



2021-01-1

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissynpunkter från Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportplaneringen 2022–2033 och 2022–2037

Volymen text i rapporten är större för järnvägstrafik än för vägtrafik, men texten andas misstro mot järnvägen som bästa trafiklösning. På det sättet liknar den Kapacitetsutredningen år 2012 ledd av Lena Erixon, som har legat till grund för två efterföljande långtidsplaner, och som även är grund för denna rapport.

Sedan 2008 råder det kapacitetsbrist på järnvägen i Sverige. Underhålls- och kapacitetsbrist i järnvägssystemet kostar 12 miljarder kronor per år. Under perioden sker ingen kapacitetshöjning på järnvägen. Nu saknas en kvarts miljon tågplatser. Till år 2060 behövs 550 000 fler, 300 000 för godståg och 250 000 för persontåg, för att få oförändrad andel för järnvägen. Godståg har därför nu mer än fem timmars väntetid under en transport som varar 24 timmar p.g.a. kapacitetsbrist.

Mycket tas inte upp inriktningsplaneringen eller behandlas ytligt. Vi vill peka på tio punkter:

- 1. Järnvägen tas inte upp som lösning för att klara riksdagens klimatmål** för trafiken: 70 procents reduktion av växthusgasutsläppen till 2030 mot 2010 och nettonollutsläpp till 2045, utan istället diskuteras elektrifiering, el-vägar, ladd-infrastruktur och biodrivmedel.
- 2. Intermodala lösningar** diskuteras inte. Lämpliga lastbärare, kombitrafik, samverkan mellan olika trafikslag och överflyttning av gods mellan dem för att få bästa trafiklösning saknas.
- 3. Järnvägens behov av anslutningsspår och terminaler** och distribution därifrån för att göra den till en smidig transportlösning tas inte upp. Inte heller att anslutningsspår belastas med höga kostnader medan bilterminalen inte betalar för sina anslutningskostnader. Trafikverkets terminalavgifter är fyra gånger högre än i Tyskland.
- 4. Satsningar på järnvägen påstås inte ge stor inverkan på klimatet**, eftersom vägtrafiken står för så stor andel av trafiken att en ökning av järnvägens andel bara ger marginell påverkan, 0,1 procent, och att en kollektivtrafiksatsning på 27 miljarder kronor bara ger en procents utsläppsminskning.

Det är faktaförvrängning. **Med tåg kan restiden halveras jämfört med bil.** Hälften av bilresorna i städer är kortare än fem kilometer. En satsning på kollektivtrafik, cykelvägar och el-cyklar **gör städer mer bilfria.**

Inriktningen **strider mot EU:s mål** om dubblad godstrafik till år 2050 och tredubbling av höghastighetstågen. Lastbilarnas längd och vikt skall reduceras, i motsats till i Sverige. Tre

fjärdedelar av lastbilstrafiken skall flyttas över till järnväg och sjöfart. Att då som Trafikverket påstå, att så stora satsningar på järnväg bara skulle ge marginell påverkan på klimatutsläppen är märkligt.

5. Järnvägen sägs bara betala för en femtedel av sin infrastrukturkostnad medan vägen betalar fullt ut. Därför höjs banavgifterna. I verkligheten är **lastbilen kraftigt översubventionerad** gentemot tåget. Personbilen betalar det mesta för vägunderhållet. Bensinskatterna täcker dock bara knappt sju miljarder kronor av underhållskostnaderna på nära 14 miljarder kronor.

Utländska långtradare betalar bara en liten eurovinjettavgift, inte heller väg- och bränsleskatter eller rättvisa löner. Därför kan en utländsk långtradare köra för motsvarande vad en taxi kostar milen.

Bortglömt är överenskommelsen 1963 om att varje trafikslag skall bära sina kostnader, eller Komkom-utredningen 1997 som ledde till att banavgifterna slopades för att kompensera järnvägen mot att lastbilarna fick bli längre 25,25 meter och och tyngre.

6. **Kilometerskatter** tas inte upp. Vägslitageutredningen hade ett förslag 2017 om fyra miljarder kronor om året. Den skulle bättre täcka extra förslitningskostnader av den tunga trafiken och ge rättvisare villkor mellan utländska och svenska bilar och mellan väg och järnväg.

7. Utredningen beräknar bara kostnaden för att behålla funktionaliteten. Men att **behålla 65 km/tim i genomsnittsfart och skarvspår är inte enligt dagens krav**. Att kräva skarvfritt och 120 km/tim som minimistandard kostar inte nämnvärt mer än att återställa till tidigare standard, men det sänker underhållskostnaden drastiskt och mångdubblar trafiken.

Flertalet regionala järnvägar har idag skarvspår. De bör snarast få skarvfritt så att genomsnittshastigheten kan dubblas, komforten ökas och betalas av med att underhållskostnaden blir tredjedelen och att banavgifterna mångdubblas genom ökad trafik.

8. Väginvesteringar påstås vara mer lönsamma än järnvägsinvesteringar. Då räknas inte med de regionala samhällseffekterna. Tvärtom påstås ökad regional pendling leda till minskad jämlikhet, därför att män pendlar mer. Mot det kan sägas att minskade möjligheter till regional pendling leder till skatteförluster och ökad ojämlikhet mellan stad och landsbygd.

Man **jämför inte korseffekterna mellan väg och järnväg utan räknar dem var för sig**. Den kraftiga uppskrivningen av dödsolycksfallskostnaden och koldioxidavgiften gör väginvesteringar relativt ännu mer lönsamma. Järnvägen har redan minimal olyckskostnad och den är redan eldriven. Så investeringar där ger inga extra miljöpoäng, eftersom det inte räknas järnvägen tillgodo om andelen vägtrafik minskar och att det leder till färre utsläpp och olyckor där. Men en väginvestering får fulla poäng för alla färre döda och mindre utsläpp på vägen.

En timmes restidsvinst på väg värderas i lönsamhetskalkylen dessutom högre än en timmes restidsvinst på järnväg.

9. Det finns ingen diskussion om **planeringsmodell**. Trafikverket arbetar med prognosstyrning. Det innebär att en region med bra infrastruktur får hög tillväxt av trafiken och därmed behov av ytterligare anslag, medan en järnväg med dålig standard får liten trafik, som inte motiverar upprustning. Bättre vore att arbeta målstyrt, att varje landsända garanteras en skälig trafikstandard. Trafikverket borde i stället arbeta med **målstyrning**, att garantera varje region en viss minsta standard på infrastrukturen.

Ändå är prognosstyrning delvis självuppfyllande. Där man tror på trafikökning och investerar efter det, som ger den ökade investeringen bättre framkomlighet och därmed ökad trafik. En järnväg med dålig standard ger låg trafik och därmed argument för nedläggning, trots att det finns ett stort potentiellt underlag.

10. Inriktningsunderlaget har ett välbehövligt avsnitt om den växande kompetensbristen, med otillräcklig utbildning och stora pensionsavgångar. De förslag som framförs är dock för lama. Ett siffersatt utbildningsprogram bör till och kompletteringsutbildning ges för kvinnor och arbetslösa invandrare med teknisk bakgrund. Trafikverkets järnvägsskola i Ängelholm bör användas mer.

Rapporten behandlar sex olika anslagstilldelningar: Dagens nivå på anslag, 20 procent mindre anslag och 20 procent högre än i dag. Alla alternativen har med en variant som inkluderar anslag till de nya de nya stombanorna, och en variant som inte har med dem. Därtill har gjorts en uträkning för två olika tidsperioder: en kortare på 12 år 2022–2032 och en längre på 16 år 2022–2037.

Både väg och järnväg har stora underhållsskulder: 23 miljarder kronor kr för väg och 43 miljarder kronor för järnväg. Nu gällande ram för trafikanslag är 622 miljarder kronor på 12 år är sammanlagt 55 miljarder kronor per år.

Bara den högsta föreslagna nivån som ej inkluderar nya stombanor ger en rimlig nivå för järnvägen. Ett förhöjt anslag med 20 procent innebär 996 miljarder kronor per år. Stombanornas anslag är på 95 miljarder kronor per år 2022–2037. Alternativet med 20 procent höjt budgetanslag och utan nya stombanor ger en nettonuvärdeskvot på 277!

För järnvägen rör det sig om 62 miljarder kronor per år. Av det är järnvägsinvesteringarna 14 miljarder kronor per år är 2,8 promille av BNP (5 000 miljarder kronor år 2019). Järnvägsfrämjandet har krävt en procent av BNP, men då räknade vi in också höghastighetsbanor. Väginvesteringar får 32 miljarder kronor per år.

Med den nivån kan nya järnvägsobjekt för 58 miljarder kronor startas. Alla övriga pågående objekt kan genomföras. Dagens funktionalitet kan bibehållas (228 miljarder kronor för järnvägen) och eftersatt underhåll för 15 miljarder kronor kan återtas av totalt 66 miljarder kronor (23 miljarder kronor för vägen och 43 miljarder kronor kr för järnvägen). Anslagen för trimning, miljö, stadsmiljöavtal och regionala planer kan öka.

I alla alternativa anslagsnivåer avsätts 23,7 miljarder kronor för ERTMS, och det avsätts 22 miljarder kronor för höjd vägklass till BK 4 för att klara 74 tons lastbilar. **Posterna för ERTMS och BK 4 bör strykas och pengarna skall gå till eftersatt underhåll.** Om dessa poster överförs till underhållet fattas det ändå fem miljarder kronor i den högsta anslagsnivån.

Det är osant att EU kräver ERTMS till 2030, eller att ATC inte fungerar. Tvärtom är ATC tillförlitligare och uppfyller EU:s krav på ERTMS genom att motsvara standarden för ETCS 2.

Ansvaret för nya stombanor bör överlåtas till en statlig projektorganisation och Trafikverkets budgetpost på 95 miljarder kronor strykas. Med upphandling kan de byggas billigare, snabbare och med äkta höghastighetsbana med lån och finansieras på vanliga biljettavgifter och inte belasta statskassan.

I rapporten finns en lång diskussion om den bristande överensstämmelsen mellan prognos och utfall. Men det tycks inte föresväva utredningen att en orsak kan vara att den trafikanalysmodell

Trafikverket använder, **Sampers, starkt missgynnar järnvägstrafik**. Det finns andra modeller som ger bättre överensstämmelse mellan prognos och internationella erfarenheter och historiska data.

Trafikverket bantningsförslag med bara externa stationer (utom för Norrköping som själva finansierar bana på bro) ger bara 4,3 miljoner resor per år mot 12 miljoner resenärer med det ursprungliga förslaget med centrala stationslägen. Det ger tolv miljarder kronor per år med normala biljettavgifter som kan betala banan på 20 år.

Inriktningsunderlagets förslag om att höja hastigheten på de stora banorna från 200 kilometer i timmen till 250, som alla nya banor byggs för, är intressant: Oslo-Göteborg-Malmö (Göteborg-Malmö kan bli klar 2028 och minska tiden med 20 minuter.), Stockholm-Sundsvall-Skellefteå (kan minska tiden 20 minuter och bli klar 2035. Umeå-Skellefteå tar 45–55 minuter) och Örebro-Stockholm. Kostnaden blir 2,2 miljarder kronor och ger ett nettovärde på 8,6 miljarder kronor.

En större satsning med fler banor kostar 12 miljarder kronor kr och ger en nettoeffekt på 20 miljarder kronor. Det är inte sant att det behövs ERTMS för 250 km/tim. ATC är godkänt för 249 km/tim och kan klara 270–280 km. Med lätta tåg kan 15–25 procent överhastighet tillåtas som överhastighet. För snabba tåg bör man ha djurstängsel längs hela linjen och bygga bort korsningar i plan.

Ett hållbarare och konkurrenskraftigare Sverige kräver ett annat inriktningsprogram med äkta satsning på järnvägen. Det innebär skarvfria spår, modern snabb järnväg mellan regionhuvudorter och att distribution med järnväg understöds och återuppbyggs. Underhålls- och kapacitetsbrist skall åtgärdas för järnvägen i hela landet.

Om anslagen för upprustning av vägar till BK 4 och för införande av ERTMS senareläggs till bortanför perioden, om kilometerskatt införs och om de nya stombanorna byggs av en statlig projektorganisation och finansieras med lån finns det pengar att stärka järnvägsnätet och att tidigarelägga uppbyggnaden av viktiga stråk, som Norrbottenbanan.

Ett höghastighetsnät mellan stora städer och de nordiska huvudstäder bör snarast byggas för att binda samman landet och för att öka kapaciteten på övriga bannätet.

I förslaget till inriktningsplanering beklagas att med den korta tid man haft på sig har inte en mer djupgående analys kunnat göras. Eftersom också enligt vår mening så mycket dessutom inte är täckt och en del utgångspunkter i den kan ifrågasättas bör en ny utredning göras. En annan trafikanalysmodell än Sampers bör användas. I stället för prognosstyrning bör utredningen utgå från målstyrning och mål för en minsta trafikstandard sättas.

Med vänlig hälsning

e.u. Hans Sternlycke, v. ordf. Järnvägsfrämjandet.

Mobil 0732-224150

e-mail hans.sternlycke@jarnvagsframjandet.se

Fässbergsgatan 8, 431 69 Mölndal,