Sveriges starkaste tillväxtregion, men tillväxten är ojämnt fördelad. Genom större fungerande arbetsmarknadsregioner (regionförstoring) kan vi få en jämnare fördelning av tillväxten samtidigt som den totalt sett ökar. Bra storregional kollektivtrafik är en nödvändig förutsättning för denna regionförstoring.

De infrastrukturesatsningar som sker och kommer att ske i regionen bygger i stor utsträckning på ovanstående argumentation. Västtrafik måste givetvis utnyttja de möjligheter som bättre infrastruktur ger.

Målbilden visar både på möjligheter och hot. Vi anser att möjligheterna överväger och att inriktningen bör vara expansionsalternativet. Eftersom alla medborgare i regionen betalar till den regionala trafiken kan inte vissa delar ställas utanför. Styrelsen är medveten om de restriktioner som ekonomin kan sätta, men anser att om Västtrafik expanderar

den regionala tågtrafiken vore det orimligt att staten frångår fattade beslut om statsbidrag till tåggöp och drar in anslagen från Rikstrafiken. Möjligheten att renovera tåg och därigenom förlänga livslängden och minska kostnaden måste noggrant prövas liksom olika former av annuitetslån. Det exakta utbudet av trafik måste givetvis hela tiden vara beroende av resandeutvecklingen och ekonomin.

Vi vill föra en dialog med våra ägare om rapporten. I det regionala ägarrådet är alla ägare representerade. Eftersom regionen svarar för ca 95 % av finansieringen krävs en dialog med Regionutvecklingsnämnden och Regionfullmäktige.

Med ovanstående kommentarer ställer vi oss bakom Målbild 2010 och 2020.”

