



EU kräver en levande landsbygd

Järnvägsfrämjandet 2024-01-31

Foto: Per Corshammar, Kinnekullebanan 2023.



Copyright © Per Corshammar, Perfect Track.

CODEN:2022
ISSN xxxx-xxxx

Tryckt i Sverige

Förord

Denna rapport är framtagen för att det råder ett klimatnödläge med höga drivmedelspriser och människor på landsbygden som ser tåget passera förbi utan att stanna. Eftersom järnvägen är en nollutsläppstransport "zero-emission" är det viktigt att öka järnvägens tillgänglighet för befolkningen på landsbygden. En station är viktig för landsbygden och näringslivet i glesbygd vilket EU uppmärksammar i TEN-T direktivet, Green Deal och Fit for 55. Trafikverket negligerar dessa direktiv och har under en mycket lång tid åsidosatt landsbygdens transportbehov och koncentrerat sig på storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö samt blygsamma investeringar i stambanorna. Länsbanorna har förfallit under 40 år och dess utvecklingspotential har inte tagits tillvara av Trafikverket i Nationell Transport Plan 2022 - 2034.

EU prioriterar i TEN-T direktivet landsbygd, EU:s yttre områden och bergsregioner och koppling till 3:e land som särskilda fokusområden. Trafikverket prioriterar storstäder och nedläggning av länsbanorna med motiveringen att de inte är klimatsmarta utan elektrifiering som är för kostsam enligt samhällsekonomisk kalkyler. Trafikverket bortser ifrån sitt samhällsansvar och lämnar landsbygdskommuner i papperskorgen.

Så ska det inte vara om regeringen tar sitt samhällsansvar vilket grovt kan ifrågasättas. Otaliga löften om ett bättre Sverige saknas helt, ingenting har blivit bättre tvärt om betydligt sämre i alla avseende.

De flesta järnvägarna i Sverige är elektrifierade och de länsbanor som inte är elektrifierade kan betjäna av vätgasmotorvagnar HMU där vätgasen är lokalproducerad med sol- och vindenergi och därmed är även de oelektrifierade järnvägarna helt miljövänliga. Trafikverket påstår att landsvägsbussar är ett bättre alternativ till tåg trots att de har lägre medelhastighet än järnvägsfordon och därför blir restiden med landsvägsbuss oftast den dubbla i jämförelse med motorvagnar på helsvetsat spår på länsbanorna – men idag har länsbanorna skarvspår vilket gör att landsvägsbussen och tåget har ungefär samma restider på grund av det dåliga skarvspåret.

Flera små orter i Sverige får se tåget åka förbi i stället för att stanna och erbjuda en klimatvänlig transport till landsbygden vilket ger bättre förutsättningar för en levande landsbygd. Kortare restider med tåg leder till ökad regional pendling, ökad tillgänglighet, ökad tillväxt, bättre konkurrenskraft och framtidssäkring av glesbygden.

Sammanfattning

Järnvägsfrämjandet har anlitat Perfect Track, Per Corshammar för granskning av hur utvecklingen har varit för järnvägarna i Sverige som betjänar landsbygden. Trafikverket har konsekvent och aktivt ständigt motiverat nedläggning av banorna på grund av stort underhållsbehov, det vill säga en medveten strategi för att uppnå en nedläggning av banorna. Lysekilsbanan är ett bra exempel och det fascinerande är att en enskild person på Trafikverket kan i 20 års tid på fulltid arbeta med en nedläggning som strider mot Järnvägslagen och Försvarens krav.

Trafikverket har aktivt förhindrat 13.2 miljoner resor eftersom de hellre lägger ner länsbanor än utvecklar banorna. Det som räddat länsbanorna är ansvarsfulla region- och kommunpolitiker som motarbetats av statens representant Trafikverket som regeringen anser fullgör sitt åtagande. Staten försvårar och förhindrar alltså en regional utveckling av samhället på landsbygden.

Genom att Trafikverket är ansvarig för planeringen av tågtrafiken läggs mycket energi på att se till att länsbanorna inte får anslutningar med tåg på stornätet vilket effektivt förhindrar korta restider och ger färre resenärer på länsbanorna. Därutöver vill inte Trafikverket följa EU TEN-T direktiv som kräver att lägsta anslutande banas hastighet till TEN-T nätet är 100 km/h och att lägsta tillåtna hastighet på stornätet för persontåg är 160 km/h. Inget av dessa krav uppfyller Trafikverket och åtgärderna skall vara genomförda senast 2030 på stornätet, 2040 på det utökade stornätet och 2050 på det kompletterande stornätet.



Figur 1. Vätgasdriven elektrisk motorvagn – kontaktledningen behövs inte längre. Ahlstrom Coradia iLint. 140 km/h. Fordonet är eldrivet och betydligt tystare än dieselmotorvagnar.

Innehållsförteckning

Trafikverkets inkompetensvi

EU kräver utbyggd järnväg omedelbartvi

Utveckling av länsjärnvägarx

Fler stationer löser klimatkrisen snabbtxix

Länsbanorna en regional motorxxi

Regionala utvecklingsbolagxxii

Trafikverkets inkompetens

Trafikverket har gjort sig känd i Sverige som ett inkompetent statligt verk välsignat av regeringen och infrastrukturminister Andreas Carlsson. Detta har lett till enorma tågförseningar som saknar motstycke i Europa. Konsekvensen är att 66 miljoner tågresor per år väljs bort av kunder för att det inte går att lita på tåget. Det ger ett koldioxidutsläpp på 577 000 ton per år i onödan.

Alla fel man kan tänka sig uppstår på järnvägen; signalfel, spårfel, kontaktledningssystemfel, växelfel, lövhalka, uppfrysningar som leder till urspårningar, solkurvor, rälsbrott, spårlägesfel, permanenta hastighetsnedsättningar i 10 års tid för fel Trafikverket glömt bort och det är idag vardag för arbetspendlare som i vissa fall blir uppsagda från sitt arbete för att de inte kan komma fram i tid till jobbet. Detta är grova problem som inte Trafikverket har intresse av att lösa och inte kunnat lösa på 20 års tid, Trafikverket har en oförmåga att lösa allt både på järnväg och vägsystem.

Intresset av att utveckla järnvägen är totalt borta från Trafikverket som fokuserar på nedläggning av järnvägar med motiveringen att de spar pengar och blir effektivare. En idiotisk förklaring på vad effektivitet är för någonting. Trafikverket menar att upprustning av oelektrifierade järnvägar i ett klimatsmart perspektiv är för dyrt att genomföra med kontaktledningssystem och därför är nedläggning av järnvägen klimatsmart och effektivt. I andra Europeiska länder återöppnas järnvägar på löpande band och trafikeras med vätgasmotorvagnar och vätgaslok.

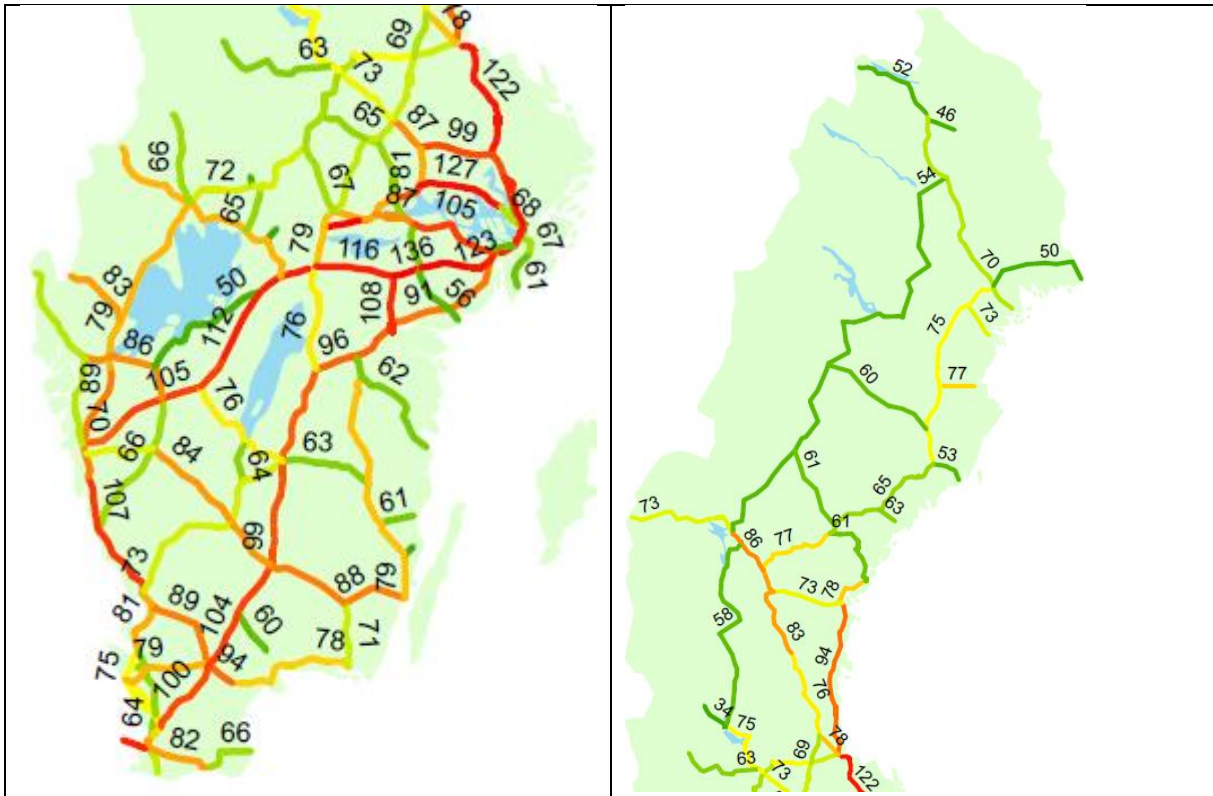
Trafikverket har medvetet negligerat behovet av vätgasinfrastruktur som alternativ till kontaktledningssystem och klimatsmarta järnvägar. Energimyndigheten fick i uppdrag att upprätta en vätgasstrategi för Sverige och föreslog Kinnekullebanan för vätgasdrift men Trafikverket tog bort förslaget till regeringen och gick bakom ryggen på handläggare och konsulter som skrivit rapporten där förslaget utelämnades.

Detta exempel påvisar att Trafikverket bör omedelbart läggas ner då deras förtroende är förbrukat.

EU kräver utbyggd järnväg omedelbart

EU beslutade 2022 att järnvägen omedelbart ska byggas ut på grund av EU:s klimatomställningsprogram. Sveriges infrastrukturminister Andreas Carlsson obstruerade mot EU:s beslut och tog bort Nya stambanor från EU:s höghastighetsnät vilket orsakade ett enormt trovärdighetsnederlag för Sverige i EU – fiasko.

EU beslutade 2023 TEN-T direktivet att lägsta hastighet på stambanor skall vara 160 km/h på 75 % av sträckan för persontåg. Anslutande järnvägar till stomnätet skall ha en lägsta hastighet på 100 km/h för person och godståg.



Figur 2. Medelhastigheter för tåg. Lägst hastighet 50 km/h Kinnekullebanan. Källa: KTH 2009 Bo Lennart Nelldal.

Kravet 160 km/h på 75 % av sträckan på TEN-T nätet innebär en lägsta medelhastighet på 140 km/h. Ingen stambana i Sverige uppfyller EU:s krav. För anslutande banor till TEN-T nätet är EU:s krav 100 km/h och inte en enda anslutande bana i Sverige uppfyller EU:s krav.

Eftersom Trafikverket inte följer EU:s lagar och direktiv kan staten inte förvänta sig att Sverige är ett land EU intresserar sig för utan snarare ser som ett problem för EU:s klimatomställning vilket kommer ge Sverige kraftfulla böter varje år 2024 – 2030 med i storleksordningen 40 – 60 miljarder kronor 2026, 2028 och 2030 det vill säga totalt 120 – 180 miljarder kronor vilket vida överskrider kostnaderna för att anpassa järnvägssystemet för EU:s krav som ligger på cirka 30 miljarder kronor vilket är mindre än EU boten som Sverige skall betala till EU för försummelse av järnvägssystemet.

Trafikverket har medvetet skapat ett problem genom storstadsfixering Stockholm, Göteborg och Malmö är att inte underhålla länsbanorna på normenligt sätt i syfte att nå så dålig standard att det är för dyrt att återställa länsjärnvägen och därav kunna lägga ner järnvägen med motiveringen att den inte är klimatsmart. EU anser att varje medlemsland har ett egenansvar att underhålla järnvägen så att andra länder kan trafikera järnvägen i SERA Single European Rail Area.

Den låga operativa hastigheten på länsbanorna beror på dåligt spårunderhåll och skarvspår. Trafikverket sänker hastigheten på banan vilket förlänger restiden och som sedan kompenseras med nedläggning av stationer utmed banan så att färre kan åka tåg för att medelhastigheten inte skall sjunka än mer. Som ersättning till den nedlagda stationen

erbjuds busstrafik vilket enbart leder till att kollektivresenären försvinner och sätter sig i bilen och kör på halva tiden mot bussen.

Medelhastigheten ligger på cirka 60 km/h och är förklaringen till de långa restiderna på länsbanorna och som är likvärdiga med landsvägsbuss. EU accepterar inte denna hastighet på anslutande banor till TEN-T nätets banor vilket kräver åtgärder och EU ger också 30 % bidrag för att TEN-T kraven ska uppnås. Trafikverket bortser från detta faktum eftersom nedläggning anses vara samhällsekonomiskt lönsamt för Trafikverket. Detta är oacceptabelt av Trafikverket eftersom järnvägen är en samhällsservice till ekonomiskt svaga hushåll och 25 % av befolkningen som saknar körkort vilket Trafikverket helt negligerar.

Restiderna kan naturligtvis drastiskt förkortas på länsbanorna med spårbyte till helsvetsat spår och halveras i jämförelse med dagens skarvspår med spikbefästning som Sverige är ensam om att bedriva persontrafik på i Norden.

Orsaken till den låga hastigheten på länsbanorna cirka 60 km/h är främst skarvspårskonstruktionen som hindrar högre hastigheter än cirka 100 km/h även om spårgeometrin skulle tillåta en högre hastighet. Detta undviks om spåret är helsvetsat, det vill säga utan skarvar mellan rälerna. På så vis kan befintlig bana i stor utsträckning bibehållas och det blir då frågan om ett konventionellt spårbyte.

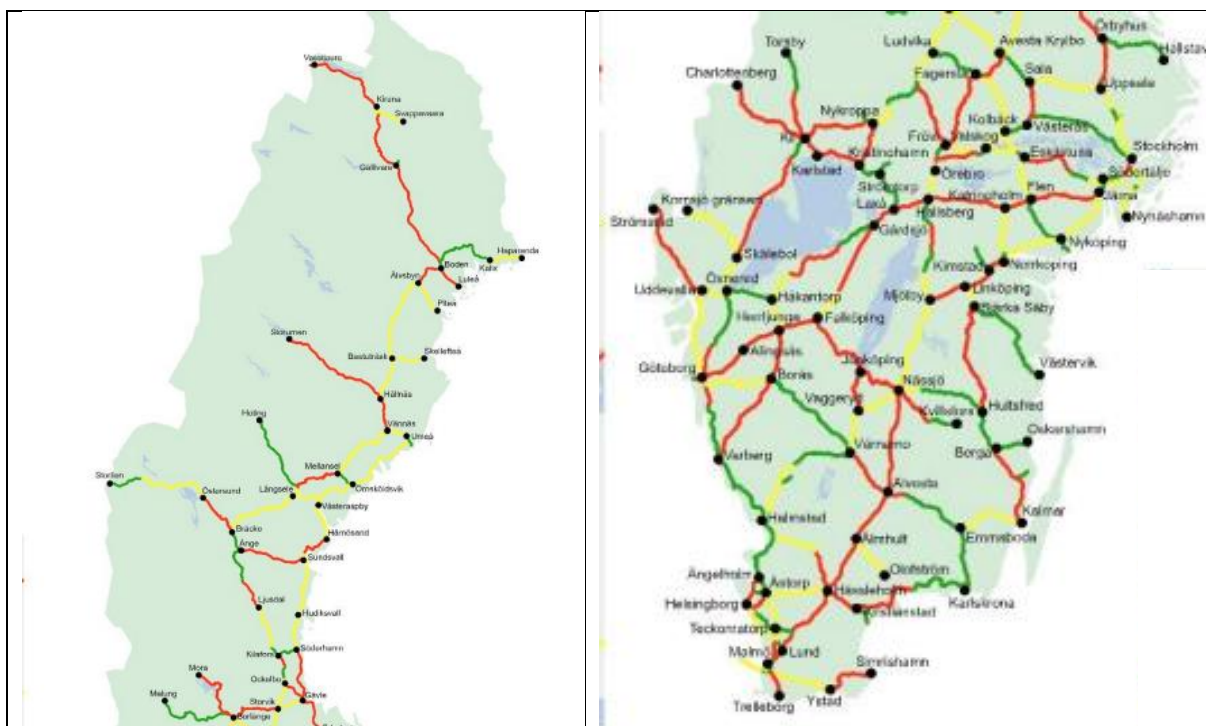


Figur 3. Restiden 3 timmar på grund av skarvspår och 2 timmar i stället med skarvfritt spår.

Anledningen till att staten inte kan byta ett skarvspår till ett helsvetsat spår är att det betraktas som reinvestering och inte underhåll. Staten tillåter inte att sänka underhållskostnaderna genom tekniskifte utan konserverar gamla underhållskrävande lösningar tills ett reinvesteringsbeslut kommer för banan. Denna väntan är oändlig för länsbanorna och därför önskas att länsbanorna tas över av regionala utvecklingsbolag i likhet med Inlandsbanan AB.

Ett annat problem med länsbanorna är att det råder kapacitetsbrist på länsbanorna trots den ringa trafiken men även i vissa fall en intensiv tågtrafikering. Idag hindras utvecklingen av tågtrafiken på länsbanorna av Trafikverket som inte bemannar mötesstationerna på

länsbanorna med tågklarerare så att fler tåg får köra eller så underlåter Trafikverket att byta spårväxlar på mötesstationerna så att de kan användas effektivt. Nedanstående figur visar kapacitetsläget år 2022.



Figur 4. Kapacitetsförbrukningen i Sverige max 2-timmar per dygn. Marknadsefterfrågan enligt Tågplan 2022. 250 000 tåg får inte köra på banorna pga kapacitetsbrist.

Följande länsbanor har kapacitetsbrist och problem år 2022; Alla länsbanor utom Berga – Oskarshamn, Bjärka Säby – Västervik, Örbyhus – Hallstavik, Borlänge – Malung, Hoting – Forsmo. Enbart Bjärka Säby – Västervik har persontrafik!

Kapacitetsbristen grundar sig ofta på enkelspår med låg hastighet och obemannade mötesstationer med tågklarerare. Trafikverket spar pengar genom att inte bemanna mötesstationerna och tågtidtabellen blir varannan-timmestrafik i stället för en-timmestrafik som är önskvärd på några av länsbanorna. Trafikverket förhindrar medvetet ett attraktivt trafikutbud på länsbanorna genom att blockera möjligheterna med avsaknad av tågklarerare.

Att tåg väntar bort restiden på länsbanorna är ett stort problem vilket resulterar i en mycket låg medelhastighet. Bemannade mötesstationer hade förkortat restiden betydligt vilket inte motiverar Trafikverket att bemanna fler mötesstationer bättre.

Järnvägens överlägsenhet i energieffektivitet, rullningsmotstånd, säkerhet, kapacitet och möjliga högre hastigheter till extremt låga kostnader gör järnvägen mer miljövänlig än andra infrastrukturinvesteringar. Det ger maximal samhällsnytta till låga kostnader och ett bekvämt resande. Att bedriva busstrafik begränsar utveckling av samhället på grund av att restiderna är längre än med tåg och förhindrar därmed en möjlig regionalförstoring samt att

bilen alltid är snabbare än landsvägsbussen. Bilpendling minskas med ökad tillgänglighet av järnvägstrafik och kompletterande busstrafik i tätorter vilket bidrar till Sveriges klimatmål om ett fossilfritt samhälle år 2030 kan uppnås.

Viktiga faktorer som påverkar val av resor är tillgänglighet, kostnad, bekvämlighet, trafikeringsfrekvens och punktlighet. Tåg har stora fördelar för barnfamiljer med vagn och handikappade personer samt att 25 % av befolkningen saknar körkort eller tillgång till bil. Järnvägstrafikens punktlighet i Sverige är en av Europas sämsta möjliga där vi ligger rankade på plats 18 av 25 enligt The Boston Consulting Group. Med nya länsbanan kommer punktligheten och regulariteten att nå toppnivåer.

Utveckling av länsjärnvägar

Trafikverket saknar intresse och vilja att utveckla länsjärnvägarna i linje med EU:s krav vilket infrastrukturministern Andreas Carlsson accepterar och applåderar för han satsar på elflyg och väginvesteringar. Nedan följer en översiktlig beskrivning av utvecklingsmöjligheter för länsbanorna från norr till söder.

Haparandabanan: Järnvägen Boden – Haparanda var nedläggningshotad och persontrafiken upphörde 1992 till Haparanda och Finland med städerna Torneå 21 572 invånare, Kemi 20 576 invånare och Oulu 209 551 invånare, totalt 251 284 invånare motsvarande Malmö i storlek som inte kan nås på grund av att Trafikverket inte får räkna in internationella resenärer i sina samhällsekonomiska beräkningar och därför blir det noll resenärer till Luleå med 78 105 invånare från Finland. Därför kunde Haparandabanan läggas ner enligt Trafikverkets beräkningsmetoder.

Däremot var region Norrbotten aktiva i EU och hos regeringen som fick igenom en ny sträckning av Haparandabanan via Boden – Kalix – Haparanda för 3,7 miljarder kronor som öppnades 2012. På så vis uppfylldes Trafikverkets nedläggningskrav och Region Norrbottens krav ned en ny järnväg till Finland men det dröjde med persontrafiken till 2021 som även nu inom kort får en fungerande anslutning till Torneå. Detta projekt är inget som Trafikverket bidragit med utan det är Region Norrbotten och motsvarande region i Finland och EU som gjort det möjligt. Uppskattningsvis genomförs 40 000 resor per år på den nya Haparandabanan med potential att öka till 400 000 resenärer per år med en fungerande järnväg över till Finland eftersom bron över Torneälven måste bytas.

Inlandsbanan; Eftersom det rådet kapacitetsbrist på Malmbanan sedan 1990 mellan Gällivare – Luleå skulle en del av Inlandsbanan Gällivare – Kåbdalis med fördel kunna användas om den kompletterades med ny banan mellan Kåbdalis och Boden 70 km vilket skulle vara den billigaste dubbelspårsutbyggnaden för Malmbanan. Men på grund av att Trafikverket redovisar tillgänglig kapacitet på Malmbanan förnekar Trafikverket att det rådet kapacitetsbrist på Malmbanan.

Kapacitetsutnyttjande 2022



Figur 5. Enligt Trafikverket finns det inga kapacitetsproblem på hela järnvägssystemet norr om Gävle. Marknadsefterfrågan enligt Tågplan 2022 där 250 000 tåg får inte köra på banorna pga kapacitetsbrist.

Eftersom Inlandsbanan förvaltas av IBAB finns inte järnvägen med på kartan ovan tillika järnvägen mellan Jörn och Arvidsjaur.

Statsbanan Jörn - Arvidsjaur; järnvägen Jörn - Arvidsjaur 75 km ansluter till Inlandsbanan i Arvidsjaur och till Stambanan genom övre Norrland i Jörn norr om Bastuträsk som ansluter till Skellefteå. Järnvägen är i mycket dåligt skick men har mycket bra spårgeometri för mycket höga hastigheter om spåret varit normenligt underhållet. På grund av att banan mellan Arvidsjaur och Jörn är dåligt underhållen så blir restiden över 90 minuter i stället för möjliga 30 minuter om TEN-T kraven enligt EU kan uppnås. Detta är ett exempel på hur Trafikverket förhindrar effektiv tågtrafik genom försummelse av järnvägsunderhållet genom en hög administrationsavgift för Inlandsbanan. Uppskattningsvis skulle 200 000 resor på banan kunna uppnås.

Statsbanan Hällnäs – Storuman; järnvägen Storuman – Lycksele – Hällnäs 167 km trafikeras med persontåg Lycksele – Hällnäs men är ständigt inställd på grund av fordonsbrist. I Lycksele finns det enda akutsjukhuset i Norrlands inland. Antalet resenärer 2017 var 60 000 resor och 2022 var 35 554 resenärer beroende på inställd tågtrafik med en regularitet på 40 – 50%. Hela 71 % av de inställda tågen beror på fordonsbrist – det saknas dieselmotorvagnar som enkelt kan ersättas med vätgasmotorvagnar.

På grund av att banan mellan Storuman och Hällnäs har skarvspår i dåligt skick så är hastigheten i snitt 60 km/h vilket ger restiden 2:15 timmar i stället för 1:20 timme om TEN-T kraven enligt EU kan uppnås. Detta är ett exempel på hur Trafikverket förhindrar effektiv tågtrafik genom försummelse av järnvägsunderhållet och bibehållandet av skarvspår med spikbefästning i stället för helsvetsat spår som ger högre hastighet på banan. Med en fungerande tågtrafik till Storuman skulle resetalet öka till 300 000 resor per år.

Statsbanan Hoting - Forsmo – Långsele - Kramfors; järnvägen Hoting - Långsele 130 km trafikeras inte med persontåg och för att nå Sollefteå tillkommer 14 km från Långsele till Sollefteå och med 60 km/h blir restiden från Hoting till Sollefteå 2:25 timmar. Eftersom Trafikverket inte vill bygga en järnvägsbro 765 meter över Faxälven och därmed förkorta sträckan Forsmo – Sollefteå med 16 km eller 20 minuter blir restiden onödigt lång. Idag saknar Sollefteå persontrafik vilket ökar stadens isolation.

Om Trafikverket följer TEN-T kraven i EU skulle restiden mellan Hoting och Sollefteå minska till 1;00 timme. Detta är ett exempel på hur Trafikverket inte vill utveckla tågtrafiken på trafiksvaga banor och effektivt förhindrar tågtrafik genom försummelse av järnvägsunderhållet och bibehållandet av skarvspår med spikbefästning som kan ersättas med skarvfritt spår.

Sträckan Långsele – Sollefteå – Sundsvall hade 135 200 tågresenärer 1995 som idag är ersatt med busstrafik. Skulle tågtrafik införas Dorotea - Hoting – Sundsvall skulle antalet resenärer sannolikt öka till 400 000 resor per år. Anslutande tågtrafik på sträckan Sundsvall – Umeå har 600 000 resenärer per år med regionaltåg. SJ tågtrafik tillkommer. Idag är det inte möjligt att åka tåg Kramfors – Sollefteå – Långsele utan det trafikeras med buss på 1:10 timme. Med tåg hade samma resa tagit 0:50 minuter.

Dellenbanan; järnvägen Ljusdal – Hudiksvall 62 km lades ner 1985 och är ersatt med buss med en restid på 54 minuter. Om järnvägen varit kvar och uppfyllt EU:s TEN-T krav hade restiden varit 30 minuter med uppehåll i Hybo, Delsbo, Fredriksfors, Näsvisen och Sörforsa. Men nu är det en dressinbana för turister. Om persontrafik startar på banan uppskattas att det blir 600 000 resor per år.

Statsbanan Kilafors – Söderhamn; järnvägen Kilafors – Söderhamn 36 km har upprustats på senare tid efter att Trafikverket försökt lägga ner banan i årtionden. Men kapacitetsproblem tvingade fram en omledningsbana men Trafikverket glömde triangelspåret mot Bollnäs på 1 500 meter. Därför går det ingen persontrafik mellan Bollnäs och Söderhamn på 30 minuter. Restiden mellan Kilafors och Söderhamn med buss är 1:20 och skulle med tåg vara 20 minuter. Uppskattningsvis skulle persontrafiken generera 600 000 resor per år.

Dala – Hälsinglands Järnväg; Trafikverket lade ner järnvägen 1971 mellan Bollnäs och Mora 121 km med orterna Runemo, Alfta, Viksjöfors, Ovanåker, Edsbyn, Furudal, Skattungbyn, Orsa skulle med EU:s krav på skarvfritt spår få en restid på 1:00 timme. Idag är restiden med buss 3:00 timmar och med en utvecklad tågtrafik skulle banan uppskattningsvis få 250 000 resenärer per år.

Gävle Dala Järnväg; Trafikverket lade ner järnvägen 1961 men har nu förhindrades av Forsvarsmakten att riva upp spåret. Därmed har Älvdalens kommun för avsikt att återuppta persontrafik mellan Älvdalen – Mora – Orsa som kan startar omedelbart. Restiden med tåg mellan

Älvdalen och Mora kan vara 25 minuter och 40 minuter med buss. Uppskattningsvis kommer 250 000 resenärer per år att använda banan.

Rättvik – Falun järnväg; Trafikverket rev järnvägen mellan Rättvik och Grycksbo 37 km 1965. Om järnvägen återställs skulle restiden mellan Mora och Falun bli 45 minuter mot idag 1:45 med tåg eller buss. Går tåget från Älvdalen via Rättvik till Falun blir restiden 1:10 timmar. Uppskattningsvis skulle 200 000 nya resenärer tillkomma.

Västerdalbanan; järnvägen Borlänge – Malungfors försökte Trafikverket lägga ner på grund av klena räler 34-kilos. Men med starka kommunpolitiker och näringsliv förhindrades en total nedläggning av banan vilket tvingat Trafikverket att upprusta banan med skarvspår och hastigheten 70 km/h. Om Trafikverket i stället hade bytt till skarvfritt spår skulle hastigheten kunna uppfylla EU:s TEN-T krav och restiden mellan Borlänge och Malung bil 1:00 timme mot buss 2:25 timmar. 1995 hade banan 65 000 resenärer och om persontrafik startar kommer 200 000 resor per år att göras med tåg.

Sälenbanan; Om banan förlängs till Sälen tillkommer ytterligare 500 000 resenärer per år att åka på Västerdalsbanan och med en förlängning till Särna och Idre blir det ytterligare 150 000 resenärer tillkomma på banan. Totalt uppskattas det att 750 000 resenärer på banan kommer att resa vilket främst beror på turistnäringen i området.

En regionalpendel mellan Grängesberg - Ludvika – Borlänge – Falun skulle kunna bidra med en förbättrad arbetsmarknadsregion.

Bergslagens järnväg Ludvika – Västerås; järnvägen lades ner mellan Morgårdshammar – Smedjebacken 1932, Kolbäck – Ramnäs 1965 och Köping – Västerås 1966. Västmanlandstrafiken återupptog trafiken Västerås – Kolbäck 1989 och introducerade senare Bergslagspendeln; Ludvika – Västerås på den befintliga banan som var en av de första i Sverige att få regional pendeltrafik. Redan 1995 startade regionaltrafik från Ludvika till Västerås som med stor framgång ökade resandet från 145 000 resor per år till 676 000 resor per år och 2022 ökade det till 1,2 miljoner resor per år.

Åter är detta ett exempel på att staten genom Trafikverket (Banverket, SJ) är mer intresserad att förstöra förutsättningarna för landsbygden än att utveckla den och att det är region- och kommunpolitiker som ständigt med staten som motståndare måste envist försvara en given sanning att järnvägen utvecklar samhället precis som EU önskar att svenska staten skall agera, men inte vill agera enligt EU:s krav för klimatomställningen.

Frykdalsbanan; Kil – Torsby har konsekvent försökts lägga ner av Trafikverket i 40 års tid men Värmlandspolitikerna har stretat emot så mycket det går. Det är bara att konstatera att Trafikverket bedrivit trakasserier mot Värmlänningarna och att staten starkt bör ifrågasätta vad syftet är att stressa politiker år ut och år in med nedläggning från Trafikverket. 1994 lades godstrafiken ner till Torsby men genom att Torsby kommun byggt en timmerterminal återuppstod godstrafiken, åter ett exempel på att Trafikverket inte främjar landsbygdsutveckling utan motarbetar den. År 1995 åkte 160 000 resenärer på banan och år 2022 är den på en oförändrad nivå. Om Frykdalsbanan hade skarvfritt spår skulle restiden Torsby till Kil minska från 1:20 timmar till 0:45 timmar enligt EU:s TEN-T krav.

Nora – Ervalla järnväg; Sträckan är 18 km och är Sveriges äldsta järnväg 1856 och lades ner 1986. Spåret är kvar eftersom det är en museiförening. Om järnvägen uppnås EU:s TEN-T standard skulle

resan mellan Nora och Örebro ta 23 minuter och med buss tar det 42 minuter. Resandeunderlaget är cirka 250 000 resor per år.

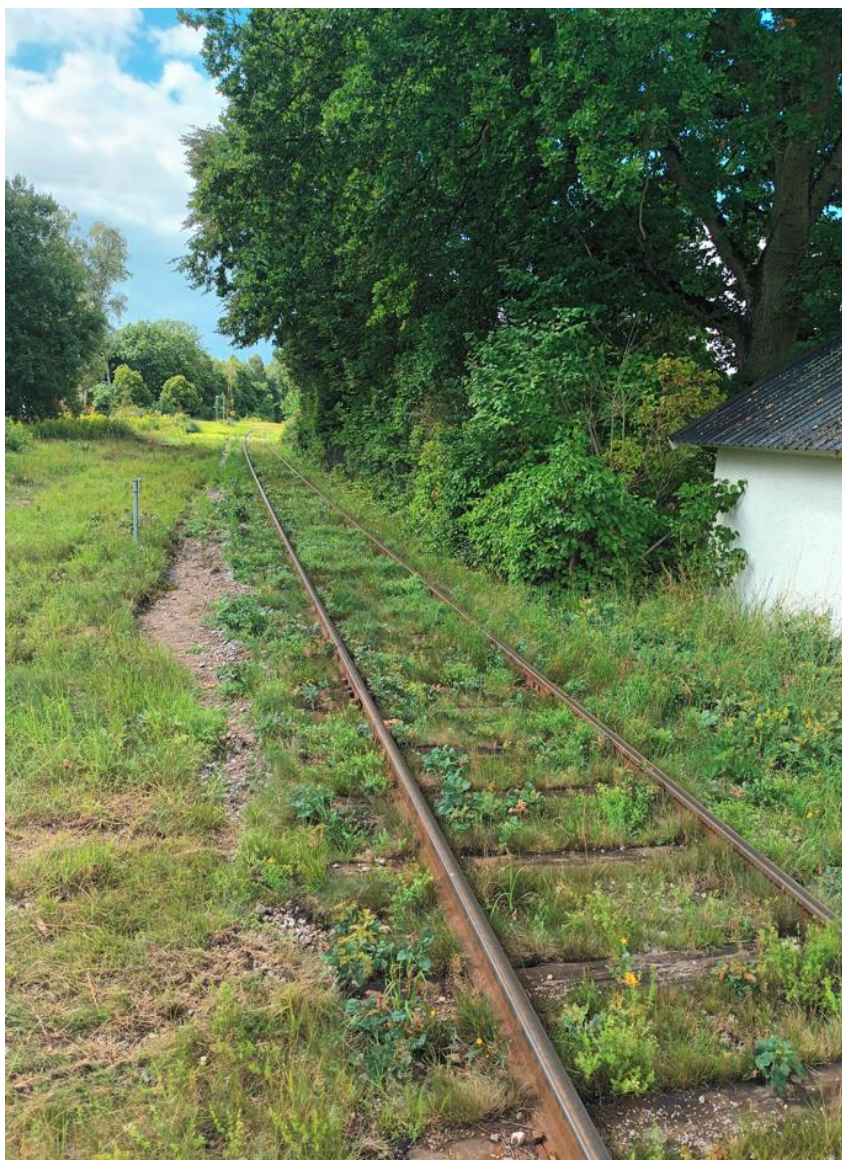
Kinneullebanan; järnvägen Gårdsjö – Mariestad – Linköping – Håkanstorp är kontinuerligt nedläggningshotad av Trafikverket som under 15 år inte underhållit banan. Trots att Energimyndigheten pekat ut banan som lämplig för vätgaståg förhindrade Trafikverket denna utveckling genom att ta bort förslaget ur Energimyndighetens rapport till staten om strategi för vätgasutbyggnad för transportsektorn. Genom att återöppna sträckan Mariestad – Gullspång – Degerfors kan betydligt fler resenärer runt Väneren få nytta av snabbare tågförbindelser till Karlstad, Trollhättan, Vänersborg, Lidköping, Mariestad med anslutningar till Göteborg och Stockholm.

År 1995 ungefär 300 000 resenärer på Kinnekullebanan och 2022 är det 900 000 resenärer per år och potentialen är 1,5 miljoner resor per år. Återigen visar Trafikverket att nedläggningsstrategin motarbetar landsbygden med dålig järnväg eftersom restiden med skarvfritt spår skulle halveras mellan Mariestad och Linköping. Åter har region- och kommunpolitiker resolut motarbetats av Trafikverket på ett oförsämrät sätt.

| Sträcka | Längd | Buss | Tåg idag | Tåg EU |
|------------------------|--------------|-------------|-----------------|---------------|
| Gårdsjö – Mariestad | 39 km | 1:10 | 0:33 | 0:27 |
| Gårdsjö – Lidköping | 93 km | 2:20 | 1:33 | 0:57 |
| Mariestad – Göteborg | 187 km | 2:50 | 2:43 | 1:50 |
| Mariestad - Lidköping | 54 km | 1:38 | 1:00 | 0:30 |
| Lidköping – Göteborg | 133 km | 2:20 | 1:43 | 1:20 |
| Lidköping – Herrljunga | 55 km | 0:55 | 0:48 | 0:32 |

Tabell 1. Restider på Kinnekullebanan.

Bilden på nästa sida visar hur Trafikverket inte underhåller länsbanorna i Sverige och är representativa för Trafikverkets ointresse att företräda staten som en professionell infrastrukturförvaltare.



Figur 6. Järnvägsspåret med persontrafik på Kinnekullebanan.

Bohusbanan; järnvägen mellan Göteborg och Strömstad 180 km med tillhörande anslutning till Lysekil vill Trafikverket lägga ner och har så gjort till Lysekil mot Försvarmaktens vilja och obstruerar därmed mot landets säkerhet och försvarsförmåga. Ett sådant beteende förtjänar avrättning av Trafikverket. Just nu är banan avstängd tills vidare på grund av tunnelreoveringar som är oklart när de är slutförda. Därför är busstrafiken enda alternativet.

Restiden mellan Göteborg och Strömstad är nära 3:00 timmar och skulle med EU:s TEN-T krav vara 2:30 timmar. Resandet var 1995 cirka 630 000 resenärer per år som har ökat till 1,2 miljoner resenärer per år 2019.

Älvsborgsbanan; järnvägen mellan Uddevalla – Vänersborg – Herrljunga – Borås – Varberg. Idag är banan mellan Öxnered och Håkanstorp avstängd på grund av att Trafikverket skitit i att underhålla klaffbron över Trollhättekanal. Inga tåg kommer att kunna köra på 2 år. Därutöver vägrar Trafikverket att bygga triangelspår till Lidköping så att resenärer kan nå Trollhättan eftersom det skulle leda till fler resenärer på Kinnekullebanan än idag.

Sträckan Varberg – Borås hade en mycket låg banstandard som på grund av omledningsbana till Göteborg upprustades ordentligt. Det Trafikverket glömde bort var att höja hastigheten på banan enligt EU:s TEN-T krav så att restiden kunde förkortas ytterligare. År 1995 hade banan 364 000 resenärer som ökat till 750 000 resenärer per år. Åter en bekräftelse på att Trafikverket motverkar landsbygden utan tar beslut som gynnar Göteborg och som i detta fall som en biprodukt gett effekt på Viskadalsbanan.

Halmstad Nässjö Järnvägar; sträckan Halmstad – Torup – Reftete – Värnamo – Vaggeryd – Nässjö/Jönköping har cirka 400 000 tågresenärer per år och kan fördubblas om man bemannade banan med fler tågklarare vilket Trafikverket inte vill göra. Därför är restiden cirka 2:45 timmar mot 2:00 timmar. År 1995 hade järnvägen cirka 270 000 resenärer.

Trafikverket har på grund av godstrafiken till Hyltebruk upprustat sträckan Halmstad – Torup men nu har godstrafiken upphört. Trots att spåret mellan Värnamo och Vaggeryd var dåligt 2002 tog det 15 år innan Trafikverket åtgärdade problemet. Skälet till att Trafikverket åtgärdade spåret var på grund av region- och kommunpolitiker utan deras medverkan hade järnvägen varit nedlagd.

Om tågtrafik kompletteras med Halmstad – Hyltebruk skulle det öka antalet resenärer med 80 000 resenärer per år och restiden mot buss skulle halveras.

Vetlandabanan; järnvägen Nässjö – Vetlanda och tidigare till Åseda hade 1995 ungefär 120 000 resenärer per år. Trafikverket valde att lägga ner sträckan Vetlanda – Åseda på grund av bristande underhåll. Spåret var så dåligt att Trafikverkets ingenjör tog taxi tillbaka och vägrade åka tåget 1999.

Uppskattningsvis reser det 250 000 resenärer per år på sträckan Nässjö – Vetlanda och ytterligare 50 000 resenärer per år om banan fortsatte till Åseda.

Bockabanan; järnvägen mellan Nässjö – Eksjö – Mariannelund – Hultsfred har enbart persontrafik till Eksjö. Detta beror på att Trafikverket inte lagt in en växel i södra stationsänden i Tranås för tågvändning utan Krösatågen för köra tomtåg till Sommen eller Boxholm för tågvändning som kostar 7 miljoner kronor per år. En spårväxel kostar 2 miljoner kronor och signalåtgärder ytterligare 1 miljon kronor men Trafikverket vägrar förbättra Tranås station så att Jönköpingstrafiken har råd att köra mellan Nässjö och Hultsfred.

År 1995 hade Bockabanan totalt 225 000 resenärer och idag reser endast 175 000 resenärer mellan Nässjö och Eksjö en minskning som Trafikverket orsakat.

Stångådalsbanan; järnvägen mellan Linköping och Kalmar har Trafikverket ständigt under 20 år försökt lägga ner och har nu beslutat att riva upp spåret mellan Tannefors i Linköping så att man inte kan byta tåg till Södra stambanan. Syftet är precis som förut att lägga ner Stångådalsbanan och Tjustbanan som även Östgötatrafiken önskar. Det betyder att östra Småland tappar effektiva förbindelser till Stockholm.

År 1995 reste det 250 000 resenärer som 2019 ökat till 900 000 resenärer per år. Åter igen visar Trafikverket att man vill förstöra resandet på landsbygden genom att helt enkelt förhindra anslutningsspår till Södra stambanan. Trafikverket är alltså emot EU:s och TEN-T krav på anslutningsjärnvägar och vad än värre är finns det bidrag för att behålla järnvägsanslutningen i

Linköping men man vill inte att smålänningar skall åka tåg utan hänvisar till buss den så kallade Östersjöexpressen med 5 timmars restid mellan Linköping och Kalmar.

Om Trafikverket följer EU:s krav på skarvfritt spår så skulle resan mellan Linköping och Kalmar ta 2:00 timmar och kunna ersätta restiden med flyget som är nedlagt nu mellan Kalmar och Stockholm och få 1,5 miljoner resenärer per år.

Tjustbanan; järnvägen mellan Linköping och Västervik har Trafikverket ständigt under 20 år försökt lägga ner och har nu beslutat att riva upp spåret mellan Tannefors i Linköping så att man inte kan byta tåg till Södra stambanan. Syftet är precis som förut att lägga ner Tjustbanan som även Östgötatrafiken önskar. Det betyder att östra Småland tappar effektiva förbindelser till Stockholm.

År 1995 reste det 200 000 resenärer som 2019 ökat till 350 000 resenärer per år. Åter igen visar Trafikverket att man vill förstöra resandet på landsbygden genom att helt enkelt förhindra anslutningsspår till Södra stambanan. Trafikverket är alltså emot EU:s och TEN-T krav på anslutningsjärnvägar och vad än värre är finns det bidrag för att behålla järnvägsanslutningen i Linköping men man vill inte att smålänningar skall åka tåg utan hänvisar till buss den så kallade Östersjöexpressen med 2 timmars restid mellan Linköping och Västervik.

Om Trafikverket följer EU:s krav på skarvfritt spår så skulle resan mellan Linköping och Västervik ta 1:00 timme och resandet öka till 400 000 resenärer per år.

Blekinge kustbana; järnvägen mellan Kristianstad och Karlskrona var till en början oelektrifierad och SJ gjorde sitt bästa 1985 för att lägga ner banan eftersom det bara reste cirka 200 000 resenärer per år på Blekinge kustbana. Tack vare region- och kommunpolitiker förhindrades en nedläggning och krav på elektrifiering och att Öresundståg skulle trafikera banan. Med regionen och kommunpolitikernas genidrag ökade resandet till 750 000 resenärer per år vilket var succé efter spårupprustningen och trafikering med Kustpilen en dieselmotorvagn i stället för diesellok med tågvärmevagn och gamla personvagnar från SJ. Under en kort tid trafikerades järnvägen med Kamelen som var full med asbest och skrotades senare.

Idag reser det över 2 miljoner resenärer på Blekinge kustbanan som staten försökte lägga ner. Åter visar detta att staten genom Banverket och SJ effektivt vill förhindra den faktiska utvecklingen som vi ser idag med ett 10 dubblat resande på Blekinge kustbana.

Ystadbanan; järnvägen mellan Malmö och Ystad var till en början oelektrifierad och SJ gjorde sitt bästa 1985 för att lägga ner banan eftersom det bara reste cirka 500 000 resenärer per år på Ystadbanan. Tack vare region- och kommunpolitiker förhindrades en nedläggning och krav på elektrifiering ställdes ända ut till Simrishamn. Med regionen och kommunpolitikernas genidrag ökade resandet till 750 000 resenärer per år vilket var succé efter spårupprustningen och trafikering med Kustpilen en dieselmotorvagn i stället för diesellok med tågvärmevagn och gamla personvagnar från SJ. Under en kort tid trafikerades järnvägen med Kamelen som var full med asbest och skrotades senare.

Idag reser det över 2,5 miljoner resenärer på Ystadbanan som staten försökte lägga ner. Åter visar detta att staten genom Banverket och SJ effektivt vill förhindra den faktiska utvecklingen som vi ser idag med ett 5 dubblat resande på Ystadbanan och kommer att 10 dubblas till 2030.

Trelleborgsbanan; järnvägen mellan Malmö och Trelleborg även kallad Kontinentalbanan hade ingen persontrafik fram till 2018 främst på grund av att Trafikverket vägrade anpassa banan för persontrafik och tvingade Trelleborgs kommun att betala stora pengar. Åter ett exempel på hinder Trafikverket lade upp för att banan inte skulle utvecklas vidare och kunna läggas ner när Feerbältförbindelsen öppnar 2028. Tack vare region- och kommunpolitiker att införa persontrafik på banan har resandet ökat från 0 resenärer till 1,5 miljoner resenärer per år.

Tabellen nedan är en sammanställning som visar antalet resenärer på länsbanorna 1995 som var totalt 3,7 miljoner resor och Trafikverkskolumnen visar antalet resor som Trafikverket bidragit med totalt 364 000 resor eller enbart 10 % av alla länsbanor skulle vara kvar vilket är Trafikverkets ambitionsnivå på landsbygden. Men denna ambitionsnivå har upphävts av regioner och kommuner som motarbetats av Trafikverket vilket resulterat i 13,2 miljoner nya tågresenärer och om regioner och kommuner kräver att Trafikverket skall uppfylla EU:s TEN-T direktiv kommer resandet att nästan fördubblas till 22,6 miljoner resor per år på länsbanorna. Konsekvenserna av Trafikverkets agerande och region- och kommunpolitikens initiativ till utveckling sammanfattas i nedanstående tabell.

| Bana | 1995 | Trafikverket | 2023 | 2030 |
|---------------------------|------------------|---------------------|-------------------|-------------------|
| Haparandabanan | 0 | Nedläggning | 40 000 | 400 000 |
| Jörn – Arvidsjaur | 0 | Nedläggning | 0 | 200 000 |
| Hällnäs – Storuman | 60 000 | Nedläggning | 35 000 | 300 000 |
| Hoting – Kramfors | 135 000 | Nedläggning | 0 | 400 000 |
| Dellenbanan | 0 | Nedläggning | 0 | 600 000 |
| Kilaforsbanan | 0 | Nedläggning | 0 | 600 000 |
| Dala Hälsinglandsbana | 0 | Nedläggning | 0 | 250 000 |
| Gävle Dala järnväg | 0 | Nedläggning | 0 | 250 000 |
| Rättvik Falun järnväg | 0 | Nedläggning | 0 | 200 000 |
| Västerdalsbanan | 65 000 | Nedläggning | 200 000 | 750 000 |
| Sälenbanan | 0 | Nedläggning | 500 000 | 750 000 |
| Bergslagspendeln | 145 000 | Nedläggning | 1 200 000 | 2 000 000 |
| Frykdalsbanan | 160 000 | Nedläggning | 160 000 | 200 000 |
| Nora Ervalla järnväg | 0 | Nedläggning | 250 000 | 500 000 |
| Kinneullebanan | 300 000 | Nedläggning | 900 000 | 1 500 000 |
| Bohusbanan | 630 000 | Nedläggning | 1 200 000 | 2 000 000 |
| Varberg – Borås | 364 000 | 364 000 | 750 000 | 1 000 000 |
| Halmstad Nässjö Järnvägar | 270 000 | Nedläggning | 400 000 | 800 000 |
| Vetlandabanan | 120 000 | Nedläggning | 250 000 | 300 000 |
| Bockabanan | 225 000 | Nedläggning | 175 000 | 300 000 |
| Stångådalsbanan | 250 000 | Nedläggning | 900 000 | 1 500 000 |
| Tjustbanan | 200 000 | Nedläggning | 250 000 | 300 000 |
| Blekinge kustbana | 750 000 | Nedläggning | 2 000 000 | 2 500 000 |
| Ystadbanan | 750 000 | Nedläggning | 2 500 000 | 3 000 000 |
| Trelleborgbanan | 0 | Nedläggning | 1 500 000 | 2 000 000 |
| Summa | 3 674 000 | 364 000 | 13 210 000 | 22 600 000 |

Tabell 2. Utvecklingen av länsbanorna som Trafikverket enbart vill lägga ner.

Slutsatsen är att Trafikverket inte värnar om järnvägssystemet utan gör sitt bästa för att slå sönder landsbygdens järnvägskommunikationer helt i linje med infrastrukturminister Andreas Carlsons ambitionsnivå som innebär ökade satsningar på elflyg och vägar.

Trafikverket ville alltså minska tågresandet från 3,7 miljoner resor till 0,4 miljoner resor. Regionpolitiker och kommuner valde i stället att satsa på länsbanorna och öka resandet från 3,7 miljoner resor till 13,2 miljoner resor och som förväntas öka till 22,6 miljoner resor 2030. Politikernas initiativ sänkte koldioxidutsläppen med 115 315 ton CO₂ per år vilket Trafikverket motarbetat.

Därmed är det bevisat att Trafikverket trakasserier om nedläggning av järnvägen är grovt felaktiga och falska påståenden som motverkar samhällsutvecklingen på landsbygden.

Fler stationer löser klimatkrisen snabbt

Eftersom järnvägen finns på orten men stationen eller hållplatsen saknas är den snabbaste klimatåtgärden att tåget stannar på orter. Det bidrar effektivt till att erbjuda nollutsläppstransporter i stor skala med 32 miljoner fler resor per år motsvarande 4 miljarder personkilometer vilket orsakar 4 160 ton CO₂ utsläpp per år men som idag med vägtransporter avger 416 000 ton CO₂ per år.

Kommuner och regioner har konsekvent kämpat för fler stationer och hållplatser men Trafikverket har motarbetat deras arbete i decennier. Därmed förnekar också Trafikverket klimatkrisen genom att förhindra fler människor på landsbygden att få tillgång till nollutsläppstransport med tåget. Nedanstående lista visar antalet invånare som har tillgång till station respektive antalet invånare som ser tåget svyscha för bi orten samt förslag på antal nya stationer i respektive region.

| Region | Resor per inv/år | Station | Saknar station | Nya stationer |
|---------------------|-------------------------|----------------|-----------------------|----------------------|
| Skåne | 31 | 968 532 | 225 179 | 9 |
| Blekinge | 8 | 84 525 | 41 098 | 5 |
| Halland | 13 | 182 547 | 74 314 | 11 |
| Kronoberg | 14 | 109 929 | 35 460 | 3 |
| Kalmar | 1 | 104 567 | 65 181 | 16 |
| Jönköping | 9 | 256 971 | 35 223 | 11 |
| Västra Götaland | 13 | 1 184 562 | 286 844 | 28 |
| Värmland | 6 | 139 355 | 61 412 | 8 |
| Östergötland | 14 | 297 466 | 84 012 | 10 |
| Örebro | 10 | 187 363 | 61 209 | 8 |
| Södermanland | 13 | 146 492 | 68 223 | 7 |
| Stockholms län | 60 | 2 172 785 | 121 219 | 4 |
| Västmanland | 11 | 219 364 | 20 180 | 3 |
| Uppsala | 28 | 244 901 | 68 291 | 4 |
| Dalarna | 7 | 166 911 | 52 192 | 21 |
| Gävleborg | 10 | 174 522 | 40 632 | 12 |
| Jämtland Härjedalen | 3 | 63 528 | 20 125 | 5 |
| Västernorrland | 5 | 143 897 | 41 622 | 22 |
| Västerbotten | 3 | 108 524 | 99 873 | 10 |
| Norrbotten | 1 | 115 812 | 70 649 | 9 |
| Summa | 260 | 7 072 553 | 1 612 938 | 209 |

Tabell 3. 1 612 938 invånare ser tåget svyscha förbi och kan inte bidra till klimatomställningen.

7,1 miljoner invånare har tillgång till station och genomför 265 miljoner resor per år 37,3 resor per person och år 17 miljarder personkilometer som sänker CO₂ utsläppen med 3,4 miljoner ton per år. 1,6 miljoner människor ser tåget svyscha förbi orten och kan därmed inte genomföra 32 miljoner resor per år 2 miljarder personkilometer som skulle kunna sänka CO₂ utsläppen med ytterligare 416 000 ton per år. Det finns en stor klimatvinst att bygga 209 nya stationer i Sverige eftersom varje station skulle spara 2 000 ton CO₂ vilket motsvarar 900 bilar per station totalt 190 000 färre bilar.

Trafikverket beräknar att varje kilo CO₂ kostar 7 kronor i samhällsekonomiska kalkyler ASEK 7.0 vilket ger en nytta på 14 miljoner kronor per år i minskade CO₂ utsläpp per station. En landsbygds station kostar cirka 20 miljoner kronor vilket innebär att det tar endast 1,5 år att enbart tjäna in CO₂ kostnaden per station. Privatekonomiskt spar varje invånare 1,50 kr/km att ta tåget i stället för att köra bil, det motsvarar 6 miljarder kronor per år eller 3 720 kr/invånare på landsbygden i sänkta kostnader.

209 stationer kan byggas och upp till 298 stationer kan öppnas om persontrafik återinförs på befintliga järnvägar som saknar persontrafiken exempelvis Bockabanan Eksjö – Hultsfred eller Västerdalsbana Borlänge – Sälen.

Staten ersätter bilägare med 1 000 kronor på grund av höga drivmedelspriser medan man i Tyskland erbjuder kollektivtransportkort för 90 kronor per månad för att folk ska ställa bilen. 5 miljoner bilar i Sverige ersätter staten med 5 miljarder kronor alltså samma belopp vi hade kunnat få 209 bestående stationer för i stället för privatbilismkonsumtion subventionerad av staten. Mer klimatfientlig politik kan man inte uppnå.

Trots dessa fördelar med en station på landsbygden vill Trafikverket inte bygga 209 stationer på landsbygden utan koncentrerar sig på 2 tunnelbanestationer i Stockholm för 4 miljarder kronor. Det är viktigare med 2 T-banestationer än 209 landsbygdshållplatser för samma kostnad 4 miljarder kronor. Staten gör dubbelfel med Trafikverkets råd.

Trafikverket motarbetade pågatåg Nordost, Krösatågen och byggnation av Nälden station i Jämtland som exempel. Dessa stationer har byggts på grund av region- och kommunpolitiker betalat för stationerna och Trafikverket har skinnat politikerna på pengar och tid. När region Skåne förbetalade 7 stationer till Trafikverket försvann pengarna utan att stationerna byggdes av Trafikverket men Region Skåne satsade nya pengar och byggde alla stationerna utanför Trafikverkets organisation för halva kostnaden och stationerna kunde öppnas.

Länsbanorna en regional motor

Länsbanor är regional infrastruktur resurser som förtjänar en bättre utveckling än Trafikverkets planer i Nationell Transport Plan 2022 – 2034. En utveckling av länsbanorna för 16,4 miljarder kronor under 12 år skulle generera 7,2 miljoner nya resor per år. Halverade restider i jämförelse med buss och är värderat till 138 kronor per resa vilket motsvarar en restidsbesparing på 1 miljard kronor per år för landsbygden. Återbetalningstiden enbart i restidsvinster på länsbanorna är 16 år så potentialen i de utvecklade länsbanorna är betydande för samhället och för medborgarna.

Eftersom Trafikverket har en oförmåga att förstå utvecklingspotentialen för länsbanorna såsom Inlandsbanan AB visar är det lämpligt att bilda regionala utvecklingsbolag som kan ta hand och utveckla länsbanorna så att spårbytena från spik spår till helsvetsat spår kan genomföras effektivt och snabbt.

Länsbanorna skall ses som en regional motor för utveckling, tillväxt, kompetensförsörjning och besöksnäring. Målsättningen är att restiderna halveras genom spårbyten och ny teknik och att landsvägsbussen utmed banorna kan minska och därmed sänka kostnaderna för regionerna.

Goda kommunikationer är grundförutsättningen för ekonomisk tillväxt och därmed förbättrad samhällsutveckling i glesbygd. Kompetensförsörjningen underlättas betydligt för industrin som behöver arbetskraft och utbildning av ungdomar medför möjlighet att vara kvar på orten och samtidigt få en kvalificerad utbildning i centralorterna. Fler stationer erbjuder detta till invånarna.

Att satsa på långfärdsbussar som ersättning för tåg fungerar på korta avstånd upp till 40 kilometer. Över 40 kilometer ger det motsatt effekt och leder till ekonomisk regression och avfolkning.

Regionala utvecklingsbolag genomför det som erfordras för att stabilisera tillväxten i glesbygd och framtid säkrar kompetensförsörjningen för industrin. Tillgänglighet, tillväxt, turistnäring och konkurrenskraft förstärks av nya länsbanor som radikalt förkortar restiderna.

Trafikverket visar tydligt i Nationell Transport Plan 2022 – 2034 att länsbanor helst skall läggas ner och saknar betydelse för utvecklingen av glesbygd eftersom avsättningen i ekonomiska medel för reinvesteringar begränsas till 861 miljoner kronor mellan Älmhult och Olofström för elektrifiering eller 1 promille av Trafikverkets totala budget 2022 - 2034.

Regionala utvecklingsbolag

Trafikverket har under 30 års tid inte lyckats etablera mötesstationer i den omfattning regionerna efterfrågat och än mindre byggt nya stationer och hållplatser på landsbygden. En total Stockholmsfixering och hänsynslöshet mot landsbygden uppvisar staten genom Trafikverkets agerande.

Därför behövs regionala utvecklingsbolag som drivs i interkommunal samverkan för länsbanorna med målsättningen att öppna erforderliga stationer och hållplatser på landsbygden.

Trafikverket bör byta från skarvspår till skarvfritt spår så skyndsamt som möjligt eftersom hastigheten kan öka på banan som begränsas av skarvar och spikbefästning till 100 km/h. Därutöver är ett skarvfritt spår säkrare än ett skarvspår som lättare får solkurvor och rälsbrott. Trafikverket har varken i Nationell Transport Plan 2018 – 2030 eller 2022 – 2034 avsatt pengar för utveckling av länsbanorna och satsar endast 1 promille av budgeten på en länsbana. Nedanstående tabell visar vilka möjligheter som finns för länsbanorna med avseende på möjliga restider med helsvetsat spår i jämförelse med skarvspår med spikbefästning och landsvägsbuss.

| Sträcka | Längd km | Restid buss | Restid tåg |
|--|-------------|--------------|--------------|
| Inlandsbanan: Gällivare - Kristinehamn | 1250 | 18:50 | 11:00 |
| Stångådalsbanan: Kalmar – Linköping | 235 | 4:00 | 2:00 |
| Tjustbanan: Västervik – Linköping | 116 | 1:40 | 1:00 |
| Sydostlänken: Älmhult – Karlshamn | 70 | 2:03 | 0:40 |
| HNJ: Halmstad – Nässjö/Jönköping | 235 | 4:30 | 1:56 |
| Bockabanan: Nässjö – Hultsfred | 83 | 1:42 | 0:55 |
| Vetlandabanan: Nässjö – Vetlanda | 37 | 1:05 | 0:25 |
| Kinneullebanan: Gårdsjö – Håkanstorp | 187 | 4:12 | 1:20 |
| Karlsborgsbanan: Skövde – Karlsborg | 44 | 0:48 | 0:22 |
| Finspångbanan: Finspång – Norrköping | 41 | 0:45 | 0:20 |
| Strömstorp – Karlskoga | 9 | 0:30 | 0:10 |
| Frykdalsbanan: Kil – Torsby | 82 | 1:50 | 0:45 |
| Västerdalsbanan: Borlänge – Sälen | 184 | 3:10 | 1:30 |
| Dala Härjedalsbanan: Edsbyn – Bollnäs | 35 | 0:46 | 0:22 |
| Dellenbanan: Ljusdal – Hudiksvall | 62 | 1:00 | 0:30 |
| Karlstad – Skoghäll | 10 | 0:15 | 0:07 |
| Summa | 2680 | 47:06 | 23.22 |

Tabell 4. Det går dubbelt så fort att åka tåg på länsbanor än att sitta på landsvägsbuss i framtiden.

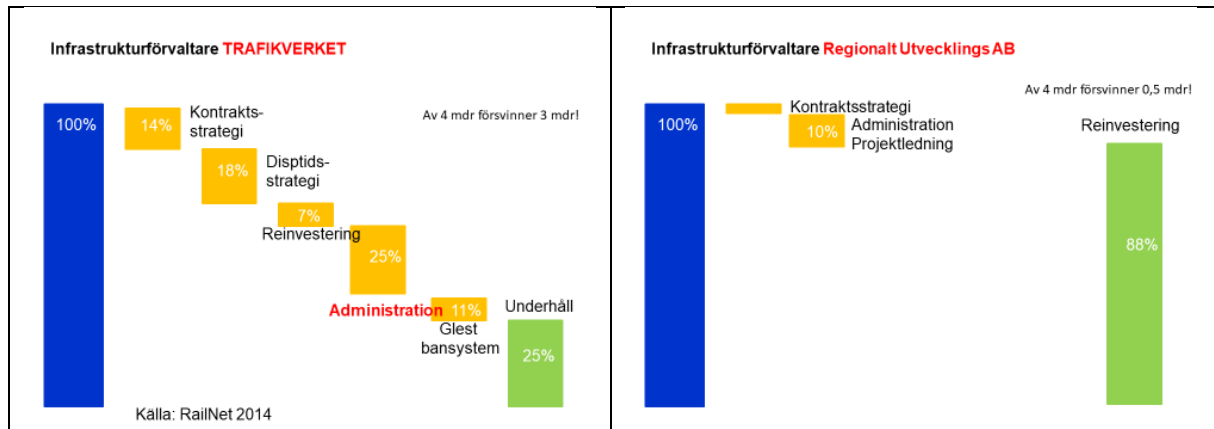


Figur 7. 60 km jämförs med olika transportalternativ, landsvägsbuss, diesel- och hydroelektrisk motorvagn.

Efter genomfört spårbyte och hastighetshöjning köps vätgasmotorvagnar HMU in som medför att elektrifiering av banan kan anstå tills vidare. Ytterligare en fördel med vätgasmotorvagnar HMU är att de bullrar betydligt mindre än dieselmotorvagnar DMU samt att ett skarvspår bullrar mer än ett skarvfritt spår. Det innebär att trots högre hastigheter blir bullernivån något lägre vilket innebär att kompletterande bulleråtgärder blir överflödiga.

Totalkostnaden för utrustning av alla länsbanor ligger på 25 miljarder kronor varav 9 miljarder för Inlandsbanan och övriga länsbanor 16 miljarder kronor. Trafikverkets miljöinsatser i Nationell Transport Plan 2022 – 2032 på 10 miljarder kronor kan bidra till spårbyte på länsbanorna. De regionala utvecklingsbolagen kan reducera kostnaderna på grund av att ny teknik tillämpas och kostnadseffektiv användning av ekonomiska medel.

Bilden nedan visar skillnaden i ekonomisk effektivitet mellan Trafikverket och ett regionalt utvecklingsbolag.



Figur 8. Kostnadseffektivitet mellan Trafikverket och Regionalt Utvecklingsbolag. Källa: RailNet.

Syftet med denna rapport är att påvisa att snabba och effektiva lösningar är möjliga för länsbanorna och att regionala aktörer övertar ansvaret från Trafikverket som i Nationell Transport Plan 2022 – 2034 endast gör en satsning på Sydostlänken Älmhult – Olofström, övriga länsbanor förfaller och har gjort detta under mycket lång tid. Exempelvis har Stångådalsbanan haft en 20 år lång dialog om mötesstation i Ruda och Rockneby för att effektivisera restiden med 30 minuter mellan Linköping och Kalmar som inte resulterat i någon samhällsutveckling och framgång för östra Småland på grund av Trafikverkets infrastrukturplanering.

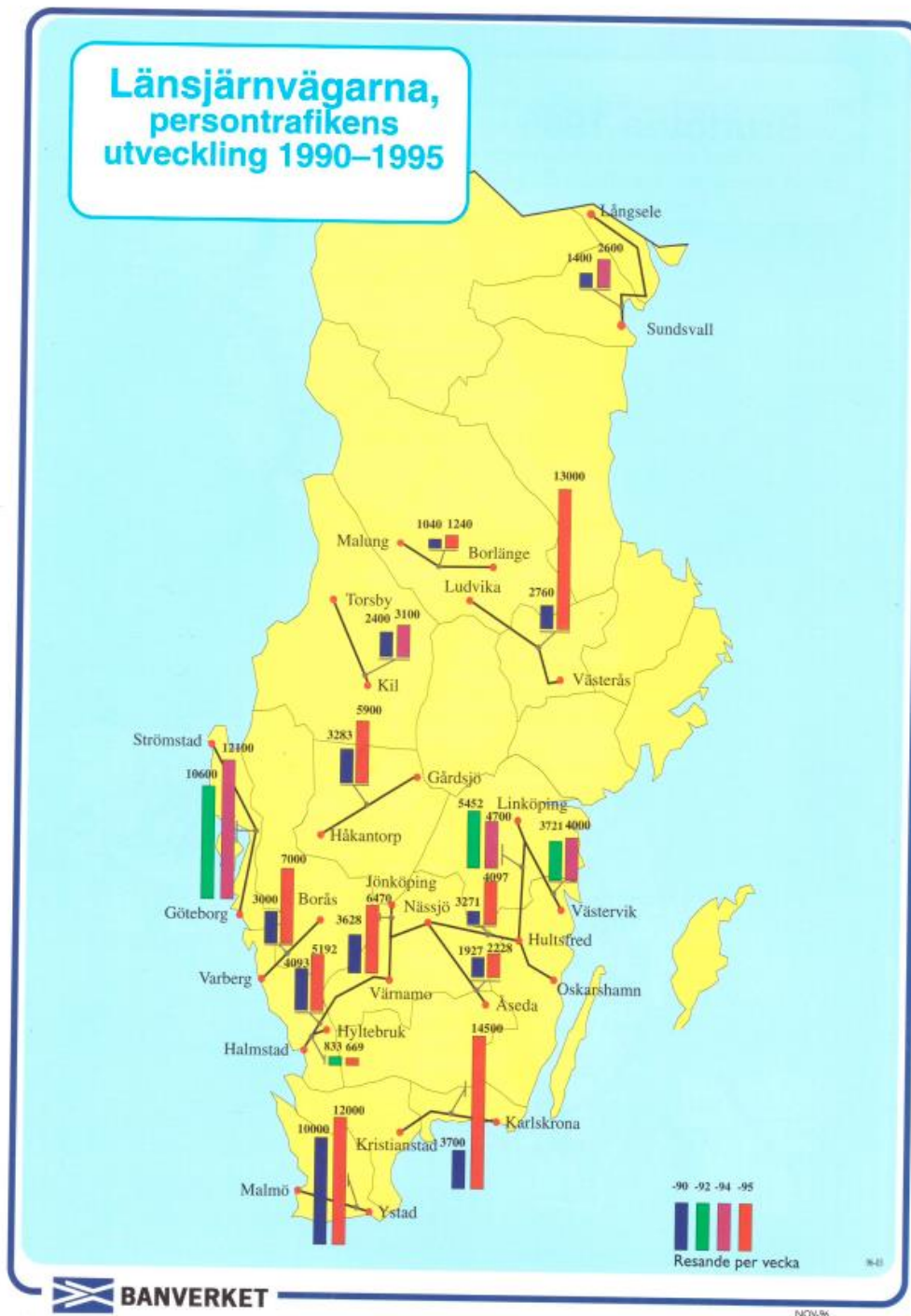
Inlandskommunerna utmed Inlandsbanan har tagit kontroll och driver utvecklingen av inlandsbana i ett regionalt bolag Inlandsbanan AB vilket leder till en omfattande upprustning mellan Gällivare och Kristinehamn en sträcka av 1250 km för 9 miljarder kronor.

Trafikutskottet borde ställa sig frågan varför Trafikverket inte påvisat utvecklingspotentialen för länsbanorna som förfallit och som Trafikverket inte tagit ansvar för att utveckla inte ens i ett klimatnödläge. Istället har man redovisat nedläggning i syfte att spara pengar till staten.

Utvecklingsstrategin för länsbanorna är följande:

- Regionala utvecklingsbolag ökar effektiviteten av arbetande kapitalet
- Snabba totala spårbyte så att restiden kan förkortas betydligt
- Vätgasmotorvagnar undviker dyr elektrifiering av länsbanorna
- Nya stationer och hållplatser i landsbygden utmed banan
- Framtidssäkring av glesbygd och därmed ökad turism

Snedvridningen av Trafikverkets infrastruktur planering till Stockholm är orimlig och för 16 miljarder kronor i infrastrukturinvesteringar på landsbygden kan 1 652 471 medborgare få betydligt bättre kommunikationer med halverade restider i jämförelse med landsvägsbuss.



Figur 9.

