



2025-10-08

Utvärdering av Målbild tåg 2035

Inklusive Västtågsutredningen

Datum: 2025-10-08

Dokumentnamn: Utvärdering av målbild tåg 2035

Diarienummer: IKN 2025-00217

Kontaktperson: Adrien Moysset, Koncernkontoret, Regional samhällsplanering

Foto framsida: Thomas Harryson

Foto sida 23: Monika Manowska/westsweden.com

Innehållsförteckning

| | |
|--|----|
| Sammanfattning..... | 3 |
| Halvtidsutvärdering | 4 |
| Målbildens intentioner: regionförstoring, ökat resande och nya stationer ... | 5 |
| Mål- och medeluppföljning | 8 |
| Övriga mått och faktorer | 12 |
| Intervjustudie | 19 |
| Rekommendationer till revideringen | 24 |
| Bilaga 1 – uppföljning av infrastrukturåtgärder | 26 |
| Bilaga 2 – uppföljning av hastigheter per bana | 31 |
| Bilaga 3 – dokument och processer att beakta i kommande revidering | 32 |
| Bilaga 4 - intervjufrågor | 33 |
| Bilaga 5 – hur arbetar andra regioner? | 34 |
| Bilaga 6 – kunskapsunderlag | 35 |

Sammanfattning

Målbild tåg 2035 antogs 2013 och beskriver hur persontågstrafiken i Västra Götaland kan utvecklas fram till 2035. Målbilden kompletterades med Västtågsutredningen 2018, som innefattar mål om att öppna sju nya stationer i Västra Götaland. VGR:s infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd beslutade 2024 att revidering av målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen kunde starta under senare delen av 2025.

Utvärderingen har genomförts på initiativ av och av VGR:s avdelning regional samhällsplanering. Den innefattar en måluppföljning och en intervjustudie med berörda aktörer. Utvärderingen syftar till att höja kunskapen om målbildens måluppfyllnad hittills, bidra med erfarenhetsåterföring samt ge rekommendationer inför kommande revidering av målbilden. Måluppföljningen visar att:

- samhällsmålet om ökad tillgång till arbete, studier och fritid samt regionförstoring går i önskad riktning.
- mycket återstår för att nå Västtågsutredningens mål om att öppna sju nya stationer. Dialog pågår om sex av dem. För stationen i Hillared har diskussionerna pausats.
- resandeutvecklingen inte ligger i linje med målbildens intentioner, på grund av en kraftigt negativ resandeutveckling som följd av covid 19-pandemin och förändrade resvanor därefter.
- många av de i målbilden utpekade infrastrukturinvesteringarna återstår, vilka är nödvändiga för att möjliggöra en utvecklad tågtrafik och nå målet om ett trefaldigt resande.
- tågtrafiken inte dimensionerats utifrån ambitionerna, på grund av att infrastruktursatsningar inte genomförts i önskad takt samt att resandet inte ökat i den takt målbilden hoppades på.

Intervjustudien pekar på att samverkan under framtagandet var en framgångsfaktor. Målbilden beskrivs som ambitiös, där långsiktighet är en styrka men där avsaknaden av prioriteringar saknas. Målbilden ses som ett betydelsefullt dokument, som varit och är till nytta på olika sätt för olika aktörer. Västtågsutredningen skapade höga förväntningar men på grund av långa processer, ledtider och otydligheter gällande ansvar och kostnader för nya stationer, har i många fall förväntningarna inte infriats. Samverkansinitiativet stationsutveckling och samhällsplanering har dock varit positivt och lyfts fram som något att arbeta vidare med. Slutligen råder olika syn på balansen mellan effektivitet och geografisk tillgänglighet.

Utvärderingen har samlat rekommendationer till kommande revidering av målbild tåg 2035. Rekommendationerna och frågeställningarna berör strukturen på kommande målbild, vägval att göra, samverkan samt förändrade förutsättningar och nya perspektiv att beakta.

Halvtidsutvärdering

Bakgrund & syfte

VGR:s infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd (IKN) beslutade 2024-02-02 att en revidering av målbild tåg 2035 kunder starta under senare delen av 2025. Detta inkluderar Västtågsutredningen, där Skaraborgs kommunalförbund inkommit med önskemål till beredningen för hållbar utveckling (BHU) om att denna ska ses över. 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.

I regionfullmäktiges budget 2026 framgår att målbild tåg 2035 ska ”revideras tillsammans med Västtågsutredningen. Målbilden ska utvidgas med att också omfatta den storregionala busstrafiken för att få ett sammanhållet måldokument för Västra Götalands transporter med bas i tågtrafiken. Att möjliggöra nya tågstopp är en angelägen utveckling av infrastrukturen som kan knyta samman Västra Götaland och ge fler möjlighet att resa med tåg.”

Utvärderingen syftar till att höja kunskapen om målbildens måluppfyllnad hittills, bidra med erfarenhetsåterföring samt ge rekommendationer inför kommande revideringsprocess av Målbild tåg 2035.

Utgångspunkter

Målbild tåg 2035 antogs av regionfullmäktige 2013 och är en del av trafikförsörjningsprogrammet. Målbild tåg inkluderar sedan 2018 även Västtågsutredningen. Trafikförsörjningsprogrammet är det högst styrande dokumentet för kollektivtrafikens utveckling i VGR och ett reviderat program för perioden 2026–2029 förväntas antas i VGR:s regionfullmäktige november 2025. Trafikförsörjningsprogrammet är ett av VGR:s fyra övergripande styrdokument och samspelar samt bidrar till övriga strategier, inte minst VGR:s regionala utvecklingsstrategi (RUS) 2021–2030. En översyn av RUS:en pågår och en ny RUS förväntas antas av VGR:s regionfullmäktige under våren 2026. Antagandet av dessa två strategier, med de nya förutsättningar som de adresserar, förstärker behovet av att revidera målbild tåg 2035.

Metod

Utvärderingen av Målbild tåg 2035 har genomförts av VGR:s förvaltning, avdelning regional samhällsplanering under 2025. Utvärderingen har förankrats löpande genom avstämningar med tjänstepersoner på VGR och Västtrafik. Arbetet har omfattat en kvantitativ måluppföljning samt en kvalitativ analys genom intervjuer med berörda aktörer.

Målbildens intentioner: regionförstoring, ökat resande och nya stationer

Målbild tåg 2035 togs fram år 2011–2013, i samband med att VGR blev regional kollektivtrafikmyndighet (RKM), och med syftet att vidareutveckla och konkretisera trafikförsörjningsprogrammets intentioner. Målbilden beskriver hur persontågstrafiken i Västra Götaland kan utvecklas fram till 2035.

Målbilden beskriver att det ska erbjudas välfungerande kommunikationer som snabbt tar en till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Detta ska nås genom att knyta samman Västra Götalandsregionens 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/dag år 2035.



Figur 1 Målstruktur i Målbild tåg 2035. Källa: VGR.

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 cykelnät, pendelparkeringar och andra åtgärder som stödjer ett ökat resande med tåg.

Målbilden togs fram i bred samverkan mellan Västra Götalandsregionen, Trafikverket och Västtrafik. Arbetet skedde i nära samarbete och i dialog med kommunerna, genom de delregionala kollektivtrafikeråden och det dåvarande regionala kollektivtrafikerådet. Många andra intressenter medverkade vid samråd och i remissen av målbilden.

I **Västtågsutredningen**, som är en konkretisering av Målbild tåg 2035 och som antogs av VGR:s regionfullmäktige 2018, utreddes förutsättningarna för att öppna nya stationer i mindre tätorter i Västra Götaland. 40 tätorter ingick i utredningen, som samtliga ligger utmed järnvägsnätet men som saknade en tågstation där tågen stannade. Västtågsutredningen inspirerades av den utveckling som skett i Skåne, där resandet med lokaltågstrafik ökat och ett tjugotal nya stationer öppnats.

I utredningen användes av regionfullmäktige beslutade kriterier för öppnande av nya stationer:

- Nettoresandet på aktuell bana ska öka, det vill säga man ska vinna fler resenärer än man förlorar.
- Kollektivtrafikens restider i förhållande till bilen ska vara konkurrenskraftiga.
- Pendlingsbenägenheten mellan Västra Götalands större städer ska beaktas.
- Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas.
- Infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas, det vill säga att investeringskostnaden ska vägas mot resandetillskottet.

Västtågsutredningen visade att Målbild tåg 2035 kan kompletteras med mål om att öppna sju nya stationer utifrån givna kriterier och analyser; Bäckefors, Dals Rostock, Brålanda, Frändefors, Hillared, Länghem och Grimsås. Detta förutsatt att infrastrukturen byggs ut så att fler stationer inte ger negativ påverkan på stora resandeflöden samt att kommunerna samtycker och planerar för en positiv utveckling i berörda tätorter. Antalet kollektivtrafikresor bedömdes öka med cirka 1200 resor om dagen, om dessa sju stationer öppnas. De totala infrastrukturinvesteringarna kopplat till dessa sju stationer bedömdes vid tiden för utredningen hamna mellan 510 – 860 miljoner kronor. Ytterligare sex stationer visade sig uppfylla uppsatta kriterier, men beslutades inte om av olika anledningar.

Under 2019–2020 togs en konkretisering av Målbild Tåg 2035 fram. Målbild Tåg delmål 2028 inklusive storregional busstrafik har som syfte att ”stärka järnvägsutvecklingen för Västra Götaland med fokus till år 2028 samt att ta fram målsättningar för den storregionala kollektivtrafiken oavsett trafikslag”. Vidare är målet med uppdraget att tydliggöra kostnader för infrastruktur, trafikering och effekter på resandet. Årtalet 2028 ska i första hand symbolisera ambitionerna att ta vara på befintlig och beslutad infrastruktur, vilket är en tidigare beslutad strategi i Målbild tåg 2035.

Kopplat till målbilden så har Västtrafik tagit fram en handlingsplan tåg 2028 som presenterar hur det successiva införandet av trafikförändringarna i målbild tåg ska gå till, med fokus på år 2028. I planen redogörs även för hur all tågtrafik i regionen kan samordnas när Västlänken öppnas. Västtrafiks handlingsplan utvärderas inte i denna utvärdering.

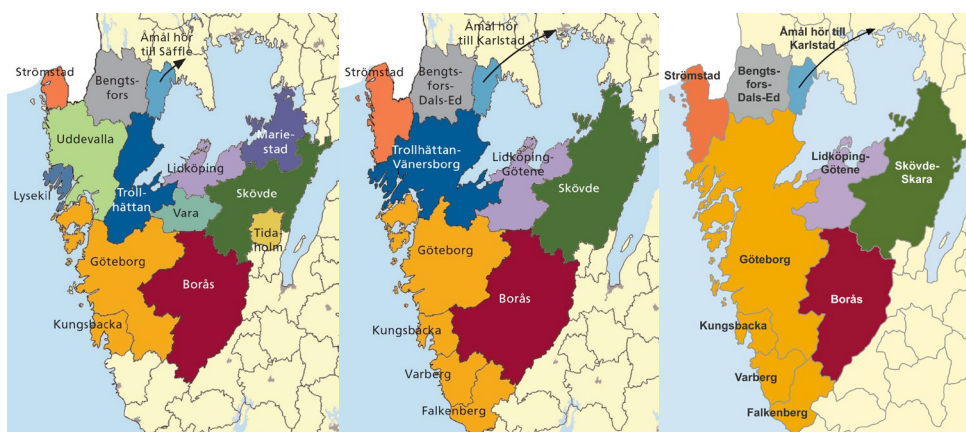


Figur 2. Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen samt konkretiseringen Delmål 2028. Västtrafik har i sin tur tagit fram en handlingsplan, med fokus på år 2028. Källa: VGR och Västtrafik.

Mål- och medeluppföljning

Samhällsmål – framtida tillstånd: ökad tillgång till arbete, utbildning och fritid samt regionförstoring med ökat resandeutbyte mellan delregioner

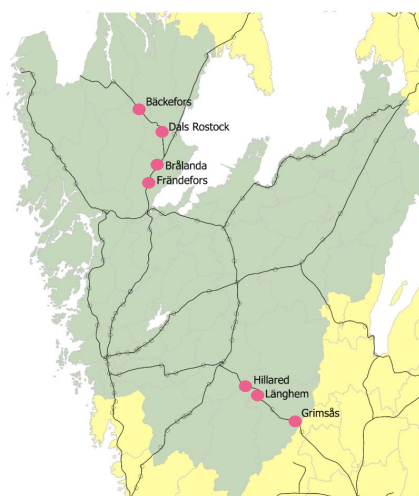
De lokala arbetsmarknaderna i Västra Götaland och Västsverige har förändrats under 1990- och 2000-talet. Under 2010-talet och början på 2020-talet har trenden av att Göteborgs lokala arbetsmarknad förstörats fortsatt. Idag består Västsverige av sex lokala arbetsmarknader (därutöver tillhör Åmål Karlstad), att jämföra med tolv år 1990. Förstoring av arbetsmarknaden har gjort det möjligt att kunna ta ett arbete längre bort från hemmet, men även kunna nå fler utbildningsinstanser längre bort från hemmet samt fler fritidsresemål. Målbild tåg 2035 kan utifrån detta antas ha bidragit till samhällsmålet, samtidigt som denna trend går att utläsa även innan målbildens antagande.



Figur 3 Lokala arbetsmarknader i Västsverige, från vänster till höger: 1990, 2010 och 2023. Källa: SCB. Bearbetat av VGR.

Mål – öppna sju nya stationer (Västtågsutredningen)

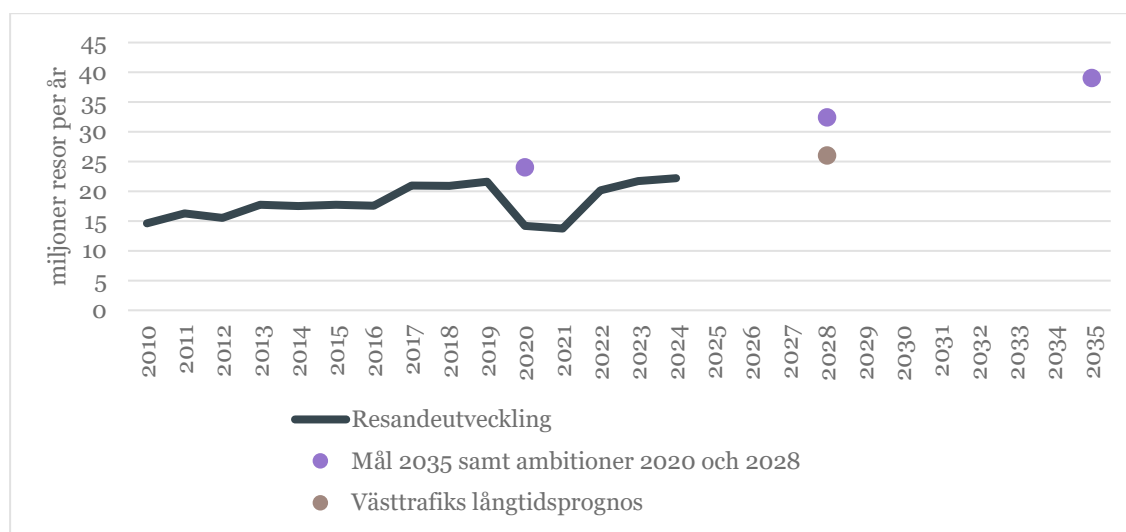
Sedan Västtågsutredningen antogs 2018 har inga av de 7 beslutade stationerna tillkommit. Beslut har tagits av Vänersborgs kommun och VGR om fortsatta utredningar, i syfte att möjliggöra en ny station i Brålanda. För stationerna Bäckefors, Dals Rostock, Frändefors, Länghem och Grimsås pågår fortsatt dialog inom arbetet för Stationsutveckling och samhällsplanering (SOS). Stationen i Hillared har av Svenljunga kommun tills vidare inte bedömts vara intressant längre.



Figur 4 Beslutade stationer enligt Västtågsutredningen. Källa: VGR.

Mål – tågresandet ska tredubblas

Målet enligt Målbild tåg 2035 är att tågtrafiken ska tredubblas från 10,5 miljoner resor år 2006, till 39 miljoner resor 2035. Covid 19-pandemin påverkade resandet med kollektivtrafiken inklusive tåget kraftigt negativt. Sedan dess har resandet gradvis återhämtat sig, men ligger inte i nivå med beslutade mål enligt målbilden. 2024 var antalet resor 22,2 miljoner. Västtrafiks långtidsprognos visar om ett ökat resande med tåg (26 miljoner resor 2028), men inte till den grad att antalet resor ligger i linje med ambitionerna i målbilden (32,4 miljoner resor år 2028). Tågresandet har, efter covid 19-pandemin, återhämtat sig bättre än övriga trafikslag.



Figur 5. Antal tågresor per år med Västtrafik (2010–2024), mål enligt målbild tåg 2035 och ambitioner för 2020 och 2028, samt Västtrafiks långtidsprognos för 2028.

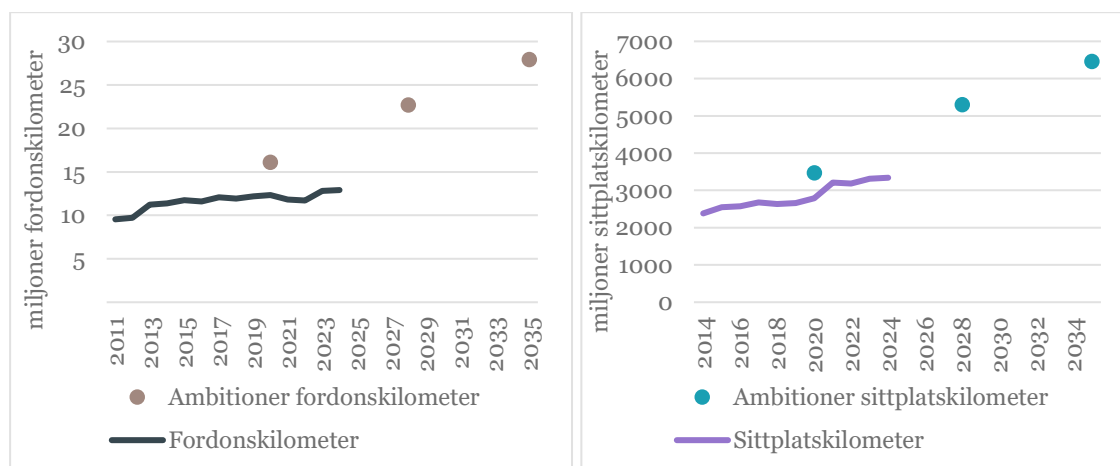
Källa: Västtrafik och VGR.

Tågresandet sker med olika tågslag och av olika operatörer. Pendel- och regiontåg trafikeras av Västtrafik. Regiontåg trafikeras även av kommersiella aktörer, där Västtrafik har biljettsamarbeten. Fjärr- och snabbtåg trafikeras av kommersiella aktörer. De största resandeflödena hittas kring Göteborg, där tågtrafiken till Ale och Trollhättan, Lerum och Alingsås samt Mölndal och Kungälv sticker ut.

Antalet delresor med kollektivtrafik i Västra Götaland har sedan målbilden antogs ökat. Samtidigt har även resandet med personbil ökat och bilinnehavet har ökat i samtliga kommuner i Västra Götaland, förutom i Göteborg, Mölndal, Partille och Kungälv. Kollektivtrafikens marknadsandel har under perioden 2010–2024 ökat från 23,7% till 28% och andelen hållbart resande från 35% till 41%.

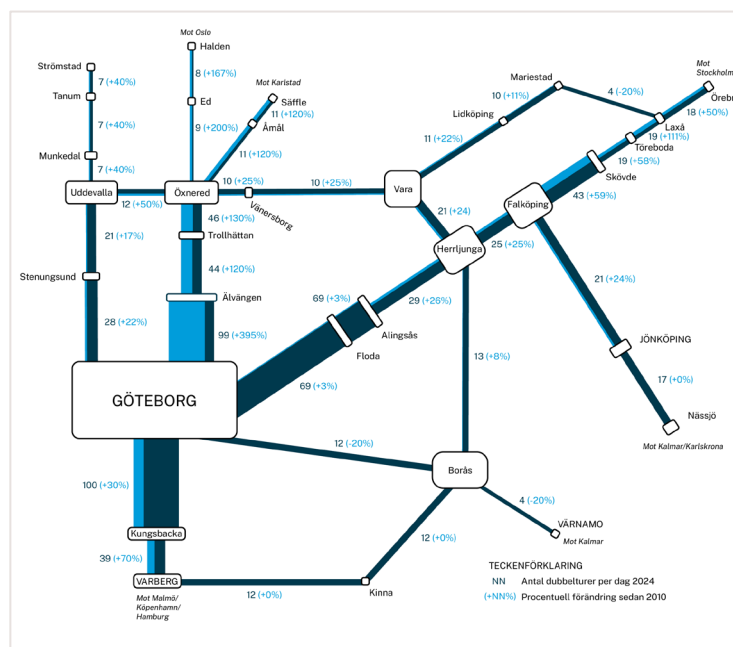
Medel – tågtrafiken dimensioneras för att klara resandeökningen

Målbild tåg 2035 pekar ut ambitioner om ett utökat trafikutbud i fordonskilometer och sittplatskilometer för att uppnå målet om resandeökning. Utbudet har inte utvecklats i den takt som målbilden hoppades på, på grund av att infrastruktursatsningar inte genomförts i önskad takt samt att resandet inte ökat i den takt målbilden hoppades på.



Figur 6 Utveckling samt mål 2035 och ambitioner 2020 och 2028 för tågutbud. Vänster: fordonskilometer 2011–2024, höger: sittplatskilometer 2014–2024. Källa: Västtrafik och VGR.

Målbild tåg 2035 redovisar hur många dubbelturer (turer per riktning) som skulle avgå per vardag 2035. Utvecklingen har sedan 2010 sett olika ut, beroende på bana (se figur 7). Större utökningar planeras genomföras inför och till Västlänkens införande. När det blir genomgående trafik i Västlänken så binds linjerna ihop, men det blir inte mer trafik då, förutom på sträckan Göteborg – Mölndal samt att det i högtrafik kommer att gå tätare trafik mellan Göteborg och Varberg.



Figur 7 Antal dubbelturer 2024 och procentuell förändring sedan 2010. Källa: Västtrafik.

Medel – infrastrukturen byggs ut för att klara trafikökningen

I målbilden beskrivs många satsningar, som ansågs nödvändiga för att kunna tredubbla resandet till 2035. De flesta av dessa satsningar återstår att både genomföra och besluta om. En sammanställning på vad som är genomfört, delvis genomfört, beslutat om, delvis beslutat om samt ej beslutat om framgår av bilaga 1. Vidare har tågtrafiken de senaste åren påverkats av många banarbeten, vilket även väntas påverka kommande år.

En viktig aspekt är att infrastrukturens utveckling är beroende av den nationella och regionala infrastrukturplanen. Dessa planer är tolvåriga, där nästkommande planer som beslutas 2026 sträcker sig till 2037. VGR:s nationella prioriteringar har präglats av att det är så stora behov i landet, vilket gjort att utbyggnadstakten tar längre tid än vad målbilden antog. Många av de åtgärder som finns med i målbild tåg finns inte med i vare sig nationell eller regional plan. Fler åtgärder har även tillkommit i planeringen, sedan målbilden antogs. Ledtiderna för utbyggnad av infrastruktur är långa och ledtiderna för påverkansarbete för större åtgärder kan vara minst lika långa.

Sedan målbild tågs antagande har kostnaderna för att bygga både väg och järnväg (index) ökat. Den största ökningen av järnvägsindexet har skett sedan 2021 och totalt har järnvägsindexet ökat med 48,5% mellan februari 2013 och februari 2025. De 45 miljarder kronorna som målbilden antogs krävdes 2013, innebär därmed i 2025 års värde knappt 67 miljarder kronor. Det går däremot inte bara att titta på indexet för järnväg, utan kunskapen om många av de investeringar som beskrivs i målbild tåg 2035 har ökat. Det har i många fall lett till att de bedömda kostnaderna ökat, jämfört med vad man trodde 2013. Det är därmed rimligt att tro att de 67 miljarder kronorna, i själva verket är högre.

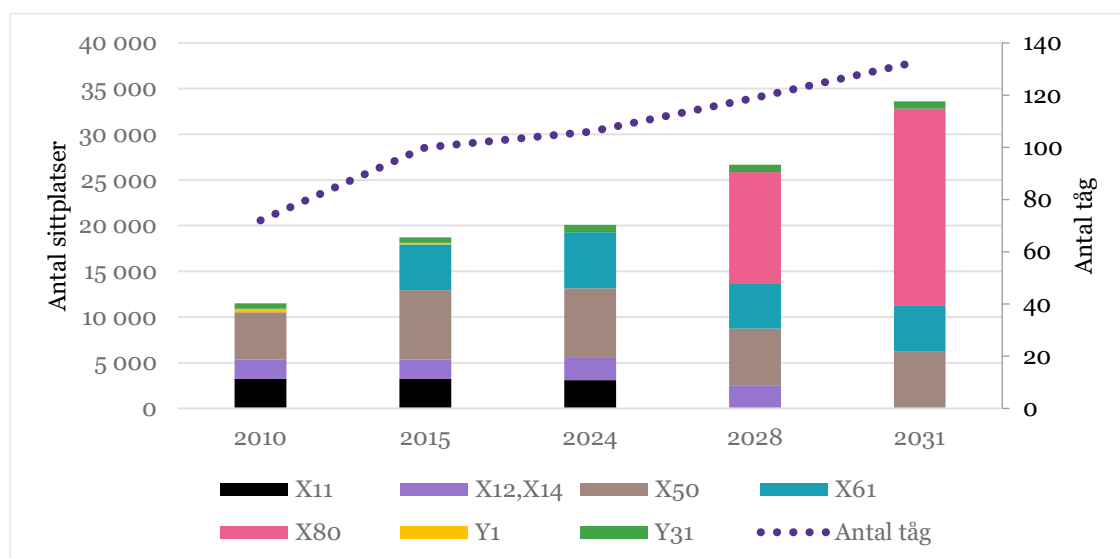
De flesta tågbanor är idag dimensionerade för samma hastigheter som 2013 (se bilaga 2). De banor som har genomgått en hastighetsökning är Västkustbanan från och med 2025, på grund av Varbergstunneln. Den ökade hastigheten på banan (200 km/h) är dock inte i linje med målet enligt målbilden (250 km/h). Viskadalsbanan har å andra sidan lägre hastighet idag än 2013, på grund av höjda säkerhetskrav (obevakade plankorsningar). I dagsläget finns inga beslut som tyder på att målen kommer att nås 2035. Beslut är taget om ny järnväg Göteborg – Borås, där hastigheten kommer att uppgå till 250 km/h och därmed inte nå målbild tågs ansats om 320 km/h, dock inte till 2035. I regional transportinfrastrukturplan planeras det för hastighetshöjningar på Älvsborgsbanan och Kinnekullebanan, men det finns ingen tidplan ännu.



Övriga mått och faktorer

Västtrafiks fordonsflotta

I samband med öppnandet av dubbelspåret Göteborg – Trollhättan och införandet av en ny pendeltågslinje till Älvängen, förnyades Västtrafiks flotta 2012 – 2013. 22 nya tåg av typen X61 levererades till pendeltågstrafiken och nio nya regiontåg av typen X50 levererades. Den uppdaterade flottan visade sig snart vara för knapp för att klara av de snabba resandeökningarna på bland annat linjen Göteborg – Vänersborg och Göteborg – Strömstad. Därför hyrdes tillfälligt fordon in från Öresundståg för att förstärka regiontågen. När dessa sedan lämnades tillbaka i mitten på 2010-talet, ersattes de av 10 inhyrda fordon från Skånetrafiken, som var av samma typ som de nya pendeltågerna.



Figur 8 Utveckling av antalet sittplatser (vänster axel, grupperade staplar) och antal fordon (höger axel, streckad linje). X11 och X61 används främst som pendeltåg, X12, X14 och X50 som regiontåg. X80 kommer användas som både pendel- och regiontåg. Y1 och Y31 är dieseltåg. Källa: Västtrafik.

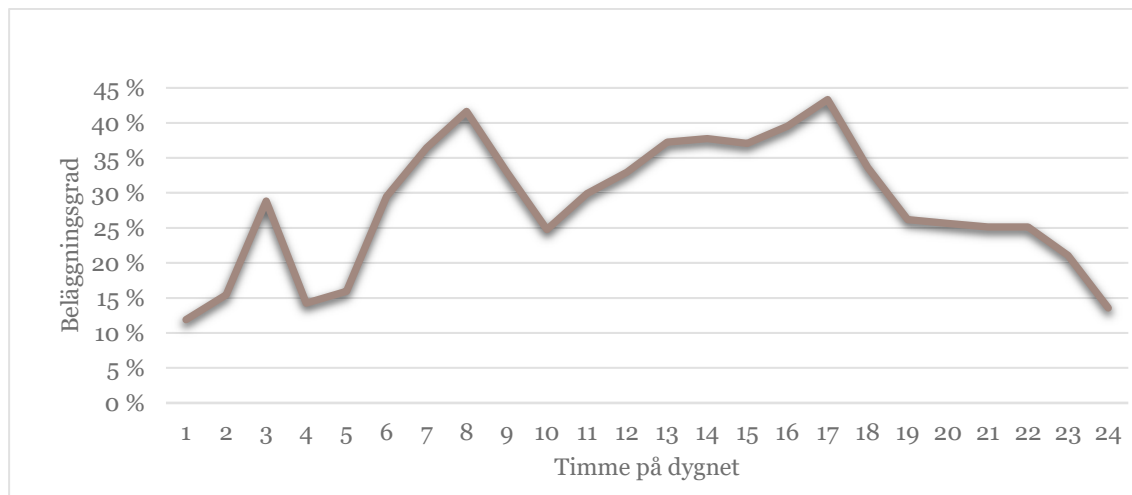
Förändringar genomfördes även i flottan med dieselfordon som trafikerar Kinnekullebanan. De äldsta dieselfordonen togs ur trafik 2015 och flottan med Y31-fordon (Itino) utökades till åtta fordon. I juni 2025 beslutade Västtrafiks styrelse att rekommendera regionstyrelsen att besluta att Västtrafik får påbörja en fördjupad förstudie för att livstidsförlänga Y31.

Omkring 2015 påbörjades arbetet med att upphandla nya fordon, X80, som ska ersätta de äldsta elfordonen och även utöka flottan inför ibruktage av Västlänken. 45 fordon av typen X80 beställdes och som ska förstärka flottan med pendeltåg och regiontåg. I upphandlingen finns en option med möjlighet att beställa ytterligare 55 fordon. Denna option har ännu inte nyttjats men beslut väntas hösten 2025 om att beställa 35 fordon från optionen. Utvecklingen av fordonsflottan har även inneburit ett

ökat antal sittplatser, vilket förväntas fortsätta öka framåt. Vidare avsatte VGR:s infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd 2024 ekonomiska medel i syfte att förbättra uppkopplingen på tåg.

VGR:s strategiska plan för ökad cykling lyfter kopplingen mellan kollektivtrafik och cykel som prioriterat. 2024 fattade Västtrafik beslut om att upprusta begagnade fordon, med medfinansiering från VGR, där det ingår att förtydliga cykelns plats på tåg och öka antalet cykelplatser från 12 till 14. De kommande X80-tågen har plats för sex cyklar.

Den genomsnittliga belägningsgraden för Västtrafiks tåg varierar för varje bana, linje och tid på dygnet. Nedan figur illustrerar hur den genomsnittliga beläggningen för samtliga linjer varierar över ett vardagsmedeldygn. Beläggningen är i snitt maximalt 40–45%, men är för vissa tider och avgångar både betydligt lägre och högre än så. Siffrorna indikerar på att det finns potential för ett ökat dubbelriktat resande. Det visar även att det finns stora skillnader i resande över dagen.



Figur 9 Genomsnittlig belägningsgrad 2024 för Västtrafiks tåg. Beläggningen gäller båda färdriktningar. Källa: Västtrafik.

Det är i sammanhanget viktigt att beakta resenärsperspektivet, då det finns ett värde i att erbjuda trafik under de tider på dygnet när beläggningen är lägre. Att trafik körs under hela dagen för de flesta linjer, och därmed under tider med lägre beläggning, skapar tydlighet och ett mer attraktivt erbjudande för resenärerna. Beläggningen beror bland annat på tågens storlek, antalet turer/dubbelturer och kan också påverkas kortsiktigt av ökning och sänkning i tågutbudet.

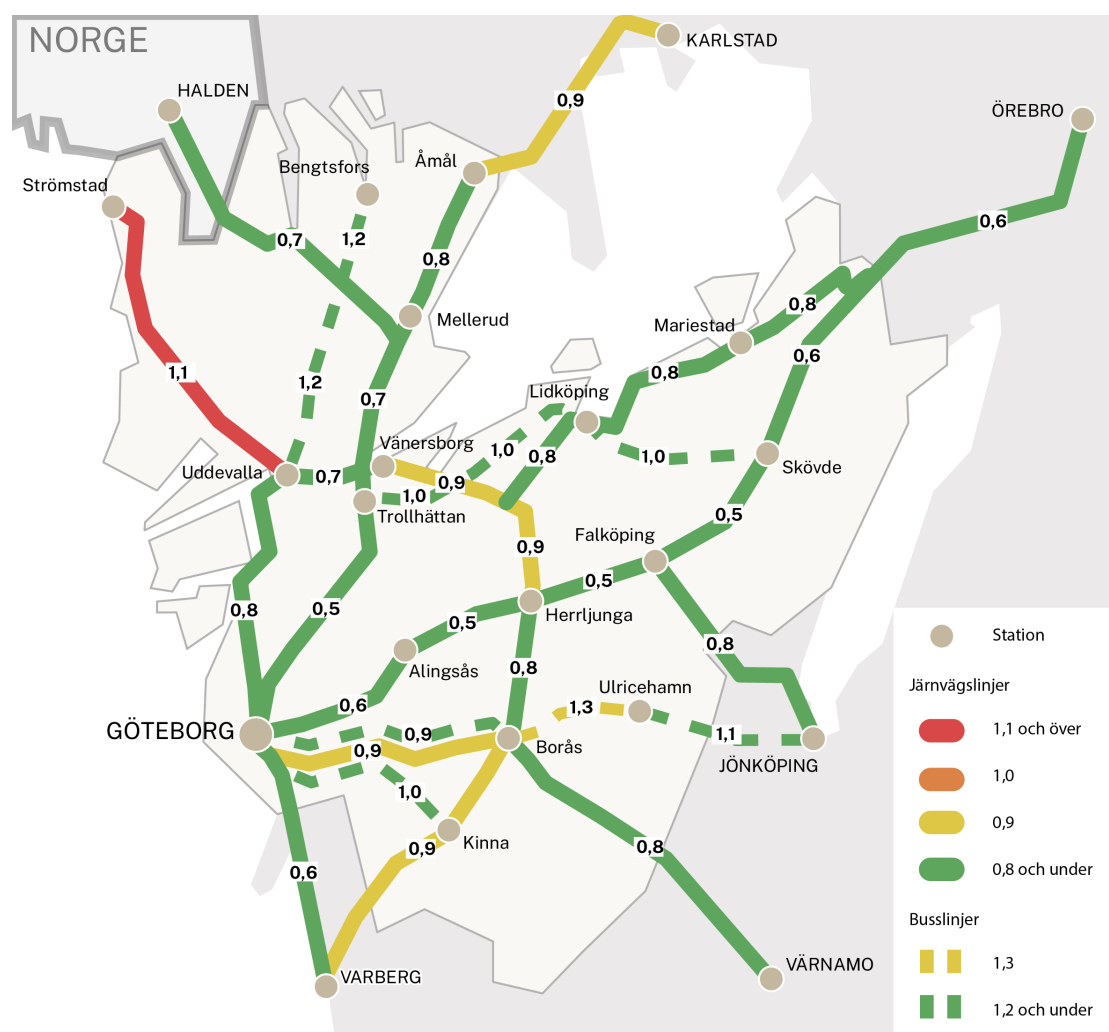
Storregional kollektivtrafik

Delmål 2028 tydliggör en möjlig utveckling av det storregionala kollektivtrafiksystemet fram till år 2028, vilket sammanfattas i nedan stråkkarta. Det storregionala kollektivtrafiksystemet knyter ihop arbetsmarknader och noder i länet samt med angränsande län. I dagsläget är det flera stråk som inte uppfyller taktfast timestrafik enligt målsättningarna i delmål 2028. År 2028 bedöms takttrafik kunna införas mellan Uddevalla och Öxnered. I samband med Västlänkens införande kommer takttrafik att kunna införas på Älvsborgsbanan.



Figur 10 Schematisk bild över det storregionala kollektivtrafiksystemet, som beskriver nuläget i förhållande till de banor där takttrafik är uppfyllt eller inte. Taktfast timestrafik innebär att det vardagar går ett tåg på samma minuttal varje timme klockan 6–19. Klockorna illustrerar vilka tider tågtrafiken avgår för varje timme.

Tåget har i de flesta relationer restidskvoter som ligger i linje med VGR:s uppsatta indikator i trafikförsörjningsprogram 2021–2025. Restidskvoten på 0,8 uppfylls dock inte för sträckorna Göteborg – Borås, Åmål – Karlstad, Viskadalsbanan (förutom sträckan Herrljunga – Borås), som samtliga har en restidskvot på 0,9. Inte heller Norra Bohusbanan uppfyller indikatorn, där restidskvoten är 1,1. För storregionala busslinjer uppfyller samtliga sträckor indikatorn 1,2, förutom sträckan Borås – Ulricehamn (1,3). Noteras bör att det finns olika metoder för att bedöma restidskvoter, där exempelvis Trafikverket använder sig av en annan metod än VGR:s. Restidskvoten påverkas bland annat av trängsel i vägsystemet, kapacitet i systemen och vilket tågslag som trafikerar.



Figur 11 Restidskvot för tåg och buss kontra bil. Heldragna linjer avser tåg, streckade linjer avser storregional buss. Källa: VGR, uppföljning trafikförsörjningsprogram 2024 samt kompletterande sträckor inhämtade april 2025 enligt samma metod.

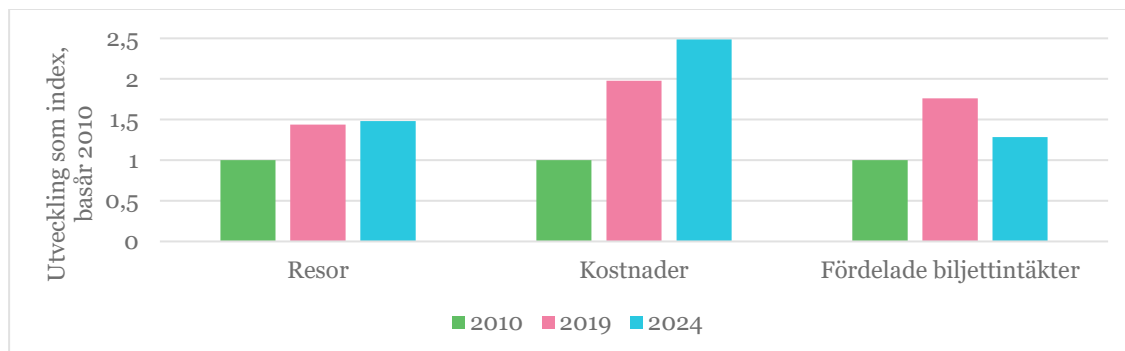
Ekonomisk uppföljning

Kollektivtrafikens intäkter och kostnader ökar årligen, driven av satsningar, investeringar och resandeutveckling. De senaste åren har däremot kostnaderna ökat i snabbare takt än intäkterna, vilket gjort att självfinansieringsgraden minskat.

För tåg som trafikslag, beskriver målbild tåg 2035 att kostnadsökningar är en förutsättning för att utveckla och utöka trafiken. Biljettintäkterna förutspåddes också öka, i takt med att resandet förväntades öka. Utvecklingen som skett fram till 2024 är att kostnaderna har ökat men att biljettintäkterna och de fördelade biljettintäkterna för tåg har blivit lägre än ambitionerna, på grund av:

- Lägre resande än målbilden räknade med
- Ny zonstruktur 2020 med förändrad metod för intäktsfördelning, där de längre resorna nu får en lägre biljettintäkt per resa

Det är svårt att härleda biljettintäkter till ett specifikt trafikslag, då resenärer många gånger nyttjar flera trafikslag under en resa eller under en tidsperiod. Västtrafik redovisar sina intäkter och självfinansieringsgraden endast som en helhet och inte per trafikslag. I denna utvärdering redovisas en uppskattning av självfinansieringsgraden på 31% för tåg (2024). En jämförelse av självfinansieringsgraden över tid är svår att göra på grund av en förändrad metod för intäktsfördelning, som beskrivits ovan.

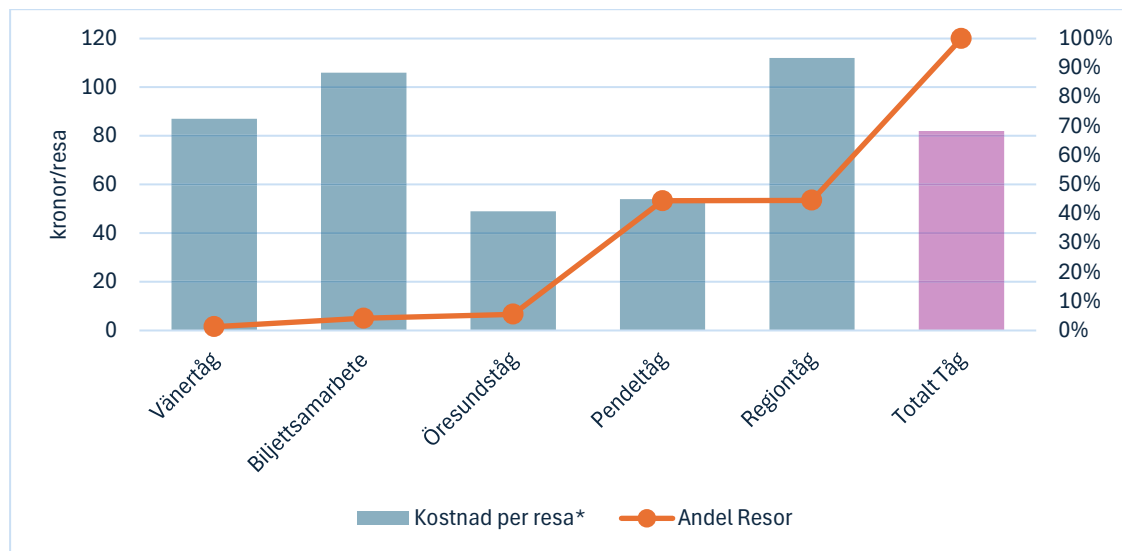


Figur 12 Utveckling av tågresor, Västtrafiks kostnader för tåg och fördelade biljettintäkter. Källa: Västtrafik.

Kostnader

De största orsakerna till kostnadsökningar är tillkommande fordon och utökad trafik. Statliga bidrag för att bedriva trafik har sedan 2010 reducerats, för att 2015 försvinna. I början på 2020-talet ökade kostnaderna markant för fordonsel. Även kostnaderna för ersättningstrafik med buss ökade, på grund av satsningar på upprustning av järnvägsinfrastrukturen, i form av banarbeten. År 2018 färdigställdes tågdepån i Lidköping, 2023 byggdes tågdepån i Sävenäs om och 2025 byggdes tågdepån i Falköping ut, vilket också innebär ökade kostnader.

Kostnaden per resa skiljer sig åt mellan olika tågslag. I genomsnitt är kostnaden/resa år 2024 82 kronor. I kostnaden ingår poster som exempelvis trafikavtalets kostnader, ersättningstrafik, ban- och elavgifter, avskrivningar och räntor, depåkostnader samt underhåll och reparationer. Det innefattar däremot inte biljettintäkter och tillköp. Resenärernas perspektiv behöver beaktas i sammanhanget (exempelvis möjligheten att kunna resa med externa aktörer) samt hur stor andel av det totala antalet resor som utförs med respektive tågslag.



Figur 13 Kostnad per resa* och andel resor för olika tågslag 2024.

*Exklusive biljettintäkter och tillköp. Källa: Västtrafik.

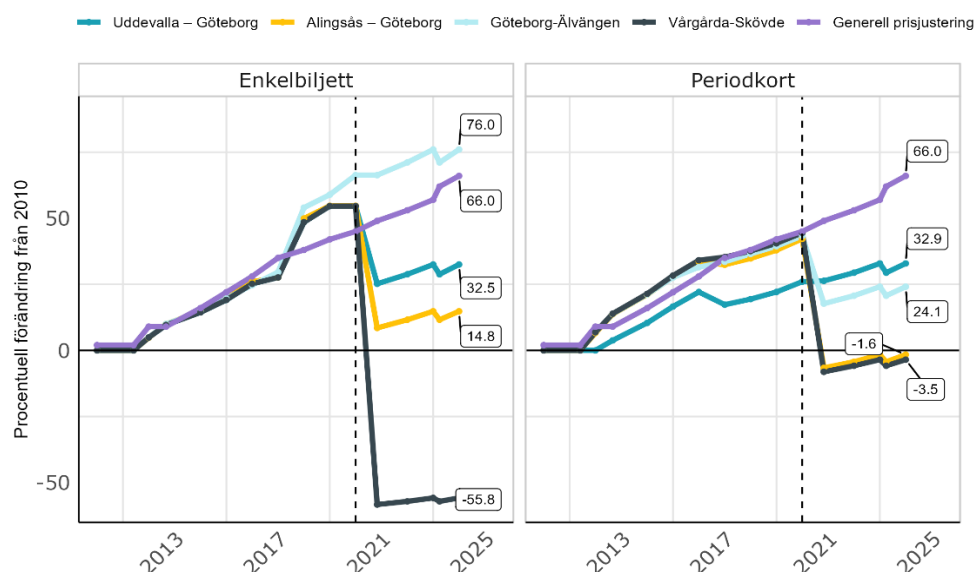
De ekonomiska besparingarna målbilden hade ambitioner om, på grund av reducerad busstrafik och i samband med utökad tågtrafik, syns inte ännu. Det är bland annat kostnader för busstrafik i Lerum, Mellersta Bohuslän och Bohus-Expresserna som kommer att reduceras 2027. Samtidigt så innebär det ett förändrat upplägg som innebär matning till tåg i stället, vilket innebär att hela summan inte sparas, men innebär oftast betydande kostnadsminskningar.

Intäkter

Intäkterna för trafikslag tåg har påverkats av den nya zonstrukturen. Tidigare betalade resenären i relation till resans längd. 2020 ändrades zonstrukturen, vilket innebar att 72 zoner blev till tre. Den nya strukturen syftade till att möjliggöra att fler ska kunna pendla till arbete och studier, minska utsläppen från längre bilresor och uppmuntra till att göra de kortaste resorna till fots och med cykel. Långa resor med kollektivtrafik skulle gynnas prismässigt framför korta resor.

Den nya zonstrukturen innebär att när biljettintäkterna fördelas mellan linjerna i den nya zonstrukturen, får de längre resorna en lägre biljettintäkt per resa än tidigare, medan korta resor får en högre. Maxpriset blev lägre, eftersom prissättningen maximalt

kunde sättas för tre zoner, därmed blev de längsta resorna billigare. Biljetterna inom en kommun (inklusive seniorekort, förutom SJ regional) har gått från att vara giltiga i den kommun där den boende är folkbokförd till att vara giltiga i en hel zon. Det bör beaktas att pris- och zonsystemet är utformat som en helhet och att tågtrafikens intäkter och kostnader är en del av denna helhet. Västtrafik har av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden fått i uppdrag att tidigast 2026 utvärdera zonsystemet. I detta arbete behöver även de förändringar som sker i Härryda och Bollebygd, som en följd av beslutet om ny järnväg Göteborg – Borås, beaktas.



Figur 14 Prisutveckling (2010–2024) för några olika reserelationer med kollektivtrafik samt generell prisjustering. Zonsystemet förändrades 2020. Källa: Västtrafik.

Samarbeten

Västtrafik har under en längre tid arbetat aktivt för att etablera samarbeten med kommersiella tågoperatörer. Dessa samarbeten tros kunna skapa förutsättningar för resenärer att kunna resa på ett enkelt och smidigt sätt inom och över länsgränser. Exempel på nuvarande samarbetsavtal där resenären kan använda Västtrafik-biljetter på andra operatörers tåg inom Västra Götaland är Vy Tåg till Oslo (Halden) och SJ:s Regionaltåg på Västra stambanan och Kust till kustbanan. Dessutom har Västtrafik upphandlade avtal för resor till Varberg med Öresundståg på Västskustbanan samt med SJ AB till Karlstad (Säffle), Örebro och Jönköping (Nässjö). År 2010 var det cirka 240 000 resenärer som reste med Västtrafik i andra fordon än Västtrafiks egna, cirka 1,5% av det totala antalet resor. År 2024 skedde cirka 2,2 miljoner av 22,2 miljoner resor med andra tågoperatörers fordon (cirka 10%).

Intervjustudie

I syfte att samla erfarenheter och synpunkter kring målbild tåg 2035 samt för att samla medskick till kommande revidering av målbilden, har en semistrukturerad intervjustudie gjorts. Intervjuer har hållits med tjänstepersoner från VGR, Västtrafik, kommunalförbunden, Länsstyrelsen, Trafikverket, grannregioner samt tidigare infrastruktur- och kollektivtrafikchef och tidigare kollektivtrafiknämndens presidium. Intervjurespondenternas medskick sammanfattas i kapitlet *Rekommendationer till revideringen*.

Samverkan under framtagandet en framgångsfaktor

Målbild tåg 2035 togs fram med hjälp av backcasting-metodik, där utgångspunkten startade med framtagandet av en tydlig vision och riktning inför det fortsatta arbetet. Metodiken beskrivs som en styrka. Beslut i processen baserades på faktaunderlag, bland annat kring demografi och marknadsandelar. Målbilden beskrivs som både visionär och konkret, med tydligt beskrivna investeringsbehov. Den strukturerade och tydliga formen beskrivs ha underlättat både intern (VGR/Västtrafik) och extern samverkan. Målbild tåg inspirerades till stora delar av Region Skånes arbete och höga resande, där samtidigt en intervjurespondent noterar att det är stor skillnad mellan hur regionerna ser ut och vilka förutsättningar som finns för att trafikera med tåg.

Ett omfattande förarbete genomfördes tillsammans med kommunalförbunden i framtagandet av målbild tåg, och målbilden förankrades i samtliga kommuner. En annan central del i framtagandet av målbild tåg var samarbetet mellan VGR, Västtrafik och Trafikverket. Respondenter från dessa organisationer lyfter detta som en styrka, både för relationerna mellan parterna och för målbildens genomslag och långsiktighet. Trafikverkets medverkan beskrivs som särskilt positivt, eftersom den bidrog till målbildens legitimitet. Även samverkan med grannregionerna har varit en framgångsfaktor för att skapa goda förbindelser över länsgränser. Region Halland har särskilt lyft att samarbetet har stärkts över tid.

Höga ambitioner men avsaknad av prioriteringar

Målbilden upplevs som mycket ambitiös och har skapat höga förväntningar. Detta lyfts delvis som något positivt, att det var viktigt att "våga spanna bågen". Samtidigt beskrivs målbilden i flera intervjuer som alltför ambitiös och visionär. Målbilden förutsätter stora investeringar i järnvägsinfrastruktur, vilket tar tid att genomföra. Vissa uppfattar målbilden som alltför positiv och idealiserad, och att den inte speglar de faktiska förhållandena i tågtrafiken – som i vissa fall/sträckor uttrycks präglas av bristande tillförlitlighet.

I flera intervjuer betonas behovet av att tydliggöra vilka investeringar och satsningar som ska prioriteras under perioden. Det framhålls också att många åtgärder är

beroende av andra beslut, exempelvis inom den nationella transportinfrastrukturplanen eller inom stadstrafikforum (fördjupade politiska forum för stadstrafik i Västra Götalands kärnor). Behovet av alternativa finansieringskällor lyfts också fram – om målbilden ska kunna förverkligas. Om dessa beslut eller resurser inte finns, finns en risk att beslutsfattare får en missvisande bild av utmaningarna och investeringarnas realism.

En intervjurespondent lyfter de regionala järnvägarnas framtid, där deras roll och funktion upplevs som otydlig. Standarden beskrivs som varierande, och i vissa fall framstår buss som ett mer attraktivt alternativ än tåg för samma reserelation. Det framhålls att tåget inte alltid är en tillräcklig lösning bara för att det finns en station. Därför är det viktigt att tydligt kommunicera vilka förväntningar man kan ha på dessa banor.

Långsiktighet positivt men flexibilitet saknas

Ett återkommande perspektiv i intervjuerna är vikten av långsiktighet. Det lyfts fram som en styrka att målbilden har funnits under lång tid, men det kräver också att strategins mål fortsatt eftersträvas och att intentionerna följs. Målbilden har en tydlig praktisk betydelse, inte minst eftersom den innebär omfattande investeringar i till exempel trafik, fordon och depåer. En intervjurespondent lyfter att, om beslut fattas som avviker från strategins intentioner, finns det en risk att målsättningar i målbilden inte nås.

Långsiktig stabilitet ses även som en utmaning. Flernivåperspektivet i samhällsplaneringen och antalet aktörer gör det utmanande att skapa en helhet som alla kan ställa sig bakom. De fyraåriga mandatperioderna på statlig, regional och kommunal nivå medför en risk för instabilitet i långsiktiga frågor. Demokratiska processer kan påverkas negativt om arbetet måste göras om vid flera tillfällen.

Vikten av att skapa förutsägbarhet och trovärdighet gentemot invånarna lyfts, samt att leveransen till dem är tydlig och håller över tid. Det finns ett behov av kontinuitet och strukturer som kan leva vidare över flera mandatperioder. Även frågan om vad som händer med samsynen när förutsättningarna förändras, till exempel efter val, behöver hanteras.

Intervjustudien visar att det finns en risk att målbilden blir mindre aktuell framåt. Vissa antaganden om infrastrukturutveckling har inte infriats, vilket gjort att relevansen delvis minskat. Därtill har kompletteringar och konkretiseringar av målbilden gjorts längs vägen, vilket enligt flera intervjurespondenter har gjort det svårt att förstå vilket dokument som är överordnat vilket.

Ett betydelsefullt dokument där användningen ser olika ut

Målbild tåg 2035 har spelat en viktig roll i att tydliggöra VGR:s ambitioner för satsningar på tågtrafik. För både VGR och Västtrafik har målbilden varit ett viktigt verktyg för att få igenom investeringsbeslut för fordon, depåer och utökad trafik. Den höga detaljrikedomen i målen har varit till nytta i budgetprocesser och politiska beslut. Dess stabilitet sedan 2013 lyfts fram som en styrka. Den fungerar även som ett centralt underlag för att kommunicera VGR:s intentioner till andra aktörer, särskilt Trafikverket och regeringen.

För kommunalförbunden har målbilden, och särskilt dess konkretiseringar, använts i varierande grad beroende på lokal kontext. Exempelvis har Västtågsutredningen varit mer användbar för de kommuner och kommunalförbund där det finns ambitioner att etablera nya stationer. Under intervjuerna har det framkommit att förutsättningarna ser olika ut i olika geografiska områden. Det har lyfts att detta bör hanteras genom exempelvis delregionala samtal men att det även krävs stråksamtal, då sträckor löper över delregiongränser och regiongränser.

För Trafikverket har målbilden varit tydlig och användbar. Den har fungerat som ett värdefullt underlag i den nationella planeringen och i arbetet med basprognoser. Målbilden har även använts för att prioritera åtgärdsvalsstudier och i dialog med externa aktörer. Trafikverket framhåller sitt deltagande i processen och samverkan med övriga parter som en styrka.

För grannregionerna används målbilden i begränsad utsträckning. Det viktigaste är samarbetet vid framtagandet av respektive regions måldokument och strategier för att möjliggöra goda förbindelser över länsgränser. Målbilden har uttryckts ge ett bra kunskapsunderlag som kan användas i planering och för beslutsfattande. Den har fungerat som ett bra diskussionsunderlag för planering och samverkan. Visualiseringar, såsom kartbilder över utbyggnadstakt, har varit särskilt värdefulla för att skapa förståelse. Region Värmland uttrycker att det trafikutbud som målbilden beskriver (16 dubbelturer till Karlstad) inte är realistiskt att uppnå i dagsläget, eftersom befolkningstillväxten längs sträckan inte motsvarat förväntningarna.

Länsstyrelsen använder främst målbilden för att förstå VGR:s syn på fysisk planering. Den används i yttranden på åtgärdsvalsstudier och remisser kopplade till regional och nationell planering, men hittills inte i granskningar av kommunernas översiktsplaner.

Västtågsutredningen – konkret och förväntansskapande

Västtågsutredningen upplevs som konkret i de kommuner och kommunalförbund där beslut om nya stationer fattades 2018. Trots ett gediget förarbete, med politiskt beslutade kriterier för vilka stationer som skulle utredas och beslutas om, uppstod friktion under processen. Det fanns också oenighet kring vissa stationer som inte blev föremål för beslut.

Utredningen väckte stora förväntningar hos berörda kommuner och kommunalförbund, vilket har blivit en utmaning då flera av förväntningarna ännu inte infriats. Överlag hade de berörda kommunalförbunden önskat ha kommit längre i utvecklingen, men är samtidigt medvetna om att järnvägsprojekt innebär långa ledtider. Flera intervjurespondenter uttrycker att det från början fanns en otydlighet kring ansvarsfördelning för kostnader och genomförande.

Delmål 2028 – nödvändig konkretisering på vägen

Delmål 2028 beskrivs som en nödvändighet för att göra processen mer hanterbar och för att tydliggöra vilka steg som krävs för att nå målbilden 2035. Fokus ligger främst på införandet av Västlänken samt på att skapa en taktfast tidtabell. Arbetet med att ta fram en taktfast tidtabell upplevdes under processen som både inspirerande och genomförbart. Det gav exempel på hur ett sömlöst storregionalt resande skulle kunna se ut. Trafikverket lyfte att myndigheten jobbar aktivt med att bidra till att skapa taktfasta tidtabeller och att det finns ett stort engagemang kring detta. Flera intervjurespondenter lyfter även vikten av anslutande busstrafik och eventuella andra lösningar för att komplettera tågtrafiken.

Delmålet bidrog också med en ökad konkretiseringsgrad och anses värdefullt för etappindelning och genomförandet av målbild tåg 2035. I intervjuerna betonades samtidigt vikten av en tydlig logikkedja mellan målbilder (VGR) och efterföljande handlingsplaner (Västtrafik). En respondent lyfter att när en handlingsplan väl finns, är det den som styr genomförandet. Det framkom samtidigt att det finns svårigheter att navigera bland de många styrdokumenterna.

Olika syn på balansen mellan effektivitet och geografisk tillgänglighet en viktig fråga

Under framtagandet av målbilden beskrivs strategin ha försökt balansera effektivitet med geografisk tillgänglighet. Fokus låg inte enbart på de större järnvägsbanorna, utan även de regionala banorna lyftes fram som viktiga. Intervjuerna visar dock att det finns olika uppfattningar om vad som bör prioriteras.

Det framhålls att det inom tågområdet finns ett systemperspektiv: när hela systemet är utbyggt kan det i sig bidra till ökad effektivitet. Samtidigt lyfts farhågor om att ökad tågtrafik på vissa banor enbart för systemets skull, kan bli mycket kostsam och påverka kollektivtrafikens självfinansieringsgrad negativt. Olika banor och sträckor har olika förutsättningar, och det lyfts att det krävs både ett tillräckligt resandeunderlag och en tydlig potential. Även restiden har lyfts som en viktig aspekt, fler stationer på en sträcka förlänger restiden, medan färre stationer kortar den. Perspektivet om att restid och kostnader behöver vägas mot nyttan lyfts, då det är kostsamt att bygga stationer och bedriva tågtrafik. VGR:s initiativ stationsutveckling och samhällsplanering (SOS), kopplat till Västtågutredningen, lyfts i en intervju som ett konkret exempel på denna

avvägning. Några grannregioner uttrycker en vilja att hålla antalet tågstopp nere för att undvika att restiden förlängs.

Flera respondenter lyfter att ovan resonemang kopplat till effektivitet, behöver balanseras med geografisk tillgänglighet. Exempelvis kommenteras målbildens ambitioner om reducerad busstrafik, där busstrafiken beskrivs kunna ha en annan funktion, alltså täcka ett större geografiskt område och därmed tillgodose fler resenärer. Även perspektivet om "hönan eller ägget" nämns – behövs resandeunderlag för att motivera tågtrafik, eller behövs tågtrafik för att öka resandet.

Olika grupper påverkas olika av system som förutsätter byten, till exempel i starka stråk med anslutande buss- och tågtrafik. Järnvägssystemet lyfts som icke-flexibelt i grunden, och praktiska problem som lyfts är förseningar, missade byten, osäker hemresa och bristande tillgänglighet på vissa stationer – exempelvis där hiss saknas.

Flera intervjurespondenter lyfter också frågan om vem som gynnas av tåg- och storregionala satsningar. Exempelvis pekas det på att långväga resande i större utsträckning gynnar män, medan kvinnor ofta gör kortare och mer komplexa resor. Regionförstoring kan förstärka sådana skillnader om dessa perspektiv inte beaktas i planeringen.



Rekommendationer till revideringen

Detta kapitel syftar till att sammanställa intervjurespondenternas och förvaltningens rekommendationer till kommande revidering av målbild tåg 2035.

Kommande målbilds form och process

Kommande revidering rekommenderas se över tidigare samhällsmål och mål om ökat resande, i ljuset av kommande trafikförsörjningsprogram och dess mål. Kommande revideringsprocess rekommenderas beakta kommande målbilds målår och målgrupp. Hur bör kopplingen se ut mellan målbilden och kommunalförbundens strukturbilder? Bör kommande målbild användas som stöd i kommunernas fysiska planering och översiktsplanering? Tågtrafiken och dess infrastruktur formar fysiska strukturer i länet.

Den kommande målbilden rekommenderas samspela med andra styrande dokument samt tydliggöra hur olika styrande dokument hänger ihop. Den rekommenderas vara mer flexibel och tydliggöra prioriteringar, inte minst vara mer anpassningsbar till den regionala och nationella transportinfrastrukturplanen, på grund av de långa ledtider som infrastrukturinvesteringarna innebär. Slutligen är för- och nackdelar med hög respektive låg detaljeringsgrad för en kommande målbild, viktiga att beakta.

Samverkan en nyckel

Samverkan i revideringsprocessen är en förutsättning för legitimitet och genomförbarhet av kommande målbild. Nära samverkan med berörda aktörer, särskilt med Trafikverket, är viktigt för att skapa en realistisk och trovärdig målbild. Uppföljning av positiva framsteg rekommenderas även göras kring samarbetet om biljettgiltighet med tågoperatörer, för att utforska möjligheter och utmaningar för fortsatt utveckling.

Stora projekt såsom Västlänken och ny järnväg Göteborg–Borås skapar möjligheter. Samtidigt skapas utmaningar där samverkan krävs, bland annat vad gäller resenärernas tillgänglighet till stationerna i form av exempelvis matartrafik samt utvecklingen av stationssamhällen.

VGR:s initiativ stationsutveckling och samhällsplanering (SOS) lyfts som ett framgångsrikt initiativ, kopplat till Västtågsutredningen. Hur kan den demokratiska förankringen stärkas och hur kan lokalsamhället och invånare involveras tidigare och i större utsträckning, med inspiration från SOS-arbetet?

Vikten av att tidigt tydliggöra tidsperspektiv och kostnader för nya stationer lyfts, exempelvis genom enklare utkast över restider och möjliga restidsvinster jämfört med busstrafik. Dessutom påpekas att det saknats konkreta scenarier och analyser av nyttan med tågtrafik, i jämförelse med busstrafik. En intervjurespondent lyfter frågan kring vem som ska driva frågan om stationssamhällen och stationsupplevelser.

Vägval att göra

Tåg och storregional busstrafik rekommenderas, som storregionalt kollektivtrafiksystem, ses som en helhet och som en del i kollektivtrafik- och transportsystemet. Hur parallellgående busstrafik ska hanteras rekommenderas ses över, likaså de storregionala stråken, som beskrivs i delmål 2028. Exempelvis lyfter en respondent relationen Töreboda – Mariestad samt storregional buss på E20, särskilt när Västra stambanan påverkas av underhållsarbeten. Behov finns även av samordning mellan det storregionala perspektivet och storstadsområdet (Målbild Koll 2035), inte minst kopplat till metrobusskonceptet.

Vad tågets roll ska vara i olika geografier och banor, samt vilka banor som ska ingå rekommenderas adresseras. Med hänsyn till de långa ledtider infrastrukturens satsningar ofta innebär, rekommenderas perspektivet kring att fokusera på större investeringar eller utnyttja befintlig infrastruktur mer effektivt även hanteras. Samspelet mellan gods- och persontrafik rekommenderas också tas hänsyn till, för att hantera eventuella kapacitets- och klimatomfattiga målkonflikter. Att öka resandet med persontågstrafiken, samtidigt som det finns ambitioner om att flytta över tunga transporter från väg till järnväg kan skapa utmaningar. Kommande revidering rekommenderas att hållbarhetsintegreras, i syfte att synliggöra och förstå vilka implikationerna en reviderad målbild får ur de tre hållbarhetsperspektiven, beroende på vägval som görs.

Förändrade förutsättningar och nya perspektiv

Nya demografiska och strukturella förutsättningar behöver beaktas, exempelvis en avtagande befolkningstillväxt, nya etableringar och förändrade resvanor efter pandemin. Sedan målbild tåg 2035 antogs har även nya begrepp tillkommit i både VGR:s RUS och trafikförsörjningsprogram 2026–2029 och som rekommenderas införlivas; transporteffektivt samhälle och förbättrad och hållbar tillgänglighet.

Nya initiativ har även tagits sedan målbilden antogs, såsom Rådslaget och ShiftSweden, vilket sätter ljus på frågan kring vilken roll tåg- och storregional busstrafik kan anta i ett förändrat mobilitetslandskap samt kopplat till samhällsbyggande? Vidare är det idag ett nytt mobilitetslandskap med nya mobilitetsslag som kan stärka tågets roll och skapa nya möjligheter för kombinationsresor.

Med hänsyn till överenskommelsen om ny järnväg Göteborg – Borås, rekommenderas kommande arbete ta hänsyn till förändringar i zonsystemet som kommer att ske för Härryda och Bollebygd, samt den utvärderingen av zonsystemet, som Västtrafik planerar utföra tidigast 2026.

Civil beredskap är en mer aktuell fråga idag som behöver hanteras i det fortsatta arbetet. En möjlig risk som identifieras är att aktuella frågor får för stort fokus, vilket kan skapa obalans i helheten, samtidigt som ett fokus på civil beredskap kan bidra till ökad robusthet och redundans i järnvägsinfrastrukturen och transportsystemet.

Bilaga 1 – uppföljning av infrastrukturåtgärder

| Åtgärd | Målår | Status | Kommentar |
|---|-------|-------------|--|
| Bohusbanan, Strömstad - Göteborg | | | |
| Dubbelspår Kville-Olskroken inkl. ytterligare Marieholmsbro | 2017 | Genomfört | |
| Mötesstation Grohed | 2017 | Genomfört | |
| Plattformsförlängningar till 135 m Uddevalla-Göteborg | 2017 | Genomfört | |
| Dubbelspår Brunnsbo-Kville inkl. station i Brunnsbo | 2020 | Beslutat | Dubbelspåret planeras byggas 2026-2027. Brunnsbo station planeras att färdigställas 2029. |
| Upprustning till hastighet 120 km/h, spår- och signalåtgärder Uddevalla-Strömstad exkl. kurv-rätningar - Tåg kan köra med högre hastigheter | 2020 | Ej beslutat | |
| Effektivare trafiklednings-system Uddevalla-Strömstad | 2020 | Ej beslutat | |
| Ny mötesstation byggs Uddevalla-Strömstad | 2020 | Ej beslutat | |
| Förlängda mötesspår i Säve och Kode | 2020 | Ej beslutat | |
| Plattformsförlängningar till 250 m Uddevalla-Göteborg | 2028 | Beslutat | Plattformarna planeras att förlängas till 170 m under 2026 och 2027. Förberedelse görs för att möjliggöra en framtida förlängning till 250 meter. Plattformen vid Uddevalla östra förlängs ej. |
| Partiellt dubbelspår Göteborg-Stenungsund - Möjlighet att köra kvartstrafik | 2035 | Ej beslutat | Trafikverket har i en fördjupad kapacitetsutredning tagit fram förslag för partiella dubbelspår. Åtgärden föreslogs i nationell infrastrukturplan för 2022-2033 men rymdes inte i planen. |
| Uppgradering till hastighet 160 km/h Uddevalla-Göteborg inkl. kurv-rätningar - Tåg kan köra med högre hastigheter | 2035 | Ej beslutat | |

| Åtgärd | Målår | Status | Kommentar |
|---|-------|------------------|---|
| Norge-Vänerbanan, Kornsjö/Karlstad-Göteborg | | | |
| Ombyggnad av station Öxnered, Vänersborg - Möjlighet att köra längre tåg | 2017 | Delvis genomfört | Öxnered är genomfört. Vänersborg planeras att genomföras 2027. |
| Ytterligare ett vändspår i Älvängen | 2020 | Beslutat | Beslutat att förlänga befintligt vändspår samt anlägga nya växlar mot spår 2 och 3. |
| Ett par nya mötesstationer Ed-Skålebol | 2020 | Ej beslutat | |
| Plattformsförlängningar till 250 m Vänersborg-Göteborg inkl pendeltågsstationer - Enhetliga plattformslängder för tåg som ska gå genom Västlänken | 2028 | Ej beslutat | |
| Kompletterande uppgradering till hastighet 250 km/h Öxnered-Älvängen | 2035 | Ej beslutat | Åtgärden föreslogs i nationell infrastrukturplan för 2022-2033 men rymdes inte i planen. |
| Jönköpingsbanan, Falköping-Nässjö | | | |
| Samtidig infart, alla stationer | 2010 | Genomfört | |
| Göteborg C och Västlänken | | | |
| Trimningsåtgärder Göteborg C | 2020 | Genomfört | Nya mellanblocksignaler på plattformsspåren vilket möjliggör två tåg på samma plattform. |
| Västlänken | 2028 | Delvis genomfört | Första etappen med station Centralen planeras öppna 2026. Hela Västlänken planeras tas i bruk 2030. |
| Olskroken planskild korsning | 2028 | Genomfört | |
| Fyrspårstationer Västlänken | 2035 | Delvis genomfört | Samtliga stationer i Västlänken byggs med fyra spår. |
| Götalandsbanan/Kust till kustbanan | | | |
| Dubbelspår Mölndal-Borås i ny sträckning. Stationer vid Mölnlycke, Landvetter flygplats och Bollebygd | 2028 | Delvis beslutat | Station i Bollebygd byggs ej. |
| Dubbelspår Borås-Jönköping-Stockholm | 2035 | Ej beslutat | |

| Åtgärd | Målår | Status | Kommentar |
|--|-------|------------------|--|
| Västra stambanan, Laxå-Göteborg | | | |
| Ett antal punktinsatser mellan Göteborg och Herrljunga | 2017 | Delvis genomfört | Vändspår Lerum genomförs 2026. Växelbyte Floda är inte genomfört men är planerat att genomföras 2030. Ombyggnader i Alingsås och Herrljunga är klara liksom nya mötesstationer i Algutsgården, Herrljunga och Falköping. |
| Plattformsförlängningar till 250 m Alingsås-Göteborg | 2017 | Ej beslutat | |
| Nya förbigångsspår Alingsås-Laxå | 2020 | Delvis genomfört | Genomfart mellan Alingsås och Skövde. Ej genomfört men beslutat mellan Skövde och Laxå. |
| Plattformsförlängningar till 250 m i Stenstorp, Floby och Vårgårda | 2020 | Delvis beslutat | Beslutat att förlänga Stenstorp, troligtvis till 170 meter. Ej beslutat att förlänga plattformarna i Floby och Vårgårda. |
| Utbyggnad av fyrspar Göteborg-Partille | 2028 | Ej beslutat | |
| Utbyggnad av ytterligare dubbelspar Partille-Floda | 2035 | Ej beslutat | |
| Kinneullebanan, Gårdsjö-Håkantorp | | | |
| Triangelspår i Håkantorp | 2017 | Ej beslutat | Ändrad inriktning att tågen på Kinneullebanan i stället ansluter i Herrljunga till tåg på Västra stambanan. |
| Elektrifiering Lidköping-Håkantorp, ny mötesstation Järpås | 2020 | Ej beslutat | |
| Upprustning till hastighet 120 km/h Lidköping-Håkantorp | 2020 | Ej beslutat | |
| Effektivare trafikledningssystem | 2020 | Ej beslutat | |
| Uppgradering till hastighet 120 km/h, Lidköping-Gårdsjö | 2028 | Ej beslutat | |
| Elektrifiering Lidköping-Gårdsjö | 2035 | Ej beslutat | |

| Åtgärd | Målår | Status | Kommentar |
|--|-------|-------------|--|
| Västkustbanan, Halmstad-Göteborg | | | |
| Förbigångsspår för godståg (Ledsgård uppspår) - Möjlighet till förbigång godståg, behovet har inte kunnat säkerställas | 2017 | Beslutat | Genomförs 2030. |
| Varberg-Hamra dubbelspår, inkl ny station i Varberg med vändmöjlighet för tåg från Kungsbacka - Möjlighet att trafikera ny pendeltågslinje Varberg-Kungsbacka. | 2020 | Genomfört | |
| Funktionsanpassning av Kungsbacka station - Avlastning Göteborg C, trafiken blir mindre störningskänslig | 2020 | Beslutat | Stationen ska utrustas med nya mellanblock-signaler vid plattformarna för att kunna ställa upp fler fordon. Tidplan för genomförande är inte fastställd. |
| 250 m vändspår Varberg station - Vändmöjlighet för regiontåg från Göteborg | 2028 | Genomfört | Stationen har i samband med tunnelbyggnaden genom Varberg getts en utformning som möjliggör vändning av tåg från Göteborg. |
| Fyrspår Almedal-Mölndal - För tåg mot Borås på regionalbanan/ Götalandsbanan, vändande tåg från Västlänken i Mölndal samt ökad trafik på Västkustbanan | 2028 | Beslutat | Ingår som en del i den beslutade nya järnvägen Göteborg-Borås. |
| Vändspår i Mölndal - För vändande tåg från Västlänken (fler tåg norr om Västlänken) | 2028 | Beslutat | Ingår som en del i den beslutade nya järnvägen Göteborg-Borås. |
| Ytterligare dubbelspår Mölndal-Kungsbacka - Fler pendeltåg, snabbare regionexpresståg, uppehållsbild anpassad till efterfrågan | 2035 | Ej beslutat | |
| Kompletterande uppgradering till hastighet 250 km/h Kungsbacka-Halmstad - Tåg kan köra med högre hastigheter | 2035 | Ej beslutat | |

| Åtgärd | Målår | Status | Kommentar |
|---|-------|------------------|---|
| Älvsborgsbanan, Uddevalla-Borås | | | |
| Uppgradering till hastighet 160 km/h Öxnered-Håkantorp | 2017 | Ej beslutat | Spåren är bytta men hastigheten höjdes inte på grund av oövakade plankorsningar samt att det krävs bulleråtgärder. Prioriterad satsning i regional plan men det finns ingen tidplan för genomförande. |
| Ny mötesstation för persontåg Grästorps-Vargö | 2020 | Ej beslutat | |
| Fjärrblockering, samtidig infart i Ljung och Fristad, 250 m plattformar | 2028 | Delvis genomfört | Fjärrblockering är genomfört. Ingen planerad ombyggnad av station och plattformar i Ljung och Fristad. |
| Utökad spårkapacitet (t.ex. partiellt dubbelspår) Uddevalla-Vänersborg. | 2035 | Ej beslutat | |
| Uppgradering till hastighet 160 km/h Herrljunga-Borås, spår- och signal-åtgärder, exkl. kurvrätningar | 2035 | Ej beslutat | |
| Ny mötesstation mellan Herrljunga och Borås | 2035 | Ej beslutat | |
| Viskadalsbanan, Borås-Varberg | | | |
| Plattformsförlängningar till 100 m | 2017 | Beslutat | Förlängningen blir till 85 meter. Kommer ej att genomföras för alla stationer. Beräknas vara klart 2029. |
| Effektivare trafikledningssystem | 2020 | Ej beslutat | |
| Samtidig infart i Veddige och Skene | 2020 | Ej beslutat | |
| En eller två nya mötesstationer eller upprustande av befintliga | 2028 | Ej beslutat | |
| Uppgradering till hastighet 160 km/h Skene-Borås | 2035 | Ej beslutat | |

Bilaga 2 – uppföljning av hastigheter per bana

| Bana | Hastighet 2013 (km/h) | Hastighet 2035 enligt målbild tåg (km/h) | Hastighet nuläge (km/h) | Kommentar |
|--|-----------------------|--|-------------------------|---|
| Bohusbanan: Strömstad–Göteborg | 90–140 | 110–160 | 90–140 | Banan har fått höjd kapacitet genom ny mötesstation i Grohed men ingen höjd hastighet. |
| Norge-Vänerbanan: Kornsjö/Karlstad–Göteborg | 160–200 | 160–250 | 160–200 | Enligt förslag ska sträckan Göteborg - Öxnered höjas till 250km/h. Ingår inte i nuvarande nationell plan. |
| Västra stambanan: Hallsberg – Göteborg | 140–200 | 140–200 | 140–200 | Banan har fått höjd kapacitet genom ett antal genomförda åtgärder. Långsiktiga planer finns på nytt dubbelspår Göteborg - Alingsås, vilket skulle höja hastigheten på sträckan. |
| Götalandsbanan/Kust till kustbanan: Göteborg - Borås | 90–140 | 200–320 | 90–140 | Göteborg – Borås kommer inte att uppnå 320 km/h. Trafikverkets positionspapper från 2018 gav en inriktning att sträckan Göteborg - Borås ska ha en hastighet på 250 km/h (dock inte till 2035). Detta förstärktes på grund av regeringens beslut i december 2022, om ändrat fokus från nya stambanor till fokus på regionala järnvägar och underhåll. |
| Västkustbanan: Halmstad–Göteborg | 90–200 | 160–250 | 160–200 | Ingår inte i nuvarande nationella plan att höja till 250 km/h. Då SJ redan investerat i fordon dimensionerade för denna hastighet, finns en möjlighet att det kan komma med i nästkommande nationella plan (2026–2037). |
| Älvsborgsbanan: Uddevalla–Borås | 90–160 | 160 | 90–160 | Planeras för en hastighetshöjning med medel från regional plan. Finns ingen tidplan för närvarande. |
| Kinnekullebanan: Gårdsjö–Håkantorp | 80–100 | 110–160 | 80–100 | Planeras för en hastighetshöjning med stöd från regional plan. Finns ingen tidplan för närvarande. |
| Jönköpingsbanan: Falköping–Jönköping | 90–160 | 160 | 90–160 | Banan har fått höjd kapacitet genom ombyggnad av mötesstationerna men ingen höjd hastighet. |
| Viskadalsbanan: Borås–Varberg | 90–110 | 110–160 | 80–110 | Hastigheten sänktes 2017 på grund av dålig spårstandard. Spåren byttes 2022-2023 men den sänkta hastigheten kvarstod på grund av det höga antalet oövakade plankorsningar. |

Bilaga 3 – dokument och processer att beakta i kommande revidering

[Region Östfold – Kollektivtrafikstudie mot Östlandet](#)

Region Östfold arbetar med att ta fram tre nya regionala planer, inklusive en kollektivtrafikstudie som fokuserar på förbättrad kollektivtrafik mot Östlandet. Planerna förväntas vara färdiga under 2025.

[Möjlighetsstudie Göteborg–Oslo](#)

En gemensam studie av Trafikverket och Jernbanedirektoratet har undersökt möjligheten att förbättra järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Oslo. Studien visar att en utbyggnad till dubbelspår kan tredubbla antalet persontåg och fördubbla godstågen på sträckan.

[Avsiktsförklaring Västra stambanan](#)

I syfte att öka kapaciteten på Västra stambanan, pågår ett påverkansarbete av parterna längs sträckan Göteborg – Stockholm, för att få till ytterligare två spår mellan Göteborg och Alingsås.

[Region Halland – Trafikförsörjningsprogram](#)

Region Halland har ett gällande Trafikförsörjningsprogram för perioden 2021–2025. Arbetet med att ta fram ett nytt program för perioden efter 2025 pågår.

[Trafikverkets Nationella plan för transportinfrastruktur 2026–2037](#)

Trafikverket har redovisat inriktningsunderlaget för nationell plan 2026–2037. Planen fastställs av regeringen under våren 2026.

[Trafikverkets Genomförandeplan](#)

Trafikverkets genomförandeplan ger en översiktlig bild av planerade åtgärder i transportsystemet de kommande sex åren, 2025–2030. Genomförandeplanen är trafikslagsövergripande och utgår från gällande nationell plan för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional infrastruktur.

[Trafikverkets Underhållsplan 2025–2028](#)

Underhållsplanen redovisar hur tilldelade medel för underhållsåtgärder på väg och järnväg används och vilka effekter det ger i transportsystemet. Planen uppdateras årligen.

[ERTMS-strategin](#)

ERTMS (European Rail Traffic Management System) är ett europeiskt signalsystem för järnväg. Trafikverket arbetar med att uppdatera strategin, inklusive nytt målår och nya förutsättningar.

Bilaga 4 - intervjufrågor

- Vilka är dina övergripande reflektioner och tankar kring målbilden?
- På vilket sätt använder du och din organisation målbilden?
- Hur har målbilden fungerat i dialogen/samverkan med externa aktörer och VGR?
- Hur har målbilden bidragit eller inte bidragit till:
 - Målbildens mål?
 - Trafikförsörjningsprogrammets mål?
 - din organisations mål och uppdrag?
- Vad har fungerat bra med målbilden?
- Vad har saknats i målbilden?
- Övriga reflektioner och tankar?
- Vad är viktiga erfarenheter och medskick inför det fortsatta arbetet?

Bilaga 5 – hur arbetar andra regioner?

I Sverige arbetar regionerna med strategidokument för tågtrafik och tåginfrastruktur på olika sätt, där varje region har sitt eget tillvägagångssätt och sina egna unika förutsättningar. I VGR syftar dokumentet till att konkretisera trafikförsörjningsprogrammets intentioner och beskriva hur tågtrafiken i Västra Götaland ska utvecklas till 2035.

Flera andra regioner har också tagit fram strategidokument specifikt för tågtrafik, men innehållet kan variera. Region Skånes Persontågsstrategi 2020–2040, Region Östergötlands Tågstrategisk målbild 2040 samt Region Örebro:s Målbild tåg 2050 liknar i hög grad VGR:s Målbild Tåg 2035 sett till upplägg. Strategierna fokuserar på tågtrafikens förmåga att stärka regional utveckling och alla regionerna arbetar utifrån långsiktiga målsättningar om ökat tågresande och infrastrukturförbättringar.

I andra regioner berörs tågtrafik och tåginfrastruktur ofta i övergripande dokument såsom Trafikförsörjningsprogram och andra strategidokument som Regional transportinfrastrukturplan, Regional kollektivtrafikplan, trafikstrategi och liknande. I dessa mer övergripande dokument behandlas tågtrafik och järnvägens infrastruktur generellt mer allmänt än i de mer specifika tågstrategierna. Konkretiseringsgraden varierar, där vissa regioner har mer detaljerade planer som inkluderar tidslinjer, budget och specifika projekt, medan andra är mer övergripande och visionära.

Strategisk tågplanering på regional nivå är också viktiga förutsättningar för samarbeten över regiongränserna. Till exempel har Region Halland i sitt arbete med tågplanering tagit hänsyn till VGR:s målbild, på grund av kopplingen till Göteborg som knutpunkt. Samarbeten likt dessa är viktiga för att säkerställa att tågtrafiken fungerar mellan regionerna.

En hög konkretiseringsgrad kan ge tydliga riktlinjer och mål, vilket underlättar genomförandet av projekt och uppföljning. Det kan dock också leda till mindre flexibilitet och svårigheter att anpassa sig till förändrade omständigheter och ekonomiska förutsättningar. Å andra sidan kan en låg konkretiseringsgrad ge mer frihet att anpassa sig, men det kan också resultera i otydlighet och svårigheter att följa upp på beslutade mål. Denna otydlighet kan dock hanteras i exempelvis handlingsplaner, vilket exempelvis både VGR och Region Örebro gjort.

Bilaga 6 – kunskapsunderlag

Separat bilaga i pdf-format.

Innehållsförteckning

- Historisk utveckling
- Resande per sträcka
- Antal dubbelturer
- Turtäthet
- Linjenät
- Infrastruktur
- Stationssamhällen
- Regionala centrum