

Trafikverket arbetar för högtryck på att lägga ner Lysekilsbanan. Detta i strid med strävan att minska CO₂-utsläppen. Detta arbete från Trafikverket liknar tyvärr mycket hur Karlsborgsbanan lades ner och innebär bland annat att regler inte följs för att kunna uppnå målet: Järnvägsnedläggning, se sista sidan.

Följande studie visar istället hur regelbunden tågtrafik kan återupptas på Lysekilsbanan. För denna finns det ett stort intresse. En nedläggning av banan skulle istället verka tvärt emot Trafikverkets uttalade strävan att minska CO₂-utsläppen!

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.

Dagens situation (läget 2019)

Det tar 34 min att köra bil mellan Lysekil och Uddevalla, enligt eniro.se → vägbeskrivning Det körs då på väg 161 och med färja mellan Skår och St Finsbo.

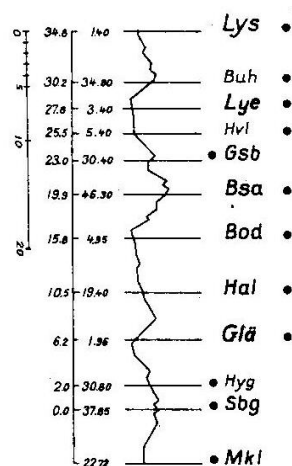
De snabbaste bussförbindelserna körs också samma väg:

- Till Uddevalla ca. 1 h med linje 841, byte till 860 i Torp-terminalen: M-F varje h, L-S varannan h
- Till Göteborg 2 h 10 min med linje 841: M-F varje timme, L-S varannan timme

För järnvägens del ligger all trafik för närvarande (2019) nere.

Det är gott om rel. tvära kurvor, med radier 300 - 600 m, vilket tyvärr begränsar hastigheten på banan. Dessutom är banan också mycket backig (lutning upp till 25 ‰), vilket är till nackdel för godstrafiken.

Höjdprofilen visas till höger, källa: grafisk tidtabell 1950.



Orter längs sträckan (Uppgifter ur Wikipedia)

Lysekil 7 600 inv., hamn, turism, fiskindustri, marin forskning och petrokemisk industri.
 Brastad 1 850 inv., [Husqvarna AB](#) har vevaxeltillverkning med 165 anställda.
 Hallinden, hållplats med anslutande bussar till bl.a. Kungshamn och Smögen.
 Håby 86 inv.
 Munkedal 3 700 inv.
 Hogstorp 373 inv. Uddevalla 31 200 inv.

jarnvag.ch	Lysekilsbanan Förslag till återupptagen regelbunden tågtrafik
-------------------	--

Förslag till återupptagen regelbunden tågtrafik

Resandeunderlaget Lysekil – Uddevalla motiverar ett tåg varje timme, kompletterat med halvtimmestrafik i högtrafik morgon och kväll M-F. Det presenterade förslaget utgår från denna förutsättning.

P.g.a. innevånarantalet föreslås att tågen stannar i Lysekil, Brastad, Munkedal och Uddevalla. Dessutom stannar tågen i Hallinden för tågmöten och för anslutande bussar till bl.a. Kungshamn och Smögen

För att få en attraktiv persontågstrafik måste banan upprustas till högre hastigheter än dagens. Spårgeometrin tillåter minst 140 km/h på flera avsnitt, medan nedsatt hastighet till 100 – 80 km/h blir nödvändig på kurviga avsnitt. För att kunna genomföra denna hastighetshöjning är helsvetsat spår och makadamballast nödvändiga. Vidare bör kontaktledningen på många sträckor upprustas till 140 km/h. Däremot finns inga kurvrätningar med i förslaget utan befintlig bansträckning har förutsatts.

Med tåg enligt förslaget skulle resan från centrum till centrum gå mycket snabbare än med buss men långsammare än med bil, då tåget kör via Munkedal medan bilen tar den kortare direkta vägen via färjan över Gullmarsfjorden.

För trafiken räcker i normalfall två tågsätt, om tågen bara skall köras till och från Uddevalla, kompletterat med ett tredje tågsätt för högtrafiken. För ett tåg varje timme behövs en mötesplats i Hallinden. För att även en smidig godstrafik skall bli möjlig behövs också mötesplatser i Brastad och Smedberg. Detta förutom befintlig mötesplats i Munkedal. För ett tåg i halvtimmen i högtrafik behövs dessutom mötesplats i Lyse och ett anslutande kort dubbelspårsavsnitt söder om Munkedal.

Direktbussarna Lysekil – Göteborg visar på ett resebehov även i denna relation. Tågen Lysekil – Uddevalla bör därför köras vidare till/från Göteborg. Ett trafikupplägg kan vara att vartannat tåg mellan Göteborg och Uddevalla körs till/från Strömstad (som idag) och vartannat till/från Lysekil. Alternativt körs tågen ihopkopplade från/till Göteborg och kopplas isär/ihop antingen i Munkedal eller i Uddevalla.

Det är tänkt att behålla busstrafiken i nuvarande omfattning till att börja med. Resandeutvecklingen visar hur busstrafiken senare kan ändras, bl.a. till matartrafik till tågen.

Som underlag har jag använt kartor i Google och från Lantmäteriets hemsida. Dessutom Wikipedia, Västtrafiks hemsida och tidtabellen för färjan över Gullmarsfjorden.

Fyra varianter

I detta avsnitt presenteras, förutom huvudförslaget (1.), också 3 alternativa upprustningar (2.-4.).

1. Förslaget huvudalternativ – upprustning av befintlig bana

Den föreslagna upprustningen av befintlig bana (=huvudalternativet) med helsvetsat spår, makadamballast och förbättrad kontaktledning skulle sänka restiden med en kvart till 43 min, se tidtabellsförslaget på nästa sida. Detta skulle locka många bilister som därigenom slipper köra själv, även om tågresa tar 10 min längre tid. Något som också talar för tågresa är att om en bilist skulle missa färjan Skår – Finnsbo, måste han räkna med upp till 15 – 20 min väntetid. Färjtider finns på: <http://www.trafikverket.se/gullmarsleden/>

2. Alternativ – utan upprustning

Att köra på banan utan upprustning skulle ge långa restider och därmed göra tåget mindre attraktivt. I detta alternativ är förutsatt sth 70 km/h Lysekil - Munkedal, vilket skulle ge 57 min restid Lysekil - Uddevalla, d.v.s. ung. lika lång restid som med buss idag. Detta skulle knappast locka bilister att ta tåget istället.

3. Alternativ – ombyggnad av anslutningen till Bohusbanan

Anslutningen till Bohusbanan norr om Munkedal kan flyttas så att de två kurvorna med 300 m radie tas bort. Istället byggs en ny linje med kurvradier på ca. 1000 m från Håby direkt mot Bråland, och därifrån parallellt med Bohusbanan in till Munkedals station, se den röda linjen på kartan till höger. Därmed kan tågen på de båda banorna köras in och ut från Munkedal oberoende av varandra och samtidigt fås en tidsvinst på ca. 1 – 2 min. Nybygge av ca. 2 km linje separat och ca. 2 km längs med Bohusbanan kan motiveras av både en förenklad trafikledning och en viss tidsvinst.



4. Alternativ – ombyggnad till 160 km/h

En ombyggnad av banan till genomgående 160 km/h skulle sänka restiden Lysekil – Uddevalla ytterligare, från 43 min i föreslagen variant till 34 min, vilket blir mycket attraktivt. Tyvärr måste då en stor del av banan byggas ny för att uppnå detta, en grov uppskattning ger att ung. halva sträckan måste byggas helt ny. Detta skulle tyvärr kosta så mycket att det knappast kan motiveras samhällsekonomiskt. Om godstrafiken emellertid skulle bli mycket omfattande kan dock detta alternativ bli intressant, då lutningarna med ombyggnaden samtidigt kan begränsas till max. 10 %.

För beräkningen av restider till tidtabellsförslaget på nästa sida har följande använts:

Alla kurvradierna uppmätta och högsta hastighet i dessa beräknad enligt banverkets formel
Max acceleration och inbromsning 0.56 m/s² (=2 km/h per s)
2 min stationsuppehåll, inkl. reservtid för ev. förseningar

jarnvag.ch	Lysekilsbanan Förslag till återupptagen regelbunden tågtrafik
-------------------	--

Förslag till tidtabell i huvudalternativet

Trafik:

- Normalt ett tåg varje timme Lysekil – Uddevalla: 43 min med 3 mellanstopp, och tågmöten i Hallinden
- Under högtrafik M-F 30-min-trafik Lysekil – Uddevalla, med tågmöten i Lyse och på dubbelspårsavsnittet söder om Munkedal.

	M - F	M - F L	M - F L S	M - F L S		M - F L S	M - F	M - F L S	M - F L S	M - F L S	M - F L S	F L
Uddevalla	6.05	7.05	8.05	9.05		17.05	17.35	18.05	19.05	20.05	21.05	23.05
Munkedal t	6.16	.16	.16	.16	o.s.v.	.16	.46	.16	.16	.16	.16	.16
Munkedal fr	6.18	.18	.18	.18		.18	.48	.18	.18	.18	.18	.18
Hallinden t	6.28	.28	.28	.28	varje	.28	.58	.28	.28	.28	.28	.28
Hallinden fr	6.30	.30	.30	.30		.30	.00	.30	.30	.30	.30	.30
Brastad t	6.37	.37	.37	.37	timme	.37	.07	.37	.37	.37	.37	.37
Brastad fr	6.39	.39	.39	.39		.39	.09	.39	.39	.39	.39	.39
Lysekil	6.48	7.48	8.48	9.48		17.48	18.18	18.48	19.48	20.48	21.48	23.48

	M - F	M - F L	M - F	M - F L S	M - F L S		M - F L S	M - F L S	M - F L S	M - F L S	M - F L S	F L
Lysekil	5.12	6.12	6.42	7.12	8.12		16.12	17.12	18.12	19.12	20.12	22.12
Brastad t	.21	.21	.51	.21	.21	o.s.v.	.21	.21	.21	.21	.21	.21
Brastad fr	.23	.23	.53	.23	.23		.23	.23	.23	.23	.23	.23
Hallinden t	.30	.30	.00	.30	.30	varje	.30	.30	.30	.30	.30	.30
Hallinden fr	.32	.32	.02	.32	.32		.32	.32	.32	.32	.32	.32
Munkedal t	.42	.42	.12	.42	.42	timme	.42	.42	.42	.42	.42	.42
Munkedal fr	.44	.44	.14	.44	.44		.44	.44	.44	.44	.44	.44
Uddevalla	5.55	6.55	7.25	7.55	8.55		16.55	17.55	18.55	19.55	20.55	22.55

Kostnader

När det gäller kostnader kan knappast schablonkostnader användas, då stora delar av bansträckan har svåra markförhållanden (lera). Jag vill istället hänvisa till en utredning som Vectura har gjort för upprustning av Uddevalla-Lysekil, framför allt för godstrafik:

<http://www.jarnvag.ch/1207-Infrastrukturforutsattningar-malmtransporter.pdf>

Framtida tågtrafik

Erfarenheten från andra banprojekt visar att resandet brukar bli mycket större än beräknat om utbudet görs attraktivt. Några exempel: Skånetrafiken, Blekinge Kustbana, Svealandsbanan och Botniabanan. Vi kan därför räkna med att resandet på en upprustad Lysekilsbana kan bli högre, eller t.o.m. mycket högre, än vad beräkningar visar.

Om trafiken efter starten alltså skulle falla väl ut (många resande) kan man utvidga denna efter ett tag, med halvtimmetrafik inte bara i högtrafik. Även längre tågsätt kan bli nödvändiga.

jarnvag.ch	Lysekilsbanan Förslag till återupptagen regelbunden tågtrafik
-------------------	--

Trafikverket bl.a. verkar för nedläggning av banan, diskussioner

Istället för att undersöka hur tågtrafiken kan återupptas på Lysekilsbanan arbetar Trafikverket aktivt för att lägga ner banan. En skrivelse sändes den 21 juni 2019 av Mats Fägerquist till svenska regeringen, med kopia till Bohuslänningen, hur Trafikverket agerar aktivt för att kunna lägga ner banan: [LÄNK](#)

En mycket kritisk artikel i Bohuslänningen den 12 aug 2019 av medlemmar i Svenska Järnvägsfrämjandet mot att Trafikverket aktivt verkar för nedläggning av Lysekilsbanan. För att uppnå sitt mål bryter Trafikverket mot bestämmelser: [LÄNK](#)

I Bohuslänningen infördes 23 aug 2019 en artikel om Lysekilsbanan, den artikeln är en förkortad version av denna studie med förslag till återupptagen regelbunden tågtrafik: [LÄNK](#)
Artikeln, författad av Christer Wilhelmsson och Birger Tiberg, var även införd i Lysekilsposten och i tidningen Västsverige.

Trafikverket svarade på artikeln den 31 aug. 2019: [LÄNK](#)

Detta följdes av svar från Jan Du Rietz den 9. sept. 2019: [LÄNK](#)

... och från Mats Fägerquist den 10. sept. 2019: [LÄNK](#) och 28. okt. 2019: [LÄNK](#)

... och från Christer Wilhelmsson och Birger Tiberg den 17. sept. 2019: [LÄNK](#)

Efter dessa svar på Trafikverkets artikel den 31 aug har Trafikverket inte yttrat sig i Bohuslänningen.

Mats Fägerquist artikel den 28. okt. i Bohuslänningen (se ovan) följdes av ett svar från Roland Rombrant den 5. nov. att Lysekilsbanan bör läggas ner: [LÄNK](#)

Roland Rombrants svar följdes kommenterades av Mats Fägerquist den 18. Nov: [LÄNK](#)

Förfarandet att lägga ner Lysekilsbanan har stora likheter med hur Karlsborgsbanan lades ner, se: <http://www.jarnvag.ch/Karlsborgsbanan.pdf> Bland annat stoppades en påbörjad Åtgärdsvalstudie (ÅVS), därför att man plötsligt bestämde att banan skulle läggas ner!

Birger Tiberg 20 nov. 2019