

PM angående statens investeringar i regionala järnvägar i Västra Götaland

Nästan hälften av Västra Götalands järnvägsnät saknar investeringspengar

I den nuvarande nationella infrastrukturplanen finns i stort sett inga medel avsatta till de regionala järnvägarna i Västra Götaland. Västra Götalandsregionen ser med oro på statens bristande investeringar i de regionala järnvägarna. I dagsläget finns inte heller tillräckligt med pengar hos Trafikverket att underhålla dessa banor och bibehålla den funktion som de en gång är byggda för. Akuta hastighetsnedsättningar har varit nödvändiga av trafiksäkerhetsskäl. En successiv nedtrappning av funktionen är ett hot mot samhällsutvecklingen och de människor som bor och verkar i stråken utmed banorna.

Trafikverkets utredning av lågtrafikerade järnvägar

I Västra Götaland finns sju banor som Trafikverket definierar som ”lågtrafikerade”. Fyra av dessa omfattas av regionens Målbild Tåg 2035. Dessa är Kinnekullebanan, Viskadalsbanan, Bohusbanan och Älvsborgsbanan. De övriga tre banorna är DVVJ i Dalsland, Lysekilsbanan och Alvhem – Lilla Edet.

Västra Götalandsregionen anser att de regionala banorna är viktiga för samhällsutvecklingen och anser att i första steget vill vi motverka den negativa utvecklingen för järnvägar som ingår i Målbild Tåg 2035 – prioriteringsgrupp 1:

- Norra Bohusbanan
- Älvsborgsbanan
- Kinnekullebanan
- Viskadalsbanan

I andra steget vill vi utveckla även följande banor – prioriteringsgrupp 2:

- DVVJ (Dal västra Värmlands järnväg)
- Lysekilsbanan
- Alvhem-Lilla Edet

Järnvägarna i prioriteringsgrupp 2 har mindre trafik men är föremål för satsningar från Västra Götalandsregion bland annat utifrån godstransporter och turism. Även här måste staten ta ett ansvar för att åtminstone bibehålla banornas funktionalitet. Västra Götalandsregionen har beslutat om sommartrafik på Lysekilsbanan, men på grund av bristande underhåll och låg trafiksäkerhet nekar staten trafik på banan.

Den fortsatta texten handlar om förutsättningar för banor som ingår i prioritetsgrupp 1.

Västra Götalandsregionen har fastställt Målbild Tåg 2035 som innehåller en satsningar på mer och snabbare trafik på även på de regionala banorna. Kapaciteten är i dagsläget inte tillräcklig för att utveckla tågtrafiken. Målbilden avspeglar regionens långsiktiga viljeinriktning. Det är viktigt att staten ser målbilden som en realistisk bild av framtida transportefterfrågan. I nuvarande regional infrastrukturplan har Västra Götalandsregionen avsatt 670 mnkr till samfinansiering av standardhöjande åtgärder till regionala järnvägar. Trafikverket har tyvärr inte hittills kunnat svara upp med motsvarande belopp.



Den totala sträckan för dessa banor uppgår till 40 mil järnväg vilket motsvarar 35 procent av järnvägsnätet i Västra Götaland. De fyra järnvägarna sträcker sig igenom 15 kommuner med sammanlagt 450 000 invånare eller 30 procent av Västra Götalands befolkning. Då är inte Göteborg inräknat. Uteblivna satsningar på dessa banor skulle få starkt negativ effekt, även på Göteborgsområdet.

Det är oroväckande att det inte finns investeringsmedel för 35 procent av järnvägsnätet som berör nästan en tredjedel av Västra Götalands invånare. Västra Götalandsregionen behöver diskutera de mindre järnvägarna med statens företrädare inför arbetet med nästa infrastrukturplan.

Kinnekullebanan

Kinnekulletågets totala sträckning är Örebro-Mariestad-Lidköping-Göteborg. Kinnekulletågets uppgift är att tillgodose både lokala resbehov utmed banan och mer långväga resbehov till och från linjens ändpunkter. Det är påtagligt att Kinnekullebanan är en viktig länk såväl lokalt som i ett större trafiksystem.

Under ett år görs 425 000 resor med Kinnekulletåget vilket motsvarar 1 400 resor per dag. Resandet med Kinnekulletåget har under det senaste decenniet ökat med 45 procent. Störst ökning skedde när Kinnekulletåget började trafikera ner till Göteborg. Numera kan man resa från exempelvis Mariestad och Lidköping till Göteborg utan omstigning. Det genomsnittliga turutbudet på banan uppgår till 8-9 dubbelturer/var dag. Enligt Målbild Tåg 2035 finns en ambition att satsa ytterligare på banan med mer trafik och snabbare tåg, men banans kapacitet är inte tillräcklig. Det finns också en ambition från regionens sida att trafikera med eltåg, men banan är idag oelektrifierad. Banan har en viktig funktion när det gäller möjlighet att nå arbete och utbildning, inte minst i Örebro och Göteborg.

Kinneullebanan sträcker sig igenom ett av UNESCOs utpekade biosfärområden, Vänerskärgården med Kinnekulle, vilket innebär att området pekats ut som modellområde för hållbar utveckling. Det finns en stor potential att integrera hållbart resande och hållbar besöks- och turistnäring på sikt när banan elektrifieras och trafiken kan öka.

Viskadalsbanan

Viskadalsbanan binder samman Varberg-Skene-Borås, en sträcka på 8 mil. Under ett år görs 380 000 resor vilket motsvarar 1 250 resor per dag. Under det senaste decenniet har resandet ökat med ungefär 80 procent. Banan trafikeras med 11 dubbelturer/dag med persontåg.

Enligt Målbild Tåg 2035 finns en ambition att fördubbla trafikarbetet på banan. Banan behöver rustas upp för högre hastighet och ökad kapacitet och bli en viktig länk kopplad till ny höghastighetsbana i Borås dels för stråket och dels för delar av Halland.

Vidare bör banan kunna fungera som omledningsbana när störningar inträffar i omgivande järnvägsnät. Banan är idag inte byggd för tung godstrafik och behöver därmed förstärkas för detta.

Bohusbanan

Bohusbanan sträcker sig genom Bohuslän från Strömstad via Uddevalla och Stenungsund till Göteborg. Under ett år genomförs 1,6 miljoner resor vilket motsvarar 5 300 resor per dag. Under det senaste decenniet har resandet mer än fördubblats på Bohusbanan. Utbudet söder om Uddevalla uppgår till 18 dubbelturer och norr om Uddevalla 5 dubbelturer. Stora utbudsökningar gjordes 2009 och resultatet blev att tågen fylldes snabbt med nytillkomna resenärer. Nu räcker inte kapaciteten till och banan är blivit mycket störningskänslig.

Enligt Målbild Tåg 2035 finns en ambition att utöka utbudet på hela banan. På södra delen planeras kvartstrafik vilket förutsätter partiella dubbelspår.

Banan är mycket viktig som kommunikationslänk genom hela Bohuslän. Sommartid har banan en viktig funktion för turist- och besöksnäringen. Detta är påtagligt då trafikutbudet faktiskt är större i norra Bohuslän under sommartid än vintertid. Även X2000 trafikerar till Strömstad under sommartid och trafiken.

Älvsborgsbanan

Älvsborgsbanan sträcker sig Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga-Borås. Banan har en viktig funktion som matar bana till både regiontåg och fjärrtåg i Herrljunga. Därmed sammankopplas Uddevalla och övriga Bohuslän samt Borås och Sjuhäradsregionen med fjärrtrafiken i Herrljunga och har därmed bra förbindelser till Skaraborg, Mälardalen och Stockholm. Det är viktigt att vidareutveckla dessa resmöjligheter i framtiden. Uteblivna investeringar i Älvsborgsbanan är förödande för utvecklingen i stora delar av Västsverige.

Enligt Målbild Tåg 2035 finns ambitioner att bygga ut snabbare och tätare trafik på Älvsborgsbanan med 50-100 procent.

Successiv överflyttning av statens ansvar till regioner

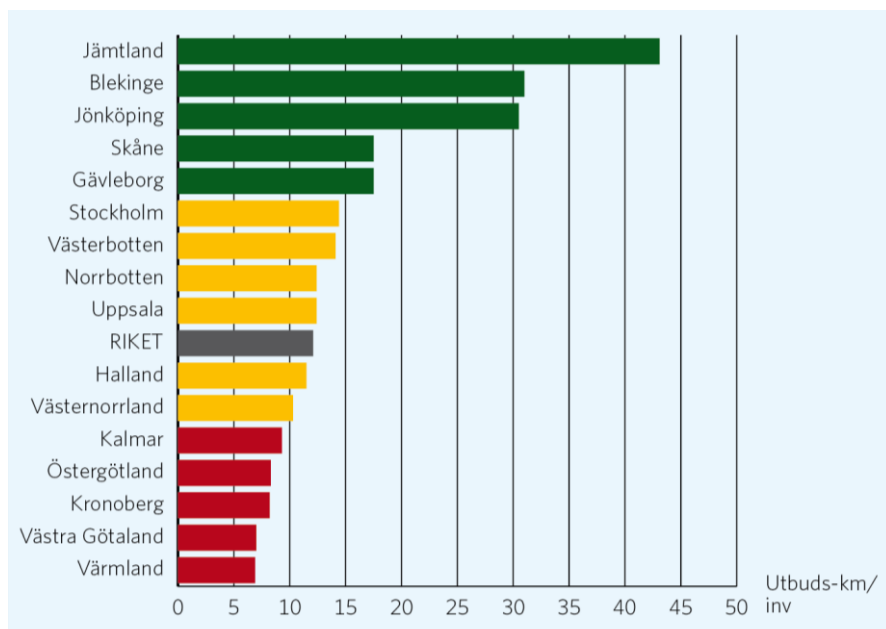
Västra Götalandsregionen ser med oro på utvecklingen av de regionala järnvägarna. Under de senaste tre decennierna är det tydligt att statens intresse för dessa järnvägar har minskat kraftigt. Under 1980-talet beslutade dåvarande SJ att avstå att trafikera ett 25-tal mindre järnvägar i Sverige. Då lanserades begreppet länsjärnvägar.

I den så kallade ”principöverenskommelsen” betalade staten ut en årlig ersättning till trafikhuvudmännen under tio år, 1990-2000, för att dessa skulle upprätthålla trafik i stråken utmed länsjärnvägarna. Därefter upphörde ersättningen. Regioner och trafikhuvudmän fick nu till fullo ta över trafikeringens ansvar. Detta var första steget i en överflyttning av statens ansvar till regioner och trafikhuvudmän.

Det andra steget händer just nu. Nu handlar det inte om trafikeringen utan om infrastrukturen. Staten har successivt minskat ansvaret när det gäller underhåll och investeringar i de regionala järnvägarna. Anslagen i den regionala infrastrukturplanen räcker inte för att utveckla banorna till viktiga länkar i ett hållbart transportsystem.

Västra Götaland har lite tågtrafik per invånare

Enligt SKLs ”öppna jämförelser” där Sveriges län jämförs med varandra ligger Västra Götaland näst lägst när det gäller ”utbudskilometer per invånare”. Skåne ligger på fjärde plats och Stockholm på sjätte. Att ligga näst lägst i Sverige kan ses som ett underbetyg för ett storstadslän. Viljan finns att öka tågtrafikens utbud men järnvägsnätets kapacitet begränsar möjligheterna.



Avslutning

Utvecklingen av järnvägarna är viktigt för att uppnå nationella och regionala klimatmål, och regeringens mål om ett Sverige som håller samman.

Västra Götalandsregionen och kommunerna står inför en orimlig finansieringssituation med den förskjutning av det ekonomiska ansvaret som håller på att ske när det gäller de regionala järnvägarna i Västra Götaland.

Det krävs en gemensam långsiktig hållbar strategi mellan regionen och staten för att möta resandeökningen, utveckla ett robust tågtrafiksystem och nå målet om hållbart resande i framtiden. Västra Götalandsregionen behöver diskutera de regionala järnvägarna med statens företrädare i samband med revidering av nationell infrastrukturplan.