



## Målbild Tåg 2035

- utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland

### PM 5 Reducerad busstrafik

## **Målbild Tåg 2035**

### **Underlagsrapport PM 5: Reducerad busstrafik.**

Arbetet med Målbild Tåg 2035 – utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland – finns dokumenterad i en huvudrapport. Målbilden skall säkerställa utvecklingen av en stärkt region med hög tillgänglighet mellan regionhuvudorter och kommuner i enlighet med ”Vision Västra Götaland”. Målbilden skall ge vägledning åt Västtrafik att planera för tågtrafikens framtida utbud, underlag för fordonsinvesteringar och underlag för att beskriva behovet av framtida infrastruktur. Utredningsarbetet har varit omfattande och för att hålla nere huvudrapportens omfattning finns ett antal underlagsrapporter enligt beskrivning nedan:

PM 1: Vägledning för att utarbeta Målbild Tåg 2035

PM 2: Tågtrafikering

PM 3: Duospårvagn i Sjuhärad

PM 4: Fordonsbehov

**PM 5: Reducerad busstrafik**

PM 6: Infrastrukturåtgärder

PM 7: Resande och ekonomi

PM 8: Västlänken

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

Underlagsrapporten är skriven av Maria Lindqvist, Västtrafik.

## Innehållsförteckning

1. Inledning .....	4
2. Reducering av busstrafiken per stråk .....	4
2.1 Bohusbanan .....	4
2.2 Norge-/Vänerbanan .....	5
2.3 Västra Stambanan .....	5
2.4 Götalandsbanan/Kust till kustbanan.....	5
2.5 Västkustbanan .....	5
2.6 Viskadalsbanan .....	6
2.7 Kinnekulletåget .....	6
2.8 Älvsborgsbanan.....	6
2.9 Karlstad – Skövde – Falköping – Jönköping .....	6
2.10 Trestadsområdet .....	6
3. Kostnadseffekter .....	6

## 1. Inledning

I dagens linjenät är det få buss- och tåglinjer som utför ett helt parallellt arbete. Det kan dock på vissa delsträckor trafikera busstrafik parallellt med tåget, men den har då oftast ett annat upptagningsområde (större och närmre) samt tillgodoser ett annat syfte än tågtrafiken, t.ex. skoltrafik och mer lokala ärenden. Dessa busslinjer attraherar därmed andra resor och resenärer än vad tåget gör. I viss mån skulle dock busstrafiken på enskilda delsträckor kunna ersättas med matartrafik till tåget i samband med att tågutbudet utökas.



## 2. Reducering av busstrafiken per stråk

Nedan följer en sammanställning av hur busstrafiken kan förändras och reduceras i samband med att tågtrafiken och/eller kapaciteten utökas på respektive bana inom Västra Götaland. I samband med utökning av tågtrafiken kommer hela bussystemen i berörda kommuner att behöva ses över, vilket kan innebära både ytterligare effektiviseringar, men även en utökning av trafiken i form av mer busstrafik som matar till tågen. Dessa åtgärder har dock inte tagits med i sammanställningen nedan.

### 2.1 Bohusbanan

För resenärer som reser mellan Norra Bohuslän och Göteborg via Uddevallabron är bussen överlägset snabbast, varför merparten av dessa busslinjer, främst från Lysekil, förväntas gå kvar även efter att restiden med tåg kortas på grund av hastighetshöjande åtgärder. Eventuellt kan vissa eller samtliga busslinjer från Norra Bohuslän till Göteborg via Torp ersättas av matartrafik till Ljunghuset för byte till tåg mot Göteborg.

Om de längre busslinjerna mellan Norra Bohusläns kommuner och Uddevalla resp. Göteborg ersätts med tåg kommer matartrafik ändå att krävas parallellt med Norra Bohusbanan på hela sträckningen, varför ingen reduktion av busstrafiken bedöms kunna genomföras. Snarare behövs mer busstrafik och framför allt fler bussar för att lägga in marginaler för anslutningar till tågen. Övriga parallella linjer har ett mer lokalt upptagningsområde och är anpassade främst för lokal/regional pendling med ett högre utbud i högtrafik än vad 10 dubbelturer per dag med tåg kan erbjuda.

För resor inom Norra Bohuslän är dessutom kopplingen till Torp viktig, ett behov som bättre kan tillgodoses med buss än med tåg som kräver byte till buss i exempelvis Uddevalla.

Kapaciteten på Södra Bohusbanan är på grund av infrastrukturen begränsad, varför en utökning av trafiken på sträckan söder om Stenungsund inte kan ske förrän år 2035. År 2020 kommer utbudet mellan Uddevalla och Stenungsund att utökas till halvtimmestrafik i högtrafik, varför busstrafiken mellan Kampenhof och NET kan ersättas med tåg, förutsatt att det finns tillräcklig kapacitet på tåget i snittet in mot Göteborg. Om inte bör åtminstone viss busstrafik vara kvar då restiden med buss på sträckan Göteborg – Ljungskile/Uddevalla är konkurrenskraftig gentemot tåget.

När tågutbudet mellan Stenungsund och Göteborg utökas till kvartstrafik kan Stenungsunds-expressen läggas ner. Dock kommer den att behöva ersättas med ny/utökad busstrafik som knyter samman samhällena Stenungsund, St Höga, Jörlanda och Kode med Kungälv. Utbudet kan dock reduceras något. Ett alternativ kan vara att hänvisa resenärerna till att byte till buss mot Kungälv i Ytterby. Främst Jörlanda kommer att påverkas av att Stenungsundsexpressen läggs ner, förutsatt att inte tåget stannar där.

Tjörn- och Orustexpresserna kan kortas och endast köra till Stenungsund istället för till Göteborg när utbudet för Bohuståget utökas till kvartstrafik.

## **2.2 Norge-/Vänerbanan**

I samband med tidtabellsskiftet och invigningen av den nya Norge-/Vänerbanan i dec 2012 kommer all busstrafik mellan Trollhättan och Göteborg samt Ale och Göteborg som går via E45 att ersättas med tåg.

## **2.3 Västra Stambanan**

Idag trafikerar i princip ingen busstrafik parallellt med Västra Stambanan, med undantag av Lerumsnabben som kan läggas ner när tågkapaciteten har utökats och behovet av förstärkningstrafik upphört. Från Partille kommer även fortsättningsvis busstrafiken att vara det främsta alternativet för resor till/från Göteborg och påverkas inte av en utökning av tågtrafiken.

## **2.4 Götalandsbanan/Kust till kustbanan**

I samband med att Götalandsbanan tas i bruk kan expressbusstrafiken mellan Göteborg och Borås helt ersättas med tåg.

Från Härryda kommun bedöms att en stor del av utbud behöver vara kvar då bussystemet har ett större och närmare upptagningsområde än vad tåget får. Utbudet bör dock kunna reduceras något. Då det bedöms finnas en risk för att kapaciteten på tågen mellan Borås och Göteborg för vissa avgångar inte kommer att räcka till skulle det kunna innebära att tågen är fullbelagda när de kommer till Härryda, varför förstärkningstrafik med buss ändå skulle behövas. Dessutom bör inte Härrydaborna ta upp kapacitet på tåget om den är begränsad om de har ett lika bra eller bättre resalternativ att resa med buss.

Utbudet på huvudlinjerna mellan Borås och Ulricehamn (Jönköping) kan ersättas med tåg när tågtrafiken på Götalandsbanan är tagen i drift.

## **2.5 Västkustbanan**

Eventuellt kan bussutbudet mellan Mölndal och Göteborg reduceras något, men busstrafiken har ett större och närmre upptagningsområde samt uppfyller ett annat syfte än tåget. Viss parallell busstrafik mellan Lindome – Kålleröd – Mölndal kan dock ersättas med matartrafik med byte till tåg.

## 2.6 Viskadalsbanan

De linjer som trafikerar parallellt med tåget längsmed Viskadalsbanan genomför ett mer lokalt arbete och har ett annat upptagningsområde och uppdrag, t.ex skolresor, som inte bedöms kunna ersättas med tåg.

## 2.7 Kinnekulletåget

I samband med att vissa turer av Kinnekulletåget leds om till Trollhättan kan turutbudet för expressbusstrafiken mellan Trollhättan och Lidköping reduceras i motsvarande omfattning. När utbudet senare utökas kan expressbusstrafiken på sträckan helt ersättas med tåg.

## 2.8 Älvsborgsbanan

De linjer som trafikerar parallellt med Älvsborgsbanan genomför ett mer lokalt arbete och har ett annat upptagningsområde och uppdrag, t.ex skolresor, som inte bedöms kunna ersättas med tåg. Se även *Trestadsområdet* nedan.

## 2.9 Karlstad – Skövde – Falköping – Jönköping

De linjer som trafikerar parallellt med tåget på sträckan genomför ett mer lokalt arbete och har ett annat upptagningsområde som inte bedöms kunna ersättas med tåg,

## 2.10 Trestadsområdet

Viss busstrafik mellan Uddevalla och Vänersborg resp. Trollhättan kan ersättas med tåg i samband med att tågutbudet i relationerna utökas till år 2035.

## 3. Kostnadseffekter

Baserat på de åtgärder ovan som antas som troliga har en översiktlig bedömning av vilken kostnadsbesparing det skulle medföra i form av minskade trafikeringskostnader för buss gjorts.

Kalkylerna baseras på det framtida utbud som respektive busslinje förväntas trafikera med samma år som förändringen genomförs. Utbudet baseras i sin tur på en bedömning av framtida trafikutbud vid de utpekade årtalen som Västtrafik har gjort utifrån Västra Götalandsregionens resandemål.

Kostnadsbedömningen visar att till år 2035 kan antalet fordonskilometer med buss minska med ca 15 miljoner kilometer per år, vilket motsvarar en kostnadsbesparing på ca 300 miljoner kr/år. Samtliga beräkningar baseras på 2011-års kostnadsuppgifter.

År	Km [milj/år]	Km ack [milj/år]	Kostnad	
			Kostnad [milj/år]	ack [milj/år]
2020	1,3	5,1	27	104
2025	0,0	5,1	0	104
2028	6,2	11,3	123	227
2035	3,7	15,0	73	300
	15,0		300	