

Naturskyddsföreningen Västs synpunkter på Åtgärdsvalsstudie för Kinnekullebanan

Kinnekullebanan

Kinnekullebanan utgörs av ursprungligen fyra delsträckor smalspårig järnväg Håkantorpgårdsjö som senare breddades till normalspår. På smalspårstiden ingick banan i ett omfattande nät av järnvägssträckor i Västergötland med tyngdpunkt i tidigare Skaraborgs län. Skara ansågs på sin tid vara norra Europas största smalspåriga järnvägsknut.

I slutet av 1980-talet och början av 1990-talet hotades trafiken på banan av nedläggning, men efter stark lokal opinion förnyades istället persontrafiken med början 1993 och har sedan successivt ökat, framför allt under senare delen av 2000-talet.

Engagemanget för banan avspeglades bland annat i konstutställningen ”K-BANAN” 1994, vilken var ett omfattande kulturevenemang. Utställningen omfattade 322 verk av i många fall kända konstnärer. De flesta konstverken var placerade vid hållplatserna längs Kinnekullebanan mellan Mariestad och Lidköping.



Kinnemalma station på banan Skara-Forshem ca 1920. Sannolikt en typisk miljö på en liten station eller hållplats på smalspårstiden även utefter Kinnekullebanan. Idag finns inget kvar av stationen på bilden. Foto Ewan Holmstrand.

Kinnekullebanans sträckning och inpassning i landskapet avspeglar fortfarande de gamla smalspårsjärnvägarna. Detta är tveklöst en del av banans attraktivitet både som transportled och kulturelement. Naturskyddsföreningen Väst har förhoppningen att banan utvecklas till en modern transportled med bevarande av den speciella karaktären.



Kinnekulletåget sett genom Bengt Carlings konstverk "ToR" på Trolmens hållplats 1994 under konstutställningen K-BANAN. Foto Olov Holmstrand.

Kinnekullebanan binder samman Kinnekulle med Tiveden och ger goda förutsättningar för miljövänlig turism för vandrare och cyklister som vill besöka såväl *det blommande berget* som *sagornas och trollens skog*. Med betoning på miljövänlig turism är det naturligtvis av särskild vikt att tågresan har minsta möjliga miljöpåverkan. Mer om detta nedan.

Naturskyddsföreningen Västs övergripande synpunkter

I detta avsnitt sammanfattas Naturskyddsföreningen Västs viktigaste synpunkter i punktform. I följande avsnitt lämnas kommentarer på den sammanfattande huvudrapporten "Åtgärdsvalsstudie Kinnekullebanan" (2014-12-15) samt underlagsrapporterna var för sig.

- Naturskyddsföreningen Väst anser det vara mycket angeläget att Kinnekullebanan bibehålls och förbättras. På kort och medellång sikt bör banan upprustas till modern teknisk standard, exempelvis ifråga om signalsystem, utan att detta försämrar banans särskilda kvaliteter ifråga om landskapsrelationer och lokala-regionala kommunikationer. Medel bör omprioriteras, så att dessa förbättringar kan genomföras snabbare än som redovisas i Åtgärdsvalsstudien. Med modern standard ifråga om trafikledning och fler mötesstationer bör trafiken på banan kunna ökas

avsevärt med bland annat möjlighet till fler och tätare förbindelser.

- Naturskyddsföreningen Väst beklagar att Åtgärdsvalsstudien för Kinnekullebanan i det här skedet inte blir föremål för diskussion och granskning i en vidare krets av samhället genom mera omfattande remiss till fler instanser som representerar allmänheten.
- Naturskyddsföreningen Väst anser att transporter på järnväg bör prioriteras framför väg- och flygtransporter med hänsyn till klimat och resurser. Rälsfordon ska drivas på ett sådant sätt att klimatpåverkan minimeras.
- Transportbehoven som helhet bör värderas långsiktigt i perspektiv av framtida klimat och resurser. Fortsatt obegränsad tillväxt är inte möjlig. Detta förhållande kommer inom en relativt snar framtid sannolikt att begränsa ökningen av det totala transportbehovet, om ett långsiktigt hållbart samhälle ska kunna väljas framför miljö- och resurskollaps. Därmed bör på lång sikt ifrågasättas mera långtgående utbyggnader av nya system som höghastighetsjärnväg. Istället bör ökade resurser tillföras de nuvarande järnvägarna för att på kort och medellång sikt öka kapaciteten i det befintliga järnvägssystemet och därmed underlätta överföring av transporter från landsväg till järnväg.
- Naturskyddsföreningen Väst anser att de viktigaste faktorerna för att öka järnvägstransporternas attraktivitet är närhet till hållplats, turtäthet och säkra restider, inte kortast möjliga restid mellan större samhällen utmed banorna.
- Naturskyddsföreningen Väst anser att avregleringen av järnvägstrafiken har gått alldeles för långt. Detta har missgynnat resenärerna och gjort järnvägen som transportsystem svåröverskådligt och misskött. Trafikverket eller någon annan övergripande instans borde ges större möjlighet att både kort- och långsiktigt styra trafikens sammansättning och fördelning så att järnvägssystemet kan utnyttjas optimalt. I nuläget missgynnas Kinnekullebanan i de system som finns för reseplanering och biljettförsäljning.
- Systematisk redovisning av existerande naturskydd utmed banan saknas i de redovisade rapporterna inom Åtgärdsvalsstudien för Kinnekullebanan. Detta gäller i första hand riksintressen för naturvård och naturreservat, men även i viss mån Natura 2000. Istället framhålls Biosfärområdet, vilket saknar formell betydelse ifråga om naturskydd.
- Det är av stor vikt att Kinnekullebanans speciella karaktär bibehålls och utvecklas, så att inte karaktär och funktion försämras till förmån för alltför drastiska förändringar. Detta gäller bland annat bibehållandet och utvecklandet av hållplatserna, banans inpassning i landskapet och relationen till naturvärdena utmed banan.
- Kinnekullebanan är inte elektrifierad och trafikerades därför i dagsläget med dieseldrivna fordon, vilket inte är acceptabelt från miljö- och klimatsynpunkt och

talkar för elektrifiering av banan. Elektrifiering av hela banan kan emellertid sannolikt ge stor påverkan på landskap och natur, framför allt på sträckan över Kinnekulle mellan Lidköping och Mariestad. Elektrifiering av sträckorna Håkantorps-Lidköping och Mariestad-Gårdsjö framstår som mindre problematiska med hänsyn till inverkan på landskap och naturvärden. Naturskyddsföreningen Väst efterlyser därför en skonsam teknisk lösning för bandelen över Kinnekulle med exempelvis anpassat utförande av kontaktledningar för el, fordon som drivs med icke-fossila drivmedel eller fordon med huvudsaklig eldrift som klarar begränsade sträckor utan fast elanslutning.

- Hållplatsmiljöerna har idag varierande kvalitet. Många av hållplatserna framstår närmast som förfallna. Det borde vara möjligt att ta fram ett gemensamt program för hållplatsmiljöerna och med relativt små medel och lokala samarbeten avsevärt förbättra förhållandena.
- Naturskyddsföreningen Väst får av rapporterna intrycket att anläggande av ett så kallat triangelspår i Håkantorps är mindre angeläget och ger begränsad nytta på kort och kanske även medellång sikt. Naturskyddsföreningen ser ingen anledning att ifrågasätta denna bedömning.

Åtgärdsvalsstudie Kinnekullebanan, slutrapport 2014-12-15

Naturskyddsföreningen Väst konstaterar att den här övergripande rapporten i allt väsentligt sammanfattar underlagsrapporterna. Naturskyddsföreningens synpunkter redovisas därför i efterföljande avsnitt som behandlar respektive rapport.

I rapportens avsnitt ”6.2 Rekommenderade åtgärder” redovisas Trafikverkets bedömningar av lämpliga åtgärder att genomföra. Naturskyddsföreningen Väst tillstyrker de redovisade åtgärderna på kort och medellång sikt. De redovisade åtgärderna på lång sikt anser Naturskyddsföreningen ge alltför stora ingrepp i natur och landskap utan att ge andra vinster än huvudsakligen kortare restid.

Kinnekullebanan ur ett lokalt perspektiv

Rapporten beskriver på ett trovärdigt sätt Kinnekullebanans betydelse enligt de boende i området som använder banan för resor. Det är påtagligt att åtminstone dessa lokalboende vill slå vakt om banan och helst förbättra både bana och trafik.

Det är anmärkningsvärt att området kring Kinnekullebanan och speciellt den delen av banan som går över Kinnekulle bara omnämns som Biosfärområde. Omnämnande av generella och specifika naturvärden saknas. Kinnekulle är i sin helhet Natura 2000-område och riksintresse för naturvård. Stora delar av berget är naturreservat. Banan passerar igenom eller tangerar flera av dessa naturreservat. Detta borde ha omnämnts som bakgrundsinformation i rapporten.

Kinnekullebanan – vägledning landskapsfrågor

Naturskyddsföreningen Väst uppskattar att denna rapport har tagits fram och rapportens ambition att beskriva landskapskaraktärer. Rapporten saknar emellertid tydligare

redovisning av och konsekvensanalys med avseende på naturvärden och naturskydd. Rapporten borde kompletteras med beskrivningar av skyddsvärd natur och omfattningen av idag skyddade områden (riksintressen, naturreservat, Natura 2000-områden). Rapporten ger intrycket att natur huvudsakligen är en fråga om träd. Det borde ha framhållits tydligare att naturen, framför allt på Kinnekulle, har skydd som Natura 2000, naturreservat och riksintresse för naturvård. Natura 2000 nämns, men inte naturreservat och riksintresse. Detta ger en skev bild av banan relation till naturvärdena, vilka i rapporten mest uppmärksammas från estetisk landskapsbildssynpunkt och med hänsyn till träd, framför allt ekar.

Karaktärsbeskrivning av Kinnekullebanan

Den här rapporten tycks i stort överlappa rapporten ”Kinnekullebanan – vägledning landskapsfrågor”, vilken kommenterats i föregående avsnitt. Rapporten beskriver förtjänstfullt Kinnekullebanans positiva faktorer ifråga om inpassning i landskapet, talrika hållplatser med anknäring till småsamhällen utefter banan och inte minst banans potential från turistsynpunkt:

”Banan är viktig för utvecklingen av turismen till Vänerområdet, Kinnekulle, Göta kanal mm. Men banan har också turistiska kvaliteter i sig genom sin småskalighet och variation. Den har få motsvarigheter i landet. Många stationsmiljöer har möjlighet att utvecklas till servicepunkter för besökare.”

På samma sätt som de två i föregående avsnitt kommenterade rapporterna redovisas inte på ett klagörande sätt det omfattande formella naturskydd som råder framför allt utmed banans sträckning över Kinnekulle. Detta får till följd att konsekvenser för naturreservat vid ombyggnad av banvallen, trädsäkring mm i samband med eventuell elektrifiering inte behandlas fullständigt.

Kinnekullebanan – åtgärdsprogram för landskapskvaliteter

Även denna rapport saknar ordentlig redovisning av naturskydd längs banan, framför allt på Kinnekulle. Inte ens i rapportens kapitel 11, ”Genomföra naturvärdesinventering och järnvägs kulturinventering samt skapa skötselplan” omnämns att hela Kinnekulle omfattas av Natura 2000 och riksintresse för naturvård samt att banan delvis går genom eller längs naturreservat. Naturvärden är inte bara en fråga om enskilda träd, vilket tycks vara rapportens budskap.

Nulägesbeskrivning

Naturskyddsföreningen Väst har inga synpunkter på denna rapports redovisning av Kinnekullebanans tekniska status och behov av förbättringar. Rapporten beskriver att det finns ett stort behov av att förbättra banans tekniska standard, vilket framstår som högst rimligt.

Nuläge och utveckling för persontrafik

Naturskyddsföreningen Väst har inga synpunkter på rapportens redovisning och noterar att omläggning av trafiken mot Vänersborg-Trollhättan istället för mot Vara-Herrljunga åtminstone på kort sikt snarast ger negativa effekter på resandet.

Fördjupad nulägesbeskrivning persontrafik

Såvitt kan bedömas är denna rapport identisk med i föregående avsnitt kommenterad rapport.

Målbild och bristanalys

Rapportens systematiska genomgång framstår som grundlig. Även denna rapport ger intrycket att natur huvudsakligen är en fråga om landskapsestetik och träd. Det borde ha omnämnts och beaktats att naturen, framför allt på Kinnekulle, har skydd som Natura 2000, naturreservat och riksintresse för naturvård.

Åtgärds paket

Rapporten är delvis svårtolkad och skulle ha behövt förklarande text. Exempelvis finns inga ”grå” (= bör strykas som åtgärd) markeringar, trots att en del av de med vitt markerade åtgärderna kanske skulle ha varit gråmarkerade.

Naturskyddsföreningens Väst anser att ”Åtgärds paket 4 Nedsatt hastighet till 40 km/h (konsekvensen blir troligen att trafikeringen läggs ned)” i sin helhet är oacceptabelt, inte minst i framtida klimat- och resursperspektiv.

Naturskyddsföreningen Västs slutsatser

Naturskyddsföreningen Väst uppskattar att Åtgärdsvalsstudien har tagits fram och instämmer i allt väsentligt i studiens inriktning och slutsatser.

Såvitt Naturskyddsföreningen kan bedöma har studien inte beaktat att banan delvis går genom områden som på grund av höga naturvärden har formella skydd i form av Natura 2000, naturreservat och riksintresse för naturvård.

Naturskyddsföreningens Väst anser att Åtgärdsvalsstudien borde fokusera hårdare på snabba insatser på kort sikt. I praktiken innebär detta att Trafikverket borde redovisa vad som kan göras med utgångspunkt från en högre kostnadsram än som nu förutsätts i Åtgärdsvalsstudien.

Vi önskar få möjlighet att återkomma med synpunkter allteftersom arbetet fortsätter.

Med vänliga hälsningar

Skaraborgs Naturskyddsförening
Naturskyddsföreningen i Södra Älvsborg

Naturskyddsföreningen Götene-Kinnekulle
Lerums Naturskyddsförening
Lidköpings Naturskyddsförening
Mariestads Naturskyddsförening