

Motion till riksdagen  
2005/06:T339

av Lars Tysklind m.fl. (fp)

## Järnvägsoperatörernas behov av infrastruktursatsningar

### Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	1
Förslag till riksdagsbeslut .....	2
Motivering.....	3
Persontrafikoperatörernas behov av infrastruktursatsningar .....	3
De långa genomförandetidernas orsaker .....	4
Stora godskunders behov av särskilda infrastruktursatsningar .....	6
De mindre godskundernas behov av infrastruktur.....	9

Fel! Okänt namn på

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utsträcka de nyligen genomförda förändringarna av miljöbalken till att även omfatta järnvägsprojekt så att tidsutdräkten för planprocesser minskas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inför upprättande av Framtidsplaner och andra styrande dokument ge Banverket uppdraget att särskilt belysa nyttan av sammanhängande genomförande av järnvägsbyggnadsåtgärder utefter längre stråk och effekterna av olika handlingsalternativ på operatörernas möjligheter att bedriva lönsam trafik.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att särskilt undersöka nyttan för de stora trafikoperatörerna för godstrafik av olika investeringsalternativ.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bemyndiga Banverket att vid behov ur anslaget för delfinansiering från staten i anslutningsspår till kombiterminaler och industriområden anslå medel för att helt bekosta hållningen av passiva spår som bedöms ha strategiskt intresse för små godskunder.

## Motivering

Järnvägen har under de senaste 15 åren varit i transportpolitikens fokus. Stora investeringar har gjorts i bana, nya linjer och rullande materiel. Som en följd har resandet ökat och nya resmönster etablerats. Långa dagliga arbetsresor med järnväg är idag inte längre någon ovanlighet. Godstrafikens utveckling har inte varit lika spektakulär. Det bör dock noteras att andelen godstrafik på järnväg i Sverige är tre gånger större än genomsnittet inom övriga EU-länder.

Trots en allmänt positiv utveckling uppvisar emellertid de stora självständigt agerande nationella järnvägsoperatörerna dålig lönsamhet. Persontrafiken har under många år varit uppdelad i två sektorer, en som erhållit subventioner från staten och länshuvudmännen, i vilken operatörerna endast uppträtt som entreprenörer, och en som bedömts lönsam och sammanfattats i SJ:s trafikeringssmonopol på huvudlinjerna. I praktiken har det senare nätet omfattat alla interregionala linjer, vilka ju trafikeringsmässigt bildar en enhet. Flera av dessa har dock inte varit lönsamma, varför förlusterna balanserats av intäkter från några få trafikstarka huvudlinjer.

Godstrafiken på järnväg i Sverige har under samma period genomgått en mycket radikal rationalisering. Att det ekonomiska resultatet för godstransporterna nu inte är bättre beror på att övriga transportslag är inbegripna i en liknande process, samt att reglerna för lastbilstrafik ändrats till följd av EU-inträdet och stärkt dess konkurrenskraft.

Järnvägsdriftens dåliga ekonomi är ett allvarligt problem som länge åsidosatts i förhoppningen att regleringar av banavgiften skulle kunna återställa balansen mellan trafikslagen. Järnvägsoperatörernas kostnader är dock inte endast avgälder för begagnande av banor utan även kostnader för en stor infrastruktur i form av systemspecifika anläggningar för fordonsteknik och underhåll, säkerhetssystem och en mycket komplicerad logistik. Detta kostnadsöverskott är en konkurrensnackdel som måste uppvägas av för järnvägen typiska fördelar, nämligen snabbhet och förmågan att effektivt hantera stora volymer. Avgörande för om denna ekvation skall gå ihop är infrastrukturens egenskaper och kvalitet.

## Persontrafikoperatörernas behov av infrastruktursatsningar

Som beskrivits ovan består SJ:s trafikeringssmonopol av såväl lönsamma som olönsamma linjer. Naturligtvis spelar befolkningstäthet och linjernas sträckning stor roll, men det går även att iakttä ett samband mellan infrastrukturens kvalitet och linjens lönsamhet. Västra och Södra stambanorna var under många år SJ:s viktigaste sträckor och hade företräde vid upprustningar och moderniseringar. 1990-talets stora satsningar på linjen Stockholm–Gävle och Ostkustbanan, Mälärbanan och Svealandsbanan har lett till mycket kraftigt ökat resande på dessa avsnitt och en markant förbättring av trafikens eko-

## Fel! Okänt namn på

nomi. Däremot utmärker sig egentrafikens ekonomiska sorgebarn Laxå–Charlottenberg, Göteborg–Karlstad eller Västkustbanan för ålderdomlig infrastruktur eller andra trafikstörande inslag.

En upprustad dubbelspårig järnvägs främsta konkurrensfördel är hög res-hastighet, vilken hävdar sig väl mot bil, buss eller inrikesflyg. Härtill kommer tillförlitlighet och god komfort. Svensk trafikpolitik behärskas av en vision om en på sikt väl utbyggd infrastruktur med ett nät av motorvägar och dubbelspåriga järnvägar mellan landets olika befolkningscentrum. Sverige är dock ett land med liten befolkning och de mycket höga kostnaderna gör att utbyggnaden tar decennier i anspråk.

För persontrafikoperatörerna är problemet att en redan påbörjad och delvis utbyggd linje skapar förväntningar om ett stort trafikutbud och snabbare resor. Ny vagnmateriel anskaffas och turtätheten ökas men linjen presterar inte den korta restid och pålitliga förbindelse som resenären väntar sig. Följden blir vacklande resandet och förluster. Flera av de stora linjerna har dessa kännemärken.

- Mäljarbanans mellersta delar, sträckorna runt Västerås och snabbspåret Hovsta–Arboga byggdes ut redan i mitten av 1990-talet. Fortfarande var dock den viktiga sträckan mellan Bålsta och Kallhäll enkelspårig och dessutom utsatt för kraftiga störningar från byggnadsverksamheten. Först år 2001 färdigställdes den sista delsträckan.
- Svealandsbanan öppnades 1997. Resandet översteg omedelbart förväntningarna, varvid den huvudsakligen enkelspåriga linjen visade sig oförmögen att svälja tätare trafik, med försening, överbeläggning och kvalitetsproblem som resultat.
- Utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspårig stomjärnväg för hastigheter över 200 km/tim pågår sedan 20 år. Ännu år 2000, 16 år efter projektets påbörjande, hade linjen alltså åtta enkelspårssträckor med längder mellan 300 meter och 40 kilometer. Till följd härav uppgick restiden mellan Göteborg och Malmö med snabbaste tåg till 3 timmar och 10 minuter, endast 30 minuter mindre än de 3 timmar och 40 minuter som uppnåddes 1980, 20 år tidigare. På grund av de ideliga enkelspårssträckorna var linjen naturligtvis mycket störningskänslig med låg kvalitet och hård konkurrens från bil- och busstrafik som följd. SJ lär ett enskilt år ha förlorat 90 miljoner kronor på driften. Restiden har nu kunnat nedbringas till 2 timmar och 45 minuter. Från och med i höst återstår endast tre enkelspårssträckor.

## De långa genomförandetidernas orsaker

Det finns givetvis ett uttalat intresse att genomföra infrastrukturprojekt så fort som möjligt och i ett sammanhang. Kostnaderna för projekten, som ju betalas direkt ur statsbudgeten, är dock mycket höga och tenderar dessutom att stiga under planprocessens gång. Medelsbrist är en viktig orsak till att genomförande tar lång tid, men än mer betydelsefull är tidsåtgången för planering och

tillståndsgivning. Till någon del kan den skyllas på vissa inneboende mekanismer i förfarandet.

För det första betraktar vi i många avseenden vårt land som färdigbyggt. De stora uppbyggnadsåren under efterkrigstiden är förbi. Stora nyanläggningar ses som ingrepp i en redan färdig struktur. Det omfattande prövningsförfarandet enligt lagen om byggande av järnväg leder därför, sedan alla aspekter och möjliga olägenheter prövats, till mycket dyra anläggningar, med linjer i djupa skärningar, talrika tunnlar, stora omledningar runt bebyggelse och övergivande av mycken nyttig etablerad järnvägsinfrastruktur.

Folk är gärna beredda att acceptera en tankvagn med farligt innehåll som passerar på någon av våra huvudvägar eller stambanor, däremot inte på en nyanlagd järnväg. Därvid är nya järnvägars säkerhet vid transport av farligt gods vida överlägsen vägtrafikens. Paradoxalt nog får denna känslighet till följd att ansträngningarna att med järnvägsutbyggnader skapa ett konkurrenskraftigt och miljövänligt alternativ till väg- och flygtransporter försvåras. Sektorn belastas med höga kostnader, utbyggnadstakten stagnerar och järnvägsoperatörernas intresse för att bedriva trafiken avtar.

För det andra fordrar prövningsförfarandet lång tid genom att det utförs i fyra steg: Förstudie, järnvägsutredning, tillåtlighetsprövning genom regeringen och slutligen järnvägsplan. Lagstiftningen ger uttryck för den skepsis allmänheten idag känner inför stora förändringar i sitt närområde. Att planprocessen någonstans i mitten gör halt för att överlämnas till regeringen för avgörande är viktigt eftersom ärendena ofta blir konfliktladdade och det därför är förmånligare för alla parter att redan i ett tidigt skede få ett avgörande. På så sätt kan det utdragna förfarandet anses spegla realiteter i samhället.

I många fall, i synnerhet i enklare ärenden, nöjer sig regeringen efter ett eller ett och ett halvt års betänketid med att konstatera att en tillåtlighetsprövning inte är behövlig. Banverket har nyligen i ett ärende berörande utbyggnad av dubbelspår på Nynäsbanan hemställt att regeringen ger dispens från kravet på tillåtlighetsprövning. Bakgrunden är att den planerade åtgärden endast oväsentligt överskrider tröskeln för krav på prövning, att kommunerna utmed linjen är överens om åtgärden och att projektet av alla inblandade uppfattas som mycket brådskande.

Detta skulle möjligen kunna anvisa en väg för fler ärenden. I det ovan beskrivna fallet handlar det om att lägga ett ytterligare spår parallellt med det befintliga. Linjen är en bibana för lokal- och godstrafik. Det finns således inga krav på betydligt högre största hastighet i framtiden, vilket innebär att kurvvrätningar, linjeflyttningar och tunnelbyggen kan undvikas. Priset per kilometer bana är följaktligen också måttligt.

Ett problem för Banverket vid större investeringar i huvudlinjer är att motivera att relativt betydande summor, flera hundra miljoner kronor, investeras i linjeförbättringar som inte uppfyller kraven man i framtiden tänkt ställa på ett stråk som helhet. Från operatörernas synpunkt är det dock mycket mer angeläget att tio år tidigare få en problematisk sträcka förbättrad än att vinna två minuters körtid på den linje som slutligen kommer till stånd. En viss inkonsekvens i linjeutbyggnaden kan mycket väl vara till fördel för järnvägssektorns utveckling i stort.

#### Fel! Okänt namn på

I praktiken skulle denna filosofi kunna få nedslag i form av förenklade förfaranden vid dubbelspårsutbyggnader på angelägna ställen genom att de nyli- gen föreslagna ändringarna i miljöbalken avseende regeringens tillåtlig- hetsprövning utsträcker till att även beröra järnvägsanläggningar. Dagens rekvisit för prövning är järnvägar för fjärrtågstrafik samt nya spår av minst fem kilo- meters längd. Rekvisiten kan ändras så att de istället beskriver helt nya banor eller mer omfattande dubbelspårsprojekt av nybyggnadskaraktär med anpass- ningar för höghastighetståg. På så sätt får Banverket möjlighet att i under- handlingar med berörda kommuner föreslå en mindre ingreppskrävande lös- ning i utbyte mot förkortad planprocess. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Därutöver bör regeringen ge Banverket uppdraget att vid upprättande av Framtidsplaner och andra styrande dokument särskilt belysa nyttan av sam- manhängande genomförande av åtgärder utefter längre stråk och effekterna av olika handlingsalternativ på operatörernas möjligheter att bedriva lönsam trafik. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

## Stora godskunders behov av särskilda infrastruktursatsningar

Sverige har en vid internationell jämförelse stor andel godstrafik på järnväg. Potential för en vidare utvidgning finns, men begränsas av tillgången till yt- terligare högkvalitativ spårkapacitet. Enkelt uttryckt kan Green Cargo efter att ha lanserat en stor affär som Stora Ensos baseportsystem kanske inte utan vidare följa upp denna med en ytterligare systemlastaffär i samma storleks- ordning, eftersom den första belagt de bästa tidtabellslägena. Risker finns att en tillkommande storaffär får sämre omloppstider och minskad tillförlitlighet, om kapacitet alls kan erbjudas.

När en ny höghastighetsjärnväg för persontrafik eller en dubbelspårsut- byggnad propageras brukar ofta som andrahandsargument anföras att även godstrafiken drar nytta av förändringen genom att den gamla linjen avlastas och får större utrymme för godstrafik, eller att dubbelspår mångdubblar ka- paciteten. Detta är en sanning med modifikation.

Den gamla huvudlinjen går ofta genom ett pärlband av orter som vuxit upp längs banan. Om stora delar av fjärrtrafiken försvinner skapas utrymme för en länge önskad utvidgning av regionaltrafik på spåret. Problemet är att modern regionaltrafik bedrivs med snabbtåg eller snabba och accelerationsstarka motorvagnståg. Trafikrytmen blir en annan än godstågens med tidtabellskon- flikter som följd. I praktiken får därför godstågens stora volymer även i fort- sättningen förläggas till kvällar och nätter. Ett exempel härpå är Öresunds- bron, vilken presenterades som en kraftfull korridor till kontinenten för gods- trafiken på järnväg. Den regionala och interregionala persontrafiken över bron är nu så tät att den visserligen tillåter de godsmängder som tidigare skeppades över sundet, men det kvarvarande utrymmet räcker inte för en väsentlig ut- vidgning av godstrafiken.

## Fel! Okänt namn på

Banverket har en intensiv samverkan med godsoperatörerna och länkar sina investeringar så att den nuvarande trafiken kan bedrivas så problemfritt som möjligt. Svårigheten ligger i att få gehör för större strategiska satsningar som skapar utrymme för en väsentligt ökad kapacitet i framtiden, eller med andra ord för affärer som inte finns redan idag. Sådana satsningar förefaller möjligen också osäkra, eftersom det saknas ett direkt samband mellan riskkapitalisten, staten och trafikoperatören, oavsett om denne har offentlig eller privat ägare. De är emellertid en förutsättning för att godstrafiken skall kunna fortsätta att utvecklas i en kommersiellt intressant riktning. Enligt 1988 års järnvägspolitiska nyordning är uppgiften statens åliggande. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Framtidsplanering för järnvägens infrastruktur har hittills syftat till allmänna förbättringar för att öka eller i varje fall bibehålla järnvägens andel av godstransporterna. Förbättringarna är resultatet av en sammanvägning och riktar sig mot hela nätet. I den politiska processen diskuteras stråk och linjer som vägs mot varandra utifrån antaganden om samhällsnyttan. Att godstrafiken gynnas av de flesta nu föreslagna nybyggnadsprojekt förefaller i sammanhanget vara en slumrande förutsättning. Ur de stora nationella järnvägsoperatörernas synvinkel är emellertid vissa projekt med stor strategisk nytta av speciellt stort intresse.

Främst gäller detta kapaciteten i de stora godsstråken från Norrland och Bergslagen ned mot Öresundsbron och hamnarna i söder och väster. Banverket har under en lång följd av år satsat stort i godsstråken genom Norrland och Bergslagen. Dessa har sin ändpunkt i de stora rangerbangårdarna i Borlänge och Hallsberg. Någon svårare konkurrens med persontrafiken om utrymme förekommer inte.

I Hallsberg delar sig stråket, huvuddelen av trafikströmmen fortsätter ned mot Öresundsbron och hamnen i Trelleborg. Stora godsmängder rör sig även på Västra stambanan mot Göteborgs hamn. På Västra stambanan är kapaciteten tillräcklig, även om den inte heller tillåter någon väsentlig utökning av godsvolymer. Liknande förhållanden råder på Södra stambanan ned till Eslöv.

Därefter uppstår problem. Södra stambanan har på den endast dubbelspåriga sträckan Arlöv–Lund en persontrafik som kan uppgå till 20 tågrörelser per timme, eller ett tåg var sjätte minut i vardera riktningen. En del av tågen stannar dessutom på mellanstationer utefter linjen. Kapacitetshindren fortsätter på Kontinentalbanan genom Malmös östra stadsdelar, bland annat på grund av restriktioner som tillkommit av hänsyn till boendemiljön. Slutpunkten nås vid hamnbangården i Trelleborg. Eftersom Öresundsbrons kapacitet till största delen tagits i anspråk är hamnen den kapacitetsreserv för större utvidgningar av godsvolymer mot kontinenten som finns kvar. Utbyggnaden av godsbangården i Trelleborg sker endast dröjande.

För att möta dessa problem och kapacitetsbegränsningar har i den av riksdagen antagna Framtidsplanen anslagits 185 miljoner kronor till en upprustning av bansträckan Ställdalen–Kil. Införandet av denna åtgärd har blivit möjlig sedan riksdagen beslutat om en utbyggnad till dubbelspår på sträckan Göteborg–Öxnered. Folkpartiet har hårt drivit frågan om dubbelspåret. Intres-

## Fel! Okänt namn på

sant är att notera att den nu meningsfulla förbättringen av bansträckan Ställdalen–Kil i Framtidsplanen motiveras av möjligheten att avlasta Västra stambanan från godstrafik till förmån för persontrafiken. Det är således egentligen inte frågan om en kapacitetsutvidgning för godstrafiken.

På Södra stambanan finns i Framtidsplanen en utbyggnad till fyrsparighet mellan Arlöv och Flackarp, vilken ger en välbehövlig avlastning för den mycket hårt trafikerade sträckan närmast Malmö. Till projektet har anslagits 1 100 miljoner kronor. Det innebär en stor avlastning för persontrafiken i området, då två tredjedelar av det för järnvägstrafiken mest problematiska avsnittet får fördubblad spårkapacitet. Även godstrafiken drar nytta av åtgärden, men med en väsentlig skillnad. Persontrafiken i området, som har en stark och växande efterfrågan, får bättre kapacitet, större flexibilitet vid tidtabellsgestaltningen och förbättrad punktlighet. För godstrafiken förbättras situationen med fler och bättre tåglägen. Något kraftigt befriande slag är det dock inte fråga om. Spårkapaciteten förbättras ett trappsteg år 2013, om åtta år, för att möta ett behov som finns redan idag. Någon väsentlig ny kapacitet tillförs inte.

För att skapa en ny situation för godstrafiken skulle även ett nytt spår behövas, norr och väster om Lund. Ett sådant spår finns sedan länge i planeringen och önskas starkt av Lunds kommun. Kostnaden uppgår till 1 500 miljoner kronor. Spåret har emellertid inte kommit med i Framtidsplanen av det begripliga skälet att sträckan Arlöv–Flackarp för ögonblicket är det verkliga kapacitetslåset. När fyrspariet så är färdigt står snarare en förlängning in till Lunds centralstation på dagordningen. Denna är något komplicerad eftersom det egentligen inte finns plats för fyra spår i den känsliga bebyggelsemiljön närmast Lund C. Den gör dock nytta för båda trafikslagen och är dessutom betydligt billigare, ca 700 miljoner kronor.

Exemplet visar tydligt Banverkets dilemma. Myndigheten har till uppgift att sammanväga samtliga intressen och utifrån relativt knappa resurser välja det samhällsekonomiskt mest lönsamma alternativet vid varje tidpunkt. Från operatörernas synpunkt vore emellertid en annan mer programstyrd urvalsmetodik att föredra. Den lösning som i Framtidsplanen nu urskiljes omkring år 2018 är fyrsparighet in till Lund C. Persontrafikens förväntade tillväxt och det relativt begränsade stationsutrymmet i Lund gör att godstrafiken inte kan växa särskilt mycket. Även i fortsättningen kommer attraktiva tåglägen dagtid huvudsakligen att vara förbehållna persontrafiken. Resenärerna och kommunen torde heller inte uppskatta en alltför livlig godstrafik genom stationen.

I detta fall är egentligen en avvikelse från Banverkets prioriteringsordning den rätta vägen. Genom att redan nu parallellt med planeringen av fyrspariet bedriva utbyggnaden av godsspåret norr och väster om Lund kan det tas i bruk redan år 2013, samtidigt med fyrspariet och med att Kontinentalbanan avlastas från persontrafik då Citytunneln öppnas. Satsningen kostar ytterligare 1 500 miljoner kronor till de 1 100 miljoner kronor som redan läggs på fyrspariet. Den erbjuder godstrafikoperatörerna en fri marginal om kanske 40 % utöver dagens kapacitet.

Även persontrafiken kan tillgodogöra sig sekundära nyttor. Godsspåret minskar trycket på linjen genom Lund och gör det möjligt att bibehålla en

kort dubbelspårssträcka närmast Lund. Därigenom undviks kanske en utdragen process med Lunds kommun som skulle följt med den för stadsmiljön besvärliga fyrspårsutbyggnaden närmast Lunds centralstation. Likaså löses en segdragen konflikt med Lomma kommun då godstrafiken kan föras bort från Lommabanan i utbyte mot att pendeltågstrafiken på linjen Arlöv–Lomma–Kävlinge äntligen kommer till stånd.

Kapaciteten i de sydliga delarna av järnvägsnätet är avgörande för möjligheten att öka transporter av exportvaror på järnväg. Vid en snar satsning på godsstråken torde de ovan beskrivna åtgärderna, utöver en satsning på bansträckan Ställdalen–Kil och med tidigare lagda satsningar på sträckorna Lund–Hässleholm och Hässleholm–Mjölby, kosta c:a 2 000 miljoner kronor. De ger en väsentlig utvidgning av kapaciteten för godstrafik på järnväg i de stora stråken mellan Norrland och hamnarna i söder och väster och ger godstrafikoperatörerna utrymme för offensiva satsningar för att nå större volymer.

Till Norrbottniabanan har under samma planperiod avsatts 3 000 miljoner kronor. Nyttorna för godstrafiken på järnväg är jämförelsevis blygsamma. Folkpartiet har reserverat sig mot en utbyggnad av Norrbottniabanan.

## De mindre godskundernas behov av infrastruktur

I umgänget med mindre godskunder fanns inom SJ Gods i decennier en strävan att avveckla vagnslasttransporterna ute i det kapillära spårnätet och istället utveckla kombiterminaler med ett nät av kombiterminaler som bas, det vill säga containertransporter som körs från kunden på bil till närmaste järnvägsterminal. Järnvägen skulle alltså välja bort de minsta godsflödena och satsa på sådana som kunde samordnas till en lite större volym i närheten av systemlastens.

Det senaste decenniet har utvecklingen dock, på sätt och vis, ifrågasatt denna strategi. Flera kombilastterminaler har lagts ned. Samtidigt har systemlastkoncept, som Ica-tåget lanserats, i vilket under en tid ett containertåg från centrallagret i Mellansverige angjorde åtskilliga små frilastområden och lastageplatser, på vilka lokföraren själv lossade container som därifrån hade kort transportsträcka till det lokala lagret. Affären hade alltså i och för sig systemlastvolym, men begagnade sig av små lastplatser och sidospår som råkade finnas kvar utmed huvudlinjerna. Närvaron av infrastruktur för lastning och lossning gör alltså nya mindre oförutsedda affärer möjliga, vilka om de kan samordnas med fler av samma slag mycket väl kan uppnå rimliga volymer.

Från många håll har även framförts oro för att en ny ägare till Green Cargo skulle komma att visa mindre tålamod med bolagets småskaliga transporttjänster. EU:s konkurrenslagstiftning lägger hinder i vägen för statliga ägare som genom regelbundna ägartillskott önskar balansera dålig lönsamhet för någon gren av en verksamhet. Det finns dock andra mera lämpliga sätt för staten att agera. Liksom i persontrafiken finns ett klart samband mellan infrastrukturens kvalitet och affärernas lönsamhet.

**Fel! Okänt namn på**

Framtidsplanen anslår 1 100 miljoner kronor för statlig delfinansiering av anslutningsspår till kombiterminaler och industriområden. Till Banverket har delegerats ansvaret för att finna de lämpligaste användningsområdena. Klart är dock att det i samtliga fall skall röra sig om samverkan med övriga intressenter. Denna utformning förutsätter nybyggnader eller upprustningar, bakom vilka står intressenter med ett projekt av någon storlek. Många projekt är dock, åtminstone inledningsvis, mycket små och incitamenten för en övergång till spårtrafik av måttlig styrka.

I dessa situationer är tillgången till övergivna eller outnyttjade lastplatser och stickspår runt om i landet till fördel. Eftersom även passiva spår drar vissa kostnader, exempelvis för hållning av växlar i huvudspår, är Banverket med nuvarande författning nödsakat att söka en del av dessa kostnader hos spårens ägare. Ofta leder detta till att spåranslutningen avlägsnas. Kostnaden för att återigen inlägga en växel är dock avsevärt större, varför så knappast sker om det är fråga om mindre godsmängder. Det kunde övervägas att bemyndiga Banverket att vid behov ur det ovannämnda anslaget anslå medel för att helt bekosta hållningen av passiva spår som bedöms ha strategiskt intresse. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Stockholm den 30 september 2005

*Lars Tysklind (fp)*

*Anita Brodén (fp)*

*Marie Wahlgren (fp)*

*Lennart Fremling (fp)*