

Motion till riksdagen 2013/14:T349

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Riv inte upp spåren – underhåll istället

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att medel ska avsättas i den nationella planen för underhåll och upprustning av lågtrafikerade banor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett förbud bör införas mot att riva upp räls på banor som inte utnyttjas i dag och att de statliga banorna ska behålla ägandet av banorna.

Bakgrund

Vi människor strävar ofta efter nya lösningar, snabbare vägar och tekniska framsteg. Vi är alla beroende av utveckling för framtidens utmaningar. Samtidigt finns det ofta fantastiska möjligheter i det som ligger precis framför ”våra fötter”. Det är sådana möjligheter vi ser i de så kallade lågtrafikerade järnvägarna som finns på flera håll runt om i landet, ofta genom lite mindre orter och inte alltid på de ”hetaste” stråken.

I den här motionen fokuserar vi på landsbygdens utvecklingsmöjligheter via våra lågtrafikerade banor. Flera av dessa existerar med hot om nedläggning. Andra skulle behöva snabba nyinvesteringar för att klara av det ökande behovet, när populariteten ökar. Vi vill att banorna ska få mer uppmärksamhet som alternativa transportmöjligheter i samband med att vi ska resa mer klimatsmart. I strävan att överföra gods till järnväg är de lågtrafikerade banorna viktiga eftersom många godstransporter börjar eller slutar i en ort vid en lågtrafikerad bana. Dessutom har dessa banor en viktig effekt då de kan förstora nuvarande arbetsmarknadsregioner, utveckla hållbara transporter för en allt rörligare befolkning samt för människor som väljer Sverige som turistmål.

Fel! Okänt namn på

Vi vill att politiker på alla nivåer ser möjligheter för dessa fungerande banor, och vi anser det som både samhällsekonomiskt och klimatmässigt fel att lägga ner järnvägsbanor i Sverige i dag.

Motivering

I Sveriges järnvägsnät ingår cirka 235 mil spår som Trafikverket har klassificerat som så kallade lågtrafikerade banor. Det är både banor som idag trafikeras av person- och/eller godståg och räls som har tagits över av gräs och sly.

Trafikverket har under lång tid utrett dessa banor. I en översyn som gjordes 2008¹ listades banorna i olika kategorier från "Banor med stark utvecklingspotential" till "Banor som bör utredas för avveckling".

Det är intressant att se hur mycket som har hänt sedan dess. Banor som till exempel Fryksdalsbanan mellan Kil och Torsby är klassificerade som en bana med tveksamt samhällsekonomiskt motiverad trafik. Det är nog ingen som idag skulle ifrågasätta Fryksdalsbanans berättigande. Problemet är att det börjar bli fullt på spåret med alla de pendlar- och godståg som idag trafikerar banan.

I samma kategori återfinns Bohusbanan mellan Uddevalla och Strömstad som, trots att den är i stort behov av upprustning, även den är flitigt trafikerad idag.

Karlsborgsbanan mellan Skövde och Tibro är omnämnd som en bana där de "berörda kommuner och Västra Götalandsregionen är överens om att banan bör läggas ned". Idag finns det diskussioner om att istället återuppta trafiken.

I rapporten skriver Trafikverket insiktsfullt: "Klimathotet har de senaste åren ökat järnvägens roll i transportsystemet. Trafiken ökar på hela järnvägsnätet och efterfrågan på järnvägstransporter fortsätter att öka. Banor som legat utan trafik i lång tid efterfrågas av näringslivet för att möjliggöra klimatvänliga transporter."

Nedläggningshotade banor

Trafikverket håller nu på med en ny översyn. Enligt ansvarig tjänsteman på Trafikverket kommer översynen att vara klar under hösten 2013 och förslagen på olika banors framtid behandlas i samband med att regeringen tar beslut om den nationella planen våren 2014.

Vad Trafikverket kommer att föreslå kan ansvarig tjänsteman inte avslöja, men enligt uppgift i media, kommer det att finnas en "svart lista" med förslag

¹ Banverket: Översyn av det lågtrafikerade järnvägsnätets framtid 2008.

på 20 banor som bör läggas ned, däribland Lysekilsbanan, Karlsborgsbanan och Dal Västra Värmlands Järnväg, DVVJ.²

Viktiga för landsbygden, godset och turismen

Lågtrafikerade banor diskuteras oftast i termer om hot om nedläggning och brister på underhåll. Man glömmer att dessa banor har flera funktioner och potentiella möjligheter på flera sätt. De är viktiga för sina bygder, för råvaruförsörjning, för utveckling av hållbar turism och som trafikmatare till övriga järnvägsnätet samt reservvägar vid stopp på huvudspår.

En nedläggning av en bana som kan trafikeras med godståg tvingar ut fler lastbilar på vägarna, med ökad förslitning på vägnätet.

Turism och lågtrafikerade banor

Det finns potential för utveckling av turism utmed alla våra järnvägar, men speciellt intressant kan utvecklingen komma att vara på de lågtrafikerade banorna. Många slingrar sig genom landskapet och kan utvecklas till resande och hållbar turismutveckling med nya möjligheter.

I Tillväxtverkets publikation Fakta om svensk turism 2012 står det:

Förutom att turism och resande bidrar till att skapa förståelse och broar mellan människor från olika platser och kulturer är den också ett handels- och välbefinningsbyggande verktyg.

Med en hållbar utveckling, skapas också ett bredare utbud av natur- och kulturaktiviteter, restauranger och besöksmål och därmed attraktivare boendemiljöer. Turism och resande ger inkomster för många företag och skapar arbetstillfällen. Den ger samhället skatteinkomster och är en förutsättning för att skapa och utveckla en större och mer attraktiv infrastruktur.

Under 2012 spenderade utländska besökare 106,5 miljarder kronor och svenska fritids- och affärsresenärer nästan 169 miljarder kronor i Sverige. Mest pengar spenderade resenärerna på resor och transporter med utgifter för exempelvis tågbiljetter, flygbiljetter, hyrbilar och drivmedel.

Utländsk turism i Sverige mätt i antal utländska övernattningsnätter har under samma period ökat med nästan 115 procent. Sverige som resmål har därmed haft en lika bra eller något bättre utveckling än i övriga världen och en betydligt bättre tillväxt än i övriga Europa under de senaste 20 åren. Även om bilen är vanligaste transportmedlet, så är tågresandet näst vanligast i dag.

Tillväxtverkets publikation visar på att människors resvana med tåg är stor, att tåg är ett vanligt transportmedel och att tågturismen har en ökad potential.

Det är viktigt att knyta ihop det vi människor tycker om att uppleva och göra med det som skapar värde och hållbarhet i hela Sverige. Här ser vi många möjliga utvecklingar för de lågtrafikerade banorna.

² Västnytt: "Tre tågbanor hotas av nedläggning", september 2013.

Fel! Okänt namn

Vad får de lågtrafikerade banorna kosta?

Vad är ekonomiskt försvarbart att satsa på lågtrafikerade banor? Det beror på vilka kostnader som inkluderas i en beräkning.

Ökade kostnader för upprustning av järnvägen måste vägas mot ökade vägkostnader. Viktigt är där att komma ihåg att det övriga järnvägsnätet förlorar trafik, om matningen från de lågtrafikerade banorna försvinner. Att inte rusta upp banorna leder till ökade vägkostnader långt ut i vägnätet.

Trafikverket har tagit fram en metod-PM som beskriver hur samhällsekonomiska analyser ska genomföras för lågtrafikerade banor. Modellen tar, så vitt vi kan utläsa, inte hänsyn till en ökad turismutveckling med resande på aktuella järnvägar, eller på klimatfrågan och framtidens transportbehov i förhållande till snabba behov av att minska klimatpåverkan.

Vi anser att verktyg och modeller som väger kostnader och nytta i förhållande till andra trafikslag, även behöver väga in den klimatpåverkan som olika trafikslag bidrar med.

Underhåll och rusta istället för att lägga ned

Miljöpartiet föreslår i partimotion om det framtida transportsystemet³ att en särskild pott på 9 miljarder kronor avsätts för trimning och förbättringar för ett antal regionala banor, inklusive så kallade lågtrafikerade. Förbättringarna till exempel kan avse mötesspår, bärighet och signalåtgärder. Vi nämner där banor som Inlandsbanan med tvärbanor som har en stor potential för en ökad godstrafik, Ådalsbanan mellan Nyland och Långsele som bör rustas upp som omledningsmöjlighet för godstrafiken och för lokal persontrafik, Bohusbanan som behöver trimmas med bland annat mötesspår och Lysekilsbanan som behöver rustas upp för att åter kunna användas. I Västra Götaland kan åtgärder på Älvsborgs-, Kinnekulle- och Viskadalsbanorna förstärka den positiva trenden med en ökande regionalstågtrafik. I östra Småland och Östergötland finns förslag på åtgärder som möjliggör ökad och mer attraktiv trafik på Stångådals- och Tjustbanorna för både gods- och persontransporter. Till listan kan också läggas Västerdalsbanan och de hotade Karlsborgsbanan och DVVJ-banan med flera lågtrafikerade banor.

Medel bör avsättas i den nationella planen för underhåll och upprustning av lågtrafikerade banor. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

³ Motion till riksdagen med anledning av prop. 2012/13:24 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem.

Moratorium mot att riva upp räls

Banor som idag inte bedöms kunna trafikeras bör hållas i sådant skick att de kan användas när behovet kommer.

Det finns allt för många exempel på räls som rivits upp och gjorts om till cykelbanor eller trädgårdar. Det är svårt att backa utvecklingen och lägga tillbaka rälsen.

Ett exempel är Hagfors som fram till år 1990 hade järnvägsförbindelse via Deje i form av en smalspårig järnväg. Beslut togs om nedläggning och sista tåget gick i september 1990. Banan revs därefter upp och banvallen förvandlades till cykelväg. Sett i backspegeln var det ett misstag. Stålverket i Hagfors är idag det enda i Europa som inte har en järnväg eller hamn att tillgå för sina transporter.

Under 2000-talet har ett flertal förslag kommit upp om att åter ansluta Hagfors till det svenska järnvägsnätverket via Inlandsbanan – genom olika dragningar. Det kommer säkert också att göras, men det kommer att bli mycket dyrare än om den gamla järnvägen hade funnits kvar.

Även om vi som miljöpartister tycker mycket om cykelbanor anser vi att det är bättre att använda banvallarna till järnväg. Vi föreslår därför ett moratorium mot att riva upp räls på banor som inte utnyttjas idag. Vi anser vidare att även om staten överlåter driften på banorna till andra (som till exempel företagstjänstfullt gjorts med Inlandsbanan) bör staten behålla ägandet av banorna. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Stockholm den 2 oktober 2013

Stina Bergström (MP)

Tina Ehn (MP)

Bodil Ceballos (MP)

Jonas Eriksson (MP)