

Motion till riksdagen 2023/24:675

av **Annika Hirvonen m.fl. (MP)**

Stångådalsbanan och Tjustbanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att 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 på Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om delelektrifiering av Stångådalsbanan och Tjustbanan och tillkännager detta för regeringen.
5. 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.
6. 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.

Motivering

Tåg är det mest klimatsmarta sättet att transportera många människor och gods längre sträckor. En förutsättning är dock att det finns fungerande järnvägsbanor. 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 riktigt 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. 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 viktiga beslut de närmaste åren kommer att avgöra om järnvägsbanorna ens existerar i framtiden.



Bildkälla: Trafikverket.

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. I Trafikverkets förslag till Nationell plan för åren 2022–2033 tilldelas Kalmar län 822 miljoner kronor, vilket är knappt en promille av budgeten på 800 miljarder. Så har fördelningen också sett ut de senaste decennierna (åren 2010–2033 har inneburit ett rikssnitt på 12,2 miljarder kronor, men bara 0,8 miljarder kronor för Kalmar län, enligt länsstyrelsen).

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 trafikerings

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 – Kalmar länstrafik har uppgett att ca 250 trädpåkörningar har skett de senaste fem åren, där den allvarligaste orsakade en urspårning som lamslog trafiken under julhelgen 2022. Vi anser att banornas upprustning och underhåll måste prioriteras.

Obevakade övergångar – en säkerhetsrisk

Den allvarligaste säkerhetsrisken är dock 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.

Elektrifiering – viktigt för att minska utsläppen

Stångådals- och Tjustbanorna är inte elektrifierade. Tågen är av typerna Y2 och Y31 (tillverkade mellan 1989 och 2010) och drivs av dieselmotorer. Därför är utsläppen för trafiken betydligt högre på dessa banor i jämförelse med elektrifierad järnväg i Sverige. Vi anser att banorna bör deelektrifieras.

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 nya 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. Införandet av ERTMS i Linköping var planerat till 2025 men är nu uppskjutet till att Ostlänken invigs 2035.

I den nationella infrastrukturplanen för 2022–2033 som bygger på den infrastrukturproposition som förhandlades fram när Miljöpartiet satt i regering år 2021 finns en namngiven re-investering 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 som gäller sedan september 2022 inkluderar inte längre Stångådals- och Tjustbanorna. Vi anser att banorna bör utgöra riksintresse.

Stångådals- och Tjustbanorna måste upprustas och underhållas

Förslag till upprustning – men inga pengar avsatta

Region Kalmar län och kommunerna längs banorna har länge drivit på för upprustning och elektrifiering. Det senaste förslaget presenterades i augusti 2020 av Region Kalmar län. Förslaget var att satsa två miljarder kronor på modernisering av banorna, vilket skulle räcka till 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. Finansieringen föreslogs bestå av 1,2 miljarder kronor i anslag från Trafikverket, 500 miljoner kronor från Region Kalmar län samt återstående summa genom befintlig underhållsplan samt minskade kostnader för drift och underhåll.

Trafikverket har inte gått vidare med regionens förslag och har varken tidigare eller senare föreslagit att medel skulle tilldelas i förslaget till nationell plan (förutom för byte av signalsystem som tillkom i den senaste planen).

Däremot har Stångådals- och Tjustbanorna blivit utpekade som ”en brist för fortsatt utredning”. Regeringen menar att målsättningen ska vara att de utpekade bristerna ska vara ”så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering”. Både banornas regionala funktion och möjligheten till delelektrifiering ska utredas. Vi anser att underhållet och utvecklingen av banorna måste prioriteras och finansieras i den kommande planen.

Gemensamt uttalande från Region Östergötland och Region Kalmar län

I augusti 2023 uttalade sig de två berörda regionerna gemensamt angående Stångådals- och Tjustbanorna till Trafikverket. De betonade 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 regionalstågstrafik 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 obehagade 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.

Region Kalmar satsar på nya tåg – men tvingas att bromsa investeringen

Region Kalmar län tog 2019 beslutet att investera i tio nya tågset, som ska kunna köras på både el, batteri och biogas/HVO. Tågen är tänkta att levereras under perioden 2025–2030. I augusti 2023 meddelades det dock att Region Kalmar län försöker att minska antalet tåg som levereras. Bakgrunden är de negativa beskederna om rälsunderhåll samt om den nya stationen i Linköping (se nedan), men också att länstrafiken har stora budgetproblem. Regionen beslutade samtidigt att minska antalet avgångar på Tjustbanan mellan Västervik och Linköping och ersätta dessa med busstrafik. Detta är mycket beklagligt och understryker behovet av att prioritera upp underhåll och upprustning av banorna.

Den nya högerregeringens besparingar får konsekvenser – anslutningen i Linköping måste säkras

I februari 2023 gick Trafikverket ut och förordade att järnvägen från Kalmar och Västervik inte ska ansluta till Linköpings nya centralstation. Istället 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.).

Trots att Tidöregeringen motiverat att de vill prioritera regional järnväg, när de presenterat sparkraven på de nya stambanorna, leder dessa sparkrav till att just regional tågtrafik i Småland och Östergötland drabbas.

Beskedet är ett hot mot banornas existens. Frånkopplingen från nya Linköping C skulle definitivt få resenärer att välja bort tåget.

Trafikverket har senare fört fram flera alternativa lösningar, utöver sin rekommendation. Alternativen, utöver slutstation i Tannefors, skulle vara att behålla dagens lösning, ansluta banorna till nya Linköping C eller låta tågen fortsätta till Norrköping och där ansluta till stambanan. Det senare alternativet har även det fått kritik, som att restiden förlängs eftersom hastigheten kommer att vara jämförelsevis lägre samt att det blir en omväg för de resenärer som ska resa vidare söderut på stambanan. Under 2024 kommer Trafikverket också att starta ett separat planeringsarbete för Stångådals- och Tjustbanornas anslutning i Linköping, som kommer att pågå fram till 2026. I järnvägsplanen för Stångådals- och Tjustbanornas anslutning så kommer Trafikverket att studera de olika alternativen och i samband med det första samrådet inför spårlinjeval kommer

de att förorda ett alternativ. Vi anser att Stångådals- och Tjustbanornas anslutning till Södra stambanan i Linköping måste säkerställas.

Annika Hirvonen (MP)

Emma Berginger (MP)

Rebecka Le Moine (MP)