

Datum: 2022-02-28

Ert diarienummer: I2021/02884

Järnvägsfrämjandet vill lämna följande synpunkter på förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Trafikverkets förslag till nationell plan cementerar dagens trafikpolitik där vägtrafiken dominerar.

Det är förvånande hur lite Trafikverket tror på att infrastrukturen påverkar transporter när man läser förslaget till nationell plan. Nya järnvägar antas leda till marginell överflyttning av resenärer från bil och flyg till tåget och därmed marginell klimatnytta (s.184). Detta är beklagligt, ty vägtrafikens stora omfattning medför en rad olägenheter, utöver de för närvarande mycket uppmärksammade klimatförändringarna. Det har inte heller visat sig stämma med verkligheten.

Svealandsbanan byggdes enkelspårig då det ansåg räcka till för den tänkta trafiken men har sedermera byggts ut för att efterfrågan på tågresa har ökat. 2001 bedömde dåvarande Banverket att Citytunneln i Malmö skulle bli kraftigt olönsamt, men när Trafikverket 2015 räknade om med facit hand blev slutsatsen att det var samhällsekonomiskt lönsamt. Ambitionen att överföra person- och godstrafik från väg till järnväg *motverkas* genom fortsatta satsningar på nya vägar för 46 miljarder kronor utöver de satsningar i vägar som tidigare plan (2018 – 2029) innehåller. Trafikverkets prognoser pekar på ökad biltrafik, därför föreslår Trafikverket fler och bredare vägar, vilka i sig kommer att generera mer trafik och få Trafikverkets kommande prognoser att peka på ännu mer ökad biltrafik. Det är en ond spiral vi inte kan tillåta oss fastna i.

Det är problematiskt. Speciellt med tanke på att den beräkningsmodell (Sampers) som Trafikverket använder har fått stor kritik för att den på olika sätt gynnar vägsatsningar framför järnvägssatsningar, en snedfördelning som inte är grundad i verkligheten. Prognoserna har visat sig underskatta ökningen av tågtrafik och överskatta ökningen av biltrafik, och allt eftersom klimatmedvetenheten sprider sig är det inte orimligt att tro att tågresandet kommer att öka ännu mer. Att modellerna underskattar överflyttningen till järnväg gör också att beräkningarna bör tas med en nypa salt. Enligt Trafikverkets beräkningar kommer endast 10 % av flygresenärerna byta till tåget på sträckan Stockholm-Malmö om restiden förkortas till 2,5 h som tanken med höghastighetsbanorna.

Vi anser att den siffran inte är det minsta realistisk om man jämför med andra sträckor i Europa. När tåget tar under 3 timmar kommer det att vara det dominerande transportslaget. Utöver överflyttningen anser vi även att Trafikverkets prognosverktyg är missvisande då tidsvinster för bilister värderas högre än tidsvinster för tågresenärer, något som kommer att snedvrider resultatet till vägsatsningarnas fördel. Men det är ingen självklarhet att det måste vara så, och exempelvis i Frankrike värderas tågresenärers tid högre. Mot bakgrund av det anser vi att det är viktigt att regeringen ser till att det är möjligt för tågbolagen att erbjuda ett utbud som motsvarar en ökad efterfrågan på tågresa. I korthet bör regeringen därför vara tydlig med att Trafikverket ska prioritera ett mer transporteffektivt samhälle framför satsningar på mer biltrafik.

Ett betydligt mer verksam sätt att angripa trafikens olika miljöskador är att omfördela resandet från väg till järnväg. Personbilstrafiken har länge utgjort ca 80 % av persontransportarbetet, tåg och buss

vardera 10 %. Liknande fördelning gäller för övriga EU. Därför har EU-kommissionen 2021-12-14 uttryckt målsättningen för EU: En fördubbling av höghastighetstågens trafik till 2030. EU kommissionen uttryckte 2020-12-09: ”En betydande andel av de 75 % av godstransporterna som idag går på väg ska övergå till järnväg eller sjöfart. Brådskannde åtgärder måste därvid vidtagas med tanke på de begränsade framsteg som hitintills gjorts. Det krävs bl a bättre omlastningsterminaler.”

Om regeringen vill medverka till en överflyttning av trafik till järnväg måste därför satsningar på nya vägar utgå. Det gäller även trimnings- och förstärkningsåtgärder för 10 miljarder kronor, på delar av vägnätet för att kunna bära 74 tons lastbilar (s 16) mot normalt 64 ton på flertalet vägar idag. 74 tons lastbilar tar godskunder från järnvägen, helt i strid med uttalade intentioner (s 62) att öka järnvägens andel av godstransporterna. Förstärk inte vägnätet för 74 tons lastbilar. Pengarna gör större nytta om de används för upprustning av det allmänna vägnätet på landsbygden. Godstransport på järnväg är betydligt energieffektivare än på väg eftersom rullmotståndet mellan stålhjul på räls är 15 gånger lägre än mellan asfalt och gummihjul. Därför är elektrifiering av motorvägarna en halvmesyra, som dessutom sannolikt inte kommer att användas av utrikes registrerade lastbilar. Dessa utför ca 80 % av lastbilstransporterna för import och export, dvs långväga frakter. *Trafa 2018:22*

Det är anmärkningsvärt att Trafikverket skriver att planen inte innebär möjligheter att påverka fördelningen av de olika trafikslagen (s 19.) Vägsatsningar medför alltid ökad vägtrafik, känt sedan Henry Fords tid. Samtidigt som bristande kapacitet i järnvägsnätet medför mindre järnvägstrafik än vad som skulle vara möjligt. En satsning på fler dubbelspår och mötesspår på enkelspåriga sträckor skulle minska den tid som godståg står still och väntar på möte och därmed göra järnvägstransporter mer attraktiva även för mer tidskänsligt gods. Samtidigt som även resenärer skulle gynnas av det, det är många sträckor idag där persontåg, både snabbtåg, intercitytåg och regionaltåg kör på enkelspåriga banor vars sträckor är i stort sett oförändrade de senaste 100 åren och med en maxhastighet på 100-120 km/h. Med en sådan banstandard blir det svårt för järnvägen att konkurrera med bil på kortare sträckor och flyg på längre sträckor, vilket leder till mer utsläpp av växthusgaser.

Trafikverkets prognoser för trafiken präglas av oförmåga eller ovilja att föreslå kraftfulla styrmedel för att bryta vägtrafikens dominerande roll. I sina prognoser extrapolerar man historiska trafikarbetsdata (s 46) och föreslår åtgärder därefter. - Men för att nå olika hållbarhetsmål krävs att regeringen vill föreslå styrmedel som kraftigt böjer upp kurvan för person - och godstrafik på järnväg och vägtrafik nedåt. En rimlig målsättning är att halvera persontrafiken på väg och fyrfaldiga persontrafiken på järnväg.

ERTMS. Detta signalsystem beräknas totalt kosta 51 miljarder kronor (s 220), varav föreslås anslås 31 miljarder kronor åren 2022-2033. Det innebär ca 5 miljoner kronor per mil järnväg, vars trafikerade totallängd i Sverige är ca 1100 mil. Det råder delade meningar om hur bråttom införandet av detta signalsystem är. En EU förordning från 2013 anger två övergripande år då ERTMS ska vara infört. På stamnätet, som omfattar de sträckor som anses vara strategiskt viktigast för transportflödena, är det år 2030 och på det övergripande nätet är det år 2050. - I ett läge där Trafikverket konstaterar att man inte har tillräckligt med medel (det saknas 26 miljarder kronor) för att upprätthålla bankvaliteten på hela järnvägsnätet (s 179) anser Järnvägsfrämjandet att införandet av ERTMS på hela bannätet bör ske först när befintliga banor har fullgod standard. När ERTMS införs måste operatörerna få kostnadstäckning för installationen i loken, annars hotar överföring av gods från järnväg till väg.

Planförslaget påpekar upprepat att satsningar på nya stambanor inte är samhällsekonomiskt lönsamma (s 179). Det beror på att byggnationen är så utdragen i tiden att intäkterna från att kunna köra flera och

snabbare tåg inte kommer förrän 2045. – I andra länder går byggnationen betydligt snabbare än i Trafikverkets planer. Rail Baltica – en sträcka på 87 mil byggs på 6 år att jämföra med 72 mil svenska planerade stambanor, som planeras ta ca 25 år att bygga. Samt att Trafikverket använder prognosmodeller som ger missvisande resultat. Men även i vårt land kan man bygga billigare och snabbare än Trafikverkets planerar. Skanska kan bygga nätet på halva tiden, ca 9 år, på brobanor, vilket på sikt ger lägre underhållskostnader. Skanska beräknar att bygga en höghastighetsbana på bropelare mellan Oslo och Göteborg för drygt halva milkostnaden ca 3 miljarder kronor per mil mot Trafikverkets kostnader, som är ca 5 miljarder kronor per mil. (Skagerrakbanan. Rapport Uddevalla kommun 2021). Låt ett kompetent byggbolag bygga ut vårt nya stambanenät i stället för att låta det ske i Trafikverkets regi.

För att kunna bygga om Sveriges transportsystem snabbt krävs att de nya stambanorna lånefinansieras. Det motverkar även att andra viktiga järnvägsprojekt trängs undan av byggnationen av de nya stambanorna. Att lånefinansiera infrastrukturprojekt är heller inget nytt, vilket Öresundsbron är ett bra exempel på. Och precis som Öresundsbron kommer nya stambanor att ge stora positiva effekter för hela samhället.

Därtill beaktar Trafikverket i sina samhällsekonomiska kalkyler inte regionala fördelar av vidgade arbetsmarknader genom snabbare tågförbindelser. En restidsförkortning för tågresenärer räknas mindre värdefull än för bilresenärer. Det motverkar ju stödet för förbättrade tågförbindelser. Trafikverkets samhällsekonomiska beräkningsmodeller bör göras om och i denna plan inte tillmätas någon betydelse.

Trafikverkets plan är Stockholmsfixerad. Man föreslår betydligt större specificerad investeringsvolym per invånare i Stockholms län = 19 000 kr jämfört med exempelvis 3000 kronor per invånare i Kalmar län. (Summering av poster i bilaga 1 sid 216-217 kolumn ”Kostnad Nationell Plan 2022-2033”). Detta står i strid med målsättningen att *hela* Sverige ska gynnas (s 22). Redan i den tidigare Nationella planen för 2018 – 2029 var invånare i Stockholms län betydligt mer gynnade per capita än boende i övriga landet.

Vi föreslår att det nationella investerings och underhållsanslagen fördelas så att även boende utanför Stockholms län stimuleras till miljövänligt resande och att befintliga regionbanor rustas upp till helsvetsad räls, elektrifieras, får trädsäkring samt att farliga obehagade vägövergångar åtgärdas. Detta kostar ca 20 miljarder kronor. Kostnaden bör finansieras genom omfördelning av medel från väginvesteringar (46 miljarder kronor i denna plan). I sammanhanget får Inlandsbanan inte heller glömmas bort. Den har i dagsläget väldigt låg standard, samtidigt som Inlandsbanan AB har konstaterat att det med relativt små medel skulle gå att rusta upp banan till en rimlig standard.

I planen uttrycks förhoppningar om att en elektrifiering av vägtrafiken ska minska dess klimatgasutsläpp. Men ett betydligt verksamare sätt är att elektrifiera de järnvägar som ännu inte är elektrifierade. De bör ingå i det allmänna upprustningspaketet om ca 20 miljarder kronor, se ovan. Det svenska järnvägsnätet är redan till stor del elektrifierat och att fortsätta elektrifiera de kvarvarande delarna kan ge stora effekter då många dieseldrivna tåg kan gå över till eldrift. Det kommer även bidra till att minska störningskänsligheten genom att erbjuda fler omledningsmöjligheter. Branden i Hässleholm 2019 visade hur stora problem järnvägen kan få när viktiga knutpunkter drabbas. Hade Halmstad-Värnamo-Nässjö då varit elektrifierade hade det funnits en extra möjlighet att leda om tåg till/från Skåne och kontinenten utan att behöva passera Göteborg.

Därtill är det tveksamt om tillgången på de sällsynta jordartsmetaller, som används i elmotorer, vindkraftsgeneratorer och datorer med flera områden räcker för jordens 2 miljarder bilar inkluderande Sveriges 5 miljoner personbilar och 0,7 miljoner lätta lastbilar.

För att styra över en stor andel av lastbilstrafiken till järnväg behövs sänkta banavgifter och förbättrade godsterminaler där gods effektivare än i dag kan överföras mellan tåg och lastbil. Trafikverkets förslag innehåller inte mycket av verksamma förslag.

I regeringsförklaringen förra året nämndes "Nya steg tas mot en modern och fossilfri transportinfrastruktur", nu är det dags för regeringen att gå från ord till handling och prioritera den fossilfria infrastrukturen i kommande nationella plan.

Sammanfattningsvis

1. Låt politiska mål styra investeringarna i infrastruktur i stället för Trafikverkets prognoser.
2. Rusta upp och elektrifiera det regionala järnvägsnätet.
3. Fördela investeringarna i infrastrukturen jämnare över hela Sverige.
4. Bygg ut nya stambanor.
5. Låt det ske via ett nyinrättat projektbolag.
6. Lånefinansiera byggnationen av de nya stambanorna
7. Genomför åtgärder för att överföra personbilstrafik till kollektiva färdmedel i synnerhet tåg.
8. Sluta bygga ut vägnätets kapacitet.
9. Överför den långväga godstrafiken till järnväg.
10. Avstå från att elektrifiera för den långväga godstrafiken på väg och elektrifiera enbart nätet för kortväga lastbilstrafik.
11. Begränsa lastbilars totalvikt till 64 ton.
12. Bygg ut dubbelspår på strategiska sträckor för att öka kapaciteten och minska störningskänsligheten.

För Järnvägsfrämjandet

Christer Wilhelmsson
Ordförande