Plats och tid	Borås kl 9.00-12.00
Beslutande	Ulf Olsson (S) Borås Stad, Ordförande §§ 52-64 Bengt Hilmersson (C) Vårgårda, Ordförande §§ 65-70 Annette Carlson (M) Borås Stad, 1:e vice ordförande §§ 52-64 Helena Ruderfors (C) Borås Stad §§ 65-70 Ulf Rapp (S) Bollebygd Mats Palm (S) Herrljunga Johan Björkman (M) Svenljunga Driton Bilalli (S) Tranemo Wiktor Öberg (M) Ulricehamn Tony Willner (S) Vårgårda §§ 65-70
Ersättare	Helena Ruderfors (C) Borås Stad §§ 52-64 Gunnar Andersson (M) Herrljunga Patrik Harrysson (S) Svenljunga Niklas Gardewik (M) Tranemo Tony Willner (S) Vårgårda §§ 52-64
Adjungerade	Mikael Levander (NU)
Övriga deltagare	Magnus Haggren, Förbundsdirektör Linda Bergholtz, Administrativ chef Anna Laang, Enhetschef Regional utveckling Joel Karpefors, Projektledare Annica Berglund, Investerings- och etableringsansvarig §§ 52-54 Maria Jerenvik, Regionutvecklare §§ 52-54 Karin Björklind, Regionutvecklare §§ 55-56 Sandra Johansson, Regionutvecklare §§ 56-57 Monica Holmgren, Kommundirektör Bollebygd Katja Saari, Kommundirektör Herrljunga Sebastian Nydén, Kommunchef Svenljunga §§ 52-54, 55:3-70 Eva Thelin, Kommundirektör Tranemo Gustaf Olsson, Kommunchef Ulricehamn Ann-Charlotte Lilja, Kommundirektör Vårgårda §§ 52-55 Pär Lindquist, WSP Sverige §§ 52-54 Angela Fast Torstensson (M) Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden § 55 Jonas Blomster (MP) Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden § 55 Anna Kronvall, Regionutvecklare Västra Götalandsregionen § 55 Jörn Engström, Kollektivtrafikstrateg Västra Götalandsregionen § 55:1-2 Scott Powell, Samhällsutvecklare Västtrafik § 55 Kajsa Glittvik, politisk sekreterare § 55 Tilda Sjösten, praktikant

Utses att justera Wiktor Öberg (M) Ulricehamn

Omfattning §§ 52-70

Underskrifter
Protokollet har signerats digitalt av Ulf Olsson, ordförande, Bengt Hilmersson, ordförande, Wiktor Öberg, justerare och Linda Bergholtz, sekreterare

§ 56 Strategiska vägval StorKoll 2050

Diarienummer: 2026/SKF0143

Beslut

Direktionen ställer sig bakom förslag till yttrande gällande strategiska vägval för storregional kollektivtrafik i Västra Götaland 2050

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen arbetar med att ta fram en långsiktig strategisk inriktning för den storregionala kollektivtrafiken i Västra Götaland. Den storregionala kollektivtrafiken ska knyta samman regionala kärnor med storstadsområdet Göteborg och omlandet, stärka funktionella arbetsmarknader, möjliggöra hållbart resande i hela regionen samt bidra till regional utveckling och social sammanhållning. Här ingår all Västtrafiks tågtrafikering samt de busslinjer som fyller samma funktion som tåget, men där det saknas järnväg.

Som underlag för det fortsatta arbetet efterfrågar Västra Götalandsregionen inspel från kommunalförbunden med synpunkter på utvecklingsbehov och strategiska prioriteringar kopplade till den framtida storregionala kollektivtrafiken. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN) beslutade den 12 juni om ett antal frågeställningar de önskar få svar på. Skriftliga inspel ska vara IKN tillhanda senast 31 oktober 2026.

Boråsregionen har utarbetat ett förslag till gemensamt yttrande tillsammans med tjänstepersons-nätverket inom kollektivtrafik- och infrastruktur. Under våren har den strategiska inriktningen diskuterats både på tjänstepersons- och politisk nivå och diskussionerna ligger till grund för det utarbetade förslaget. Efter sommaren har förslaget diskuterats vid två tillfällen i nätverket och kommunerna har haft möjlighet att inkomma med synpunkter. Nedan följer en sammanfattning under respektive frågeområde.

1. Regional utveckling och funktionella samband

- Boråsregionen ser stor potential i att stärka det gränsöverskridande resandet, vilket i hög grad hänger samman med regionens geografiska läge. I vilken utsträckning satsningar över regiongränser bör prioriteras framför investeringar inom Västra Götalandsregionen behöver dock bedömas utifrån den funktionella geografin.
- Utifrån ett storregionalt kollektivtrafikresande på sikt är ”Ny järnväg mellan Göteborg och Borås med bibana Mölnlycke" det som ger störst effekt för regional utveckling; både i Sjuhärad och i Västra Götaland.
- Det gränsöverskridande kollektivtrafikresandet är av stor betydelse för delregionens utveckling, både mot Hallands och Jönköpings län och här finns potential att förbättra utbudet både på räls och väg. Detta för att vidga arbetsmarknadsregioner och förbättra matchningen på arbetsmarknaden.
- Relationen Borås - Vårgårda saknas i det utpekade kollektivtrafiknätet trots att Vårgårdabor i många avseenden är hänvisade till Borås för viktiga samhällsfunktioner, såsom sjukvård och annan regional service.
- Det finns potential för förbättrade tvärregionala förbindelser genom att anlägga triangelspår som möjliggör att tåg kan kopplas mellan Västra stambanan och Älvsborgsbanan i Herrljunga.

- Förbundet ser en utvecklingspotential för tvärförbindelser utmed kommunhuvudorterna längs väg 156 samt i relationen Tranemo – Ulricehamn utmed väg 157 med fortsättning mot Falköping på väg 46.
- Borås resecentrum är en viktig strategisk nod för storregional kollektivtrafik, där flera tågbanor möts och möjliggör byten mellan tåg och buss.
- Landvetter flygplats kommer att utgöra en stark nod utmed den nya järnvägen, både för det regionala resandet, nationellt- och internationellt. Med en fortsatt utbyggnad mot Ulricehamn och Jönköping ges större nyttor för hela trafiksystemet.
- Andra viktiga noder inom Boråsregionen är Kinna och Herrljunga. På sikt kan även Vårgårda utvecklas till en stark nod för storregional kollektivtrafik.

2. Robusthet och resiliens

- Att gods-, fjärr-, regional- och pendeltåg trängs på Västra Stambanan medför risk för störningar. Genom satsningar som stärker framkomligheten på Västra Stambanan bibehålls även goda förutsättningar för Sjuhärads kommuner att ta sig vidare mot Stockholm med fjärrtåg.
- Stor andel enkelspårig järnväg i Sjuhärad; Viskadalsbanan, Älvsborgsbanan och Kust till kust-banan, innebär att störningar på dessa banor för med sig konsekvenser på bred front. Då dessa ska utgöra omledningsbanor inom VGR är det viktigt att rusta upp och bygga fler mötesspår utmed banorna.
- Mellan Borås och Ulricehamn behövs åtgärder för att påverka attraktiviteten för kollektivt resande med buss, då främst mellan Strängsered och Bottnaryd.
- Det är allt viktigare att integrera klimatanpassning i planering, investeringar och underhåll. Det också viktigt att se över och arbeta med vägnätets bärighet så att fortsatt fossilfri trafikering kan säkerställas, då eldrivna fordon är tyngre jämfört med dagens fordon.

3. Viktiga avvägningar kopplat till ekonomi och trafikering

- Stabilitet är viktigt för den storregionala kollektivtrafiken. Förbundet anser inte att tåg per automatik ska prioriteras framför buss. Däremot bör tågtrafiken utgöra stommen i den storregionala kollektivtrafiken, där förutsättningar finns.
- Ökad tillgänglighet bör i första hand skapas genom effektiva bytespunkter och goda anslutningar, snarare än genom fler uppehåll för den storregionala trafiken.
- Samtidigt som korta restider i de starkaste stråken ska prioriteras behöver den storregionala kollektivtrafiken vara tillgänglig för fler, detta genom väl fungerande anslutningar med den anslutande matartrafiken. Vid stationer och strategiska knutpunkter bör det finnas attraktiva mobilitetslösningar, såsom välplanerade pendelparkeringar, väderskyddade väntytor och säkra cykelparkeringar.
- Effektiva byten och samordnade tidtabeller bör utgöra grunden för det storregionala kollektivtrafiksystemet. Direktförbindelser är relevanta i vissa relationer, där de bidrar med betydande resenärsnytta för viktiga målpunkter, såsom större arbets- och utbildningsplatser.
- Parallella tåg- och busslinjer med liknande trafikupplägg bör i normalfallet begränsas. Samtidigt fyller busstrafik ofta andra funktioner och bedömningar av parallell trafik bör därför beakta det samlade resbehovet och om linjerna kompletterar snarare än konkurrerar med varandra.
- För resenärer, kommuner och andra samhällsaktörers planering finns ett tydligt behov av långsiktighet och förutsägbarhet.

- Trafiken ska i första hand skapa goda förutsättningar för en väl fungerande och konkurrenskraftig arbets- och studiependling. Samtidigt ska den utgöra ett alternativ för andra typer av resor, såsom fritidsresor.

Övrigt

- Det finns ett stort behov av att utveckla och höja ambitionsnivån för anropsstyrd och dynamisk kollektivtrafik för att möjliggöra för resenärer att nå de starka stråken.
- För att utreda möjligheten att öppna nya järnvägsstationer behöver faktorer som resandepotential, konkurrenskraftiga restider, pendlingsunderlag samt de ekonomiska förutsättningarna för såväl trafikering som investering i infrastruktur beaktas.
- För att stärka kollektivtrafikens attraktivitet är det viktigt att även beakta kvaliteten i resan, såsom att kunna arbeta, studera eller använda restiden på ett meningsfullt sätt.

Expedieras till
Västra Götalandsregionen
Medlemskommunerna

Joel Karpefors, Regionutvecklare
Joel.karpefors@borasregionen.se
Telefon: 0721-565652

Karin Björklind, Regionutvecklare
Karin.bjorklind@borasregionen.se
Telefon: 0766-084112

Strategiska vägval till strategisk plan för storregional kollektivtrafik i Västra Götaland 2050 (StorKoll 2050)

Sammanfattning

Sjuhärad är en delregion med cirka 230 000 invånare som präglas av en kombination av stad och landsbygd. Regionen har ett starkt och diversifierat näringsliv, ett brett utbud av utbildningsmöjligheter samt sjukhusverksamhet i både Borås och Skene. Kollektivtrafiken utgör en avgörande förutsättning för att göra dessa samhällsfunktioner tillgängliga och förse delregionens näringsliv med kompetens. Genom en fortsatt utveckling av den storregionala kollektivtrafiken ser vi stora möjligheter att öka det hållbara resandet, stärka sammanhållningen inom Sjuhärad samt förbättra tillgängligheten både inom Västra Götaland och till orter i angränsande län.

Tåg och buss ska komplettera varandra i ett sammanhållet storregionalt kollektivtrafiksystem. Där järnvägen har ett tydligt systemövertag ska tågtrafiken, tillsammans med anslutande matartrafik till stationerna, prioriteras. Där busstrafiken erbjuder bättre geografisk täckning och är det mest kostnadseffektiva alternativet ska den prioriteras för att säkerställa en god tillgänglighet och ett effektivt resursutnyttjande.

Ärendebeskrivning

Västra Götalandsregionen arbetar med att ta fram en långsiktig strategisk inriktning för den storregionala kollektivtrafiken i Västra Götaland. Den storregionala kollektivtrafiken ska knyta samman regionala kärnor med storstadsområdet Göteborg och omlandet, stärka funktionella arbetsmarknader, möjliggöra hållbart resande i hela regionen samt bidra till regional utveckling och social sammanhållning. Här ingår all Västtrafiks tågtrafikering samt de busslinjer som fyller samma funktion som tåget, men där det saknas järnväg.

Som underlag för det fortsatta arbetet efterfrågar Västra Götalandsregionen inspel från kommunalförbunden med synpunkter på utvecklingsbehov och strategiska prioriteringar kopplade till den framtida storregionala kollektivtrafiken. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN) beslutade den 12 juni om ett antal frågeställningar de önskar få svar på. Skriftliga inspel ska vara IKN tillhanda senast 31 oktober 2026.

Boråsregionens synpunkter

Nedan redovisas svar på de frågor som IKN ställt i syfte att inhämta kommunalförbundens synpunkter på utvecklingsbehov och strategiska prioriteringar avseende den framtida storregionala kollektivtrafiken.

1. Regional utveckling och funktionella samband

a) Vilka regionala samband och arbetsmarknadsrelationer bedömer ni som viktigast att stärka fram till 2050
   - Vilka restidsförbättringar skulle ge störst effekt för regional utveckling och kompetensförsörjning?
   - Saknas det några strategiska samband/kopplingar?
   - Var ser ni störst behov av förbättrade tvärregionala förbindelser

Förutsättningar för Sjuhärad kopplat till Ny järnväg Göteborg-Borås och bibana Mölnlycke (Ny järnväg)
Utifrån ett storregionalt kollektivtrafikresande är Ny järnväg det främsta att lyfta, vilket kommer skapa stor effekt för regional utveckling. Med järnvägen på plats skapas helt nya förutsättningar för Sjuhärad med tillgång till en breddad arbetsmarknad och ökad mängd utbildningsplatser. För att hela delregionen ska kunna ta del av nyttorna krävs effektiva anslutningar till de noder där tåget gör uppehåll. Det innebär goda förbindelser till planerade stationer i Borås, vid Landvetter Flygplats och på sikt vid ett framtida stationsläge vid Grönkullen i Bollebygd. I ett 2050-perspektiv har järnvägen byggts ut österut via Ulricehamn. Detta förutsätter att järnvägsinfrastrukturen i Borås och stadens stationsområde framtidssäkras.

Sjuhärads koppling mot Göteborgsregionen
En stärkt storregional kollektivtrafik förbättrar Sjuhärads koppling till Göteborgsregionen och ökar tillgängligheten till arbetsplatser, utbildning, service samt ett brett utbud av kultur- och fritidsaktiviteter. Ny järnväg mellan Göteborg och Borås utgör en central del av denna utveckling, men förbundet vill även lyfta behovet av ökad kapacitet, robusthet och framkomlighet på Västra stambanan. Detta är särskilt viktigt för Herrljunga och Vårgårda, där järnvägen utgör en avgörande länk. Samtidigt är kollektivtrafiken på Kust till kust-banan, liksom vägförbindelserna längs riksväg 40 och väg 156, viktiga komplement som bidrar till ett sammanhängande och tillgängligt transportsystem relaterat till Göteborgsregionen. Boråsregionen har under många år, tillsammans med Göteborgsregionen, drivit en stråksamverkan för samhällsplanering i stråket Göteborg-Borås – där förbundet gemensamt med kommunerna, Swedavia, VGR och Västtrafik vill utveckla stråket på flera plan i takt med förstärkt infrastruktur.

Gränsöverskridande resande
Sjuhärads geografiska läge, med gränser mot både Hallands och Jönköpings län, medför en närhet till arbetsmarknadsrelationer och andra viktiga samband över länsgränserna. Det gränsöverskridande kollektivtrafikresandet är därför av stor betydelse för delregionens utveckling. Utgår man från Västra Götalands trafikförsörjningsprogram 2026-2029 är stråken mot Jönköping, Värnamo och Varberg utpekade och ska förses med 10 kollektivtrafikturer per riktning/vardag samt fem turer per riktning/helgdag. Förbundet ser idag utmaningar kopplat till samtliga tre stråk och vill att ambitionsnivån höjs och att den faktiska trafikeringen ökar. En integrerad biljettsamverkan mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna hade underlättat och bidragit till ett smidigare resande.

Borås-Värnamo
Idag är det utmanande att resa över gränsen mot Jönköpings län i stråket Borås – Värnamo med kollektivtrafik. Dagens tågtrafikering, Göteborg – Kalmar med SJ, med fyra dubbelturer på vardagar och tre under helger utgör ett skralt utbud för pendling på sträckan och ligger dessutom under Trafikförsörjningsprogrammets nuvarande mål med pendling mot Värnamo som utpekad ort.

Utöver att trafikera med tåg, finns en bred vilja att förbättra det länsöverskridande resandet med buss längs med riksväg 27 och på anslutande vägar. Boråsregionen driver tillsammans med kommunerna Borås, Svenljunga, Tranemo, Gnosjö och Gislaved en stråksamverkan för att tillsammans synliggöra potentialen i stråket, förbättra pendlingsmöjligheter över regiongränsen samt arbeta för att öka utbudet av kollektivtrafik, både på väg och räls.

Gislaveds kommun har starka funktionella samband med Tranemo och Borås. Bland annat delas förvaltningar inom den kommunala organisationen med Tranemo och Borås ses på många sätt som den naturliga större staden för jobb, studier, handel och service. En stärkt gränsöverskridande trafik på riksväg 27 skulle bidra till ökad rörlighet och förstärka de redan befintliga funktionella sambanden.

Göteborg-Borås-Ulricehamn-Jönköping
Ett regionalt samband med stor utvecklingspotential är stråket Göteborg–Borås–Ulricehamn–Jönköping på riksväg 40. För att stärka arbetsmarknadsrelationerna mellan Västra Götaland och Jönköpings län behöver kollektivtrafiken utvecklas med ett mer sammanhållet och attraktivt trafikutbud. I väntan på en framtida förlängning av den nya järnvägen bör busstrafiken ges en tydligare roll i att knyta samman stråket mot Jönköping. Beskedet om satsningar på 2+2-väg på riksväg 40 mellan Ulricehamn och Jönköping ger förutsättningar till stärkt resande.

Dagens uppdelning i tre separata delsträckor begränsar kollektivtrafikens attraktivitet. En mer pendlingsanpassad busstrafik mellan åtminstone Jönköping och Borås, med uppehåll vid Ulricehamns resecentrum, skulle stärka kopplingen mellan två starka regionala kärnor.

Borås-Varberg
En annan viktig gränsöverskridande relation för Sjuhärad är stråket mot Halland. Viskadalsbanan utgör en central länk mellan Sjuhärad och Halland och har stor betydelse för arbets- och studiependling samt ett betydande fritidsresande. Förbundet vill, likt Region Halland, sträva mot att i ett 2050-perspektiv reducera restiden mellan Borås och Varberg till 50 minuter och utveckla trafikeringen med avgångar varje timma i båda riktningar Borås-Varberg.

De investeringar som genomförts under senare år har stärkt banans standard, men ytterligare åtgärder krävs för att möjliggöra högre hastigheter och en mer robust trafik. Insatser som stängning av plankorsningar och trädsäkring bidrar till ökad driftsäkerhet, minskad sårbarhet och kortare restider, vilket stärker Viskadalsbanans roll i det storregionala kollektivtrafiksystemet.

Avsaknad av strategiskt samband
Borås – Vårgårda – (Trollhättan)
Vårgårdabor är i många avseenden hänvisade till Borås för viktiga samhällsfunktioner, såsom sjukvård och annan regional service. Trots detta saknas idag en attraktiv och ändamålsenlig kollektivtrafikförbindelse mellan kommunerna. Den bristande kollektivtrafikförbindelsen till Borås försvårar arbets- och studiependling mellan kommunerna och hämmar utvecklingen av tätare funktionella samband i regionen.

Samtliga övriga kommunhuvudorter inom Boråsregionen knyts samman med den regionala kärnan i Borås genom det utpekade kollektivtrafiknätet. Mot bakgrund av Vårgårdas starka koppling till Borås och invånarnas behov att nå arbetsplatser, utbildning och regional service bör även Vårgårda ges en tydlig och konkurrenskraftig kollektivtrafikförbindelse till Borås. Med en fortsättning på riksväg 42 mot Trollhättan ökar upptagningsområdet och möjligheten till arbete och studier för invånare i alla tre kommuner.

Behov av förbättrade tvärregionala förbindelser
Triangelspår
Etablering av triangelspår stärker möjligheten till omledning och bidrar till ett mer robust och effektivt system som helhet. Både söder och norr om Herrljunga tätort finns behov av att etablera triangelspår mellan Älvsborgsbanan och Västra Stambanan. Triangelspåren avlastar Västra stambanan och möjliggör effektiviserade förbindelser med Borås och Uddevalla utan att tåget behöver ändra färdriktning i Herrljunga.

Även vid en fortsatt utbyggnad av Ny järnväg österut mot Jönköping kan ett triangelspår mellan Kust till kust-banan och Ny järnväg vid Osdal vara en lösning och bör därmed inte omöjliggöras i det pågående arbetet.

Längs väg 156, 157 och 46
Kommunerna Mark, Svenljunga och Tranemo i södra och sydöstra Sjuhärad har starka kollektivtrafikförbindelser till Borås genom det utpekade kollektivtrafiknätet. Samtidigt finns utvecklingspotential i att stärka den tvärregionala kollektivtrafiken längs väg 156 mellan kommunhuvudorterna vilket ger förutsättningar till mer utbyten och stärkt regional sammanhållning

På motsvarande sätt finns utvecklingspotential i stråket Tranemo-Ulricehamn-Falköping. En förstärkt kollektivtrafik längs väg 157 och väg 46 kan stärka sambanden mellan kommunerna och skapa bättre pendlingsmöjligheter för arbete, studier och fritid.

Adress
Boråsregionen Sjuhärads Kommunalförbund
Skaraborgsvägen 1A, vån 2
506 30 Borås

Webbplats
borasregionen.se

E-post
info@borasregionen.se



Figur 1. Samtliga kommunhuvudorter i Sjuhärad, förutom Vårgårda, har koppling till den centrala kärnan i Borås genom det utpekade kollektivtrafiknätet. Adderade linjer i orange och blå illustrerar de behov förbundet ser rörande tvärgående kopplingar.

b) Vilka orter och noder har särskilt strategisk betydelse i ett storregionalt kollektivtrafiksystem?

Borås är central nod för stora delar av Sjuhärad och har en mycket stor strategisk betydelse i det storregionala kollektivtrafiksystemet. Orten utgör idag den viktigaste knutpunkten i delregionen genom att samla regional busstrafik från omgivande kommuner och tätorter, samtidigt som tågtrafiken på Älvsborgsbanan, Kust till kust-banan och Viskadalsbanan möts vid Centralstationen. Vid stationen i Borås möjliggörs effektiva byten mellan olika linjer för buss och tåg. Borås är Sjuhärads största arbetsmarknads-, utbildnings- och serviceort, där även sjukhus finns. Genom stärkt kollektivtrafik till och från Borås ökar tillgängligheten till viktiga målpunkter samtidigt som fler kan bidra till kompetensförsörjningen i stadens näringsliv och verksamheter.

Med Ny järnväg stärks Borås roll som nod för det storregionala resandet. Kortare restider och ökad kapacitet gör staden till en ännu viktigare knutpunkt, där resenärer från Ulricehamn, Tranemo, Svenljunga och även stråket mot Jönköping, Värnamo och Gislaved kan byta till snabba förbindelser mot Göteborgsregionen. Samtidigt stärks Borås funktion som fördelningspunkt för resor vidare inom Sjuhärad för resenärer från Göteborgsregionen.

Borås bör dock inte enbart ses som en bytespunkt. Genom att etablera växelförbindelser som kopplar samman Älvsborgsbanan, Viskadalsbanan och Kust till kust-banan med den nya järnvägen

kan Borås också utvecklas till en naturlig station längs sammanhängande regionala järnvägsnät med genomgående tågtrafik. En sådan utveckling gör det storregionala resandet mer sammankopplat och attraktivt.

Förbundet vill även lyfta fram två framtida knutpunkter längs den nya järnvägen med strategisk betydelse för storregionalt resande; station och ny regional kollektivtrafikknutpunkt vid **Landvetter Flygplats** samt en station i **Bollebygd** (Grönkullen).

Stationsläget och kollektivtrafikknutpunkten vid **Landvetter flygplats** blir en viktig nod för omkringliggande orter, däribland stora delar av Marks och Bollebygds kommuner. När Landvetter flygplats blir en kollektivtrafikknutpunkt blir det också bytespunkt och slutdestination för busslinjer från Mark och Bollebygd. För att säkra ett fortsatt högt kollektivtrafikresande krävs ett attraktivt trafikutbud med effektiva byten och kortare restid. Med tåget på den nya järnvägen nås fler målpunkter i Göteborgsregionen och möjliggör vidare resande norr och söderut genom Västlänkens funktioner. Stationsläget och kollektivtrafikknutpunkten stärker dessutom flygplatsens position som nationell och internationell nod.

I Trafikverkets förslag står det att den nya järnvägen ska byggas på så vis att ”inte omöjliggöra” en station i **Bollebygd**, vilket utifrån spårdragningen blir i höjd med Grönkullen. En station vid Grönkullen kan stärka de regionala nyttorna genom att utvecklas till ett pendlingsnav för invånare i såväl Bollebygd som omkringliggande kommuner och orter och därigenom förbättra tillgängligheten i stråket mellan Göteborg och Borås.

Kinna utgör en viktig regional kollektivtrafiknod i södra Sjuhärad med resmöjligheter via Viskadalsbanan mot Varberg eller Borås samt starka busstråk längs riksväg 41 och väg 156. Den positiva resandeutvecklingen på linje 300 visar på ett betydande och växande pendlingsunderlag. Med en framtida koppling till kollektivtrafiknoden vid Landvetter flygplats stärks Kinnas och Marks koppling till en breddad arbetsmarknad.

Norrut i Sjuhärad utgör **Herrljunga** en betydelsefull nod för såväl regionalt som nationellt kollektivtrafikresande. Genom sitt läge, där Älvsborgsbanan och Västra stambanan möts, erbjuder Herrljunga goda förbindelser med både fjärr- som regionaltåg och är därmed en viktig funktion för Sjuhärad. Herrljungas strategiska läge skapar också förutsättningar för invånare i delar av Skaraborg och Fyrbodal, vilket stärker deras tillgänglighet och sammankoppling till fler målpunkter och arbetstillfällen i Västsverige. Herrljungas roll som knutpunkt innebär även att orten är ett strategiskt intressant alternativ för depåverksamhet. Förutsättningarna för en sådan funktion bör undersökas vidare och finnas med i den fortsatta planeringen av den storregionala kollektivtrafiken och i framtida depåstrukturen. Som ovan nämnt kan etablering av triangelspår i Herrljunga stärka nyttan och robustheten än mer.

På längre sikt är även **Vårgårda** en strategiskt viktig nod i det storregionala kollektivtrafiksystemet. Genom sitt läge utmed såväl E20 som Västra stambanan har orten goda förutsättningar att utvecklas till en viktig bytes- och resandenod mellan Sjuhärad, Skaraborg och delar av Fyrbodal. Vårgårda har, på liknande sätt som Herrljunga, en geografisk position som möjliggör effektiva kopplingar mellan olika arbetsmarknader och regiondelar. Ett stärkt kollektivtrafikutbud mellan Borås och Vårgårda, liksom mellan Vårgårda och Trollhättan, kan förbättra tillgängligheten och bidra

till en större och mer sammanhållen arbetsmarknadsregion. Behovet förstärks av att Vårgårda är en ort med ett starkt näringsliv och ett betydande utbud av arbetsplatser. Förbättrade kollektivtrafikförbindelser kan öka tillgängligheten till arbetsmarknaden i Vårgårda och dessutom stärka kopplingarna för invånare i exempelvis Essunga, Nossebro och Sollebrunn till både arbetsplatser och järnvägssystemet längs Västra stambanan.

c) Betydelsen av länsöverskridande kollektivtrafik och kopplingar till noder i angränsande län lyfts ofta fram. Hur ska länsöverskridande kollektivtrafik prioriteras gentemot satsningar på kollektivtrafik inom Västra Götalandsregionen?

Som nämnt ovan ser Boråsregionen stor potential att stärka det gränsöverskridande resandet, vilket i hög grad hänger samman med regionens geografiska läge. I vilken utsträckning sådana satsningar bör prioriteras framför investeringar inom Västra Götalandsregionen behöver dock bedömas utifrån den funktionella geografin. För de stråk där arbetspendling, studier och andra vardagsresor i stor utsträckning sker eller har potential att ske över länsgränserna, liksom inom Västra Götalandsregionen, är det viktigt att kollektivtrafikens utformning och utveckling stödjer dessa behov.

2. Robusthet och Resiliens

a) Vilka delar av dagens system bedömer ni som mest sårbara eller störningskänsliga?
b) Vilka åtgärder ser ni som viktigast för att stärka robusthet och tillförlitlighet?

Att gods-, fjärr-, regional- och pendeltåg trängs på **Västra stambanan** medför en sårbarhet för störningar. För Boråsregionen, och främst Herrljunga och Vårgårda, är det viktigt att stärka kapaciteten på banan så att det regionala resandet möjliggörs på en attraktiv nivå. Genom satsningar som stärker framkomligheten på Västra stambanan bibehålls även goda förutsättningar för Sjuhärads kommuner att ta sig vidare mot Stockholm med fjärrtåg.

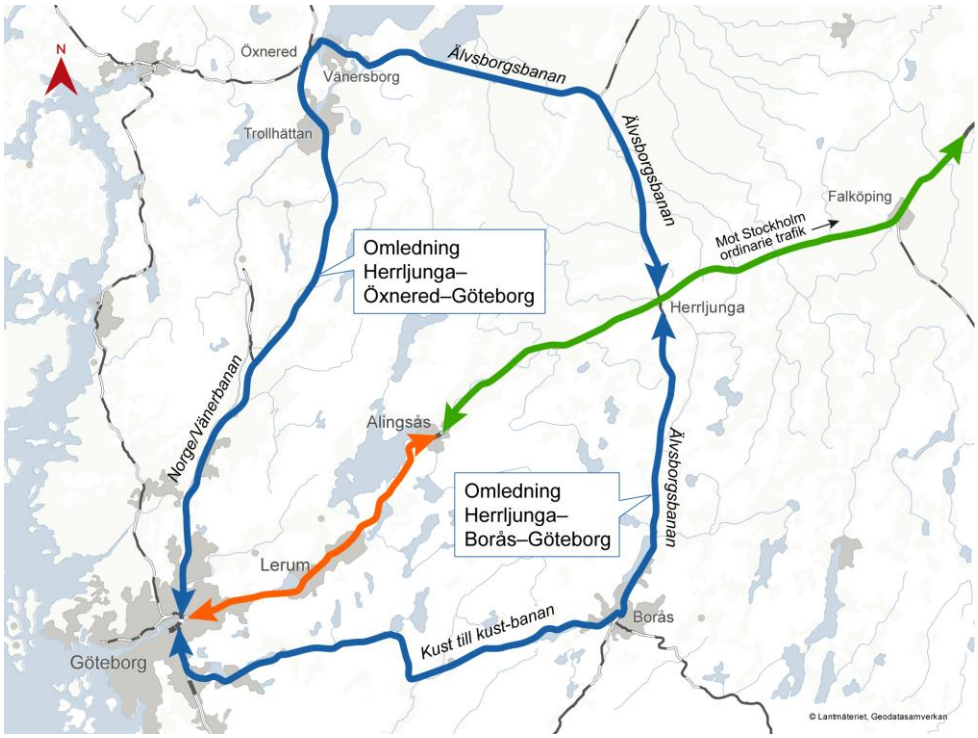
Viskadalsbanan, Älvsborgsbanan och Kust till kust-banan innebär mycket **enkelspårig järnväg** i Sjuhärad. Störningar på dessa banor för med sig konsekvenser på bred front, vilket inte minst tydliggjordes efter urspårningen på Kust till kust-banan den 25 juni tidigare i år.

Kust till Kust-banan utgör en viktig bana för både person- och godstrafik, inte minst som koppling mellan västra och östra Sverige samt som omledningsbana regionalt i Västra Götaland. Underhållet och upprustningen av banan (mellan Almedal-Borås) som är planerat att påbörjas åren 28/29 är viktigt. För en mer robust framtida bana ser förbundet ett behov av att rusta upp banan och framför allt bygga fler mötesspår. Detta skulle även medföra stärkta möjligheter för att öka trafikeringen i stråket och göra pendling med tåg mer attraktiv.

Adress
Boråsregionen Sjuhärads Kommunalförbund
Skaraborgsvägen 1A, vån 2
506 30 Borås

Webbplats
borasregionen.se

E-post
info@borasregionen.se



Figur 2. Både Älvsborgsbanan och Kust till kust-banan utgör viktiga omledningsbanor vid störningar/arbeten på Västra stambanan.

Viskadalsbanan är en återkommande och strategiskt viktig fråga för Sjuhärad. Banan utgör en central länk mellan Sjuhärad och Halland och har stor betydelse för arbets- och studiependling, näringslivets kompetensförsörjning samt den regionala utvecklingen.

Under perioden 2021–2022 genomfördes omfattande investeringar i form av spår- och kontaktledningsbyten, vilka har höjt banans standard och skapat bättre förutsättningar för framtida utveckling. Det pågående arbetet med åtgärder i plankorsningar är positivt och bidrar på sikt till möjligheten att höja hastigheterna och förkorta restiderna. Sträckan är fortfarande sårbar, inte minst kopplat till mängden plankorsningar och bärigheten på delar av banan. Hårda vindar leder återkommande till störningar och inställd tågtrafik, där ersättningstrafiken sällan erbjuder resenärerna ett likvärdigt alternativ.

Riksväg 40 saknar fortsatt omledningsmöjligheter mellan Strängsered och Bottnaryd på sträckan mellan Ulricehamn och Jönköping. Vid trafikstörningar utgör det en problematik för det storregionala resandet med buss, vilket påverkar attraktiviteten till att resa kollektivt.

Klimatförändringarna påverkar redan idag förutsättningarna för transportinfrastrukturen och gör det allt viktigare att integrera **klimatanpassning** i planering, investeringar och underhåll. Möjligheten att trafikera med buss och tåg kan påverkas vid extrema väderhändelser, som väntas bli vanligare och mer intensiva till följd av ett förändrat klimat. Höga temperaturer kan orsaka skador och driftstörningar i infrastrukturen, kraftiga regn kan leda till översvämningar som påverkar framkomligheten på både vägar och järnvägar. Ökade vattenmängder i marken medför dessutom en förhöjd risk för ras, skred och erosion, vilket kan få allvarliga konsekvenser för

transportsystemets funktion och tillförlitlighet. Genom att beakta klimatanpassning som ett centralt perspektiv blir väg- och järnvägssystemet mer robust.

Utvecklingen mot fossilfri kollektivtrafik är positiv, men då eldrivna fordon är tyngre innebär det en större belastning på vägar och broar. Det är därför viktigt att se över och arbeta med vägnätets bärighet så att fortsatt fossilfri trafikering kan säkerställas.

3. Viktiga avvägningar kopplat till ekonomi och trafikering

a) Stabilitet eller flexibilitet?
- Nuvarande Målbild tåg hade som utgångspunkt att stabilitet och långsiktighet var vägledande – fastslagen inriktning gäller. I andra vågskålen ligger flexibilitet och möjlighet till anpassningar. Resonera om hur ni ser på detta
- Ska tågtrafikering alltid prioriteras där det är möjligt, eller ska det trafikslag som ger det största resandet oavsett trafikslag prioriteras? Hur strukturbildande är järnvägen för den storregionala kollektivtrafiken?

Tåg och buss ska komplettera varandra i ett sammanhållet storregionalt kollektivtrafiksystem. Där järnvägen har ett tydligt systemövertag ska tågtrafiken, tillsammans med anslutande matartrafik till stationerna, prioriteras. Där busstrafiken erbjuder bättre geografisk täckning och är det mest kostnadseffektiva alternativet ska den prioriteras för att säkerställa en god tillgänglighet och ett effektivt resursutnyttjande.

Förbundet anser att stabilitet bör vara den bärande principen för den storregionala kollektivtrafiken. Det finns ett tydligt behov av långsiktighet och förutsägbarhet så att både resenärer, kommuner och andra samhällsaktörer kan planera utifrån en gemensam bild av hur transportsystemet ska utvecklas över tid. Ett stabilt och långsiktigt kollektivtrafiksystem blir också strukturbildande och skapar bättre förutsättningar för samhällsbyggande.

Stabilitet är särskilt viktigt för den storregionala tågtrafiken. Järnvägsinfrastruktur tar lång tid att planera, är dyr att investera i och svår att förändra när insatsen väl är gjord. Samtidigt finns det möjlighet till flexibilitet, framför allt inom den storregionala busstrafiken och i de relationer som matar resenärer till strategiska noder och bytespunkter. Busstrafiken har större möjligheter att utvecklas i takt med förändrade resmönster, arbetsmarknadsrelationer och nya målpunkter genom förändrade linjedragningar, trafikutbud eller hållplatslägen.

Förbundet anser inte att tåg per automatik ska prioriteras framför buss. Däremot bör tågtrafiken utgöra stommen i den storregionala kollektivtrafiken där förutsättningarna finns. I stråk där järnväg saknas, exempelvis längs delar av riksväg 27, 40, 41, 42, väg 154 och 156 kan storregional busstrafik fylla en motsvarande strukturbildande funktion. För att vara konkurrenskraftig mot bilen behöver även dessa stråk präglas av långsiktighet, attraktiva restider och ett tydligt utvecklingsåtagande.

b) Tillgänglighet eller effektivitet?
- Hur bör den storregionala kollektivtrafiken balansera hög kapacitet och korta restider i starka stråk mot ökad tillgänglighet genom många stopp och ett finmaskigare nät?
- Vilka är fördelarna med ökad tillgänglighet?
- Vilka är fördelarna med tidseffektiv trafikering?

Den storregionala kollektivtrafiken ska i första hand skapa goda förutsättningar för en väl fungerande och konkurrenskraftig arbets- och studiependling. Genom en hög kapacitet, kortare restid och ett attraktivt trafikutbud i de starkaste stråken kan arbetsmarknader knytas samman och regionförstoring möjliggöras. Trafikeringen bör därför utformas med fokus på effektiva resor mellan de större målpunkterna. Projektet med ny järnväg är ett tydligt exempel på detta.

Samtidigt som korta restider i de starkaste stråken ska prioriteras behöver den storregionala kollektivtrafiken vara tillgänglig för fler. Detta uppnås främst genom väl fungerande anslutningar mellan storregional trafik i starka stråk och de linjer som både får en matarfunktion och de som går i städer/tätorter. Ökad tillgänglighet bör därför i första hand skapas genom effektiva bytespunkter och goda anslutningar, snarare än genom fler uppehåll för den storregionala trafiken, vilket riskerar att försämra restiderna och minska systemets attraktivitet.

För att stärka tillgängligheten även för invånare utanför de starkaste stråken bör infrastrukturen utvecklas för att underlätta kombinationsresor. Vid stationer och strategiska knutpunkter bör det finnas attraktiva mobilitetslösningar, såsom välplanerade pendelparkeringar, väderskyddade väntytor och säkra cykelparkeringar. Möjligheten att ta med cykel ombord på tåg och buss kan också bidra till att öka kollektivtrafikens upptagningsområde och göra hållbara resor mer attraktiva.

c) Fokus på hela resan eller huvudresan?

- En strävan i Målbild Tåg 2035 (delmål 2028) är en taktfast tidtabell där den storregionala kollektivtrafiken avgår vid fasta tider från respektive station eller hållplats. Den taktfasta tidtabellen är ännu inte införd i det storregionala kollektivtrafiksystemet som helhet. Ett taktfast system kan skapa effektiva byten i noder och ge god tillgänglighet mellan många olika relationer, men det innebär också att vissa resor kan kräva ett eller flera byten. Ett alternativ är att i högre grad prioritera direktförbindelser, vilket kan ge enklare resor i vissa relationer och minska behovet av byten. Fler direktlinjer innebär dock att resurserna behöver fördelas på fler stråk, vilket kan resultera i lägre turtäthet, högre kostnader och innebära sämre passning till byten för resenärer som inte färdas i huvudstråken. Hur ser ni på denna avvägning mellan ett nät som bygger på effektiva byten och ett upplägg med fler direktförbindelser?

Effektiva byten och samordnade tidtabeller bör även utgöra grunden för det storregionala kollektivtrafiksystemet. I detta sammanhang kan taktfast trafik med fördel användas för att skapa ett förutsägbart och lättöverskådligt trafiksystem för resenärerna samt ge goda förutsättningar för en effektiv trafikplanering. Ett sådant angreppsätt kopplas till ett hela resan-perspektiv, där smidiga övergångar mellan linjer och trafikslag är centrala.

Direktförbindelser kan dock i vissa relationer bidra med betydande resenärsnytta och bör övervägas där viktiga målpunkter, såsom större arbets- och utbildningsplatser, nås eller där det finns ett väl etablerat resandeunderlag. Direktförbindelser bör därför inte slopas för en överordnad ingång mot ett system som byggs upp genom effektiva byten.

- En återkommande fråga gäller parallella kollektivtrafiklinjer, det vill säga flera linjer i samma stråk med liknande uppehållsmönster. I underlagen till Målbild Tåg 2035 framhålls att sådana parallellupplägg i regel bör begränsas, eftersom de kan splittra resandeunderlaget och leda till lägre turtäthet, sämre resursutnyttjande och högre kostnader. I de större noderna, framför allt i centrala Göteborg, behöver också det begränsade utrymmet beaktas. Samtidigt kan parallella linjer ge fördelar genom fler direktresor, minskat behov av byten och bättre anpassning till olika resbehov. I vissa relationer kan detta öka kollektivtrafikens attraktivitet och göra

systemet mer lättillgängligt för resenärerna. Avvägningen handlar därför om balansen mellan ett sammanhållet nät med hög turtäthet och effektiva byten å ena sidan, och fler direkta resmöjligheter å den andra. Hur ser ni på denna avvägning och under vilka förutsättningar anser ni att parallella linjer är motiverade?

Boråsregionen delar synen att parallella linjer med liknande trafikupplägg i normalfallet bör begränsas. Samtidigt fyller busstrafik ofta andra funktioner än den parallella tågtrafiken genom att trafikera fler hållplatser, nå fler målpunkter och tillgodose lokala resbehov. Vid bedömningar av parallell trafik bör därför det samlade resbehovet beaktas och om linjerna kompletterar snarare än konkurrerar med varandra.

I Sjuhärad är busslinje 400 och 450 mellan Skene och Borås exempel på detta. Linjerna kompletterar tågtrafiken genom att ge tillgång till fler hållplatser, arbetsplatser och bostadsområden samt genom att erbjuda fler avgångsmöjligheter för resenärerna. Medan tåget främst fyller en regional funktion bidrar bussarna både till lokal tillgänglighet och regionala resmöjligheter. Busslinjerna fungerar därmed inte som en direkt parallell till järnvägen, utan som ett viktigt komplement som bidrar till att stärka det samlade kollektivtrafikutbudet.

- I trafikförsörjningsprogrammet ansluter samtliga kommunhuvudorter till de storregionala stråken genom det utpekade kollektivtrafiknätet. Vad ska denna matartrafik ha för funktion? Ska den ingå i det storregionala systemet med överordnad uppgift transportera resenärer från kommunhuvudorten till stråket vilket innebär att den inte samtidigt kan utföra lokala uppdrag.

Matartrafiken bör ha som huvuduppgift att förse det storregionala kollektivtrafiknätet genom att koppla både den täta och glesa geografin till starka stråk. Där det finns tydliga synergier kan matartrafiken samtidigt utföra lokala uppdrag som att göra uppehåll vid större arbetsplatser på sin väg mot en strategisk nod/knutpunkt. Exempelvis kan en resa från Nossebro – Vårgårda inkludera stopp utmed industriområdet i Vårgårda på väg mot Centralstationen.

- Hur ska så många invånare som möjligt kunna ta sig till noderna i stråken? Dedikerad matartrafik, övrig anslutande kollektivtrafik, pendelparkeringar, cykelbanor med mera.

Resonemang har förts under ”3.b Tillgänglighet eller effektivitet”, framför allt kopplat till hur stads-, tätorts- och matartrafik ansluter till de starka stråken.

För att möjliggöra goda kopplingar till noder i de starka stråken krävs olika lösningar, eftersom förutsättningarna varierar mellan olika geografier. Tillgängligheten till och från noder, knutpunkter och hållplatser längs de starka stråken kan utformas på olika sätt, där såväl gång-, cykel-, bil- som kollektivtrafikresande är viktiga. För gående och cyklister handlar det om säkra vägar till och från, där cykeln antingen kan tas med ombord eller parkeras tryggt vid hållplatsen. För bilister som byter till buss eller tåg behövs dimensionerade pendelparkeringar. Anslutande kollektivtrafik till de starka stråken kan utvecklas på olika sätt, där dedikerad matartrafik eller lokala linjebussar med uppgift att även trafikera strategiska hållplatser är viktiga verktyg för att stärka kopplingarna till noder och knutpunkter.

Som komplement till gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafikanslutningar till de starka stråken ser förbundet behov av att fortsätta utveckla och höja ambitionsnivån för anropsstyrd och dynamisk kollektivtrafik. Om den ansluts till noder/knutpunkter i starka stråk möjliggörs arbets- och studiependling och tillgängligheten i områden som är glest bebyggda och avstånden stora stärks.

d) Stationssamhällen eller nettoresande
   - Västtågsutredningen utgår från ett antal principer för införande av nya stationer; ökat nettoresande på aktuell bana, konkurrenskraftig restidskvot i tunga reserelationer samt beaktande av pendlingsbenägenheten mellan regionens större städer, tågtrafikens kostnadseffektivitet och infrastrukturens kostnadseffektivitet. Utgångspunkt var också att busstrafiken reduceras när ny station öppnas. Är dessa principer fortfarande relevanta? Motivera varför/varför inte. Vilka principer ser ni skulle vara vägledande för att öppna nya stationer eller sluta trafikera befintliga stationer?
   - I Västtågsutredningen anges att kommunen finansierar den nya stationen, staten investeringar i järnvägsinfrastrukturen och Västra Götalandsregionen trafikeringskostnader. Kommunen ska också aktivt arbeta med markanvändning och detaljplaner som gynnar en bebyggelseutveckling, bygga ut pendelparkeringar och liknande. Vilka stationer skulle kunna vara aktuella att öppna i er delregion mot bakgrund av detta?

Då både Svenljunga och Tranemo kommuner har potentiella stationer utpekade i Västtågsutredningen har Boråsregionen följt och deltagit i arbetet med att undersöka potentialen/möjligheten för öppnandet av nya stationer. Tillsammans med berörda kommuner, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket deltog Boråsregionen i projektet *Stationsutveckling och Samhällsplanering (SOS)* för att djupdyka i potentialen och förutsättningarna kring att trafikera dessa stationer och vilken påverkan det skulle kunna ge för orternas utveckling.

Faktorer som resandepotential, konkurrenskraftiga restider, pendlingsunderlag samt de ekonomiska förutsättningarna för såväl trafikering som investering i infrastruktur är relevanta principer för införande av nya stationer och dessa har beaktats i arbetet.

I nuläget avvaktar Svenljunga utveckling av en station i Hillared. Samtidigt har detaljplanen för industriområdet i Lockryd nyligen vunnit laga kraft och området har på sikt potential för verksamhetetablering med ett betydande antal arbetstillfällen, vilket kan förändra ingången för en station. Utvecklingen i Lockryd kan även spela stor roll för Länghems utveckling, och med det förutsättningen för en station. I dagsläget är dock en sådan satsning inte prioriterad, vilket också hänger samman med att en station i Länghem skulle kräva mer omfattande investeringar, bland annat i form av mötesspår.

Tranemo kommun har i första läget valt att prioritera Grimsås. Kommunen är tydligt inriktad på att verka för en framtida station, ett arbete som Boråsregionen ställer sig bakom och aktivt stödjer.

Medskick kring arbetet

- Ett utpekande av stationer skapar förväntningar i berörda kommuner, därav är det viktigt med omfattande och tidig dialog. Viktigt att också förmedla ett realistiskt tidsperspektiv.
- När en station pekas ut önskar förbundet tydligare ambitioner kring trafikering och en målsättning om ett bra utbud.
- Stationer innebär stora kostnader för en liten kommun och förbundet ser behov av en annan typ av finansieringsmodell. Exempelvis kan Tranemos aktiva arbete, med detaljmässig och översiktlig planering av orterna, ses som en motprestation vilken kan vägas in i finansieringen.
- Fortsatt fokus på de synergieffekter som kan skapas genom stationens funktion.
- Detta bygger på att stationen ses som en strategisk nod och inkluderas i den långsiktiga samhällsplaneringen. Störst nytta skapas när goda anslutningar för gång, cykel, bil och annan

kollektivtrafik möjliggör ett ökat resande. Ett större pendlingsunderlag kan i sin tur bidra till stärkt service och utveckling av orten, vilket även stärker den sociala dimensionen för invånarna.

Aktuella stationer för utredning
Västtågsutredningen har på Kust till kust-banan, mellan Borås-Göteborg, pekat ut tre stationer i Sjuhärad och tre i Göteborgsregionen. Beslut togs att inte gå vidare i utredning kring dessa i väntan på besked om Ny järnväg. Det tagna beslutet öppnar upp möjligheten att utreda för öppnandet av följande stationer; Olsfors, Hultafors och Sjömarken.

Det har sedan tidigare aviserats att tågstoppen i Mollaryd och Torpåkra längs Älvsborgsbanan upphör när kontaktledningsarbetena på Västra stambanan har slutförts, vilket i dagsläget bedöms ske under 2027. Restidsvinster och kostnader för stationsåtgärder behöver vägas mot konsekvenserna av försämrad tillgänglighet för boende och verksamma i området. Förbundet anser därför att Mollaryd och Torpåkra bör utredas för upprustning och fortsatt trafikering på motsvarande sätt som nya stationer har utretts inom Västtågsutredningen. Om tågtrafiken upphör behöver södra Herrljunga kompenseras med andra lösningar som säkerställer goda möjligheter till arbets- och studiependling utan att det finansieras genom tillköp.

Utöver nämnda banor och stationer ser förbundet i dagsläget inte behov av vidare utredning av fler potentiella stationsöppnanden.

4. Någon ytterligare fråga av strategisk betydelse ni vill lyfta?

För att stärka kollektivtrafikens attraktivitet är det viktigt att beakta kvaliteten i resan. Även om restidsförbättringar är betydelsefulla kommer många arbets- och studiependlare fortsatt att tillbringa en relativt lång tid ombord på buss eller tåg. Det är därför viktigt att skapa goda förutsättningar för att kunna arbeta, studera eller använda restiden på ett meningsfullt sätt genom exempelvis god komfort, stabil uppkoppling och ändamålsenligt utformade fordon. De nya X80-tågen är ett positivt exempel, där planeringen av tågets utrymmen, komforten samt uppkopplingen förbättrats.

Adress
Boråsregionen Sjuhärads Kommunalförbund
Skaraborgsvägen 1A, vån 2
506 30 Borås

Webbplats
borasregionen.se

E-post
info@borasregionen.se