

Datum: 2020-03-26
Handläggare: Louice Norén
Direktr:
Diariernr: 2020.148 SBN

Samhällsbyggnadsnämnden

Yttrande Målbild Tåg 2028

Ärendebeskrivning

Delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) har fått utredning *Målbild Tåg 2028* på remiss från Västra Götalandsregionen (VGR). Remissvar lämnas av DKR senast den 30 september 2020 till Kollektivtrafiknämnden. Medlemskommunerna i Göteborgsregionen (GR) får möjlighet att lämna synpunkter till GR senast den 30 juni 2020. GR sammanställer kommunernas yttranden via beredning i kollektivtrafiknätverket. Beslut om gemensamt remissvar tas sedan i DKR den 24-25 september 2020.

Målbild Tåg 2035 – utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland antogs av regionfullmäktige i juni 2013 och ingår som en av flera strategier under regionens trafikförsörjningsprogram (finns att läsa på VGR:s webbsida). Aktuell utredning *Målbild Tåg 2028* utgår från *Målbild Tåg 2035* med fokus på delmål till år 2028.

Målbild Tåg 2028 syftar till att konkretisera en viljeriktning i utvecklingen för tågtrafiken och storregionala busstrafiken för att nå uppsatt resandemål om att tredubbla tågresandet från 2006 till år 2035 samt att öka attraktiviteten i det storregionala kollektivtrafiksystemet. I fokus står föreslagna trafikförändringar med utgångspunkt i dagens infrastruktur, redan beslutade åtgärder under den aktuella tidsperioden samt vissa mindre trimningsåtgärder som understiger 100 miljoner kronor. Utredningen beskriver ett huvudalternativ som är presenterat utifrån bästa alternativ för varje prioriterat stråk sett till antal resande, ekonomi och genomförbarhet. Prioriteringar och avvägningar har gjorts för att nå hög regional måluppfyllelse utifrån givna förutsättningar.

Genomförandet för att nå målbilden är därefter beroende av årliga budgetförutsättningar och avvägningar gentemot andra angelägna åtgärder för att nå målen i det övergripande trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafiken.

Utöver möjlighet att lämna allmänna synpunkter är följande specifika frågor riktade till de delregionala kollektivtrafikeråden:

- Hur ser kollektivtrafikeråden på de avvägningar som föreslås för att uppnå regional nytta, med ökat resande och potential för överflyttning till ökad andel hållbart resande?
- Hur bedömer kollektivtrafikeråden att utredningens förslag ligger i linje med samhällsutvecklingen i de olika stråken? Hur ser kommunalförbunden på potentialen att stärka utvecklingen för tågresandet ytterligare genom den kommunala planeringen.

Bilagor till tjänsteskrivelsen:

- Följebrev – Målbild Tåg 2028 inkl. storregional busstrafik
- Målbild Tåg 2028 – Huvudrapport

Mer information om olika utredningsalternativ för stråken finns att läsa i rapporten *Målbild tåg 2028 – underlagsrapport* som finns tillgänglig på VGR:s webbsida.

Förvaltningens yttrande

Alingsås kommun är i en expansionsfas, likt flertalet andra kommuner inom Göteborgsregionen. Framtidsprognosen visar på ökad befolkningstillväxt inom kommunen, vilket bidrar till behovet av planering av större byggnationer av bostäder och verksamheter i utbyggnadsområden främst i Alingsås stad. Alingsås kommuns översiktsplan utgår från principen om förtätning i kollektivtrafiknära lägen längs prioriterat stråk (Västra stambanan) och i största möjliga mån med gång- eller cykelavstånd till Alingsås station (inom 4 km från stationen) för att öka andelen hållbara resor. Pågående arbete med framtagande av planprogram för fortsatt utbyggnad av stadsdelen Stadsskogen samt eventuell byggnation vid Mjörnstranden visar tydligt på satsningar som ligger i linje med ovanstående. Även viss byggnation sker i tätorter söderut längs Västra stambanan, bland annat i Ingared. Dessa utbyggnader, tillsammans med bland annat eventuell framtida utveckling av området Rothoffskärr i Alingsås stads södra utkant, kan bidra till ökat resandeunderlag för att stärka såväl den lokala och regionala busstrafiken som tågutvecklingen på Västra stambanan ytterligare. Vi ser även redan i dagsläget behov av ytterligare satsningar i tågtrafikutbudet för att binda samman och utveckla arbetsregionen ytterligare via stråket söderut mot Göteborg men även norröver mot Herrljunga och Skövde.

Målbild Tåg 2028 utgår från modellen om en regional trafikering byggt utifrån ett välutvecklat nätverk med knutpunktsupplägg och takttrafik, det vill säga passning mellan turer vid centrala bytespunkter och med fasta minuttal mellan turlerna. Fokus är på de utpekade stråken i trafikförsörjningsprogrammet, där bland annat Västra stambanan är ett mycket viktigt och hårt belastat stråk med begränsad kapacitet i dagsläget. Alingsås kommun ser positivt på grundupplägget för trafikering i regionen generellt och de effekter på resandeökning som utredningen pekar på. Ett system med tydliga satsningar på knutpunkter för byten mellan regionens tågbanor och styva tidtabeller gör det enkelt att förstå och att kommunicera till resenärerna. Dock är det ytterst viktigt poängtera, vilket utredningen endast kort nämner, att systemet inte tillåter snabba förändringar eller anpassningar när satsningarna väl är genomförda. Regionen förbinder sig således att följa ett system som även behöver utvecklas i övriga delar av landet för att det som helhet ska fungera optimalt för samtliga typer av tågtrafik, såväl regionalt som nationellt och för både person- och godstransporter.

Förslaget för specifikt Västra stambanan bygger på att två befintliga pendelstationer tas ur bruk längs med sträckan Göteborg – Alingsås för att på så sätt öka kapaciteten. Alingsås kommun har sedan många år förespråkat ytterligare en pendeltågsstation i Lövekulle/Stadsskogen. Med hänsyn till den planerade utbyggnaden enligt ovan är en ny pendelstation i området en viktig pusselbit för den framtida utvecklingen av Alingsås stad och för möjligheten att få fler att välja tåget för sina pendlings- och andra regionala resor. Planer för en ny station i Lövekulle är därmed fortfarande högst aktuella i Alingsås kommun. En station i Lövekulle är i dagsläget inte prioriterad enligt Västtågsutredningen (komplettering till Målbild Tåg 2035 med nya stationer) som antogs av regionfullmäktige 2018-10-09. Det finns även ett stort antal föreslagna stationslägen i andra kommuner som i dagsläget inte är prioriterade enligt Västtågsutredningen. Om förutsättningarna förändras framöver kan dock stationslägen behöva omprövas. Detta förs dock ingen diskussion om i aktuell utredning Målbild Tåg 2028. Om exempelvis ökat resandeunderlag erhålls i samband med lokal utbyggnad av bostadsområden och/eller utbyggnad av ytterligare spår på Västra stambanan

mellan Alingsås och Göteborg sker, bör Lövekulle station beaktas på nytt. Det kan således få konsekvenser för det nu föreslagna upplägget av tågtrafiken i ett senare skede.

Alingsås kommun bedömer att förslaget för specifikt Västra stambanan är en rimlig kompromiss för att uppnå största möjliga nytta utifrån befintlig kapacitet i stråket. Även om utredningen fokuserar på trafikering utifrån befintliga förutsättningar och mindre trimningsåtgärder, är det dock av yttersta vikt att regionen tydligt betonar det stora behovet av infrastrukturbyggnader. Detta för att vi ska kunna erhålla den tågtrafik som behövs för att nå uppsatta mål. Föreslagen trafikering är inte tillräcklig ur ett längre perspektiv. Byggnation av ny järnväg på stråket mellan Göteborg och Borås har i dagsläget första prioritet inom Västra Götalandsregionen, därefter har utbyggnad av Västra stambanan angivits. Med hänsyn till att sträckan mellan Alingsås och Göteborg är ett av Sveriges hårdast belastade dubbelspår med omfattande person- och godstrafik, vill Alingsås kommun poängtera vikten av att regionen även fortsättningsvis står fast vid och arbetar utifrån beslutad prioriteringsordning för infrastrukturbyggnad.

Alingsås kommun ser mycket positivt på att förslaget ger utökad tågtrafik från Alingsås med upp till 7 avgångar/h jämfört med dagens 4 avgångar/h. Behovet finns av såväl fler avgångar som minskad restid. Vi ser särskilt positivt på föreslagna förbättringar på sträckan Alingsås – Göteborg; kvartstrafik i maxtimmen mellan Alingsås – Göteborg (dock fortsatt halvtimmetrafik för Västra Bodarne station och Norsesund station), satsningen på kortare restider via snabbpendeltåg med färre stationer och att såväl regiontåg som snabbare regionexpresståg gör uppehåll i Alingsås. Det finns idag ett högt tryck på befintliga tåg för utpendling till Göteborg från Alingsås men pendling sker även i relativt hög grad omvärd sträcka. Särskilt pendling med "snabbtågen". Den föreslagna trafikeringen skulle sannolikt förbättra situationen för såväl befintliga som framtida pendlare. Idag avgår dessutom bland annat pendeltågen vid olika tidpunkter vilket försvårar för mer sällanresenärer. Med förslaget erhålls tydligare tidtabell med fasta minuttal. Även högre turutbud för samtliga stationer norrut mellan Alingsås – Töreboda och förbättrade bytestider mellan tåg via anslutande järnvägar i knutpunkterna Herrljunga och Falköping, ger Alingsås resenärer ytterligare förbättrade resmöjligheter inom regionen.

Sammankopplingen mellan olika pendeltågslinjer via Västlänken ger än större möjligheter till ökat kollektivt resande. Potentialen för sådan koppling mellan linjer bör betonas mer i rapporten och utredas ytterligare då det idag är stora "bytesstraff" i centrala Göteborg. Förslagsvis sammanbinds pendeltågstrafiken mellan Alingsås och Mölndal (i likhet med kartan på sid 37) eller hela vägen till Kungsbacka, vilket i praktiken skapar mycket attraktiva resor med godtagbara restider mellan stationer som idag inte är sammanlänkade.

Hur upplägget förhåller sig till framtida behov för nationell fjärrtrafik och godstrafik framgår inte särskilt utförligt av utredningen. För Västra Stambanans del anges endast att det ska finnas plats för 1- 2 godståg och 3 fjärrtåg per timme utöver angivna tåg i förslaget. Av förståeliga skäl görs avgränsningen till den regionala trafiken, men vi saknar en kort analys av förutsättningar och eventuella begränsningar som utveckling av övrig trafik kan medföra. Till exempel förs ingen diskussion om var uppehåll för fjärrtågen kan komma att ske längs med den aktuella sträckan inom Västra Götaland, vilket kan ha konsekvenser för regional trafik. Godstrafiken på Västra stambanan är omfattande redan idag och förväntas öka ytterligare framöver, vilket troligtvis medför en risk för intressekonflikter. Ytterligare dialog med bland annat Västra stambanegruppen och Göteborgs hamn bör föras för att kunna göra en bedömning av framtida behov och kapacitet på banan.

Alingsås kommun har inget att tillägga vad gäller förslag för övriga tågbanor eller de storregionala busstråken. Slutligen kan poängteras vikten av att lokala matarlinjer med buss till knutpunkterna, men även till större mellanliggande städer och tätorter likt Alingsås, är synkade till tågtrafikens tidtabeller för att erhålla ett kollektivtrafiksystem som fungerar ur ett hela-resan-perspektiv.

Alingsås kommun ser om möjligt att kommunernas separata yttranden läggs som bilagor till DKR:s remissvar till Kollektivtrafiknämnden.

Samhällsbyggnadskontorets yttrande ovan har stämts av med infrastrukturstrateg på kommunledningskontoret.

Ekonomisk bedömning

Beslutet innebär inga ekonomiska kostnader.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadskontorets yttrande antas och skickas som Samhällsbyggnadsnämndens svar till Göteborgsregionen.

Beslutet ska skickas till

Anna Gustafsson, Göteborgsregionen (anna.gustafsson@goteborgsregionen.se)

Kommunstyrelsen för kännedom

Hanna Jonsson
Enhetschef Trafik och planering

Louice Norén
Utredare Trafik och planering