

Det finns önskemål om att börja köra direkta pendeltåg Uddevalla-Trollhättan. Med nuvarande infrastruktur är detta tyvärr inte praktiskt genomförbart, om pendeltågen skall köras med fast tidtabell varje timme och med goda anslutningar i Trollhättan. För detta behövs utbyggd infrastruktur

Avsnittet Uddevalla C - Öxnered, 22.5 km, är en del av den tidigare UWHJ, Uddevalla-Vänern-Herrljunga järnväg. Detta avsnitt är enkelspårigt och har idag en enda mötesstation, Ryr, sedan den tidigare mötesstationen Ängebacken, 7.5 km från Uddevalla C, rivits. Det långa avståndet Uddevalla C – Ryr, 13.7 km, begränsar tyvärr kapaciteten på denna sträcka till ca. 4 tåg i timmen, med risk för följdverkningar vid minsta störning.

Jag, Birger Tiberg, är civilingenjör, med järnvägsintresse sedan barnsben och uppvuxen i Sverige, men flyttade 1980 till Schweiz, där jag nu är bosatt. Efter min pensionering engagerar jag mig aktivt i svensk järnvägs politik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken kan återupptas på ett urval nedlagda järnvägar.

Utbyggnadssteg 1

Ett första steg innefattar en återuppbyggd mötesstation i Ängebacken, (se ovan). När stationen en gång fanns hade mötesspåret 665 m hinderfri spårlängd som även tillåter samtidig infart. Med denna återuppbyggnad blir det möjligt att införa pendeltrafik varje timme Uddevalla-Trollhättan, med anslutning i Trollhättan till och från Göteborg.

För att begränsa arbetsinsatsen för denna studie har två tidsintervall valts som exempel för att visa hur de nya regiontågen kan läggas in. Det ena intervallet kl 06-09 tät trafik, det andra intervallet kl 12-14. Tidtabellsförslagen visas på de nästa två sidorna, det handlar om tidtabeller i vanlig form och i grafisk form.

Kostnaden för mötesstationen i Ängebacken kan begränsas, då banvallen efter det tidigare mötesspåret ligger kvar. Schablonmässigt kan kostnaden då uppskattas till ca. 60 miljoner. Jag har räknat med schablonvärden SEK 15 miljoner/km för återuppbyggt spår med kontaktledning och SEK 50 miljoner för inkoppling av växlar och utrustning för fjärrstyrning.

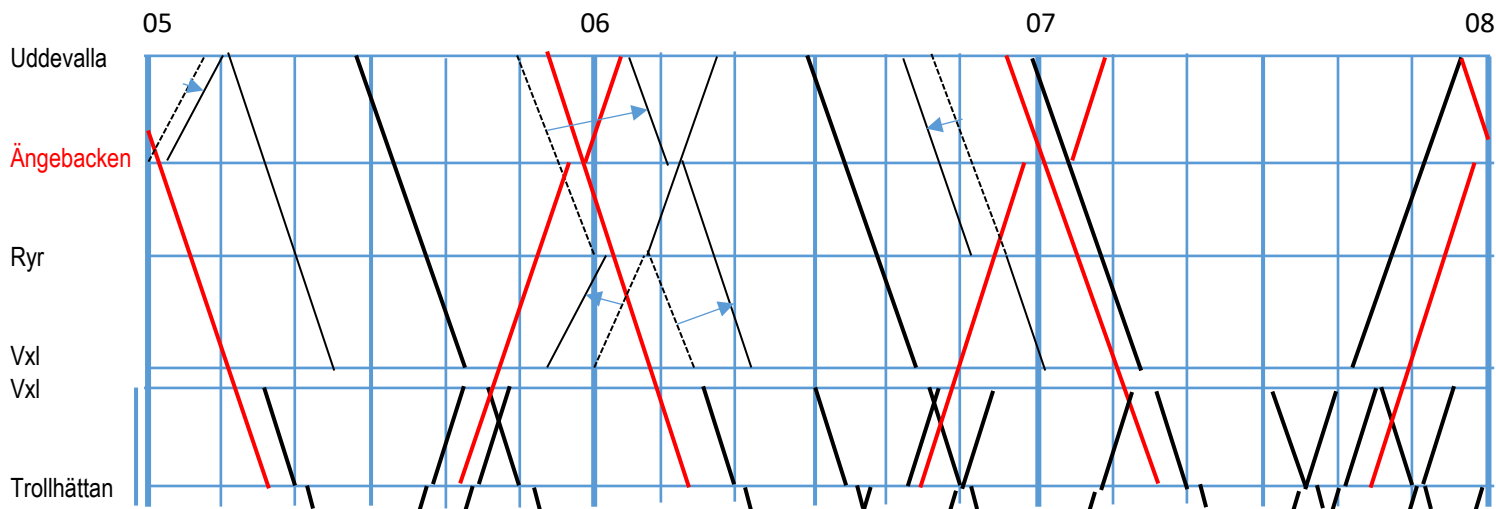
Enligt Linjebocken gäller idag (2016) 90-140 km/h på sträckan. Detta föreslår jag bibehålles, även för utbyggnadssteg nr. 2.

Utbyggnadssteg 1 – Tidtabell kl 06-09

		M-F	M-F	M-F	M-F	M-F	M-L	M-F	M-F	M-F	M-F	M-F	M-F	M-F SoH	M-F	M-F	M-F
Uddevalla	fr	5.56			6.28	6.54				7.29		7.56	7.59			8.17	
Vänersborg	fr		6.07	6.39	snabb		7.09		7.39					8.09			8.39
Öxnered	t		6.12	6.44	tåg		7.14		7.44					8.14			8.44
Öxnered	fr		6.15	6.45			7.15	7.28	7.45	7.45			8.15	8.15	8.30	8.34	8.45
Vänersborg	t				6.49					7.50			8.20			8.39	
Trollhättan	t	6.16	6.20	6.50		7.14	7.20	7.34	7.50			8.16		8.20	8.35		8.50
Trollhättan	fr		6.22	6.52		7.22	7.36	7.52		8.07			8.22	8.37		8.52	
Göteborg	t		7.00	7.30			8.00	8.15	8.30		8.45			9.00	9.15		9.30

		M-F	M-F	M-F	M-F	M-L	M-F	M-F	M-F	M-L	M-F SoH	M-F	M-F
Göteborg	fr	6.00		6.10		7.00	7.15	7.30		7.55	8.00		8.15
Trollhättan	fr	6.38		6.44		7.38	7.50	8.08		8.36	8.41		8.52
Trollhättan	t	6.38	6.42	6.44	7.45	7.45	7.50	8.08		8.36	8.41	8.45	8.52
Vänersborg	fr								8.33				
Öxnered	t	6.47		6.49		7.50	7.56	8.20		8.42	8.48		8.59
Öxnered	t	6.48				7.53		8.21	8.40		8.49		
Vänersborg	fr	6.55				7.59		8.26			8.54		
Uddevalla	t		7.04		8.09				8.56			8.08	

Grafisk tidtabell Uddevalla-Trollhättan Ti-F kl 05-08



- Personförande tåg i tdt 2017
- Godståg (visas endast för avsnittet Uddevalla-Öxnered)
- Nya regiontåg Uddevalla-Trollhättan
- Tågläge i tdt 2017, som flyttats
- Flyttat tågläge
- Med rött anges nya tåg

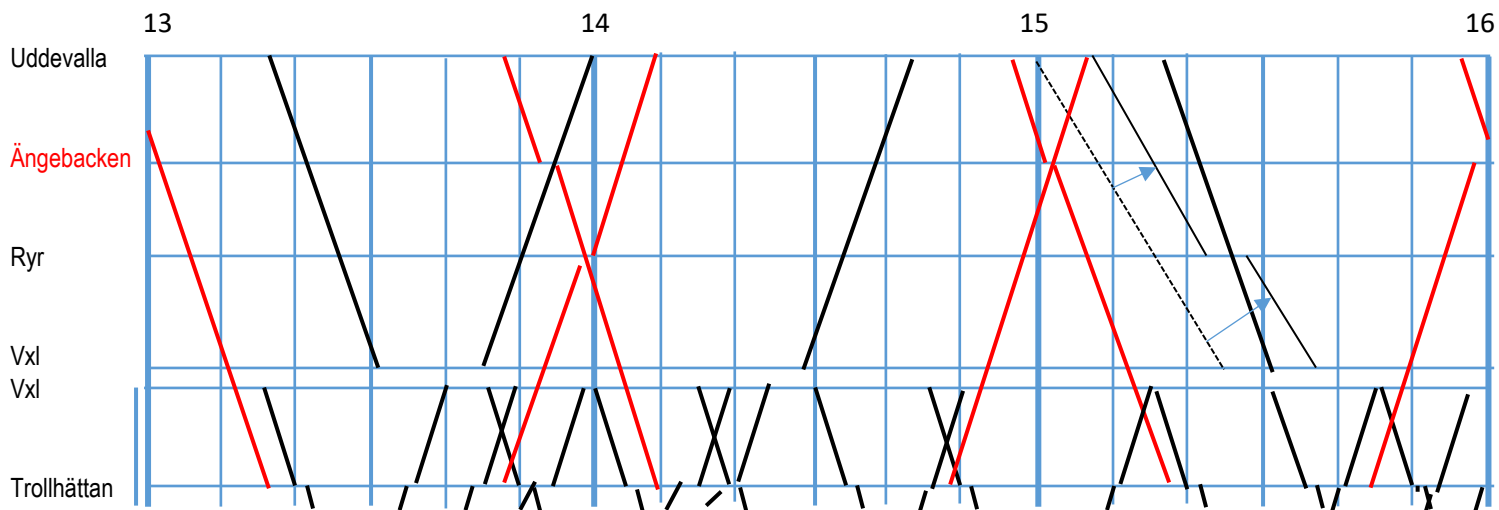
Utbyggnadssteg 1 – Tidtabell kl 12-14

		dgl	Dgl	dgl	dgl	dgl	M-F	dgl	dgl	dgl	M-F	dgl	
Uddevalla	fr	12.56		13.17		13.48		14.56		15.17		15.56	
Vänersborg	fr		13.09				14.09	14.39		15.09		15.39	
Öxnered	t		13.14				14.14	14.44		15.14		15.44	
Öxnered	fr		13.15	13.33	14.00		14.15	14.45		15.15	15.33	15.45	
Vänersborg	t			13.40						15.40			
Trollhättan	t	13.16	13.20		14.05	14.09	14.20	14.50	15.16	15.20		15.50	16.16
Trollhättan	fr		13.22		14.07		14.22	14.52		15.22		15.52	
Göteborg	t		14.00		14.40		15.00	15.30		16.00		16.30	

		dgl	dgl	dgl	dgl	dgl	SoH	dgl	dgl	M-F	dgl	M-F	dgl	dgl	dgl
Göteborg	fr	13.00	13.05			13.15	13.45		14.00	14.05		14.30	15.00		15.15
Trollhättan	t	13.35	13.43			13.52	14.17		14.38	14.43		15.08	15.38		15.52
Trollhättan	fr	13.35	13.43		13.48	13.52	14.19		14.38	14.43	14.49	15.08	15.38	15.45	15.52
Vänersborg	fr			13.40				14.23							
Öxnered	t	13.41	13.50			13.59	14.24		14.45	14.50		15.15	15.45		15.59
Öxnered	fr		13.51					14.29	14.46			15.16	15.46		
Vänersborg	t		13.56									15.21	15.51		
Uddevalla	t			14.00	14.09			14.45	14.51		15.07			16.08	

Med **rött** anges nya tåg

Grafisk tidtabell Uddevalla-Trollhättan M-F kl 13-16

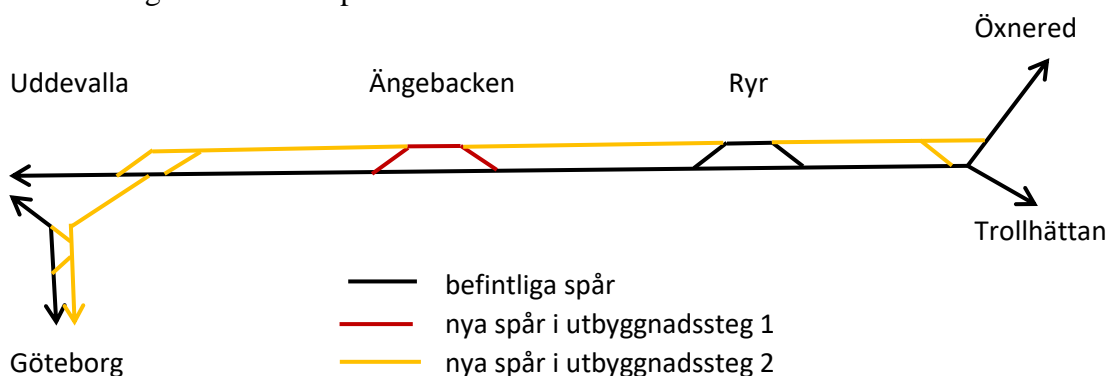


- Personförande tåg i tdt 2017
- Godståg (visas endast avsnittet Uddevalla-Öxnered)
- Nya regiontåg Uddevalla-Trollhättan
- Tågläge i tdt 2017, som flyttats
- > Flyttat tågläge

Utbyggnadssteg 2

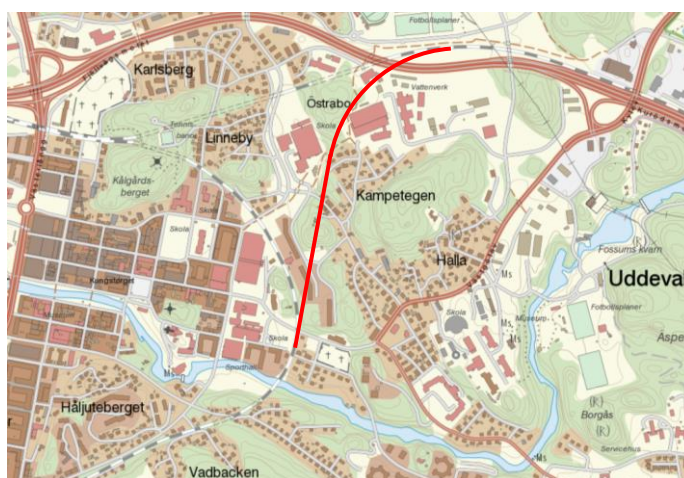
Banan i Götaälvdalen är högbelastad, och blir dyr att bygga ut till fyra spår av flera skäl: På det mest belastade avsnittet längs älven upp till Älvängen ligger stora delar av banan på lera, varav en del är kvicklera. Dessutom är det trångt på flera avsnitt mellan älv och motorväg/bergssida. Utbyggnad till fyra spår upp till Älvängen torde därför kräva att stora delar av de nya spåren läggs i bergtunnel öster om nuvarande dubbelspår. Detta beskriver jag i [Fyra spår i Götaälvdalen](#)

Den banan bör därför avlastas, speciellt om fler IC-, lokal- och godståg skall kunna köras. Ett bra sätt att göra denna avlastning är att bygga ut södra Bohusbanan till dubbelspår och köra godstågen via Öxnered och ett nytt triangelspår vid Uddevalla ut till södra Bohusbanan. Även mellan Uddevalla och Öxnered behövs då dubbelspår, vilket också skulle också göra det möjligt att köra ett regiontåg i halvtimmen mellan Trollhättan och Uddevalla, dessutom insatståg i högtrafik, förutom de omledda godstågen. Med detta dubbelspår blir dessutom tågplaneringen flexiblare och tidshållningen bättre. Se spårskissen nedan.



Till höger på bilden visas i **rött** möjlig sträckning för triangelspåret i Uddevalla (radie 400 m). Det är inte helt lätt att välja platsen för triangelspåret, då landskapet är kuperat och det finns tät bebyggelse närmast staden. Det måste även tas hänsyn till marktyp, då det finns lera där det inte ligger berg.

Kostnaden för triangelspår i Uddevalla + det nämnda dubbelspåret mellan Uddevalla och Öxnered kan uppskattas till ca. 1.2 miljarder kr. Det har räknats med schablonkostnad 60 miljoner/km för utbyggnad av 19.5 km enkelspår till dubbelspår, samt 1 km triangelspår i Uddevalla (enkelspår). Marken, där enkelspåret skall byggas ut till det nämnda dubbelspåret, består huvudsakligen av lera och finsand, enl. SGUs karta: korta avsnitt utgörs av berg och mosstorv.



Karta: Lantmäteriet.

Norra Älvsborgs Länssjukhus (NÄL)

I detta sammanhang vore det också fördelaktigt att bygga en tunnelstation under NÄL. Jag föreslår nya spår med plattform i separata tunnlar på båda sidor om nuvarande dubbelspårstunnel. Därigenom fås också en omkörningsmöjlighet, detta är viktigt då Öxnered på Norge/Vänernbanan förlorade omkörningsspår vid senaste stora ombyggnaden. Bygget torde knappast bli dyrare än att förse de nuvarande spåren med nya plattformar inne i tunneln och dessutom störs trafiken bara minimalt under bygget.

Till den nya hållplatsen under NÄL blir det möjligt att köra direkta regiontåg från Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg. Det behövs inte avskärmning mot spåren som vid Lisebergsstationen, då tågen utan uppehåll kör genom stationen i en separat tunnel.

Avslutande kommentar: det är mycket viktigt att köra personförande tåg med samma tidtabell vecka efter vecka och inte ändra tiderna fram och tillbaka, som tyvärr ofta är fallet i Sverige. Samma tider borde det också vara för de tåg som kör hela veckan. En styv tidtabell underlättar för resande att lägga tågtider på minnet och få det lättare att planera sina resor.