

Den nya Karlsborgsbanan



Diskussioner om Karlsborgsbanan pågår. Inför ett beslut om banans användning i framtiden har Västra Götalandregionen genomfört en utredning om resandepotentialen längs banan. Kortfattat kommer utredningen fram till att resandeunderlaget är helt i paritet med andra trafikerade järnvägar i Västsverige. Det finns dock aspekter som utredningen inte berör, det gäller bland annat den regionalekonomiska nyttan av goda järnvägsförbindelser. Det finns idag också många exempel från regionala banor i andra delar av Sverige varifrån erfarenheter kan överföras på Karlsborgsbanan. Vi bedömer också att om trafikutbudet på Karlsborgsbanan utformas enligt de principer Västtrafik har för motsvarande stomlinjer går det att driva tågtrafik till en lägre kostnad än vad utredningen anger.

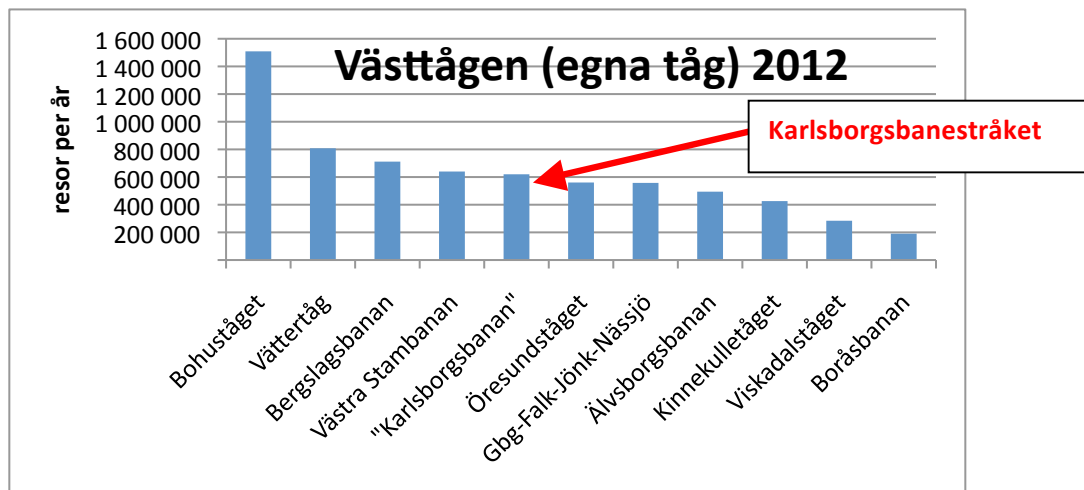
Många aktörer som arbetar med regionförstoring, arbetsmarknadsfrågor, pendling, turism och attraktivitet ser ett stort värde i återupptagen tågtrafik på Karlsborgsbanan.

En fördjupad översiktsplan för stråket Skövde – Tibro – Karlsborg skulle kunna vara en viktig grund i en modern syn på Karlsborgsbanan. Den bärande tanken är samverkan mellan å ena sidan markanvändning, näringslivsutveckling, arbetsmarknad och turism och å andra sidan ett välutvecklat transportsystem.

Ytterst handlar detta om vilken vision politiker i kommuner, kommunalförbund och region har för att utveckla Skaraborg.

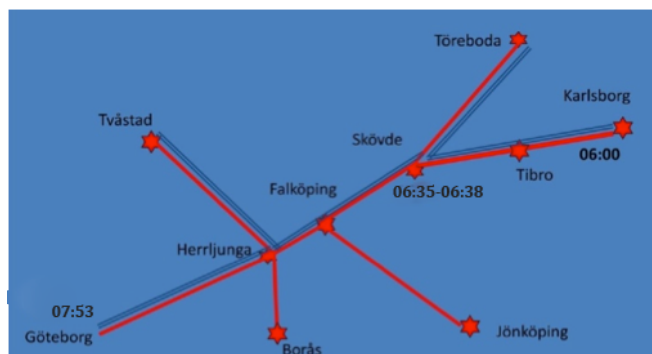
Resandet i Karlsborgsbanestråket

Följande bild visar att det kollektiva resandet i "Karlsborgsbanestråket" är minst i samma storleksordning som längs de flesta banorna i Västtågssystemet. Källa: Västtrafik mars 2013.



Till Göteborg på under två timmar

Den långsiktiga trafikeringen baseras på ”Målbild Tåg 2035-utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland” som är framtagen för övriga banor i Västra Götalandsregionen. I likhet med vad som där föreslås för Kinnekullebanan, Viskadalsbanan och Älvsborgsbanan förutsätts Karlsborgsbanan få en största hastighet på 160 km/tim där så är lämpligt. Detta ger en åktid, inklusive fem stopp, på drygt 30 min Karlsborg – Skövde. I målbilden anges en åktid på 75 min Skövde – Göteborg. Restiden Karlsborg – Göteborg kan alltså bli under 2 timmar. Motsvarande från Tibro blir drygt 1 h 30 min. För resor Hjo – Göteborg kan därmed byte från buss till tåg i Tibro vara ett intressant alternativ bl.a. eftersom bytet i Tibro kräver mindre tid än i Skövde. Figuren visar ett trafikupplägg med Karlsborgsbanan integrerad i Västtågssystemet..

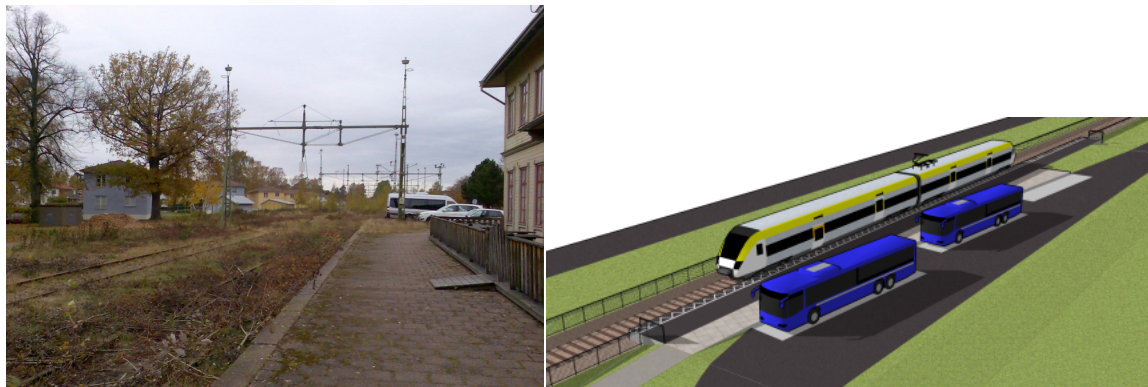


Utveckling av Tibro centrum



Det idag nedgångna banområdet i centrala Tibro är en utomordentlig resurs för en rehabilitering av centrum och förnyelse med centrumnära funktioner. En station med två spår och plattformar kan utformas med en bredd på 20 m. Stationsbyggnaden kan användas för annat ändamål. Busshållplats och pendelparkering för cykel- och bilresenärer från Tibro och Hjo skall ligga närmast plattformarna. Kontor, handel och service får naturligt läge strax intill. Bostäder kan byggas i närområdet av stationen. Med en dryg kvarts restid till Skövde centrum kan ett ömsesidigt utbyte mellan de två orterna utvecklas

Utveckling av Karlsborgs centrum



Även i Karlsborg är det gamla stationsområdet ett icke-område. På samma sätt som i Tibro kan stationen i Karlsborg koncentreras till två spår och plattform med väderskydd. Marken i övrigt kan disponeras för bebyggelse, parkering för tågresenärer och kanske en järnvägsplan. En diskuterad flyttning av riksvägen till andra sidan av järnvägsområdet kan göras utan att äventyra framtida tågtrafik.

Goda bantekniska förutsättningar

Trots att Karlsborgsbanan idag ger ett dystert intryck finns goda förutsättningar för att etablera en högklassig regional bana. Bankroppen är byggd för att klara stora laster och linjeföringen medger mycket konkurrenskraftiga reshastigheter – jämfört med bil eller buss.

Det finns goda förebilder...

På många håll i Sverige pågår en upprustning av tidigare nedläggningshotade järnvägar. Inom Västra Götaland satsar regionen på Bohusbanan, Viskadalsbanan och Kinnekullebanan. I Småland pågår återöppning av stationer längs Kust till Kustbanan, bl a i Gemla och Örsjö. Det småländska Krösatågssystemet utökades i december 2013 med två nya linjer Emmaboda-Karlskrona och Växjö-Hässleholm. I samband därmed öppnades sex nya stationer. Sjöbo kommun arbetar nu för ett återöppnande av Simrishamnsbanan.

Österlenbanan

Den järnvägssträcka i Sverige som med tanke på längd och resandeunderlag bäst kan jämföras med Karlsborgsbanan är Österlenbanan i Skåne. Banan går från Ystad via Tomelilla till Simrishamn. Banan byggdes i slutet av 1800-talet med betydligt lägre standard än Karlsborgsbanan. Länstrafiken tog över banan som elektrifierades och spårupprustades under början av 2000-talet. Banan har nu upprustats så att på vissa sträckor är 140 km/h högsta hastighet och resandet har ökat med en faktor 5 under en period på 10 år. Följande utvecklingssteg kan ha intresse för jämförelse med Karlsborgsbanan:

1985: Båda banorna är med i nedläggningsprövning. Österlenbanan behölls medan Karlsborgsbanan ersattes med busstrafik. Karlsborgsbanan hörde till de banor som före nedläggningen hade det högsta resandet av de s k prövningsbanorna – ett resande som var ca 4 gånger så högt som Österlenbanan.

1990: Trafiken på Österlenbanan upphandlas. Nytt resecentrum etableras i Simrishamn. I övrigt oförändrad låg standard med äldre dieseldriva motorvagnar och parallellgående busstrafik.

2003: Elektrifiering och upprustning klar Ystad – Simrishamn. Upprustade stationer och hållplatser. Pågatåg sätts in i genomgående timmestrafik Simrishamn-Malmö med förtätning till halvtimmestrafik på delsträckan Ystad-Malmö.

2011: Trafiken Simrishamn – Malmö går via citytunneln ända till Helsingborg. Körtid från Simrishamn till Malmö är ca 1½ timme.

Nu finns önskemål från kommunerna (som är villiga att medverka i finansieringen) på ytterligare upprustning av Österlenbanan för att möjliggöra halvtimmestrafik under rusningstid.



Bergslagen

I Bergslagen har tågresandet i Tåg i Bergslagen sedan starten 2001 ökat från 1 miljon till 3 miljoner 2012. I Örebro län har det på senare år skett en konsekvent samordning av tågtrafik, busstrafik och skolskjuttrafik. Samtidigt har skolornas start och sluttider anpassats till kollektivtrafiken. Sedan 2006 har därför resandet i länet med periodkort på TiB-tågen ökat från 260 000 till 632 000. En förklaring är den satsning som gjorts på tydliga tågförbindelser, lättförståeliga tidtabeller och kortare åktider.



Regional utveckling

Tillgång till högklassiga kommunikationer ökar möjligheten till ekonomisk och social integration. Det blir en fördel att lokalisera arbetsplatser och handel inom gångavstånd från dessa knutpunkter. Företag på mindre orter har ofta behov av kvalificerade tjänster som inte finns i närområdet. Tillgången till sådan kompetens underlättas av goda kommunikationer – i detta fall snabba och direkta tågförbindelser med Skövde och Göteborg.

Forskare vid internationella Handelshögskolan i Jönköping (IHH) har utvecklat en ekonomisk modell för att visa förväntade effekter av ökad tillgänglighet när det gäller sysselsättning, boende, ekonomisk tillväxt m m. Modellen kan enligt forskargruppen mycket väl även tillämpas vid uppgradering av kommunikationerna längs Karlsborgsbanan. En intressant iakttagelse är att effekterna inte bara uppstår i stationernas närområde utan även i ett brett band kring den nya kommunikationsleden.

Vad bör göras?

- För att ta ett välgrundat beslut om Karlsborgsbanan måste ekonomin för olika alternativ klarläggas. Främst måste Västra Götalandsregionen uppmana Trafikverket att ta fram t.ex. kostnaden för att göra banan i trafikabelt skick och kostnaden för att förbereda banvallen för annan användning.
- Även andra ekonomiska frågor måste klarläggas, t.ex. kommunernas kostnad för ev. annan användning av banvallen och kostnaden för ett nytt trafikutbud baserat på tåg och buss längs Karlsborgsbanan enligt de principer Västtrafik har för motsvarande banor.
- Regionen bör göra fördjupade studier om Karlsborgsbanans roll i östra Skaraborg – ett tillägg till pågående arbete med tågstrategin för Västra Götaland.
- Genomför en fördjupad översiktsplan för stråket Skövde – Tibro – Karlsborg där samverkan mellan å ena sidan markanvändning, näringslivsutveckling, arbetsmarknad och turism och å andra sidan ett välutvecklat transportsystem är den bärande tanken.
- Genomför en studie som visar hur centrala Tibro kan utvecklas med arbetsplatser, kommersiella lokaler och bostäder på det område som idag utgörs av den alltför stora bangården.
- Genomför en likartad studie över centrala Karlsborg, eventuellt med ett stationsläge något närmare Göta Kanal.

Sammanfattning

1985 beslutades det att persontrafiken skulle upphöra på Karlsborgsbanan. Med kunskap om utvecklingen kring banor i andra delar av landet där man satsat på tågtrafik ifrågasätter vi det beslutet. Trafiken på Karlsborgsbanan har upphört men spåren ligger kvar. Banan betraktas fortfarande som järnväg. Därmed kan ett för länsdelen olyckligt beslut rättas till genom ett nytt politiskt beslut. Det förutsätter att frågan på nytt kommer upp i berörda kommuner och hos kommunalförbundet i Skaraborg. Det slutliga beslutet ligger sedan hos regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen.

För att Karlsborgsbanan skall få en rimlig bedömning och, som vår erfarenhet från andra banor visar, få en betydelsefull roll i regionen i framtiden, måste krav och frågor om Karlsborgsbanan ställas till berörda beslutsfattare och politiker. Det gäller främst att kontakta kommunföreträdare och kommunalförbundets styrelse. En upprustad bana kan ge Tibro och Karlsborg den injektion som man så väl behöver för att få fart på hjulen och vända befolkningsutvecklingen i positiv riktning.

Författare

Denna handling har tagits fram av nedanstående konsultgrupp som i detta sammanhang arbetat helt ideellt. Vi har drivits av insikten om att persontrafiken på Karlsborgsbanan lades ner på helt felaktiga grunder och att det idag – och ännu mer i framtiden – är en självklarhet att en stabil tågförbindelse är ett av de kraftfullaste medlen för att skapa och behålla en livskraftig samhällsutveckling. Detta är speciellt viktigt i en bygd av östra Skaraborgs karaktär.

Olle Ek Ingemar Lundin Eje Larsson Bernt Nielsen kbg-banan@telia.com