

2017-05-12

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Sara Rhudin

Ställningstagande regionala banor

Sammanfattning

- SKL anser att de regionala banornas betydelse för både person- och godstrafik ska värderas högre. De regionala banorna måste analyseras utifrån den tågtrafik som går på banan, som planeras i framtiden och som uttrycks i de regionala trafikförsörjningsprogrammen, de regionala godsstrategierna samt den kommande nationella godsstrategin.
- SKL anser att medel för upprustning för de regionala banorna behöver avsättas tidigt under planperioden.
- SKL anser att dialogen behöver stärkas med lokal och regional nivå kring långsiktiga trafikeringsmöjligheter. Möjlighet till politisk förankring behöver finnas.
- SKL har efterfrågat en nationell tågstrategi för att styra järnvägens funktion. SKL anser att delar ur slutbetänkandet från utredningen om järnvägens organisation bör utvecklas vidare för att lösa viktiga vägvalsfrågor.

De regionala banorna behöver värderas högre

SKL anser att de regionala banornas betydelse för både person- och godstrafik ska värderas högre. De regionala banorna, vilka Trafikverket klassar som lågtrafikerade banor, måste analyseras utifrån den tågtrafik som går på banan, som planeras i framtiden och som uttrycks i de regionala trafikförsörjningsprogrammen, de regionala godsstrategierna samt den kommande nationella godsstrategin. Tågtrafikens betydelse på de regionala banorna måste ses ur hela trafiksystemets betydelse. De regionala banorna har en hög andel bytesresenärer med en stor nätverkseffekt och har en viktig funktion för näringslivets godstransporter. De fyller även en viktig omledningsfunktion vid störningar på närliggande banor. Funktionen av redundans vid störningar ska inte underskattas, vilket minskar sårbarheten i hela tågtrafiksystemet.

Medel behöver avsättas tidigt under planperioden

Regional tågtrafik är av stor betydelse för arbetspendling och regional utveckling och behöver prioriteras. Hänsyn ska därför tas till den regionala person- och godstågstrafiken på de regionala banorna och dess roll i det regionala trafiksystemet vid prioritering av underhållsåtgärder, tilldelning av tåglägen samt störningar i trafiken. SKL anser därför att medel för upprustning för de regionala banorna behöver avsättas tidigt under planperioden. SKL deltar gärna i diskussioner om former för att göra detta möjligt. SKL har förståelse för att en rangordning och en prioritering behöver finnas.

Dialogen behöver stärkas med lokal och regional nivå

De planer som finns för trafikeringsökningar är politiskt förankrade i kommuner, landsting och regioner med planerade investeringar för att öka efterfrågeökningen. Därför behöver dialogen stärkas mellan Trafikverket och den lokala och regionala nivån kring vilka långsiktiga trafikeringsmöjligheter som finns. Möjlighet till politisk förankring behöver finnas. Även insatser som innebär kortare avbrott behöver planeras gemensamt för att inte få för stora negativa effekter på såväl resande som godstransporter.

Viktiga vägvalsfrågor måste lösas

Slutbetänkandet från utredningen om järnvägens organisation kom i december 2015 och innehåller många olika förslag. SKL har tidigare fått indikationer på att utredningen skulle remitteras i delar. Så har inte skett. Detta innebär att flera viktiga vägvalsfrågor lämnats obesvarade. SKL anser därför att de delar som rör framtida utveckling bör brytas ut och snarast remitteras för vidare behandling och utveckling.

En vägvalsfråga som betänkandet behandlar är att staten satsar mycket pengar på järnvägens infrastruktur, men att staten i regel inte tar ställning till hur järnvägsinfrastrukturen ska användas. SKL har redan i januari 2015 efterlyst att en övergripande nationell tågstrategi behöver fastställas av regeringen. SKL beskriver i det tidigare ställningstagandet att en sådan strategi ska ge en framtida målbild och baseras på de regionala trafikförsörjningsprogrammen och de regionala godsstrategierna. Även det pågående arbetet med den nationella godsstrategin (som hålls ihop av regeringskansliet) bör ingå. En nationell tågstrategi ska ligga till grund för tilldelning av plats på spåren, och för nödvändigt vidmakthållande för framtida planerad trafik.

Sveriges Kommuner och Landsting

Fakta

- 16 banor med persontågstrafik är berörda (=28 bandelar av de 53 totalt som bedöms som lågtrafikerade)
- 15 av dessa 16 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

Följande banor med person- och godstågstrafik är berörda:



Förteckning över berörda banor:

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 (-Håkantorps -) Herrljunga - Borås

11 Viskadalsbanan: Borås - Mark - Varberg

12 Kinnekullebanan: (Herrljunga -) Håkantorps-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)