

Utredning av möjliga klimatvinster för senare ansökan om lokalt klimatstöd

Regeringen har i samband med höstbudgeten lanserat investeringsstödet *Klimatklivet*. Kommuner, företag och organisationer kan ansöka om investeringsstöd för åtgärder som minskar klimatpåverkan.

Stödet ska gå till åtgärder som leder till minskade utsläpp av växthusgaser, och som inte går med vinst utan stöd.

För Östhammars kommun kan vi tänka oss flera projekt som skulle kunna genomföras med hjälp av dessa projektpengar. Vi väljer dock att inrikta oss på spårbuden persontrafik, då detta skulle ge flera andra fördelar för kommunen och dess invånare.

I ett första skede önskar vi att kommunen utreder hur stor klimatvinsten skulle bli om Hargshamnssbanan rustades upp för att kunna bedriva inte bara godstrafik som i dagsläget, utan även persontrafik. I ett senare skede önskar vi att, om klimatvinsten är tillräckligt stor för att motivera det lokala klimatstödet, kommunen ansöker om lokalt klimatstöd i enlighet med Klimatklivets direktiv, och i samarbete med Tierps kommun och Trafikverket utför nödvändiga uppgraderingar av järnvägen för att persontrafik ska bli möjlig längs sträckan Hargshamn-Gimo-Österbybruk-Örbyhus.

Med hänvisning till ovanstående yrkar jag

- att kommunstyrelsen får i uppdrag att låta utreda vilka klimatvinster som kan göras om Hargshamnssbanan uppgraderas för att kunna bedriva persontrafik

Österbybruk den 26 september 2015

Kerstin Dreborg (MP)

Datum
2016-01-28

Sid
1

Strategienheten
Marcus Jakobson

Yttrande

KSAU

Yttrande över motion rörande utredning av möjliga klimatvinster med en upprustning av Hargshamnsbanan för persontrafik

I motionen föreslås att Östhammars kommun utreder vilka klimatvinster som kan göras om Hargshamnsbanan uppgraderas för att kunna bedriva persontrafik. I ett senare skede önskar motionären, om klimatvinsten är tillräckligt stor, att kommunen ansöker om lokalt klimatinvesteringsstöd från Naturvårdsverket och i samarbete med Tierps kommun och Trafikverket utför nödvändiga uppgraderingar av järnvägen för att persontrafik ska bli möjlig längs sträckan Hargshamn-Gimo-Österbybruk-Örbyhus.

För att försöka svara på vilka klimatvinster som eventuellt skulle kunna göras med persontrafik längs Hargshamnsbanan är det viktigt att ha klart för sig förutsättningarna idag. Idag är järnvägen ej elektrifierad. Persontrafik längs Hargshamnsbanan, utan att en elektrifiering först genomförs, bedöms orsaka högre utsläpp av klimatpåverkande gaser än vad nuvarande lösning med bussar gör. En buss som drivs med diesel släpper ut ca 9 kg CO₂ per mil. Snittet för spårbunden dieseldriven persontrafik är drygt tre gånger högre, cirka 29 kg CO₂ per mil, enligt uppgifter från Trafikverket. En elektrifiering av banan bedöms alltså som nödvändig om någon klimatvinst ska vara möjlig.

Det andra villkoret som behöver vara uppfyllt för att en investering som möjliggör persontrafik längs Hargshamnsbanan i realiteten också ger en klimatnytta, är att resenärerna verkligen väljer detta färdmedel istället för alternativen som bjuds idag, buss eller bil. Ska en majoritet av resenärerna välja tåget framför bussen, torde en märkbar tidsvinst vara en förutsättning, och en tidigare utredning i frågan visar att någon sådan tidsvinst inte är att förvänta. Det som då studerades var om en tågförbindelse Gimo-Örbyhus för vidare anslutning mot Uppsala via Upptåget kunde ge en kortare restid Gimo-Uppsala

När frågan ställs till Trafikverket idag om vad som skulle krävas för att möjliggöra persontrafik på Hargshamnsbanan, svarar man att det vid sidan av elektrifiering också krävs omfattande åtgärder längs banans sträckning samt nytt trafikledningssystem. Enbart det senare har i samband med rustningen av banan för malmtransporterna beräknats kosta 110 miljoner kronor. Trafikverket uppskattar att totalkostnaden inklusive övrig upprustning, planskilda korsningar, mötessträckor och elektrifiering generellt kan sättas till 50-100 miljoner kronor/kilometer, vilket för sträckan Gimo-Örbyhus (30 km) skulle motsvara 1,5-

3,0 miljarder kronor. Sträckan behöver dock utredas för att kunna göra en bra bedömning av kostnaderna och klarlägga förutsättningarna till persontrafik.

Med Trafikverkets uppskattning av kostnaderna för att iordningställa Hargshamnsbanan för persontrafik i beaktande samt det högst osäkra resenärsunderlaget och därigenom stora osäkerheter kring om några egentliga klimatvinster uppstår föreslås därför att Östhammars kommun ej driver frågan vidare om persontrafik längs Hargshamnsbanan. Trafikverket gör också bedömningen att investeringskostnaden är alltför stor för att vara samhällsekonomisk lönsam.

Frågan som motionärens förslag syftar till, hur vi ska kunna minska utsläppen av klimatpåverkande gaser från transporterna, är i högsta grad relevant. För Östhammars kommuns del är ett fortsatt arbete med att förbättra möjligheterna för kollektivt resande med buss därför angeläget och det som bör prioriteras. En utfasning av de fossila bränslena är nödvändigt och där bidrar kommunens satsning på insamling av matavfall för biogasproduktion till en ökad andel förnybart bränsle för länets bussar.

Marcus Jakobson
Energi- och klimatstrateg
Östhammars kommun