

Det är känt att goda tågförbindelser brukar ge orterna längs en bana ett uppsving och till och med kunna vända en avfolknings-trend. Men tyvärr inser inte många styrande i Skövde med omgivning vilken fantastisk tillgång de hade i Karlsborgsbanan.

I tabellen högst upp på nästa sida ser man att många orter längs Karlsborgsbanan tyvärr tappar befolkning. Att tågtrafik kan vända denna utveckling, för det finns det ett många exempel.

För orterna längs järnvägslinjen Skövde - Karlsborg skulle därför ett återupptagande av tågtrafiken betyda mycket, framför allt för orterna öster om Tibro. Men även för Skövde, Igelstorp och Tibro skulle positiva effekter uppnås.

En konsultgrupp tog 2014 fram ett [förslag för Karlsborgsbanan](#).

Nedläggning och rivning: Tyvärr håller Karlsborgsbanan nu på att rivras, efter flera turer runt om denna järnväg. Därigenom har man valt en lösning som med all sannolikhet blir dyrare än att rusta upp banan, detta om riksväg 49 istället behöver rustas upp. En följd av detta beslut blir längre transporttider, kräftgång för orter längs banan och mer problem med biltrafik i centrala Skövde, jämfört med en banupprustning. Mer om detta finns på sista sidan i denna studie, tillsammans med länkar till olika referenser.

Den 44 km långa Karlsborgsbanan är egentligen ytterst intressant att åter byggas upp för återinförd tågtrafik, då resandeunderlaget är stort och bansträckningen är så bra att den tillåter höga hastigheter efter upprustning med helsvetsat spår, makadamballast, förnyad kontaktledning, och sanerade korsningar väg/järnväg. Med den föreslagna återuppbyggnaden kan gångtiderna för tåg beräknas till 31 min för sträckan Skövde – Karlsborg, inkl. fyra mellanstopp. Detta är mycket snabbare än bussen idag och till och med snabbare än med bil.

Som underlag till följande förslag har använts Resplus tågtidtabeller, kartor i Google, Lantmäteriets hemsida, Wikipedia, vägtrafikstatistik och Banverkets formel för hastighet i kurvor.

Dagens situation (2017)

Tidsåtgången på följande sträckor (hitta.se för bilresor):

- Skövde – Karlsborg (44 km): bil 35 min, buss 57-62 min, expressbuss 53 min
- Skövde – Tibro (19 km): bil 16 min, buss 23-27 min, expressbuss 21 min
- Men då trafikverket enligt uppgift planerar att sänka hastigheten på riksväg 49, kommer restiderna i framtiden att bli längre för både bil och buss.

Biltrafiken på sträckan Skövde – Karlsborg (enl. Vägtrafikstatistik):

- Avsnittet Skövde – Tibro: 7 710 – 12 150 bilar per dag, beroende på vägvagn
- Avsnittet Tibro – Karlsborg: 3 320 – 5 420 bilar per dag, beroende på vägvagn

Bussturer längs sträckan Skövde – Karlsborg:

- Linje 400 Skövde – Tibro, turtäthet: ungefär varje timme, med insatsturer M-F
- Linje 400 Skövde – Karlsborg: 13 dubbelturer M-F
- Linje 1 expressbuss Skövde – Karlsborg: varje timme M-F, med insatsturer

Banan är av militära orsaker byggd med stambanestandard, d.v.s. med väl tilltagna kurvradier, vilket efter upprustning tillåter höga hastigheter. Det finns ca. 45 korsningar väg/järnväg (enligt GoogleMaps), flera av dessa är planskilda.

Birger Tiberg är civilingenjör, med järnvägsintresse sedan barnsben. Sedan 1980 är han bosatt i Schweiz. Efter sin pensionering engagerar han sig aktivt i svensk järnvägs-politik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken skulle kunna återupptas på ett urval nedlagda banlinjer.

Orter längs Karlsborgsbanan (Uppgifter ur Wikipedia)

Längs sträckan finns följande orter (befolkningsförändring inom parentes):

Karlsborg 3 551 inv. (minskande), militär

Mölltorp 1 050 inv. (rel. konstant)

Fagersanna 540 inv. (minskande sedan 1995)

Tibro 8 018 inv. (rel. konstant), möbelindustri,

Igelstorp 677 inv. (rel. konstant)

Skövde 34 466 inv. (ökande), näringsliv bl.a. Volvo, Cementa, Ceijn, Furhoffs rostfria,

Banan

Järnvägen håller tyvärr på att rivas, som redan nämnts

Banan byggdes en gång med stora kurvradier, det vill säga av stambanestandard. Spårgeometrin tillåter minst 180 km/h på flera avsnitt, medan något lägre hastighet blir nödvändig på avsnitt med kurvor. Den befintliga bansträckningen kan därför användas, men för att få en attraktiv persontågstrafik måste banan inrättas för högre hastigheter. Det blir därför nödvändigt med helsvetsat spår med makadamballast och dessutom kontaktledning för minst 180 km/h. Korsningarna väg/järnväg måste också saneras för den högre hastigheten. Med helsvetsat spår får man dessutom den positiva effekten, att underhållskostnaderna minskar kraftigt gentemot skarvspår.

Mötesstationer:

- Förslag:
- Igelstorp
 - Tibro
 - Fagersanna
 - Mölltorp

Av dessa fyra mötesstationer måste Fagersanna realiseras för att möjliggöra 1-timmestrafik. För ev. halvtimmestrafik i högtrafik behövs dessutom mötesspår i Igelstorp. Även de övriga mötesstationerna bör realiseras för att få alternativa tågmötesmöjligheter vid ev. förseningar och för att även godståg skall kunna framföras. För en ren persontrafik räcker 300 m mötesspår. Om även tung godstrafik skall vara möjlig, krävs längre mötesspår, spår för 25 ton axeltryck och lastprofil C.

Beräkning av gångtider:

För att beräkna maximal hastighet mättes banas kurvradier upp på kartan för olika avsnitt. Med de uppmätta kurvradierna beräknades största tillåtna hastighet (sth) med Banverkets formel och med insatta värden för rälsförhöjning 150 mm och rälsförhöjningsbrist 150 mm. Mellan de föreslagna stationerna Skövde, Igelstorp, Tibro, Fagersanna, Mölltorp och Karlsborg räknades gångtiderna ut, med beräknad sth och förutsatt acceleration och bromsning $0.58 \text{ m/s}^2 (= 2 \text{ km/h per s})$. Dessutom sattes tåguppehållet vid stoppen till 2 min, i vilket ingår 1 min reservtid per stopp eller totalt 4 min reservtid för hela sträckan.

Återupptagen persontågstrafik

Utgående från invånarantalet, vägtrafikstatistiken och turtätheten för buss är det möjligt att komma fram till att det finns tillräckligt resandeunderlag för ett tåg i timmen i vardera riktningen, utglesad till ett tåg varannan timme under lågtrafik L-S. Detta under förutsättning att banan upprustas till högre hastighet.

Det presenterade tidtabellsförslaget på nästa sida utgår från detta. P.g.a. invånarantalet föreslås att tågen stannar i Igelstorp, Tibro, Fagersanna och Mölltorp.

Med tåg enligt förslaget skulle restiden 31 min från Karlsborg till Skövde (centrum till centrum) vara mycket kortare än med buss och även kortare än med bil.

Det är tänkt att behålla busstrafiken i nuvarande omfattning i inkörningsfasen av tågtrafiken, för att senare ändra denna till matartrafik och som komplettering av trafiken för mindre orter längs sträckan. Anm. Detta förfarande användes för den framgångsrika **Vinschgaubahn** i Sydtyrolen, som fick återinförd persontrafik 2005 efter att trafiken varit nerlagt sedan 1990, men spåret fått ligga kvar:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Vinschgaubahn>

Resandet på Vinschgaubahn har nu blivit så stort att banan skall elektrifieras och därefter skall fler motorvagnståg sättas in, med direkttrafik Mals-Merano-Bolzano.

Tågtyper

För den föreslagna trafiken räcker två tågsätt. Som tågtyp finns flera alternativ. I första hand föreslås Regina (axeltryck 18.5 ton), speciellt om tågen från Karlsborg skall fortsätta vidare från Skövde mot t.ex. Göteborg. Om tågen däremot bara skall pendla mellan Skövde och Karlsborg finns ett billigare alternativ i form av begagnade X11-or (axeltryck max 14 ton, uppväxlade till minst 160 km/h).

För tågtrafiken föreslås i första hand alltså Regina, som finns i två- och tredelad version:

- Regina tvådelad X50-2 har 166 sittplatser
- Regina tredelad X50-3 har 250 sittplatser

Regina används redan av Västtrafik och kan därmed ingå i det normala underhållet.

Som alternativ kan begagnade X11-tågsätt användas:

- X11 har 168 sittplatser och sth 140 km/h

För användning på en upprustad Karlsborgsbana måste sth för X11 höjas till minst 160 km/h. Denna typ av tågsätt används på skilda håll i Sverige, bl.a. av Västtrafik.

Förslag till tidtabell

Trafik:

- M-F ett tåg varje timme Skövde –Karlsborg: 31 min med 4 mellanstopp
- L-S varannantimmestrafik förmiddag och kväll, däremellan entimmestrafik

km		M-F	M-F	M-F	Dagl.	M-F	Dagl.		Dagl.	M-F
0	Skövde	6.41	7.41	8.41	9.41	10.41	11.41		21.41	22.41
8	Igelstorp	..45	..45	..45	..45	..45	..4545	..45
8	Igelstorp	..47	..47	..47	..47	..47	..47	och	..47	..47
19	Tibro	..52	..52	..52	..52	..52	..52	så	..52	..52
19	Tibro	..54	..54	..54	..54	..54	..54	vidare	..54	..54
29	Fagersanna	..59	..59	..59	..59	..59	..59	varje	..59	..59
29	Fagersanna	..01	..01	..01	..01	..01	..01	timme	..01	..01
36	Mölltorp	..06	..06	..06	..06	..06	..06		..06	..06
36	Mölltorp	..08	..08	..08	..08	..08	..08		..08	..08
44	Karlsborg	7.12	8.12	9.12	10.12	11.12	11.12		22.12	23.12

Avgång från Skövde M-F: 6.41 - 22.41

Avgång från Skövde L-S: 9.41, 11.41, 13.41 – 19.41, 21.41

I Skövde finns anslutning med tåg från Göteborg/Jönköping-Falköping och från Stockholm-Hallsberg/Örebro

km		M-F	M-F	M-F	Dagl.	M-F	Dagl.		Dagl.	M-F
0	Karlsborg	5.48	6.48	7.48	8.48	9.48	10.48		20.48	21.48
8	Mölltorp	..52	..52	..52	..52	..52	..5252	..52
8	Mölltorp	..54	..54	..54	..54	..54	..54	och	..54	..54
15	Fagersanna	..59	..59	..59	..59	..59	..59	så	..59	..59
15	Fagersanna	..01	..01	..01	..01	..01	..01	vidare	..01	..01
25	Tibro	..06	..06	..06	..06	..06	..06	varje	..06	..06
25	Tibro	..08	..08	..08	..08	..08	..08	timme	..08	..08
36	Igelstorp	..13	..13	..13	..13	..13	..13		..13	..13
36	Igelstorp	..15	..15	..15	..15	..15	..15		..15	..15
44	Skövde	6.19	7.19	8.19	9.19	10.19	11.19		21.19	22.19

Avgång från Karlsborg M-F: 5.48 - 21.48

Avgång från Karlsborg L-S: 8.48, 10.48, 12.48 – 18.48, 20.48

I Skövde finns anslutning med tåg till Falköping-Göteborg/Jönköping och till Hallsberg-Stockholm/Örebro

Trafikunderlag

Beräkningen av trafikunderlaget är rent överslagsmässig. För denna har använts vägtrafikstatistik och uppskattat resande med buss. Det antas att 10-30 % av bilresande och 50 % av bussresande skulle byta till en attraktiv tågtrafik. Vidare att bussturerna i genomsnitt är halvfulla över dygnet, med 50 sittplatser per buss. Med dessa förutsättningar fås 2 030 – 5 800 tågresande per dag. Som mest förväntas 285-485 resande per tåg i högtrafik.

Kostnader

För att få en korrekt uppskattning av kostnaderna för upprustningen krävs det ett omfattande utredningsarbete. Detta ligger dock inte inom ramen för denna studie.

För att ändå få en grov uppskattning kan man sätta in schablonkostnader. Med dessa skulle då fås:
264 milj. kr. för makadamballast med helsvetsade nya räler = 6 milj/km x 44 km

Tillkommer kostnad för nya utliggare och kontaktråd, omkring **50-100 milj.** för 44 km. Dessutom tillkommer kostnad för sanering av korsningar väg/järnväg för att möjliggöra upp till 180 km/h.

Framtida tågtrafik

Erfarenheter från andra banprojekt visar att resandet brukar bli många gånger större än beräknat om utbudet görs attraktivt, se bl.a. handlingen om Karlsborgsbanan. Några exempel: Skånetrafiken med Öresundsbron, Blekinge Kustbana, Svealandsbanan, Botniabanan och den omnämnda Vinschgaubahn. Vi kan därför räkna med att resandet på en upprustad Karlsborgsbana blir högre, eller mycket högre, än vad beräkningarna visar.

Om trafiken efter starten alltså skulle falla väl ut (många resande) kan man utvidga denna efter ett tag, t.ex. med genomgående ett tåg i timmen varje dag och med halvtimmestrafik i högtrafik M-F. Till det senare behövs mötesspår i Igelstorp.

En upprustad framgångsrik Karlsborgsbana kan till och med utgöra starten för ett återuppbyggt regionalt järnvägsnät i det ganska tätbefolkade Skaraborg, kanske i första hand en återuppbyggd bana Skövde – Skara – Lidköping. Med ett sådant regionalt järnvägsnät kan en mycket stark region runt omkring Skövde åstadkommas.

Tågtrafik är naturligtvis inget självändamål, utan bidrar positivt till att utveckla orterna längs järnvägen. Detta genom att underlätta transporterna, för både person- som godstrafik. Dessutom är omställning till tågtrafik positiv för miljö och klimat, och har till och med visat sig vara positiv för folkhälsan, då folk som åker kollektivt rör sig mer. I det aktuella fallet Karlsborgsbanan skulle också fås en minskning av biltrafiken in till Skövde. Enligt uppgift skall Skövde ha problem med P-platser och bilköer, men detta är kanske inte så allvarligt när allting kommer omkring, för annars hade man gjort allt för att föra över bilresandet till tåg på Karlsborgsbanan.

Nedläggning och rivning

Järnvägen håller nu tyvärr på att rivas upp, vilket kommer att kosta mycket pengar bara det. Enligt uppgift går notan för rivningen av hela sträckan Karlsborg – Skövde på nästan lika mycket som en upprustning av banan skulle kosta. Som man kan läsa i artiklarna i ”Skaraborgsbygden” saknas det tyvärr intresse för banan i Skövde och Tibro. Där vill man hellre satsa på vägen, för bil- och busstrafik. Det talas om problem med biltrafik och P-platser i centrala Skövde. Med en satsning på väg 49 istället för på Karlsborgsbanan torde detta problem bara bli värre med tiden. Mer om detta står längre ner på denna sida.

2015 startades en åtgärdsvalsstudie för Karlsborgsbanan. På ett möte i Karlsborg, arrangerat av tidningen ”Skaraborgsbygden” och Studieförbundet Vuxenskolan, berättade Trafikverkets utredare att denna åtgärdsvalsstudie just satts igång och efterlyste en dialog med kommuner och medborgare. En stor grupp kommunpolitiker fanns på plats. Detta stod i en artikel i ”Skaraborgsbygden” 11 dec 2015. Efter detta möte stoppades dock åtgärdsvalsstudien av Trafikverket Västs ledning, under motiveringen att man redan hade beslutat om nedläggning av banan, se artiklarna i ”Skaraborgsbygden” [15 april](#) och [12 maj](#) 2016.

Vidare kan man läsa i ”Skaraborgsbygden” [22 april 2016](#): ”...göra en utredning om att riva ut hela järnvägen. Det lär inte bli billigt. Beroende på hur mycket kontaminerad mark som måste fraktas bort, nämns siffror på minst 50-100 miljoner kronor” och vidare ”En som är bedrövad är Karlsborgs förra kommunalråd Kjell Sjölund (C) som sitter i kommunstyrelsens arbetsutskott. Det är mycket tråkigt besked, säger han. Trots att vi utlovats en ordentlig utredning så blir det ingenting (...) Nyckelpersoner i regionen har hela tiden varit emot detta. Liksom kommunledningarna i Tibro och Skövde. (...) Sakkunniga säger att bannan skulle kunna göras i ordning för tågtrafik för 250 till 300 miljoner kronor, säger Kjell Sjölund”

[Fler artiklar](#) i ”Skaraborgsbygden” om Karlsborgsbanan.

Citat från en renommerad trafikjournalist aug 2017, efter att det meddelades att Trafikverket tyvärr river Karlsborgsbanan: ”... fick just ett telefonsamtal från Tibro om att Trafikverket börjat rivningen av Karlsborgsbanan. Vilken skam för politikerna i berörda kommuner, Skaraborgs Kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och riksdagen - en för många decennier sedan elektrifierad bana rivs nu år 2017! Så då vet vi definitivt att politikernas tal om kraftfull satsning på järnvägen, på att hela Sverige skall leva, på att klimathotet måste åtgärdas bara är tomt prat. När det blir internationellt känt att Sverige bara spelar teater och bluffar när det gäller Parisavtalet och inte minst åtgärder på trafik-/transportområdet så ryker landets trovärdighet - vilken pinsamhet!”

Mycket viktigt är nu att banvallen får ligga kvar orörd i hela sin längd, så att ett återuppbyggande blir möjligt till en begränsad kostnad. En orörd banvall representerar därför ett mycket värdefullt kapital. Återuppbyggnad blir då möjlig när järnvägspolitiken ändrat sig i framtiden.

En upprustning av riksväg 49 kommer att kosta betydligt mer än vad en upprustning av Karlsborgsbanan skulle kosta. Man kan därmed säga att man valt den dyrare lösningen för Karlsborg – Skövde, med långsammare transporter, långsamt borttynande av orter och förvärrade biltrafikproblem i Skövde centrum.

24 april 2018 Birger Tiberg