

KUSTO-kommunernas yttrande på nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Framtiden kräver likvärdiga pendlingsstråk på järnvägsbanorna till/från Göteborg!

KUSTO-kommunerna (Kungälv, Uddevalla, Stenungsund, Tjörn och Orust) vill i gemensamt intresse och med gemensamt ansvar för stråkets utveckling uppmana Trafikverket att prioritera åtgärder för stråkets utveckling i linje med tidigare identifierade brister. Södra Bohusbanan skall ses som ett likvärdigt transportstråk som övriga pendelstråk till och från Göteborg.

Södra Bohusbanan har redan i Trafikverkets underlag till nationell plan för 2018–2029 beskrivits som en bana med betydande brister avseende kapacitet, trafiksäkerhet och användbarhet. Av genomförd funktionsutredning framgår att södra Bohusbanan har betydande kapacitetsbrister, framför allt på grund av enkelspåret. Utredningen beskriver att trafiken är mycket störningskänslig och att de förseningar som uppstår ofta sprids vidare i trafiksystemet.

År 2018 tog Västsvenska handelskammaren fram rapporten *Nyttoeffekter av en upprustad Bohusbana* tillsammans med konsultföretaget WSP. Rapporten studerade och analyserade de samhällsekonomiska nyttor som kan skapas genom en uppgradering av södra Bohusbanan. Uppgraderingen som analyserades var dubbelspår mellan Göteborg och Uddevalla med en restid på 40 minuter på samma sträcka, samt högre turtäthet. Analysen pekade på att den samlade samhällsekonomiska nyttan av investeringar i södra Bohusbanan kan uppskattas till cirka 21 miljarder (år 2018).

KUSTO-kommunerna kan konstatera att antalet boende längs södra Bohusbanan ligger är samma storleksordning som övriga pendlingsstråk. Sträckan utmed södra Bohusbanan har dessutom potential till högre dubbelriktad pendling än övriga stråk då antalet arbetsplatser längs stråket är fler. En ökning av resande på järnvägen skulle främja tillväxten i ett stråk av flera kommuner med stor utvecklingspotential och kunna bidra till målet om hållbart resande. Ändå är antalet turer på södra Bohusbanan bara hälften mot övriga stråk samt innehar endast enkelspår vilket ger en sårbar trafikering med inställda avgångar till följd.

Idag är restidskvoten mellan tåg och bil i stråket på en nivå som hämmar tågets konkurrenskraft. Detta bidrar till ett starkt fordonsflöde in och ut från Göteborg vilket tar plats från annan nödvändig trafik på E6 och i de centrala delarna av Göteborg. Närmast Göteborg har E6 nått kapacitetstaket vilket ger utmaningar vid framtida exploateringar.

Framkomlighet för godstrafiken är också av relevans på södra Bohusbanan. Av Trafikverkets fördjupade utredning (*Fördjupad utredning- kapacitetsförstärkning av södra Bohusbanan*, Publikation 2021:007) framgår att det är svårt att köra längre godståg på södra Bohusbanan eftersom de flesta mötesstationerna har relativt korta mötesspår. Om längre godståg ska trafikera banan kräver det att godståg måste använda rakspåret (med perronger) genom stationerna

samtidigt som regionaltågen får gå undan till sidospåret vid tågmöte. Dessutom innebär det att två långa godståg inte kan mötas. Dessa förutsättningar bidrar till en ökad störningskänslighet i systemet. Den fördjupade utredningen mynnade ut i åtgärdsförslag som inte har omhändertagits i den nationella infrastrukturplaneringen.

Under de närmaste åren genomförs flera välbehövliga trimnings- och reinvesteringsåtgärder på södra Bohusbanan. Åtgärderna möjliggör endast i mycket liten grad för 15-minuterstrafik mellan Göteborg och Stenungsund vilket är det som krävs för att vara ett likvärdigt pendlingsstråk. Planerade åtgärder kommer att förbättra situationen, men är långt ifrån tillräckliga.

KUSTO-kommunerna upplever ett planeringsglapp mellan regional kollektivtrafikplanering och nationell infrastrukturplanering. För att utveckla pendlingsmöjligheterna med tåg utmed södra Bohusbanan i linje med Västra Götalandsregionens *Målbild tåg 2035* fullt ut, krävs reella kapacitetshöjande åtgärder som medför förkortad restid och minskad sårbarhet. Det bör ske en fortsatt utveckling av södra Bohusbanan där det planeras för en robust lösning på längre sikt. För att komma framåt med åtgärder i högre takt behöver södra Bohusbanan lyftas in i nationell infrastrukturplan som ett namngivet objekt. Objektet södra Bohusbanan kan arbetas in i Trafikverkets åtgärdsplanering för att kunna genomföras succesivt, allt eftersom det finns medel att tillgå. Genom att åtgärda separata delsträckor, till exempel dubbelspår till Säve i samband med byggnation av Brunnsbo station, ger effekter som ökar robustheten i systemet. KUSTO-kommunerna anser att innan ytterligare satsningar sker längs övriga pendlingsstråk, måste södra Bohusbanans trafikering möjliggöra en likvärdig pendlingskvalitet som övriga stråk.

På längre sikt vill KUSTO-kommunerna se ett dubbelspår mellan Göteborg och Uddevalla med pendeltåg på sträckan mellan Göteborg och Stenungsund.

KUSTO-kommunerna

