SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1509

av Annika Hirvonen och Gurgin Bakircioglu (båda MP)

Stångådalsbanan och Tjustbanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att långsiktigt säkerställa anslutningen i Linköping för Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åter göra Stångådalsbanan till ett riksintresse och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera underhållet och utvecklingen av Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra säkerheten vid obevakade järnvägsövergångar på Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa förutsättningar för att persontrafik till Oskarshamn på Stångådalsbanan ska kunna återupptas och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett arbete för elektrifiering av fler oelektrifierade järnvägar och att samtidigt möjliggöra ekonomiska stöd för operatörer som i stället investerar i batteri- eller vätgaståg där detta kan vara lämpligt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Tåg är det mest klimatsmarta sättet att transportera många människor och gods längre sträckor. En förutsättning är dock att det finns fungerande järnvägar. Miljöpartiet har under lång tid drivit att järnvägen ska byggas ut och rustas upp i hela Sverige. Vi vill knyta ihop landet med både moderna stambanor för snabba tåg och välfungerande regionala banor som gör att man lätt kan ta sig överallt.

Stångådals- och Tjustbanorna är två viktiga regionala banor i sydöstra Sverige. Längs banorna bor 300 000 människor, och järnvägen är en viktig förutsättning för trafikomställning, men också för att få vardagen att fungera och att arbetsmarknadsregionen ska hålla ihop. Här finns en potential att tillfredsställa behov av både arbetspendling och längre resor. Tjustbanan ansluter till Västerviks hamn, vilket ger goda förutsättningar för godstranstrafik på banan. Samtidigt finns stora behov av upprustning och för att järnvägsbanorna ens ska existerar i framtiden.

Östra Småland är sett till transporter och infrastruktur avskuret och eftersatt. Det beror inte enbart på långa avstånd till storstäder och stambanor, utan också på en långvarig underfinansiering. Ekonomiskt eftersatta järnvägar är ett problem i hela landet, men även i nationell jämförelse sticker Kalmar län ut som en av de regioner som tilldelats minst pengar för sin transportinfrastruktur.

Det finns fler järnvägsbanor i Kalmar län, men banorna med de största investeringsbehoven är Stångådals- och Tjustbanorna. Dessa är också de järnvägsbanor som trafikerar flest orter i länet. Stångådalsbanan trafikerar mellan Kalmar i söder via bland annat Högsby, Hultsfred och Vimmerby till Linköping *(samt med kopplingar till Oskarshamn respektive Mönsterås, dock ej längre för persontrafik).* Tjustbanan går mellan Linköping och Västervik via bland annat Åtvidaberg och Gamleby.

Banornas nuvarande skick – flera sorters problem

Gamla banor med opålitlig trafikering

Banorna är gamla – den äldsta sträckningen öppnades 1874. Därför är järnvägen extra känslig för väderhändelser – såväl risk för solkurvor på sommaren som snö på vintern gör att trafik ofta ställs in. Banorna är heller inte trädsäkrade. Idag stängs trafiken av på banorna när det råder stark vind. Vi anser att banornas upprustning och underhåll måste ges högre prioritet.

Obevakade övergångar – en säkerhetsrisk

Den allvarligaste säkerhetsrisken är de obevakade övergångarna. År 2019 fanns det 43 obevakade järnvägsövergångar mellan Linköping och Kalmar. Samma år skedde ett dödsfall vid en sådan övergång längs banan i Östergötland. I närtid har olyckor också skett 2018 samt 2010 *(där även olyckan 2010 ledde till ett dödsfall).* Vi anser att säkerheten måste prioriteras mer.

Sänk utsläppen även för järnvägen

Stångådals- och Tjustbanorna är inte elektrifierade. Miljöpartiet vill att fler av de ännu inte elektrifierade järnvägssträckorna i Sverige ska elektrifieras. Vi välkomnar även initiativ från tågoperatörerna kring batteritåg/vätgaståg och här borde operatörer och staten samverka om vilka åtgärder som kan bli aktuella för respektive bana. Sker åtgärder i tågen i stället för infrastrukturen så faller den investeringen på någon annan aktör än staten, och det gör att det finns anledning att se över möjligheten till statligt stöd för att skapa ekonomiska incitament att hitta rätt lösning på rätt plats.

Tågen som trafikerar spåren idag är tillverkade mellan 1989 och 2010 och drivs av dieselmotorer. Därför är utsläppen för trafiken betydligt högre på dessa banor jämfört med elektrifierad järnväg i Sverige. Kalmar länstrafik har tillsammans med Region Blekinge, Region Kronoberg och Region Jönköping beställt 28 nya Krösatåg. Leverans av tågen beräknas påbörjas under år 2027. Åtta av tågen är bimodala, vilket innebär att de kan drivas både elektriskt och med förbränningsmotorer godkända för fossilfritt bränsle. Dessa tåg är tänkta att trafikera Stångådalsbanan och Tjustbanan. Detta är ett positivt exempel på när det kan finnas olika lösningar kring oelektrifierade banor.

Oskarshamn bortkopplat – missad möjlighet för Gotlandstrafiken

Sommaren 2019 upphörde persontrafiken till Oskarshamn. Detta trots att Oskarshamns stationshus byggts om och återinvigts så sent som 2017, med förhoppningar om fler tåg snarare än nedläggning. Regionen bedömde dock resandet som för lågt för att fortsätta att driva tågtrafiken. En del av det låga resandet kan dock förklaras av att tågtrafiken var opålitlig och ofta fick ställas in. Dålig infrastruktur leder till sämre förutsättningar för trafiken och lägre resande, vilket i sin tur leder till att infrastrukturinvesteringarna uteblir. Förutom att Oskarshamnsborna drabbas av dåliga möjligheter till resande innebär det också att södra Sverige har sämre möjlighet att resa kollektivt till Gotlandsfärjan. Vi anser att det är angeläget att skapa förutsättningar för att anslutningen ska kunna återupptas.

Signalsystemet måste bytas

På banorna används två gamla signalsystem – System R och System M *(på olika etapper).* System R används idag enbart på dessa sträckor i Sverige, vilket kräver särskild utrustning ombord. Situationen är brådskande, eftersom systemet inte är kompatibelt med EU:s system ERTMS. När ERTMS införs vid stambanan i Linköping måste signalsystemet vara utbytt, eftersom systemen inte är kompatibla och inte passar ihop i samma fordon.

I den nationella infrastrukturplanen för 2022–2033 som bygger på den infrastrukturproposition som förhandlades fram när Miljöpartiet satt i regering år 2021 fanns en namngiven reinvestering gällande signalutrustning som handlar om utbyte av system kallat Radioblock, som berör Stångådals- och Tjustbanorna. Det är viktigt att bytet av signalsystem fullföljs.

Banorna inte längre av riksintresse

Våren 2021 kom det fram att Trafikverket ansåg att Stångådals- och Tjustbanorna inte längre borde klassificeras som riksintresse. Vilka trafikanläggningar som fastställs som riksintressen har betydelse när olika intressen vägs mot varandra. I Trafikverkets slutrapport för översyn av riksintressen (*2021*) skrivs att det kan bli *”svårare och dyrare att genomföra mindre ombyggnationer som står i strid med andra intressen” samt att ”anläggningars funktion blir även svårare att skydda mot åtgärder utanför exempelvis vägområdet eller järnvägsfastigheten”.* Beskedet om den indragna statusen för banorna väckte omfattande protester i länet. Region- och kommunpolitiker såg beskedet som ett hot mot järnvägarnas långsiktiga överlevnad. Trafikverket besvarade kritiken med att den indragna statusen inte har någon påverkan avseende pengar till underhåll och investeringar samt att kommunerna själva kan välja att stärka skyddet.

Trots protesterna förverkligade Trafikverket beskedet, och Trafikverkets riksintresseanspråk inkluderar inte längre Stångådals- och Tjustbanorna. Vi anser att banorna bör utgöra riksintresse.

Stångådals- och Tjustbanorna måste upprustas och underhållas

Region Kalmar län och kommunerna längs banorna har länge drivit på för upprustning och elektrifiering. De har föreslagit upprustning, delelektrifiering samt triangelspår vid Berga *(där tågen idag behöver vända).* Förslaget om delelektrifiering innebär en teknisk hybridlösning, där eldrift kombineras med batteridrift och eventuellt även vätgas– en mix som har de båda fördelarna att kostnaderna drastiskt minskas samtidigt som

batterierna möjliggör samma låga utsläppsnivåer. Stångådals- och Tjustbanorna har tidigare blivit utpekade som ”en brist för fortsatt utredning”. Trots detta finns det i Tidöregeringens nationella plan 2026-2037 inget namngivet objekt för Stångådals- och Tjustbanorna. Det gör att det blir nödvändigt att nu finansiera åtgärderna genom de övriga anslag som finns i den nationella planen.

Region Östergötland och Region Kalmar län vill se åtgärder

Region Östergötland och Region Kalmar län har länge velat se åtgärder på banorna och de har betonat att banorna spelar en viktig roll för den regionala utvecklingen: *”Regionerna vill betona järnvägens betydelse för att binda samman framför allt stråket Kalmar–Linköping, men även stråket Västervik–Linköping, och därigenom också skapa förutsättningar för regionintegrering inom länen och regionförstoring samt tillgänglighet till och från Stockholm och övriga landet.”*

Regionerna skriver att det är viktigt att Trafikverket gör nödvändiga investeringar och reinvesteringar som säkerställer fortsatt regionaltågstrafik av nuvarande omfattning. Regionerna redogjorde för vad de tycker är viktigast: först att robusthet och driftsäkerhet är den högst prioriterade åtgärden. För att nå dit förordas exempelvis trädfällning, åtgärder vid obevakade järnvägsövergångar och att utföra planerade spårbyten på vissa sträckor. Därefter vill regionerna att insatser för att sänka restiden prioriteras, framför allt genom att lokalisera delsträckor på Stångådalsbanan där hastighetshöjande åtgärder kan göras. Som en tredje prioritering lyfter regionerna att anslutning via Stångådals- och Tjustbanorna till Linköping är avgörande för trafikens möjliga utveckling.

Tidös besparingar får konsekvenser – anslutningen i Linköping måste säkras långsiktigt

I februari 2023 gick Trafikverket ut och förordade att järnvägen från Kalmar och Västervik inte ska ansluta till Linköpings nya centralstation. I stället ska Tannefors i södra Linköping göras om till slutstation, och resenärer som ska åka vidare behöver ta buss vidare till centralstationen. Anledningen var den nya regeringens uppdrag till myndigheten att spara pengar inom projektet Ostlänken *(den del av den nya stambanan som planeras mellan Linköping och Järna).* Våren 2026 meddelar Tidöregeringen plötsligt att Ostlänken kapas och det nya stationsläget i Linköping utgår. Neddragningen innebär att en avgörande del av den nya stambanan försvagas, men även att Stångådalsbanan och Tjustbanans koppling till stambanan i Linköping behålls.

Försvarets intressen i att behålla denna koppling utgjorde ett skäl till beslutet. Det är viktigt att Linköping och södra Sverige får ökad kapacitet på järnvägen. Trafikverket behöver få i uppdrag att fortsätta Ostlänkens utbyggnad fram till Linköpings befintliga centralstation som huvudinriktning, och med en fortsättning med järnvägsutbyggnaden vidare mot Jönköping. I det sammanhanget är det avgörande för Stångådalsbanan och Tjustbanans framtid att även fortsättningsvis behålla sin koppling till stambanan - oavsett stationsläge i Linköping - och att dessa ska vara en integrerad del av järnvägssystemet. Att vi har ett sammankopplat järnvägssystem är helt avgörande både för personresor och för bättre beredskap.

Annika Hirvonen (MP) *Gurgin Bakircioglu (MP)*