



Linköping och Göteborg 2016 01 22

Och 2016 02 17

**Till 42 Svenska kommuner som direkt berörs av Trafikverkets förslag att dra in underhållet på 11 läns/regionbanor.**

Trafikverkets (TrV)s utredning Inriktningsunderlag 2018 – 2029 föreslår att järnvägsunderhållet ska koncentreras till de största stråken, Huvudrapporten, s 9, 77, delrapporten Vidmakthållande s 40, 41. Se länk <http://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/50160>

Det innebär i förlängningen nedläggning.

1. Vi har därför i ett tidigare e-brev (2016 01 22 ) kontaktat er berörda kommuner i syfte att få tillstånd en samordnad reaktion från er i för en **upprustning** av banorna av regionalpolitiska - och klimat skäl. Emellertid har vi förstått att det kan vara svårt att samordna 42 kommuners remissvar och vi har därför skrivit ett förslag till sådant, bilagt nedan, som kommuner som så önskar kan använda och i eget namn sända som remissvar på utredningen till Näringsdepartementet före 29/2, se info nedan.

Därefter vidtager remissbehandlingen, propositionsskrivande. Propositionen kan förväntas senhösten 2016 eller våren 2017.

Riksdagens trafikutskott och därefter Riksdagen ska därefter besluta i frågan.

2. Vi kan erbjuda din kommun en snabb utredning av en järnvägskonsult, Per Corshammar. TUV Sud Sverige. Han sammanställer en konsekvensbeskrivning av nedlagd bana och ger ett förslag till upprustning och konsekvenser för kommunen av upprustningen. Kostnad 10 000 kr per kommun. Han kan skriva rapporten 1/3 – 30/3 och därefter presentera dess resultat vid ett gemensamt seminarium för berörda kommuner förslagsvis i Nässjö.

Denna rapport kan användas för kontakt med berörda riksdagsledamöter inför riksdagsbeslutet.

Vi hoppas du och din kommun vill ge ett svar på dessa förslag.

Mvh

Ulf Flodin [ulf.flodin@gmail.com](mailto:ulf.flodin@gmail.com) 0708 27 78 56,

Hans Sternlycke [hans.sternlycke@netatonce.net](mailto:hans.sternlycke@netatonce.net) 073 222 4150

Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet

**Remissvar** ska i tre (3) exemplar vara inlämnade till Näringsdepartementet, 103 33 Stockholm, senast den 29 februari 2016 märkta med diarienummer (N2015/4305/TIF).

Remissvaren på Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 ska även insändas elektroniskt via e-post till följande adresser: [n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se) samt [n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se). Fil ska vara i Word-format (inte pdf) och vara namngiven med svarande organisations namn. Även e-postmeddelandet ska märkas med diarienummer (N2015/4305/TIF). Remissvaren kan komma att publiceras på regeringens webbplats.

.....

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Remissvar avseende Trafikverkets (TrV)s Rapport Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018 – 2029 (Diarienummer N 2015/4305/TIF)

Inriktningsunderlaget föreslår att järnvägsunderhållet ska koncentreras till de största stråken, Huvudrapporten, s 9, 78, delrapporten Vidmakthållande s 40, 41. Detta medför enligt rapporten att ett antal järnvägslinjer hotas av neddragna underhållsanslag, vilket i förlängningen medför nedlagd trafik.

Att rusta upp alla Sveriges 140 mil lågtrafikerade banor till helsvetsad räls och elektrifiering kostar kring 14 miljarder kronor (0,1 miljarder kronor per mil, att jämföra med nybyggnation av höghastighetsjärnväg 2- 3 miljarder kronor per mil ). Satsningen på det lågtrafikerade nätet kan öka järnvägens resande med en faktor tio i berörda stråk, enligt svenska erfarenheter, exempelvis Blekinge kustbana. Det finns ett regionalpolitiskt jämlikhetsperspektiv; även människor utanför storstadsregionerna bör ha rätt till bekväma, snabba transporter där så är möjligt genom en i jämförelse med nybyggnation billig upprustning.

En upprustning av det s.k. lågtrafikerade nätet ger vidgade arbetsmarknader utanför storstäderna. Det är enbart uppsnabbad tågtrafik som kan förstora dagens arbetsmarknader. Detta medför att människor bereds större möjligheter att bo kvar i sina hemkommuner. Därmed behålls underlag för service och trycket på bostadsmarknaden i storstäderna minskar. Det är en samhällsvinst värd minst två miljon kronor om en person slipper lämna en outnyttjad bostad efter sig och behöva en ny i storstadsregioner.

Men regionalpolitiska effekter beaktas inte i de samhällsekonomiska kalkyler, som TrV baserar sina förslag på. **Inriktningsunderlaget kan därför inte tjäna som underlag för infrastrukturpolitiken utan måste kompletteras med ett regionalpolitiskt perspektiv.** Detta måste belysa vinsterna med en upprustning av berörda banor till helsvetsat spår och därmed höjda hastigheter, vilket medför vidgade arbetsmarknader till gagn för regionerna utanför storstäderna. Därtill bör man utreda värdet av att elektrifiera banorna av miljöskäl.

Munkedals Kommun 24/2-2016

Åsa Karlsson Kommunstyrelsens ordförande ordförande