

Remissyttrande från:

Hans Sternlycke
Fässbergsgatan 8
431 69 Mölndal
0732-224150

till:

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm
E-post: i.remissvar@regeringskansliet.se,
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Angående:

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Jag vill härmed lämna nedanstående remissvar och skickar per post som ytterligare stöd min bok Bättre med tåg (4) och Fred med jorden.

Mölndal 27.2 2022

Hans Sternlycke

Gör om långtidsplaneringen

Förslaget till långtidsplan för transporterna 2022-2033 bör omarbetas grundligt och en ny version utarbetas utifrån målstyrning i stället för prognosstyrning (innebärande att trafiken ökar där man investerat, vilket kräver mer investeringar, medan trafiken minskar på banor som missgynnats, vilket motiverar ytterligare neddragning). Därtill bör prognoserna göras med en annan trafikanalysmodell än Sampers (som över åren gravt underskattat tågtrafikens tillväxt jämfört med väg- och flygtrafik). Samvips torde ge mer rättvisande värden. I investeringskalkylerna används värden för kostnader och nyttor som missgynnar järnväg gentemot väg. Transportslagen bör likabehandlas. Inga egentliga samhällsekonomiska kalkyler görs för påverkan på miljö, transporter, näringsliv och befolkning. Långsiktiga investeringars lönsamhet jämförs med de med mer kortsiktig horisont i cost benefit analys, fast effekter längre fram i tiden får nästan noll i nuvärde.

Så räknas en bilists tid som värdefullare än en tågresenärs. Minskade olyckskostnader av en investering räknas vägen tillgodo, men minskade olyckskostnader på väg av en järnvägsinvestering räknas inte järnvägen tillgodo.

Detta ger felaktiga förutsättningar för hur långtidsplanen utarbetats ifrån förklarar mycket av egendomligheterna i förd transportpolitik. Detta är en orsak till att de föreslagna investeringarna ger så lite för järnvägen trots att fyra femtedelar av dem påstås gå dit. Det är bara en femtedel av järnvägsinvesteringar som blir ny järnväg, utöver Nya stambanorna Stockholm-Jönköping-Göteborg/Malmö. Nio banor som var med i förra långtidsplanen kommer inte med nu.

En annan förklaring är högre kostnadsstegring i Sverige än internationellt. En tredje är att banor byggs i i dyra småskvättar. Då blir det långt fram i tiden innan man får full nytta för pengarna. En fjärde är att man inte bygger för den mest lönsamma standarden utan sparar med en lägre, vilket minskar kapacitet och trafikintäkter. En femte orsak är att man inte bygger i teknikframkant utan konventionellt. Banvall och spår i grus ger längre byggtid, dyrare bygge, högre underhållskostnader, lägre hastighet och större miljökostnader jämfört med banor på bro.

Nya stambanorna är ett exempel på allt detta. När Skanska säger sig kunna bygga på bro på sex år för 260 miljarder kronor och 350 kilometer i timmen, kostar Trafikverket förslag med markbana och mestadels 250 kilometer i timmen 290 miljarder kronor, trots att projektet bantats med indragna eller

icke centrala stationer, så att bortåt halva trafikunderlaget försvinner, och det mest är fråga om ändpunktstrafik. De blir inte klara förrän 2045. Det blir ett förlustprojekt som tränger ut andra järnvägsinvesteringar med 104 miljarder kronor under långtidsplanens period.

SJ räknar med avgång var sjätte minut från Stockholm och 20 miljoner resande med riktiga höghastighetsbanor och en rimligare trafikanalysmodell än Trafikverkets. Banorna blir så lönsamma att de kan byggas på lån och självfinansieras med normala biljettavgifter. En statlig projektorganisation bör ta in anbud och låta bygga så snabbt som möjligt. Att skilja ut de snabba tågen är det raskaste sättet att trefaldiga kapaciteten på de gamla stambanorna.

Med förslaget till långtidsplan blir kapacitetsbristen än värre och underhållsskulden ökar till 60 miljarder kronor. Merparten av järnvägarna har ett banutnyttjandet på över 80 procent. Det blir svårt att klara punktligheten. Önskade järnvägstransporter kan inte utföras, och vägtrafiken ökar. De problemen kommer att öka. Det behövs en kriskommission för att ta hand om det. För att klara kapacitetsbristen bör största möjliga andel av infrastrukturmedlen överföras till järnväg.

Att införa signalsystemet ERTMS sänker kapaciteten mot vårt ATC. Det minskar konkurrenskraften mot lastbilstrafik genom att små tågodsoperatörer har svårt att betala dyr ombordutrustning. Banor med bara ERTMS blockerar tillträdet till övriga banor för dem och för de turistiskt värdefulla museijärnvägarna. ATC uppfyller kraven för ETCS och GSM-R i EU, så att tåg kan köra som om det vore ERTMS med en modul. Anslaget på 31 miljarder kronor i långtidsplanen bör strykas. I stället bör vi vänta tills den nya versionen ERTMS 3 kommer, som innebär en verklig standardförbättring.

Vägarna bör inte förstärkas för 74 tons lastbilar mot 64 idag för 10 miljarder kronor, och staten bör inte satsa pengar på att forcera en elektrifiering av vägnätet. Det ger höga kostnader för ny elproduktion och förstärkning av elnätet. Laddstationer kommer ändå att bli lönsamma. Även en eldriven lastbil kräver tre gånger mer energi än tåget och den behövda ytan blir femtonfaldig. Elektrifiering av vägarna är ett mycket dyrt sätt att klara Sveriges mål att minska klimatutsläppen från transporterna 70 procent till 2030, när det finns järnväg!

Att öka lastbilstrafiken skapar en växande underhållsskuld också för vägar och går på tvären mot alla miljömål och mot EU:s mål att öka tåggodset med 50 procent till 2030 och dubbla det till 2050. Satsningen på 46 miljarder kronor för nya vägar bör också strykas.

Det finns pengar. Genom att lånefinansiera höghastighetsbanor, skjuta på ERTMS och stoppa nya väginvesteringar frigörs mycket pengar, som kan användas för att bygga om Sverige för järnväg. Tågföretagens förslag att investeringar över tio miljarder får en egen finansiering med lån, förslagsvis från Sveriges höga budgetöverskott, skulle ge planerbarhet och hindra anslagsförskjutningar.

Regionbanorna har ofta dålig standard, och den tillåts att sjunka. Med helsvetsade spår, kurvrätning, bevakade vägkorsningar, trådsäkring och eventuell elektrifiering kan genomsnittshastigheten ofta dubblas till 120 kilometer i timmen mot idag och kapaciteten öka. Det kan räcka med 20 miljarder kronor för att uppnå detta. För tiondelen av att bygga nytt kan hela landet få bra järnväg.

De norrländska regionerna, Örebro och Dalarna vill ha ett ökat anslag på 30 miljarder kronor för att tidigarelägga Bottniakorridoren för att bättre stämma med de stora industriinvesteringarna i norr. Den ingår i EU:s utpekade stamlinjer, TEN-T och kan få 50 procent i EU-bidrag, som annars riskerar gå förlorat. De vill också ha en satsning på Dalabanan, Mittbanan och Inlandsbanan.

När tunneln under Fehmarn bält öppnas kommer inte kapaciteten under Öresund att räcka till. Europaspåret, en tunnel mellan Landskrona och Köpenhamn kan fördubbla den och kraftigt minska

restiden, och det är det enda förslaget som medger godståg. Det kan finansieras med EU-bidrag och brukaravgifter.

Järnvägsinvesteringarna bör fördelas jämnare så att missgynnade regioner får nästan inget per person och storstadsområdena nästan allt. Så får Kalmar län 3 000 kronor per invånare medan Stockholm får 24 gånger så mycket i infrastrukturanslag. För framtiden bör storstäderna knytas ihop med höghastighetsbanor, regionbanorna med banor för 250 kilometer i timmen och kommunhuvudorter med banor för 160 kilometer i timmen. Tillåtet axeltrycket bör upp i 25 ton.

Hans Sternlycke