



2026-05-06

# Storkoll 2050

Beskrivning av process och ramar inför muntlig dialog i  
delregionala kollektivtrafik- och samhällsplaneringsforum

## Bakgrund

Västra Götalandsregionens (VGR) strategiska dokument för utveckling av persontågtrafiken i Västra Götaland är Målbild tåg 2035 vilken antogs 2013. Målbilden är en konkretisering av trafikförsörjningsprogrammet som är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. Målbild tåg 2035 beskriver att det ska erbjudas välfungerande kommunikationer som snabbt tar invånarna till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Detta ska nås genom att knyta samman Västra Götalands huvudorter samt öka förbindelserna till regioncentrum i grannlänerna. Dessutom är målet att tåget ska fungera som ryggrad när det gäller invånarnas pendlingsresor. En målsättning i målbilden är att tågresandet i Västra Götaland ska trefaldigas från år 2006, till 130 000 resor per dag år 2035.

Vid tiden för målbildens framtagande var många av tågen fullbelagda under maxtimmarna och järnvägens kapacitet var begränsad, vilket den fortfarande är. I målbilden beskrivs därför behovet av tätare avgångar, längre tåg, högre hastigheter och en kraftig utbyggnad av järnvägsinfrastrukturen. Tågtrafiken föreslogs utvecklas mest där det finns störst resandeunderlag, men föreslogs även utvecklas i stråk där resandeunderlaget var mindre, för att bidra till visionen om det goda livet i Västra Götaland. Utöver detta lyfte målbilden fram vikten av bebyggelseplanering i stationsnära lägen, utbyggnad av gång- och cykelvägnät, pendelparkeringar och andra åtgärder som stödjer ett ökat resande med tåg.

Målbild tåg 2035 kompletterades med Västtågsutredningen 2018. I Västtågsutredningen utreddes förutsättningarna för att öppna nya stationer i mindre tätorter i Västra Götaland. Västtågsutredningen inspirerades av den utveckling som skett i Skåne, där resandet med lokaltågstrafik ökat och ett tjugotal nya stationer öppnats.

Västra Götalandsregionens infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd (IKN) beslutade i början av 2024 att en revidering av Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen skulle starta under senare delen av 2025. IKN anser att det finns ett behov av revidering och anpassning av målbilden, med hänsyn till samhällsutvecklingen generellt och specifikt kring förändrade och nya resbehov, trafikering och infrastruktur. Skaraborgs kommunalförbund har även inkommit med ett önskemål till beredningen för hållbar utveckling (BHU) om att Västtågsutredningen ska ses över.

Som ett första steg i revideringsprocessen genomfördes under 2025 en utvärdering av nuvarande Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen. Utvärderingen innefattar analys av måluppfyllnad samt en intervjustudie

med berörda aktörer. Utvärderingen har redovisats för kommunalförbunden och återfinns i sin helhet som ett underlag till den muntliga dialogen i de delregionala kollektivtrafik- och samhällsplaneringsforumen under senvåren 2026.

## Beskrivning av processen

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden ansvarar för att ta fram förslag till en strategisk plan för storregional kollektivtrafik som en konkretisering av trafikförsörjningsprogrammet inför beslut i regionfullmäktige. Det strategiska dokumentets kortare namn är Storkoll 2050 och har det huvudsakliga målåret 2050 även om ytterligare framtidsscenarier med längre tidshorisont också behöver beskrivas. I framtagandet av det strategiska dokumentet är en milstolpe att definiera en strategisk inriktning för den storregionala kollektivtrafikutvecklingen som beredningen för hållbar utveckling ställer sig bakom. Utifrån den strategiska inriktningen formas sedan Storkoll 2050 – strategisk plan för storregional kollektivtrafik.

Processledningen för Storkoll 2050 har under tidig vår 2026 informerat Västtrafik, Trafikverket och kommunalförbundens tjänstepersonsnätverk om det kommande arbetet och processen för framtagande av ett nytt strategiskt dokument. En fortsatt dialog kommer att föras med ovanstående intressenter, bland annat genom inbokade workshops och arbetsmöten. Även grannregioner, länsstyrelsen, näringslivet och civilsamhället kommer att involveras i det kommande arbetet.

Förankring och dialog med kommunalförbunden är tänkt att ske löpande i de delregionala kollektivtrafik- och samhällsplaneringsforumen, med kommunalförbundens direktioner och BHU.

Processen för framtagande av Storkoll 2050 är indelad i två faser:

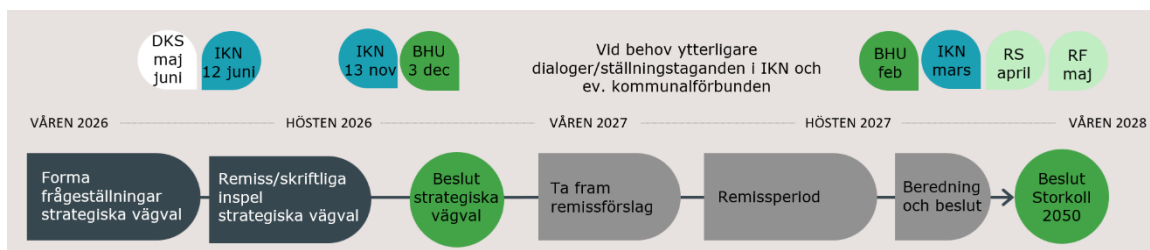
### **a) Strategiska vägval**

- Under våren 2026 sker muntlig politisk dialog i de fyra delregionala kollektivtrafik- och samhällsplaneringsforumen kring vilka frågor respektive kommunalförbund anser vara av vikt att beakta i det fortsatta arbetet utifrån de givna förutsättningarna och ramarna.
- Möjlighet för kommunalförbunden att inkomma med skriftliga inspel fram till sista oktober.

- Beslut i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden om förslag till strategisk inriktning inför behandling i beredningen för hållbar utveckling.
- Ställningstagande i beredningen för hållbar utveckling kring den strategiska inriktningen för fortsatt arbete med Storkoll 2050. Detta sker preliminärt vid beredningens sista sammanträde denna mandatperiod, 3 december.

#### b) Det strategiska dokumentet i sin helhet

- Utifrån den strategiska inriktningen arbetas ett förslag till ny strategisk plan för storregional kollektivtrafik fram under våren 2027.
- Dialog kring förslaget under vårens delregionala kollektivtrafik- och samhällsplaneringsforum.
- Förslaget skickas på formell remiss under hösten 2027. Remisstid beräknas vara 5-6 månader.
- Preliminärt behandlas förslaget i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden i början av 2028 för vidare beslut i regionstyrelsen innan regionfullmäktige fastställer dokumentet senare under våren 2028.



Figur 1 Övergripande tidplan och steg i processen

# Utgångspunkter och ramar för Storkoll 2050

## Trafikförsörjningsprogram och regional utvecklingsstrategi

Storkoll 2050 ska utgå från målen i VGR:s trafikförsörjningsprogram 2026-2029 och från den regionala utvecklingsstrategin. Det innebär att det övergripande målet om en hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland är styrande, samt att Storkoll 2050 ska stödja ett Västra Götaland som är robust och sammanhållet, jämlikt och öppet samt fossiloberoende och cirkulärt. Storkoll 2050 ska även bidra till måluppfyllelse av trafikförsörjningsprogrammets nedbrutna målområden, se nedan.



Figur 2 Målstruktur VGR:s trafikförsörjningsprogram 2026-2029

Storkoll 2050 ska dessutom samspela med trafikförsörjningsprogrammets övriga konkretiseringar liksom VGR:s strategiska inriktning för

transportinfrastrukturen, nationell och regional infrastrukturplan, strategisk plan för godstransporter samt strategisk plan för ökad cykling.



Figur 3 Storkoll 2050 i förhållande till övriga konkretiseringar av trafikförsörjningsprogrammet

## Utpekat kollektivtrafiknät och grundutbud

I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs också ett utpekat regionalt kollektivtrafiknät som knyter samman kommunerna i Västra Götaland och dess huvudorter. Nätet ska ge goda möjligheter att nå arbetsplatser, högskolor/universitet men också andra målpunkter för service, nöje och fritidsresor. Tågtrafiken utgör stommen i nätet med busstrafik som komplement.



Figur 4 Utpekat regionalt kollektivtrafiknät

Det utpekade kollektivtrafiknätet tillsammans med grundutbudet om minst timmestrafik dagtid under vardagar ska utgöra en utgångspunkt i arbetet med Storkoll 2050.

## Det nya dokumentets egenskaper och karaktär

Det nya strategiska dokumentet ska vara ett sammanhållet dokument som innefattar all storregional kollektivtrafik, det vill säga både tåg och den storregionala busstrafiken. Fokus ska vara persontågstrafik men även andra anspråk på banorna behöver beskrivas, exempelvis godstrafik.

Det nya strategiska dokumentet ska vara mer övergripande än vad dagens målbild är. Det ska tydligt framgå vad VGR vill avseende den storregionala kollektivtrafikutvecklingen och tydliggöra VGR:s ambitioner, intentioner och prioriteringar. Samtidigt som tydlighet eftersträvas ska Storkoll 2050 också vara flexibelt, exempelvis med avseende på eventuellt försenade eller uteblivna infrastruktursatsningar.

Syftet med att ta fram en strategisk plan för storregional kollektivtrafik är flerdelat. Det kommer främst att vara ett viktigt planeringsunderlag för VGR och Västtrafik, men ska också tydliggöra den inriktningen för den storregionala kollektivtrafikutvecklingen som inspel till den kommunala planeringen.



Figur 5 Syfte med det strategiska dokumentet

## Strategiska vägval

I processen med framtagande av Storkoll 2050 är de strategiska vägvalen en viktig hållpunkt. Redan i samband med uppdraget till förvaltningen att påbörja revideringsarbetet identifierade IKN följande viktiga frågor där dialog behöver ske med kommunalförbunden.

- Beskrivning av strukturpåverkande förutsättningar och storregionala relationers funktioner och samband (exempelvis demografi, målpunkter, etableringar, arbetspendling, studiependling, godstrafik, besöksnäring, fritidsresande, med mera).
- Utifrån ovanstående punkt, definiera järnvägsbanornas roll och funktion.



- Ta fram principer för hur och när beslut tas om att börja trafikera och sluta trafikera tågstationer.
- Arbeta med strategisk framsyn, för att förstå hur dagens beslut kan påverka framtiden samt diskutera olika möjliga scenarier och framtider.

Utöver dessa kommer ytterligare strategiska frågor för det fortsatta arbetet att diskuteras vid IKN:s sammanträde 22 maj 2026 och vid vårens delregionala kollektivtrafik- och samhällsplaneringsforum under slutet av maj och början av juni 2026.

## Socialt perspektiv

Under hela processen ska det sociala perspektivet beaktas, och effekterna av de val som görs i arbetet ska analyseras och beskrivas utifrån hur de påverkar olika grupper.

## Framtidsspaning, underlag för dialog

### Infrastrukturutbyggnad

Trots att utbyggnaden av järnvägsinfrastrukturen inte har löpt på i den takt som förutsattes i Målbild tåg 2035 så ser vi nu att en rad större infrastruktursatsningar med stor påverkan på den möjliga resandeutvecklingen är beslutade och kommer att bli verklighet under de kommande åren. Nedan följer en sammanfattning av beslutade investeringar.

#### Västlänken

Vid årsskiftet 2026/2027 öppnar Västlänkens första etapp för trafik. Det innebär att den nuvarande säckstationen vid Göteborg Central utökas med fyra ytterligare spår. Samtidigt pågår fortfarande det omfattande kontaktledningsbytet på Västra stambanan mellan Göteborg och Alingsås. Det innebär att full effekt av de ytterligare spåren först kan fås under 2028 när kontaktledningsbytet också är klart.

Resterande delar av Västlänken med möjlighet till genomgående trafik och stationer vid Haga och Korsvägen beräknas stå färdigt 2031. Detta ökar kapaciteten i järnvägssystemet runt Göteborg avsevärt och ger möjlighet att effektivisera trafikeringen genom att koppla ihop tåglinjer genom tågtunneln där de inte konkurrerar om utrymmet med fjärrtåg eller godståg.

### **Göteborg – Borås inklusive bibana Mölnlycke**

En ny järnväg via Mölndal och Landvetter flygplats till Borås som även innefattar en bibana vilken ansluter Mölnlycke till den nya järnvägen beräknas stå färdig cirka 2040. Förutom att erbjuda snabba resor mellan Göteborg, Mölnlycke, Landvetter flygplats och Borås så kommer det nya benet österut som är ihopkopplat med Västlänken att skapa en ännu bättre balans i trafikeringsystemet. I anslutning till Mölndal kommer även uppställningsspår och ny depå att anläggas för att möta det ökade tågutbudet.

### **Plattformsförlängningar Södra Bohusbanan samt ny station i Brunnsbo**

Södra Bohusbanan har potential att vara ett attraktivt resandeanternativ för en stor mängd arbets- och studiependlare. Kapaciteten på fordonen har varit begränsad och därför är avsikten att börja trafikera banan med nya, längre tåg. Plattformarna på de befintliga stationerna behöver då förlängas för att kunna ta emot resenärer från de nya tågen, vilka kommer kunna erbjuda fördubblad sittplatskapacitet. Arbetet med dessa plattformsförlängningar beräknas ske 2028.

Samtidigt sker också arbeten med att färdigställa dubbelspår vid Brunnsbo och en ny pendeltågsstation. Åtgärden är en del av satsningarna inom Västsvenska paketet och beräknas kunna öppna för trafik i december 2029. Pendeltågsstationen kommer att möjliggöra byten till spårvagn och buss och på så sätt koppla ihop Bohusbanan med Göteborgs övriga kollektivtrafiksystem.

### **Västra stambanan**

Det råder stora kapacitetsbrister på Västra stambanan mellan Göteborg och Alingsås, vilket påverkar möjligheten till tågtrafikering i den omfattning som motsvarar efterfrågan och potentialen. I nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037 som regeringen beslutade om i april 2026 finns glädjande nog beslut om att utreda ytterligare två spår på hela sträckan Göteborg – Alingsås med liksom medel för att bygga den första delen mellan Olskroken och Partille. Tidplan för när tåg kan trafikera de nya spåren finns ännu inte offentliggjord, men rimligt är att det blir först på 2040-talet.

### **Ytterligare planerade infrastrukturåtgärder**

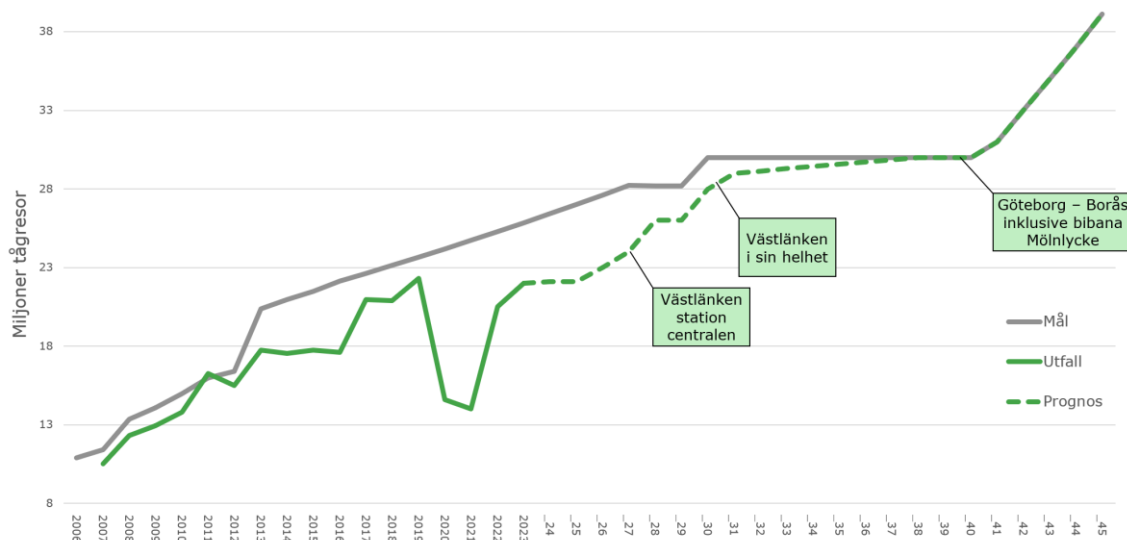
Det finns ytterligare infrastrukturåtgärder inplanerade vilka sammantaget syftar till att förbättra kapacitet och öka tillförlitligheten i järnvägssystemet. Några av åtgärderna med större påverkan beskrivs nedan.

- Ny växelförbindelse i Håkantorps som möjliggör flexiblare trafikerings mellan Älvsborgsbanan och Kinnekullebanan kommer att stå klar i slutet av 2027.
- Åtgärder för samtidig infart i Vara och Vedum som effektiviserar trafikerings av järnvägsanläggningen. Åtgärder i Vedum kommer att vara klara under 2027, i Vara längre fram.
- Ombyggnation av Vänersborgs station. Plattformsförlängning som beräknas vara klar senhösten 2027.
- Plattformsförlängningar på Viskadalsbanan för ökad kapacitet. Arbetena kommer att starta 2028 och banan kommer sedan att trafikeras av 80 meter långa tåg.
- Trädsäkkring av Norra Bohusbanan för att minska de tillfällen då banan behöver stängas av på grund av väder. Avverkning planeras till 2027.
- Planering för ny station i Brålanda enligt Västtågsutredningen pågår. Stationen kan öppna för trafik 2031 om alla bitar faller på plats.
- Utöver detta pågår en översyn av befintliga plankorsningar på flertalet av de regionala järnvägarna. Syftet är att minska antalet plankorsningar samtidigt som de kvarvarande korsningarna uppdateras till nuvarande säkerhetsstandarder. Färre plankorsningar kan möjliggöra högre hastigheter.
- I den nyligen beslutade nationella planen för transportinfrastruktur 2026-2037 anges också att Kinnekullebanan ska rustas upp och delvis elektrifieras för bättre pendling och mer godstrafik på järnväg.

## Resandeutveckling

De infrastruktursatsningar som beskrivs ovan kommer att möjliggöra en utveckling av tågtrafiken som beräknas ge en ökning av resandet. Denna beräkning av resandeökningen har förfinats av Västtrafik sedan utvärderingen av Målbild tåg 2035 gjordes, och visar i korthet på att målet om en tredubbling av resandet i princip kan nås – inte till 2035, men väl till i början av 2040-talet.

Tydliga språng i resandeutvecklingen väntas i takt med att systempåverkande infrastrukturåtgärder står färdiga och ytterligare tågfordon levereras.



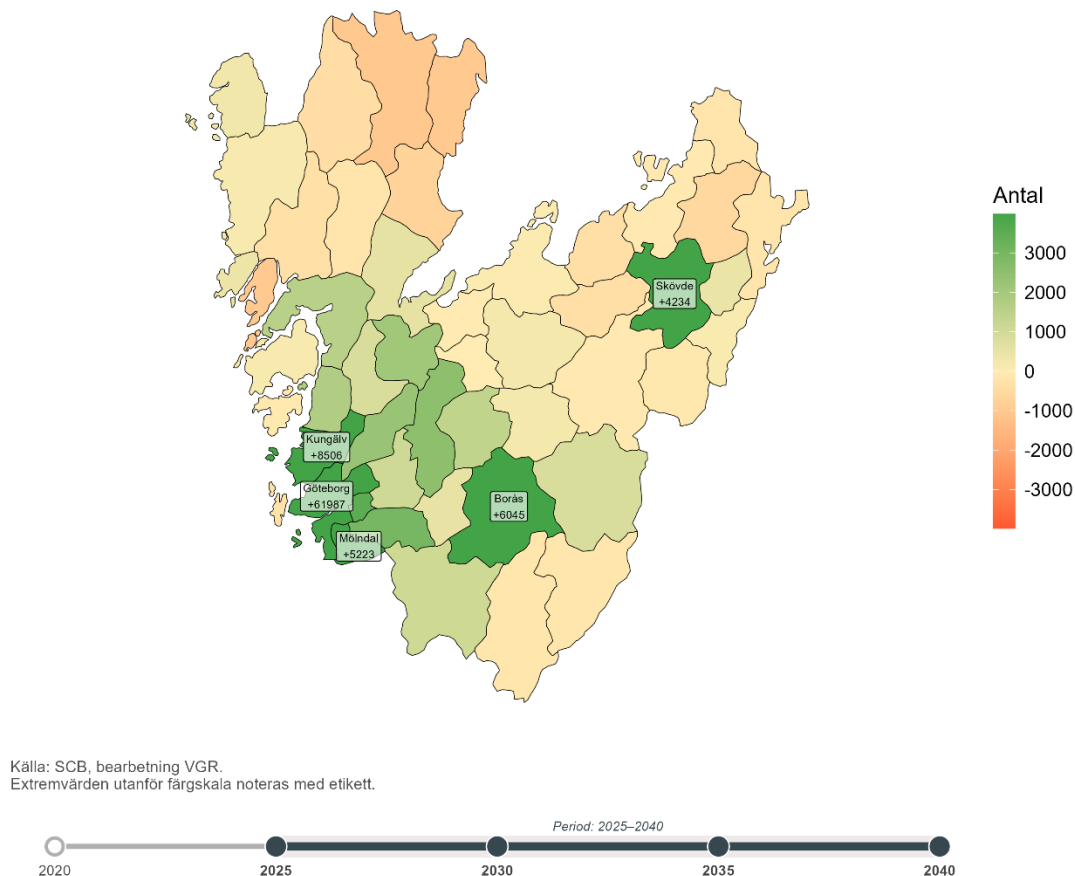
Figur 6 Förväntad utveckling av tågresandet i Västra Götaland

## Befolkningsprognos och demografi

Västra Götalandsregionens avdelning för samhällsanalys har sammanställt en prognos för befolkningsutvecklingen fram till 2040 och gjort en analys över den demografiska utvecklingen. [Rapporten](#) i sin helhet går att ta del av på Västra Götalandsregionens hemsida.

Över hälften av kommunerna i länet minskar i befolkning och många samhällen behöver ställa om från tillväxtfokus till anpassning utifrån en minskad befolkning. I det nordiska perspektivet syns en tydlig trend av att befolkningen koncentrerar sig till mellanstora och stora städer, vilket även gäller för Västra Götaland.

## Förändring i antal: Alla åldrar 2025-2040



Figur 7 Prognos befolkningsutveckling fram till 2040

## Angränsande processer och utredningar

### Systemanalys

Beredningen för hållbar utveckling (BHU) tillsatte i juni 2025 en politisk arbetsgrupp för infrastrukturfrågor med uppdrag att samordna arbetet inför nästkommande revidering av nationell- och regional infrastrukturplan. I den politiska arbetsgruppen medverkar från Västra Götalandsregionen (VGR) regionstyrelsen presidium tillsammans med infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens presidium. Från kommunalförbunden medverkar ordförande i direktion/förbundsstyrelse samt ordförande för Västkom. Den politiska arbetsgruppen har enats om att ta fram en systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. Syftet är att bidra till underlag för prioritering till nationell- och regional

infrastrukturplan samt att skapa en gemensam syn på hur och vad infrastrukturen kan bidra till utifrån gemensamma målsättningar.

Kortfattat innehåller arbetet med en systemanalys följande steg:

1. Nuläge - Ta fram nulägesbilder och kartor för att få en gemensam bild kring nuläget och förutsättningar.
2. Scenarier - Ta fram och testa ett antal utvecklingsscenarier där mål eller motsägelser maximeras och testas i respektive scenario för att synliggöra möjliga vägval och prioriteringar.
3. Värdering av möjliga åtgärder - Med utgångspunkt i nuläget och test av olika scenarier/målbild görs en värdering av möjliga åtgärder enligt 4-stegs principen.
4. Politisk dialog om inriktning - Politisk dialog i BHU om inriktning för prioriteringar av brister och behov i transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Systemanalysen ska vara färdigt i inför nästa revidering av den nationella och regionala infrastrukturplanen, det vill säga under hösten 2027.

## Utblick 2050

Sedan Målbild Koll2035, vilken berör kollektivtrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille, antogs politiskt 2018 har nya insikter, förutsättningar och händelser lett till förändringar av varierande karaktär och omfattning. De kan bero på nya behov och händelser, liksom pandemi, konjunkturförändringar och andra omvärldsfaktorer som påverkar resvanor och samhällsutveckling. Några objekt har avfärdats, andra har senarelagts och i vissa fall har förändringar skett i planerings- och genomförandeskedet. Det finns fortsatt en samsyn kring att målbildens huvudsakliga inriktning är relevant att arbeta vidare med för att möta stadsutvecklingen.

Syftet med projektet Utblick 2050 är att fördjupa kunskapen om utvecklingsbehovet för kollektivtrafiksystemet i Göteborg, Mölndal och Partille bortom 2035, och utvärdera om Målbilden ”fortfarande håller”. Utblick 2050 syftar inte till att skapa en ny målbild men kan ses om ett förarbete inför nästa målbild. Utredningen kommer huvudsakligen att resultera i en tydligare bild av de framtida behoven av kollektivtrafik inom Göteborg, Mölndal och Partille. Den kommer även att påbörja arbetet med hur kollektivtrafiksystemet på lång sikt skulle kunna utvecklas för att bemöta dessa behov. Utredningen påbörjades våren 2026 och kommer att pågå i knappt ett år.

## Handlingsplan för att nå branschmålet om 4 av 10 motoriserade resor med kollektivtrafiken

Det nationella branschmålet för kollektivtrafiksektorn är att fyra av tio av alla motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken år 2030. För Västra Götaland går utvecklingen i rätt riktning men för långsamt. I infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens detaljbudget för 2026 ges därför uppdraget att ta fram en samlad handlingsplan med konkreta åtgärder för att styra mot hur målet om att 4 av 10 motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken ska nås, och när.

Uppdraget ska genomföras under 2026. Det kommer att utgå utifrån befintlig forskning och kunskap om effektiva metoder samt en kartläggning om var det finns potential för att öka marknadsandelen utifrån olika geografiska förutsättningar. Uppdraget ska:

- Dels redovisa hur långt VGR kommer med befintlig budget, mål och styrdokument.
- Dels ta fram förslag på åtgärder för att snabbare nå måluppfyllelse.

Handlingsplanen utgör inte ett direkt uppdrag till Västtrafik, utan ska innehålla en palett av åtgärder som politiskt kan prioriteras och tillämpas genom strategiska beslut och inriktningar i till exempel kommande budgetar, trafikförsörjningsprogram och andra styrdokument.

## Transporteffektivt Västra Götaland

I regionfullmäktiges budget anges att det idag saknas tydliga mål för ett transporteffektivt samhälle och infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden ges i uppdrag att utveckla mål för ett transporteffektivt Västra Götaland med utgångspunkt från Klimatpolitiska rådets definition samt ge förslag på hur målet kan inkluderas i Västra Götalandsregionens målstruktur.

I uppdraget ingår att bryta ner målen till olika delar av regionen och föreslå åtgärder på kort och lång sikt.

Uppdraget består av följande delar:

- Beskrivning av ett transporteffektivt samhälle enligt tidigare framtaget kunskapsunderlag.
- En nulägesanalys om förutsättningarna och potentialer för ett transporteffektivt samhälle i Västra Götaland.
- Förslag till mål för ett transporteffektivt samhälle - för hela regionen samt för regionens olika delar.
- Förslag på åtgärder på kort och lång sikt i linje med föreslagna mål.
- Förslag på hur de föreslagna målen kan inkluderas i Västra Götalandsregionens målstruktur.

Uppdraget är av mångfacetterad karaktär och förutsätter ett helhetsperspektiv, samt stöd från andra aktörer och även forskare.