



De regionala banorna

PM kring nuläge och konsekvenser

Svensk Kollektivtrafik
Mattias Andersson
2017-04-05

Inledning

- Trafikverket pekade i en rapport 2015 ut de bandelar som anses lågtrafikerade. På många av dessa banor bedrivs en relativt frekvent persontågstrafik för lokala/regionala behov. Vi väljer i detta PM att kalla dessa banor vid dess rätta namn, regionala banor.
- I samband med Nationell plan 2018-2029 har Trafikverket informerat om att den utökade ekonomiska ramen inte kommer att räcka för att göra nödvändiga åtgärder på dessa banor som lider av eftersatt underhåll och bristande investeringar.
- För att skapa en samlad nationell bild kring konsekvenserna har Svensk Kollektivtrafik under januari-februari 2017 samlat in ett kompetterande faktaunderlag från sina medlemmar för berörda banor.

Även den nya utökade ramen 10 Mdr/år innebär att underhållsskulden fortsätter att växa för de regionala banorna

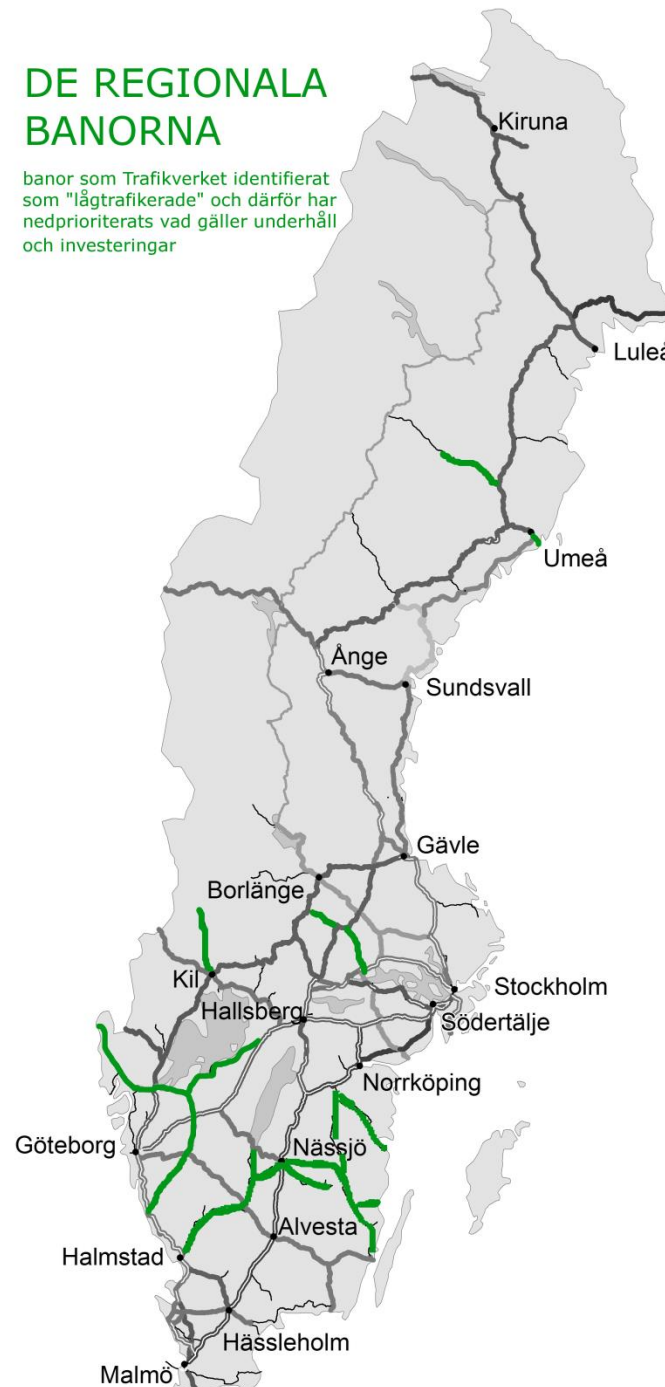


Följande banor med persontågstrafik är berörda

- 1 Stångådalsbanan: Linköping - Kinda- Vimmerby - Hultsfred - Högsby - Mönsterås - Kalmar
- 2 Tjustbanan: Linköping - Åtvidaberg – Västervik
- 3 Nässjö - Vaggeryd - Värnamo - Gislaved - Hylte - Halmstad
- 4-5 Nässjö - Eksjö (- Hultsfred -) Berga- Oskarshamn
- 6 Nässjö – Vetlanda
- 7 Jönköping - Vaggeryd - Värnamo
- 8 Bohusbanan: (Göteborg - Kungälv - Stenungsund-) Uddevalla - Munkedal - Tanum - Strömstad
- 9-10 Älvsborgsbanan: Uddevalla - Vänersborg - Grästorp - Vara (-Håkantorp -) Herrljunga - Borås
- 11 Viskadalsbanan: Borås - Mark - Varberg
- 12 Kinnekullebanan: (Herrljunga -) Håkantorp-Lidköping-Götene - Mariestad – Gårdsjö (- Gullspång – Laxå)
- 13 Fryksdalsbanan: Karlstad - Kil - Sunne - Torsby
- 14 Bergslagspendeln: Ludvika-Smedjebacken-Fagersta-Kolbäck (-Västerås)
- 15-16 Holmsund-Umeå (-Vännäs-) Hällnäs-Lycksele (-Storuman)

DE REGIONALA BANORNA

banor som Trafikverket identifierat som "lågtrafikerade" och därför har nedprioriterats vad gäller underhåll och investeringar



Några korta fakta om banorna

- 16 banor med persontågstrafik är berörda
- 15 av banorna är viktiga eller mycket viktiga för näringslivets godstransporter
- 6 av banorna har en viktig omledningsfunktion vid störningar på andra banor
- På minst 5 av banorna råder idag kapacitetsbrist
- På vissa av banorna är andelen bytesresenärer till stambanorna 25-50%. Nätverkseffekten är överlag stor.
- Mer än 2 miljoner invånare bor i de kommuner där berörda tåglinjer går

Vi måste möta resandeökningen

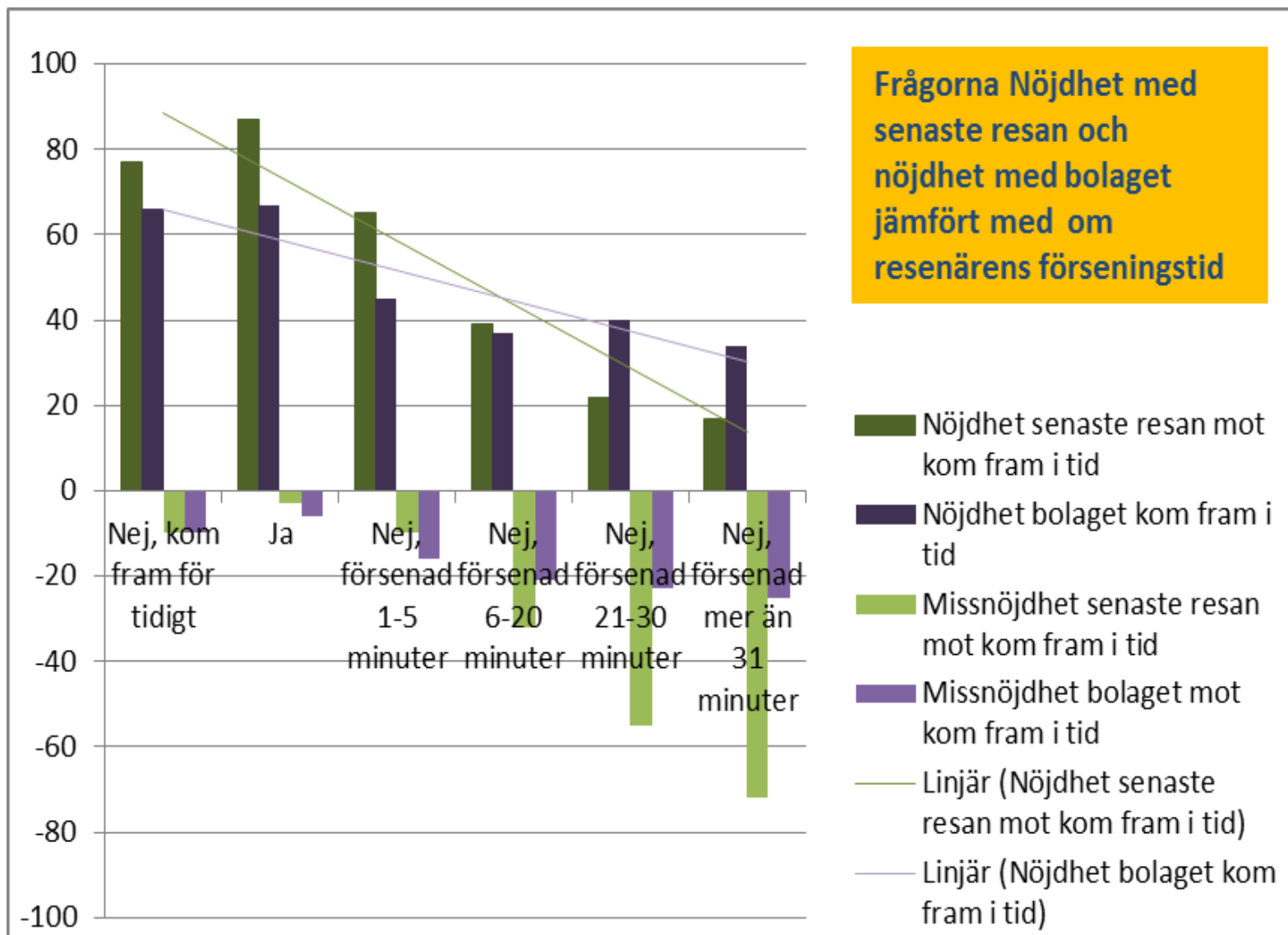
- Regionerna har antagit planer för sammantaget en ökning från 90 000 tågavgångar/år till mer än 130 000 avgångar per år.
- På många av banorna kör man alltså 20 eller mer turer per dag. Detta är inte lågtrafikerat, det är lika många turer som tex SJ trafikerar mellan Stockholm och Gävle en vardag.
- Idag görs mer närmare 3,8 miljoner resor per år på dessa hotade banor. Vilket kan jämföras med att det görs 25 miljoner resor med hela SJ på ett år.
- Det finns potential för mer än fördubbling av resandet på många av banorna.
- Regionerna har fattat beslut att investera i tåg och trafik för att möta efterfrågeökningen.

Resenärerna är inte nöjda idag!

Utifrån Kollektivtrafikbarometern vet vi att resenärerna när de reser med kollektivtrafiken är på väg till i första hand sina arbetsplatser och skolor. Många resenärer har dessutom inget alternativ till att resa med kollektivtrafiken.

Våra kunder är dock inte nöjda med sitt resande. De efterfrågar framförallt att tågen avgår och kommer fram tid. Merparten av punktlighetsproblematiken är relaterad till trafikledning, infrastruktur och banarbeten.

Resenärens nöjdhet minskar med närmare 25 procentenheter bara vid en 5-10 minuters försening. Det är alltså viktigt att de regionala banorna uppfyller de krav resenärerna ställer på punktlighet, tillförlitlighet, robusthet och komfort.



Nöjdheten med senaste resan faller mer proportionerligt med förseningstiden. Varumärkesförlusten (förtroendet för branschen) kommer redan vid 5 min försening

Men varför kör ni inte buss istället?

- Tågtrafik är säkrare, miljövänligare och snabbare. Resenärerna väljer hellre att resa med tåg än med buss, det beror både på bättre res- och ombordkomfort men också på en högre upplevd trygghet i kontinuitet av utbud och linjedragning.
- Restiderna är avgörande för att förflytta resenärer från bil till kollektivtrafik. Som exempel en så kort sträcka som Vetlanda-Nässjö, att köra tåg på sträckan tar idag 30 minuter, motsvarande resa med buss tar 50 minuter.

Godsperspektivet

- Många av de regionala banorna har också stora flöden av godstrafik, i vissa fall rent av i betydande mängd.
- Andra banor fyller funktionen som omledningsbanor för godstrafik om de ordinarie banorna stängs av pga banarbeten eller trafikhändelser.
- Stora godsvärden transporteras på dess banor även om det rör sig om få tåglägen per vecka.

Underhållsbehov

- Det finns ett uppdämt underhållsbehov som till 75 % ligger inom området spår- och spårväxlar.
- För att säkra punktlighet krävs även att enkla och billiga åtgärder som tex trädsäkring inte fortsatt prioriteras bort

Investeringsbehov

- Behovet ligger främst i ATC, fjärrblockering och elektrifiering för att få effektivare, snabbare och tryggare tågtrafik.
- En mängd osäkra plankorsningar behöver stängas/säkras. När detta är gjort kan hastigheten höjas för tågen.
- Elektrifieringen innebär också ett stort steg mot en mer kostnadseffektiv och miljövänlig kollektivtrafik.

Men det finns andra effekter än kostnader!

- Ökar kollektivtrafikens marknadsandel
- Minskad trängsel och parkeringsproblem i tätorter
- Minskad miljöbelastning – möjliggör att uppnå mål om fossilfri trafik och hållbart resande
- Kortare restider, ökad tillgänglighet och nåbarhet mellan tätorter och mellan landsbygd och tätorter (regionförstoring)
- Ett robustare järnvägssystem leder till minskade förseningskostnader
- Kostsamt felavhjälpande underhåll minskar till förmån för planerat underhåll

Om inget görs?

- Staten tar inte sitt tydligt utpekade ansvar, ojämlikheter mellan regioner och mellan stad och landsbygd fortsätter accentueras
- Vissa resursstarkare regioner kommer att hitta vägar att själva finansiera upprustning
- I andra regioner kommer järnvägslinjer att läggas ned och banorna brytas upp
- Överflyttning av resor till personbilstrafik med ökad trängsel, vägslitage, miljöbelastning, restidsförlängningar etc till följd.
- Både nationellt och regionalt politiskt fastställda mål kring miljö, regionförstoring mm kommer att hindras från att uppnås.

Åtgärderna kommer att kosta

- Trafikverket beräknar totala underhålls/ reinvesteringsbehov 11 miljarder kronor för alla 53 utpekade lågtrafikerade bandelar.
- Preliminärt behövs utifrån inventering ca 8 miljarder av dessa för persontågstrafikens behov på de 16 banorna (28 bandelar berörs).



Bilaga

Korta fakta om de berörda banorna

**Kinneullebanan**

Banan går lokalt i Skaraborg medan linjen Kinnekulletåget kör vidare till både Örebro och Göteborg. Godstrafik sker från Mariestad och norrut.

Banan är oelektrifierad och har skarvspår av låg kvalitet.

Trafikverket inför hastighetsnedsättningar på banan 2017 med risk för ytterligare hastighetsnedsättningar. Det finns ett stort behov av upprustning och elektrifiering alternativt fordon med gas- eller hybridlösningar. Hastigheten skulle kunna höjas om de oreglerade plankorsningar togs bort. Kinneullebanan sträcker sig igenom ett av UNESCOs utpekade biosfärområden, Vänerskärgården med Kinnekulletåget. Det finns en stor potential att integrera hållbart resande och hållbar besöks- och turistnäring på sikt när banan elektrifieras och trafiken kan öka.

425 000 resenärer per år

18 tåg/vardagsmedeldygn, regionen har planer på utökning.

Näringslivet har behov av godstransporter på banan. Saknar ATC, fjärrblockering och elektrifiering

Viskadalsbanan. Resandeutvecklingen de senaste fem åren på sträckan har varit 22 %. Trafiken går hela eller delar av Väststågens linje Varberg-Borås-Uddevalla. Den manuella klareringen med stins och låg banstandard innebär onödigt långa gångtider. Behov av byte slipers, räler och ballast är genomgående på hela sträckan. 2017 sänks hastighet från 110 km/h till 80 km/h på en stor del av sträckan. Borås-Varberg med tåg är 78 minuter och motsvarande med buss skulle ta 75 minuter. Gångtidsmålet är 59 minuter.

380 000 resenärer per år

22 tåg/vardagsmedeldygn, regionen har planer på fördubbling.

Näringslivet har behov av godstransporter på banan. Saknar fjärrblockering.

Norra Bohusbanan Bohusbanan går mellan Göteborg och Strömstad. Norr om Uddevalla är banan av sämre kvalitet med skarvspår och låg hastighetsstandard. Banan trafikeras av persontåg och godståg. Det finns risk för hastighetsnedsättningar i framtiden. Sommartid har banan en viktig funktion för turist- och besöksnäringen.

400 000 resenärer per år

16 tåg/vardagsmedeldygn

Näringslivet har behov av godstransporter på banan. Saknar fjärrblockering

**Älvsborgsbanan**

Banans sträckning är Uddevalla-Herrljunga-Borås. Banan är elektrifierad men spårstandarden är av låg kvalitet. Trafikverket inför hastighetsnedsättningar på banan 2017 med risk för ytterligare hastighetsnedsättningar. På banan körs gods- och persontåg. Banan fungerar som matar bana till Herrljunga för vidare resor mot Skaraborg och Stockholmsregionen. Regionen kommer att fatta beslut om 40 nya regionaltåg för 4 miljarder kronor. Nya tågdepåer projekteras. I nuvarande regional infrastrukturplan har Västra Götalandsregionen avsatt 670 mkr till samfinansiering av standardhöjande åtgärder till regionala järnvägar. Trafikverket har tyvärr inte hittills kunnat svara upp med motsvarande belopp.

540 000 resenärer per år

23 tåg/vardagsmedeldygn

Näringslivet har behov av godstransporter på banan.

Saknar fjärrblockering på sträckan Herrljunga-Borås.

Stångådalsbanan förbinder Kalmar med Linköping och tågbyten till Stockholm och trafikeras av Kustpilen. Banan var den första i världen med ett modern radioblocks system, nu är banan kraftigt eftersatt och Trafikverket ger svävande besked om dess framtid och om planerad investering i ERTMS på banan 2018. Detta trots att den är en mycket viktig faktor för regionförstoring för boende i östra Småland och södra Östergötland. Potentialen att få minskade gångtider är stor. Regionen har förskottat 100 mkr till infrastrukturåtgärder och har även påbörjat upphandling av nya järnvägsfordon för leverans 2022.

540 000 resenärer per år

25% av resenärerna byter till tåg på stambanan

15 tåg/vardagsmedeldygn, regionen har planer på fördubbling.

Näringslivet har behov av godstransporter på banan.

Saknar fjärrblockering och elektrifiering.

Tjustbanan trafikeras av Kustpilen. Underhållet på banan är kraftigt eftersatt och Trafikverket ger svävande besked om dess framtid och om planerad investering i ERTMS på banan 2018. Detta trots att den är en mycket viktig faktor för regionförstoring för boende i östra Småland och södra Östergötland. Potentialen att få minskade gångtider är stor. Regionen har påbörjat upphandling av nya järnvägsfordon för leverans 2022.

161 500 resenärer per år

50% av resenärerna byter till tåg på stambanan

15 tåg/vardagsmedeldygn, regionen har planer på fördubbling.

Saknar fjärrblockering och elektrifiering.



Bockabanan trafikeras idag på två delar med regional persontågstrafik. Sträckan **Oskarshamn-Berga** sker med byte till Linköping och Kalmar. Trafikkonceptet är relativt nytt, 2011-2013 trafikerades hela sträckan Nässjö-Oskarshamn. Trafiken skulle kunna skalas upp om banans framtid vore säkrare. Restiden Oskarshamn-Berga med tåg är 21 minuter och motsvarande med buss tar 35 minuter.

10 tåg/vardagsmedeldygn
Näringslivet har visst behov av godstransporter på banan.
Saknar ATC, fjärrblockering och elektrifiering.

Bockabanan, bandelen **Nässjö-Eksjö** förbinder Eksjö med och övriga kommunhuvudorter i länet. Att köra tåg på sträckan tar idag 19 minuter, motsvarande resa med buss tar 32 minuter. Förslag finns på att öppna en ny hållplats vid Höglandssjukhuset i Eksjö, vilket skulle öka banans nytta för både besökare och anställda vid sjukhuset. Det största behovet är spårbyte ca 1 km närmast Eksjö.

131 000 resenärer per år
8 tåg/vardagsmedeldygn
Saknar ATC, fjärrblockering och elektrifiering.

Banan **Nässjö-Vetlanda** förbinder Vetlanda med stambanan och övriga kommunhuvudorter i länet. Att köra tåg på sträckan tar idag 30 minuter, motsvarande resa med buss tar 50 minuter. Regionen har påbörjat upphandling av nya järnvägsfordon. Banan saknar mötesmöjligheter vilket hindrar en rationell tågtrafik.

93 000 resenärer per år
14 tåg/vardagsmedeldygn
Saknar ATC, fjärrblockering och elektrifiering.

Banan **Nässjö-Värnamo-Halmstad** fyller dels funktionen att nå länshuvudorten Jönköping för dagpendling och dels att nå trafiken på Västkustbanan och Halmstad. För att resande ska vara attraktivt krävs möjlighet till ökad kapacitet och minskade gångtider, det innebär bland annat byte av slipers, räl och ballast.

186 000 resenärer per år
10 tåg/vardagsmedeldygn
Näringslivet har visst behov av godstransporter på banan.
Saknar fjärrblockering och elektrifiering.

Regionen har påbörjat upphandling av nya järnvägsfordon. 1938 sattes Sveriges första snabbtåg in på denna sträcka, restiden minskades i ett slag med en timma, sedan dess har restiden bara förbättrats ringa.

Jönköping-Värnamo trafikeras av Krösatåg. Banan är enkelspår vilket innebär att det råder kapacitetsbrist större delen av dygnet. Att köra tåg på sträckan tar idag 70 minuter, motsvarande resa med buss tar 80 minuter. Målbilden är en restid på 55 minuter för en rationell tågföring. Hastigheten skulle kunna höjas om oreglerade plankorsningar togs bort, arbetet har påbörjats med detta. Regionen har påbörjat upphandling av nya järnvägsfordon.

450 000 resenärer per år
13 tåg/vardagsmedeldygn
Näringslivet har behov av godstransporter på banan i kopplingen till Torsviks industrispår.
Saknar fjärrblockering och elektrifiering.



Bergslagspendeln är namnet på banan mellan Ludvika och Kolbäck. Delsträckan Ludvika-Fagersta tar 41 minuter med tåg och 65 min med buss. Denna del består av ett slitet skarvspår som nått sin tekniska livslängd. Banan har enbart en plats för tågmöte vilket innebär att det råder kapacitetsbrist större delen av dygnet. Förbättringsförslag med lönsamhetkvot +3 har strukits ur åtgärdsplaneringen. Risken för hastighetsnedsättningar är hög. Det finns 90 plankorsningar på sträckan. Regionen bedömer att turerna dubblas och resandet skulle kunna fyrubblas om banan rustades. Effektivare tågomlopp skulle också innebära att man sparade in ett tågset, vilket skulle vara en stor besparing för regionen.

100 000 resenärer per år på den hotade delsträckan
16 tåg/vardagsmedeldygn
Näringslivet har stort behov av godstransporter på banan.
Saknar fjärrblockering mellan Fagersta och Ludvika

Frykdalsbanan Banan följer Frykensäjöarnas dalgång och har ofta kallats för en av Sveriges vaktaste järnvägar. Hastigheten, kapaciteten och säkerheten skulle kunna höjas om oreglerade plankorsningar togs bort, e. 80% av sträckan är skarvspår. Regionen ser behov av 36 regionalståg/dygn, men det finns knappt plats för de tåglägen som finns idag på banan. Förutom plankorsningarna behöver därför även ett antal snäva kurvor åtgärdas för att öka kapaciteten. Målbilden är att trafikera Torsby-Karlstad på 60 min, vilket skulle vara en förkortning med 30 min jämfört med idag. Detta skulle innebära restider som är konkurrenskraftiga mot personbilen. Region Värmland har gått in med ca 60 mkr för åtgärder. I regeringens särskilda landsbygdssatsning inför budgetåret 2016 satsades 90 mkr på banan.

300 000 resenärer/år
22 tåg/vardagsmedeldygn
Näringslivet har behov av godstransporter på banan
Saknar ATC, fjärrblockering och elektrifiering.

Sträckan Hällnäs-Lycksele är en del av Storumanbanan, som är en tvärbana mellan Inlandsbanan och Botniabanen. Den trafikeras av Norrtåg. Banan har enkelspår och det går därför inte att köra de antal tåg man önskar. Möjligen kan EU-s strukturfonder bidra vid en elektrifiering av banan. Målet är 12 avgångar/dygn och därmed ca 130 000 resenärer/år

65 000 resenärer/år
8 avg/vardagsmedeldygn
Saknar ATC, fjärrblockering och elektrifiering.

Sträckan Gimonäs-Holmsund är en framtida planerad förlängning av trafiken mellan Vännäs och Umeå inom konceptet Norrtåg.

Ingen persontågstrafik idag
Näringslivet har stort behov av godstransporter på banan

Underlag till detta PM:

- Intervjuer och enkät med berörda medlemmar
- Trafikverkets rapporter kring "lågtrafikerade banor"

[Utredning om framtida transportbehov och medelsbehov på det lågtrafikerade järnvägsnätet – huvudrapport \(Trafikverket 2015:238\)](#)

[Transportbehov och medelsbehov för respektive bandel på det lågtrafikerade järnvägsnätet \(Trafikverket 2015:239\)](#)