

Stoppa nedläggningen av järnvägar!

Den svenska regeringen kan vinna respekt och goodwill internationellt om man under vårt EU-ordförandeskap tar initiativ för en ökad satsning på järnvägen. Men i stället har regeringen och Banverket åter börjat lägga ned järnvägar vilket inte är så välkänt. Det riskerar att undergräva Sveriges trovärdighet inte minst inför klimatkonferensen i Köpenhamn i december. Inrikespolitiskt rimmar det illa med Alliansens förslag om fri konkurrens på spåren. Nedläggningar hindrar och begränsar konkurrensen om transporter och resenärer och ökar näringslivets fraktkostnader.

Vi måste ställa om vår transportapparat snabbt för att minska koldioxidutsläppen kraftfullt utan att undergräva landets ekonomi. Upprustning av regionala järnvägar, elektrifiering av dieselbanor och byggande av banor för höghastighetståg är effektiva medel. Förutom att vara miljö- och klimatsmart ger det kraftig regionförstoring samt mer ekonomiska transporter åt industrin. Modern järnväg medför också att hela landet kan leva och utvecklas.

Några av oss som undertecknar debattartikeln kommer från regioner med banor som befinner sig i olika stadier av nedläggning. I början av februari avlog regeringen ett överklagande från ett järnvägsföretag angående Banverkets nedläggningsbeslut för Ljungbybanan mellan Värnamo och Ljungby. Den skulle kunna vara en tung industribana till alla företag i Lagan och Ljungby. I stället för att hjälpa Ljungby kommun och dess näringsliv att utvecklas skall banan rivas trots att den också skulle kunna ingå i en framtida godsbanan som avlastar södra stambanan.

I december tog Banverket ett avvecklingsbeslut för Karlsborgsbanan som innebär att delen Karlsborg – Tibro kan rivas omedelbart. Det har arbetats för elbanans nedläggning de senaste 40 åren trots allt som hänt i omvärlden. Men kan små kommuner som Karlsborg och Tibro överleva när staten tar bort en hel infrastruktur för dem? Befolkningen minskar och företag flyttar, den kommunala ekonomin försämras. En upprustad bana skulle kunna vända den negativa utvecklingen. Direkttåg Tibro – Göteborg på dryga timmen ger nya möjligheter för Tibro-borna att arbeta och studera.

Norra Bohusbanan Uddevalla – Strömstad är en dåligt underhållen elbana med skarvräls, spik och grus à 1800-tal och få turer med långsamma regionaltåg. De kan inte konkurrera med länstrafikbolagets satsning på snabba bussar via den utbyggda E6-motorvägen. Bygget av en olönsamt utformad södra väginfart på banvallen in till Strömstad för runt en halv miljard extra medför att bandelen Skee-Strömstad stängs under tre år. Det gamla nedläggningshotet vilar allt tyngre över banan. Men en utbyggd bana skulle i stället kunna bli ännu en för näringslivet nödvändig järnvägslänk mellan Sverige och Norge.

Det är bekymmersamt att nedläggning av järnvägar tar fart igen och detta utifrån felaktigt beslutsunderlag och misslyckade prognoser som på 1900-talet. Att riva banor, bangårdar och mötesspår har visat sig kortsiktigt och oekonomiskt. Det kostar pengar och minskar järnvägens kapacitet. Efter ett par decennier måste mycket byggas upp igen. De ”nedläggningsbanor” som räddades på 1980-talet och i stället rustades upp har också fått en kraftigt ökad tågtrafik. I stället för ”trafiksvaga” har de blivit ”trafikstarka”.

Banverket utredde Blekinge Kustbana för 20 år sedan och visade att det var olönsamt att elektrifiera och satsa på banan eftersom bara 200 000 resenärer per år reste mellan Karlskrona och Kristianstad. Upprustning och elektrifiering skedde ändå och nu ser vi resultatet: 18 dubbelturer per dag med Öresundståg och ett resande som är sju gånger större, alltså 1,4 miljoner resenärer per år! Samma positiva utveckling har skett i Mälardalen där Eskilstunabanan skulle läggas ned. Men efter kommunalt initiativ byggdes Svealandsbanan i stället och blev en succé med regionförstoring och utveckling som resultat. Även i Bergslagen har nedläggningsbanor i stället rustats upp och fått en modern regionaltågtrafik som gett positiv utveckling utmed banorna. Flera hotade banor i Norrland skall också rustas upp på grund av näringslivets krav på effektiv godstågtrafik.

Det är definitivt dags för regeringen och Banverket att tänka om och sluta med de olönsamma kortsiktiga nedläggningarna av järnvägar. Det är definitivt dags att göra en miljö- och klimatvänlig satsning på alla typer av järnvägar runt om i hela landet. Låt ordförandeskapet i EU sammanfalla med en sådan positiv utvecklingsstrategi som ger hopp och framtidstro under lågkonjunkturen.

Ulla Rundlöf

ordf. Naturskyddsföreningen Kronobergs län

Uno Björkman

ordf. Naturskyddsföreningen Jönköpings län

Gillis Edman

ordf. Naturskyddsföreningen Skaraborg

Boel Lanne

ordf. Naturskyddsföreningen Bohuslän

Alf Hornborg

professor i humanekologi

Hans Albin Larsson

professor i historia

Lars Pålsson Syll

professor i samhällskunskap

Bo Sandelin

professor i nationalekonomi

Thomas Hickler

klimatforskare geobiosfärvetenskap

Jan Du Rietz

trafikjournalist författare "trafikpolitik" i NE