



**Karlsborgs  
kommun**

YTTRANDE

Datum  
2012-08-22

Diarienummer  
169/2012

Kommunledningsförvaltningen  
Thomas Johansson, kommunchef

Kommunfullmäktige

## Angående Västra Götalandsregionens utredning 2012:4 – Karlsborgsbanan – Potential för framtida person- och godstransporter

### Sammanfattning

Karlsborgs kommun anser att Västra Götalandsregionens utredning 2012:4 – nedan kallad rapporten – innehåller värdefull information och visar att stråket längs Karlsborgsbanan har en bra potential och ett resandeunderlag fullt jämförbart med andra järnvägar i Västra Götaland. Den kunskap och erfarenhet om regional tågtrafik som finns idag visar att det beslut som fattades år 1985 att lägga ner persontrafiken på Karlsborgsbanan var både kortsiktigt och felaktigt.

Kommunen anser att det trafikupplägg som redovisas i rapporten bygger på delvis orealistiska antaganden och därför ger en felaktig bild av kostnaderna för återupptagen trafik på banan. Enligt kommunens mening behöver rapporten kompletteras med avseende på flera viktiga aspekter innan slutligt beslut tas om banans framtid. Bland annat måste en alternativ ekonomisk analys göras som bygger på förutsättningen att banan utgör en del av Västra Götalands tågsystem med en ur ekonomisk synvinkel realistiskt hastighetsstandard och ett basutbud med tågtrafik kompletterat med busstrafik. Berörda kommuners översiktsplaner bör vidare analyseras utifrån förutsättningen att Karlsborgsbanan inte är nedlagd. Under respektive kommentar nedan anges ett konkret förslag till komplettering

### Remissvarets uppläggning

Denna handling följer inledningsvis rapportens kapitelindelning. Synpunkterna har följande struktur:

(sidhänvisning)

#### Rubrik (fet text)

*Kort sammanfattning av synpunkter (kursiv text)*

Vid behov en mer omfattande textmassa vilken kan innehålla figur eller bild (normal text).

Avslutningsvis redovisas kompletterande avsnitt som bör arbetas in i rapporten.



F.A. VU LAC

## Kapitel 1. Inledning

(sida 8)

### Transportrådets beslut

*Det kan noteras att av de tjugotal järnvägssträckor där persontrafiken lades ned vid länstrafikreformen hade Karlsborgsbanan det högsta resandet och var en av få banor som var elektrifierad med god spårstandard.*

(sida 10)

### RTFP - Poängtera satsning mot Göteborg

*En viktig målsättning för Skaraborg i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är följande: "De kommande åren utvecklas det prioriterade nätet med särskild fokus på resmöjligheter till Göteborg." Direkt tågförbindelse från Karlsborg och Tibro är det konkreta och bästa svaret på denna målsättning.*

*I själva RTFP, sidan 48, poängteras hur en välutvecklad kollektivtrafik är en viktig ingrediens för ett livskraftigt och hållbart näringsliv. Vidare, på sidan 70, finns två avsnitt om tågtrafik där ett återöppnande av persontrafiken på Karlsborgsbanan skulle kunna vara ett exempel på åtgärd i programmets anda.*

## Kapitel 2. Kommunernas mål och utvecklingsplaner

(sida 12)

*Tillgång till snabb och bekväm tågtrafik kan förstärka attraktiviteten för boende och kommersiell service i stationsnära lägen.*

(sida 12)

### Tibros planering

*Det kan noteras att utbyggnad av bostäder sker i Tibro tätort samt i Fagersanna – områden som ligger i direkt anslutning till Karlsborgsbanan.*

(sida 12)

### Skövdes planering

*Planerna för ny bebyggelse i Igelstorp bör kunna modifieras så att Karlsborgsbanan blir en naturlig kommunikationslänk.*

*Skövde anser att en återupptagen trafikering av Karlsborgsbanan kräver en planskildhet vid Östra Ledan (Rv26). Samtidigt önskar kommunen att banan behålls på sträckan Skövde C – Ösan vilket innebär korsningen med Rv26 kommer att finnas kvar. Frågan blir då om tillskottet av persontrafik på banan – med 30 à 40 tågpassager per dag – motiverar planskildhet.*

*Med tanke på det stora antalet arbetsplatser öster om Rv26 bör ett stationsläge övervägas här.*

F. Å. V. L. Å.

*Med de planer som Skövde idag har kommer Karlsborgsbanans anslutningspunkt på Västra Stambanan att behövas.*

### Karlsborgs kommun föreslår att följande genomförs:

- En översyn av hur de tre berörda kommunernas översiktsplaner skulle utformas med en tänkt Karlsborgsbana.

## Kapitel 3. Marknad

(sida 18)

### Staten stöttar turismen

*Turismen bedöms bli en allt viktigare näringsgren, vilket bl. a. syns i de satsningar som statsmakterna presenterat i juni 2012. Utveckling av året-runt-turism och destinationer är några av satsningsområdena och då är kommunikationerna en av de viktigaste ingredienserna.*

(sida 19)

### Detaljerad information om pendlingen

*Huvuddelen av den pendling som berörs av stråket Skövde – Tibro – Karlsborg har start eller mål inom en kilometer från ett möjligt stationsläge längs banan.*

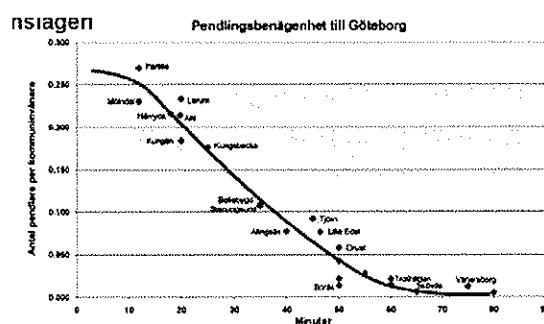
Den information som redovisas i avsnitt 3.4 är överskådlig men svår att överföra till en konkret bild. Kommunen har tillgång till pendlingsstatistik som tydligt visar att huvuddelen av pendlingen i det aktuella stråket har start eller mål i närheten av de stationslägen som kan bli aktuella längs Karlsborgsbanan – oftast mindre än en kilometer, d.v.s. ideala gång- eller cykelavstånd. Detta uppnås inte om pendlaren skall ta sig till busshållplats längs Rv49.

Bilden till höger är hämtad från Västtrafikområdet och visar hur pendlingsbenägenheten ökar när restiden minskar. Med Karlsborgsbanan skulle restiden minska jämfört med buss samt även med bil i många relationer.

Karlsborgs kommun noterar att det inte bara är Karlsborg och Tibro som gynnas av snabb tågtrafik. Det gäller även Hjo kommun där resor inom Västra Götalandsregionen underlättas av direktgående tåg till Göteborg och en pendlarparkering centralt vid stationen i Tibro. Restid med bil mellan Hjo och Tibro är ca 20 minuter.

### Karlsborgs kommun föreslår att följande genomförs:

- En mer detaljerad analys av pendlingen bostad – arbete.



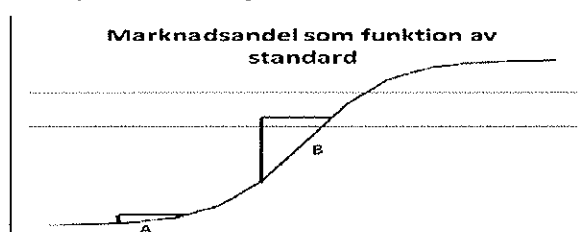
FA. UK LAD

## Kapitel 4. Nuvarande kollektivtrafik

(sida 22)

### Kollektivtrafikens marknadsandel

I rapporten anges kollektivtrafikens marknadsandel i stråket till 20 %. Detta är väsentligt högre än genomsnittet i Skaraborg som enligt "Målbild för kollektivtrafiken i Skaraborg 2025" uppgår till 6 %. Vid en så hög marknadsandel är benägenhet för ytterligare ökning hög – förutsatt att en standardhöjning genomförs, exempelvis genom att trafikera med tåg.



Kurvan i figuren beskriver sambandet mellan kollektivtrafikens standard (horisontell axel) och marknadsandel (vertikal axel). Vid låga marknadsandelar (punkt A) krävs stora ökningarna i standard för att öka marknadsandelen medan man högre upp på kurvan (punkt B) får betydligt större effekt på marknadsandelen.

## Kapitel 5. Framtida trafikering med persontåg och buss

(sida 23)

### Banans hastighetsstandard avgörande för investeringskostnaden

I rapporten anges hastighetsstandarden till 130-160 km/h. Hastigheten 130 km/h är tillfyllest.

Vid standarden STH 160 km/h (STH = Största Tillåtna Hastighet) uppstår en avsevärd språngkostnad som bl a hänger samman med siktavståndet vid korsningar. Den teoretiska skillnaden i körtid Karlsborg – Skövde mellan maxhastigheterna 130 och 160 km/h är dessutom endast ca 3 minuter.

En jämförelse med Österlenbanan (se tillägg B nedan) bör göras. Längs denna bana (som är byggd med betydligt lägre banstandard än Karlsborgsbanan) varierar STH från 60 till 140 km/h och resulterande genomsnittshastighet (exklusive stationsuppehåll) blir ca 120 km/h.

(sida 23)

### Trafikeringsupplägget helt avgörande för trafikekonomin

I rapporten anges att "Trafikeringsupplägget som presenteras är framtaget för att utgöra underlag till beräkning av resande och trafikekonomi." Karlsborgs kommun anser att det presenterade upplägget i för stor utsträckning baseras på dagens

F. J. V. K. L. A. E.

*busstrafik och i för liten grad tar hänsyn till att tågtrafiken på banan dels är en integrerad del av Västtågssystemet, dels kan ha en lägre turtäthet än busstrafiken.*

Avsnitt 5.1 i rapporten anger visserligen mycket tydligt att trafikeringen av Karlsborgsbanan skall inordnas i Västtågssystemet. Kommunen finner dock inga uppgifter om hur denna integrering skall ske vad avser tågplaner – dvs hur tågen utnyttjas. En väsentlig faktor i trafikekonomin är kapitalkostnaden för tåg som bl.a. beror av behovet av helt nya tågsätt. Detta behov kan inte bedömas utifrån Karlsborgsbanan enbart utan måste ses i sammanhang med trafikeringen av Västtågssystemet. Det verkar som om beräkningarna av tågomlopp och dylikt utgår från att Karlsborgsbanan trafikeras så att säga "för sig". Kommunen har exempelvis starka indikationer på att Karlsborgsbanan kan trafikeras med ytterligare ett tågsätt jämfört med dagens trafik, inte två eller i extremfallet tre som rapporten anger. Detta får givetvis stor effekt på kostnadssidan.

I rapporten anges även att "Den nuvarande expressbusstrafiken har byggt upp en marknad som den tänkta tågtrafiken antas ta över, vårda och utveckla. Utredningen har därvid ansett det rimligt att trafikera med i princip samma antal turer som expressbusstrafiken." Detta resonemang strider mot den princip som redovisas i förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram (RTFP), se tabell 1 på sidan 10 i rapporten. Tågtrafik kan enligt tabellen ha halva turtätheten jämfört med buss. Detta innebär en väsentlig förändring i beräkningsförutsättningarna.

**Karlsborgs kommun föreslår att den trafikekonomiska analysen kompletteras med ett tågalternativ som bygger på**

- ▶ en realistisk hastighetsstandard på Karlsborgsbanan
- ▶ ett trafikupplägg där trafiken är en integrerad del i Västtågssystemet
- ▶ trafikutbud med fasta tider för tågen och med kompletterande lokal busstrafik

## **Kapitel 6. Framtida resor med tåg och buss**

(sida 28)

**Stabil tågtrafik har positiv påverkan på arbetsmarknaden.**

*Det bör – i samband med resandeprognoserna – beaktas erfarenheter från andra håll i Sverige där arbetsmarknaden växer med expansiv tågtrafik. Snabb och genomgående tågtrafik från Karlsborg och Tibro via Skövde till övriga större orter i Västra Götaland är ett verkningsfullt sätt att inlemma dessa båda kommuner i en större arbetsmarknad.*

*Vidare bör effekten av en eventuell sänkning av maxhastigheten på Rv49 beaktas. Denna har idag hastigheten 90 km/h på större delen av sträckan. Det diskuteras att sänka denna hastighetsgräns till 80 km/h. En sådan åtgärd skulle försämra restiden för såväl biltrafiken som busstrafiken och därmed öka skälen för tågtrafik i samma korridor.*

FÅ - VK VD

Karlsborgs kommun föreslår att det sker en analys av de effekter på arbetsmarknaden som kan uppstå vid en framtida snabb, stabil och genomgående tågtrafik.

## Kapitel 7. Trafikekonomi

(sida 29)

**Trafikekonomin – helt beroende på tågtrafikens omfattning och dess integrering i Västtågssystemet.**

*Kommunen upprepar vad som ovan anförts avseende sid 23 i rapporten. Dessutom påpekas följande om samverkan mellan tåg- och busstrafik.*

Vid jämförelse med andra trafikområden där busstrafik helt eller delvis ersatts av tågtrafik har kommunen följande kommentarer:

- ▶ Den kvarvarande busstrafiken är mer omfattande än vad som är fallet på andra håll.
- ▶ Utöver den möjliga reducering av tågtrafikens frekvens som påtalats ovan (sista stycket i kommentarer till kapitel 5) kan sena kvällsavgångar ofta, av ekonomiska skäl, trafikeras med buss.

## Kapitel 8. Godstransporter

(sida 30)

**Ytterligare intervjuer och analyser bör göras.**

*Rapporten har kommit fram till att industrierna nära Karlsborgsbanan inte ser något större behov av godstrafik på järnväg. Kommunen menar dock att utredningen bör kompletteras med mer långsiktighet och även bör fler intervjuer göras.*

Hur ser industrierna i Karlsborgsbanan närområde, t ex Hökensås med sitt näringsliv och skogsbruk och stora delar av Tiveden med skogsbruk inklusive Olshammar med Aspa bruk, på Karlsborgsbanan bl a ur den aspekten att kunderna vill av miljöskäl ha mer transporterat på järnväg?

Godstrafik bedrevs på Karlsborgsbanan fram till 2005 av ett separat bolag. Erfarenheter från denna trafik bör tas till vara.

**Karlsborgs kommun föreslår att det sker ytterligare studium av potentialen för godstransporter, speciellt på längre sikt.**

F. Å. - VK UK

**Kapitel "9. Miljö"**

(sida 32)

**Miljöfrågorna.**

*Vi anser att miljöfrågorna behandlas alltför summariskt och förenklat.*

Behandlar man miljön får man ingen helhetsbild om man inte också åtminstone också tar hänsyn till kväveoxidutsläppen och partikelutsläppen. Beräkningen av den framtida busstrafiken i utredningen tycks baseras på Etanoldrift. Detta kan var en bra och möjlig framtida lösning men idag ser man ingen teknik för att med Etanoldrift få ett minskat NOx-utsläpp, snarare tvärt om.

En annan viktig fråga är miljöpåverkan av anslutningstrafiken på huvudlinjen. Hur många som idag tar bilen från Karlsborg till Göteborg skulle, om det fanns en bra tågförbindelse, ta tåget hela vägen?

**Karlsborgs kommun föreslår att det sker en fördjupning av miljöberäkningarna avseende bl. a. NOx.**

F. Å. V. U.

### Kompletterande avsnitt till rapporten

Nedan följer några avsnitt som kompletterar rapporten med syfte att dels göra Karlsborgsbansans roll mer tydlig, dels sätta banan i ett samhällsbyggande sammanhang.

### Tillägg A. Samhällsplanering om banan hade funnits

*Med hänsyn till att statsmakterna i praktiken ända sedan mitten 1980-talet agerat för en nedläggning av Karlsborgsbanan är det naturligt att kommunerna utgått från att banan inte kommer att finnas.*

Det är helt naturligt att planeringen i de berörda kommunerna baseras på en nedläggning av Karlsborgsbanan eftersom det varit statens inriktning ända sedan mitten av 1980-talet. Det vore i en utredning om Karlsborgsbansans eventuellt framtida roll därför rimligt att, åtminstone skissmässigt, göra en bedömning av hur en återupptagen tågtrafik skulle kunna påverka samhällsutbyggnaden i de berörda tätorterna och då speciellt bostadsbyggandet. En mellan kommunerna samordnad fördjupad översiktsplan skulle kunna vara ett lämpligt planinstrument. Med en snabb och över tid stabil transportmöjlighet kan exempelvis en bostadsutbyggnad i Tibro och Karlsborg mildra bebyggelsestrycket i Skövde. Ett gott exempel på sådan kommunal samverkan finns i den gemensamma översiktsplanen för Linköping – Norrköping.

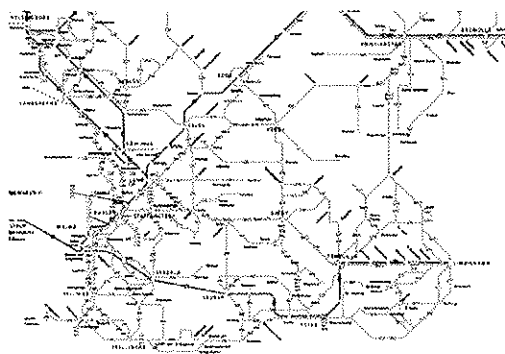
### Tillägg B. En bana att jämföra med - Österlenbanan

Den järnvägssträcka i Sverige som bäst kan jämföras med Karlsborgsbanan är Österlenbanan i Skåne. Banan går från Ystad via Tomelilla till Simrishamn. Den enkelspåriga banan från andra hälften av 1800-talet elektrifierades och spårupprustades under början av 2000-talet och återinvigdes 2007. Följande utvecklingssteg kan ha intresse för jämförelse med Karlsborgsbanan:

1985: Båda banorna är med i nedläggningsprövning. Österlenbanan behölls medan Skaraborg tog det treåriga stödet och ersatte Karlsborgsbanan med busstrafik. Karlsborgsbanan hörde till de banor som före nedläggningen hade det högsta resandet av prövningsbanorna.

1990: Österlenbanan upphandlas som lokal förbindelse med privat operatör. Nytt resecentrum etableras i Simrishamn. I övrigt oförändrad låg standard med äldre dieseldriva motorvagnar och konkurrens av parallellgående busstrafik.

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



F. A. VIK LAR



2011: Trafiken Simrishamn – Malmö går via citytunneln förlängd till Helsingborg genom sammanläggning med tidigare linje Malmö-Lund-Helsingborg. Körtid från Simrishamn till Malmö är ca 1½ timme och till Helsingborg ca 2 timmar. Även idag finns parallellgående busstrafik som dock är tidtabellsmässigt samordnad med tågtrafiken.

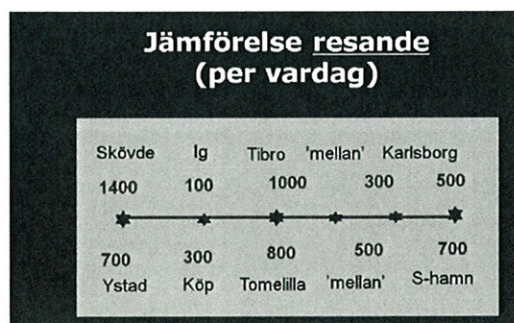
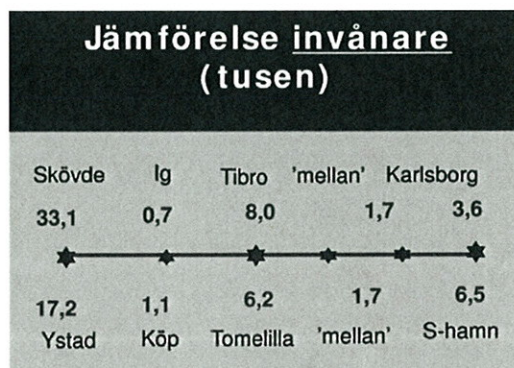
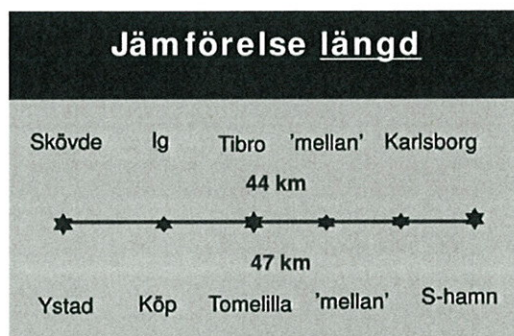
Man bör studera effekterna på resandet Simrishamn – Ystad i detta perspektiv. Där det tidigare gick glest besatta Y1 finns idag ganska god beläggning i de betydligt större Pågatågen.

Nu har trafiken varit igång några år och det bör vara möjligt att avläsa effekter på boende och näringsliv i berörda Österlenkommuner.

Bilderna till höger visar banlängd, antalet invånare i tätorterna samt resande per dygn för Karlsborgsbanan (överst) och för Österlenbanan (underst). Vi reserverar oss för precisionen i resandetalen som är några år gamla.

Som framgår av bilderna finns stora likheter mellan de båda banorna vad gäller alla tre indikatorerna. En mer djupgående benchmarking bör göras. Skånetrafiken har sagt sig vilja medverka i sådant arbete.

**Karlsborgs kommun föreslår att det genomförs en noggrann benchmarking med Österlenbanan som jämförelseobjekt. I detta ligger även ett studiebesök från berörda instanser i region och kommuner.**

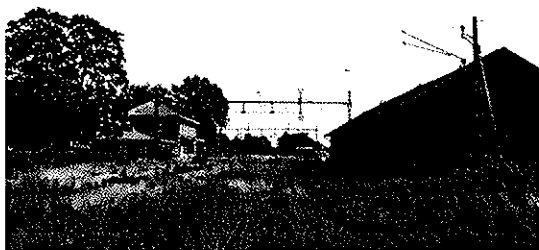


F-Å. vk LP

**Tillägg C. Exempel på station längs banan**

Idag ligger stationerna längs Karlsborgsbanan öde och utgör ett mycket nedslående inslag i samhällsbilden, såväl i de större tätorterna som i de små. Nedanstående bilder visar dels miljön kring stationerna i Tibro och Karlsborg, dels några exempel på vad som åstadkommits längs Österlenbanan. Bilderna talar för sig själva.

Dock kan noteras att framtida stationer kan utformas betydligt mindre och fräschare idag samt att två spår och en plattform är tillräckligt för bussanslutning och bilparkering. Ytterligare en tanke kan vara att plattformarna i Karlsborg och Igelstorp kan flyttas närmare samhällets centrum. Det bör noteras att ytan som behövs för tågmöte i Tibro och tåguppställning i Karlsborg mer än halveras och kan begränsas till två spår och en plattform. För övriga stationer handlar bara om sidoplattform som kan läggas längre från tidigare stationshus.



*Tibro station – mot öster*



*Tibro station – mot väster*



*Skurup station – mot väster*



*Gärsnäs station – mot väster*

F.Å. VK LÅE



*Karlsborgs station – mot norr*



*Simrishamns station – mot väster*



*Simrishamns station – mot väster*

F 14 - VK LAD

**Tillägg D. Trafikverkets villkor för "rivning av järnväg"**

Trafikverket har en rutin för nedläggning av bana (BVR 1808). I avsnitt 8.2.1 i denna rutin står: "3. Rivning av banan och avyttring av mark får inte heller ske förrän behovet för framtida järnvägsändamål noggrant prövats." Karlsborgs kommun hävdar att denna "noggranna prövning" ännu inte är genomförd. Med det synsätt, de tillägg och korrigeringar som ovan anförts finns möjlighet till en sådan "noggrann prövning".

**Tillägg E. Investeringskostnad**

Utredningsuppdraget inkluderar inte beräkning av erforderlig investering för bananläggningen. Kommunen ser en sådan beräkning som ett naturligt nästa steg. Kommunen förutsätter då att man bl. a. beaktar att bankroppen är byggd för att tåla stora laster samt att banan är förhållandevis rak. Vidare bör man ta till vara de erfarenheter som vunnits vid gjorda upprustningar, exempelvis i Bergslagen och för Österlenbanan. Dessutom måste alternativkostnaden – för rivning, bortforsling, marksanering och återställande – beräknas.

**Karlsborgs kommun föreslår att det genomförs en noggrann beräkning av investeringskostnaden för bananläggningen samt att även kostnad för rivning etcetera tas fram.**

Detta yttrande har utarbetats i samarbete med konsulten Bernt Nielsen.

Thomas Johansson  
Kommunchef

F\_A\_VK\_LAC