

Remissvar på
Trafikverkets inriktningsunderlag inför ny nationell plan
för transportsystemet 2026 – 2037
Dnr. LI 2023/03919

Arbetsgruppen för Bohusbanan

Ordförande Göran Sandström Gårdsvägen 7, 454 32 Brastad
Mobiltelefon: 0707 241847 E-mail: goransandstrom1@telia.com

Vice ordförande Mats Fägerquist Strandlyckås väg 4, 459 93 Ljungskile
Mobiltelefon: 0727 042151 E-mail: matsfagerquist@hotmail.com

Innehåll

Trafikverkets uppdrag	1
Sammanfattning	1
Det övergripande trafikpolitiska målet.....	1
Funktionsmålet.....	2
Hänsynsmålet	3

Trafikverkets uppdrag

Trafikverkets uppdrag är att vidmakthåll, planera och bygga infrastruktur som uppfyller de trafikpolitiska målen. Trafikverkets åtgärder har hittills gynnat en ökad vägtrafik för såväl gods som personresor. Den tendensen styr också den aktuella planeringen. Inriktningen borde istället grundas på ambitionen att de trafikpolitiska målen skall uppnås.

Sammanfattning

- Tåget skall bli det transportalternativ man kan lita på oavsett väder och vind
- Ett nät av omlastningsplatser skall byggas upp i hela landet, där långväga transporter lastas över från lastbil till godståg eller kustfartyg
- Kilometerskatt skall införas för långväga lastbilstransporter
- Inga regionala järnvägar skall läggas ner
- Vägar skall kompletteras med gång och cykelbanor
- Ungdomar under 18 år skall få resa gratis med tåg året om
- Olycksriskerna vid obevakade järnvägsövergångar skall reduceras
- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter skall minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Det övergripande trafikpolitiska målet

Det övergripande trafikpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Vägtransporter på gummihjul är mindre energieffektiva än transporterna på järnväg, där stålhjul rullar på tågräls. Det gäller även om transporterna sker med lastbilar som drivs med el-energi. Varje lastbil möter luftmotstånd men förhållandet är annorlunda för tåget. Luftmotståndet är mindre för vagnarna som i lå följer loket. Ytterligare ett system som ökar

tågets energieffektivitet är funktionen att ta tillvara tågets rörelseenergi vid inbromsning, energin överförs till elström som matas tillbaka via kontaktledningen.

Prioriteringen av vägtransporter har bidragit till en förändrad företagsstruktur där lagerhållning begränsas. Lagerlokal och lagerlogistic har ersatts av godstransporter på väg med leverans ”just in time”. Det medför en snedvridning av konkurrensen. Staten drabbas av kostnader för ökat vägslitage, väginvesteringar, miljöpåverkan, direkta olycksfall och indirekta hälsoeffekter samtidigt som företag, som skjuter över lagerkostnader på samhället, gynnas. Nu pågår förstärkningar av broar och vägar för att tillåta transporter med 74 tons lastbilar i stället för lastbilar för 60 ton, vilket hittills varit norm i Sverige. Det är ett exempel på ökade statliga kostnader som en konsekvens av leverans ”just in time”.

När det gäller långsiktigt hållbar transportförsörjning måste Sverige agera som ett land i Europa och EU. Järnvägen står för mindre än 0.5% av de transportrelaterade växthusgasutsläppen i EU, vilket gör järnvägen till det mest hållbara alternativet för passagerar- och godstransporter. Enligt EU skall en ökad andel av de nuvarande godstransporterna på väg överflyttas till järnväg och kustsjöfart och endast kortare lastbilstransporter kommer att accepteras. Godstransporter med kustsjöfart kan få större betydelse här i landet. Olika transportleder har inventerats av Sjöfartsverket.

För att anpassa Sveriges transportsystem till EUs strategi behöver ett nät av omlastningsplatser (noder) byggas upp. Lokala godstransporter fortsätter på lastbil men gods för långväga transporter överförs från lastbil till godståg eller kustfartyg på dessa omlastningsnoder.

Med en sådan struktur kan det trafikslagsövergripande perspektivet bli verklighet.

Lastbilstransporterna skall bära sina egna kostnader och en kilometerskatt införs för långväga transporter med lastbil.

Det trafikslagsövergripande perspektivet innebär att befintliga transportalternativ skall samverka. Det är en av Trafikverkets principer för att begränsa naturintrång och reducera statens kostnader. Vid större investeringar i infrastruktur skall möjligheterna att avlasta trafik till befintliga alternativ prövas. Ett exempel kan hämtas från Bohuslän. Investering i väg 161 planeras och alternativ som diskuteras kostar drygt en miljard. Den befintliga järnvägen (Lysekilsbanan) och väg 162 kan avlasta väg 161 från såväl godstransporter som passagerartrafik. Förutsättningarna blir då förändrade och en mindre kostsam väginvestering kan räcka för att åtgärda de brister som finns på väg 161. Den ekonomiska besparingen som uppnås skall delvis räknas järnvägen till godo i den samhällsekonomiska kalkylen för Lysekilsbanan.

Funktionsmålet

Funktionsmålet tar fasta på hur kommunikationssystemet fungerar och beskriver kraven på tillgänglighet och jämställdhet.

Trafikverket underhåller inte järnvägsnätet i tillräcklig omfattning, vilket resulterat i trafikstörningar med försenad passagerartrafik och fördröjda godstransporter. Ett exempel är spärväxel 169 i Göteborg. Från januari till september 2023 har 61 tåg blivit försenade på grund av fel i den här växeln.

Sedan 2010 har Trafikverket lagt ned 20 järnvägssträckor och för ytterligare 30 har underhållet helt upphört. Tidigare hade transportföretag möjligheter att utnyttja regionala järnvägssträckor vid trafikstörning men den möjligheten är nu begränsad. Passagerartåg ställs in, godståg blir stående och transportererna försenas. De regionala järnvägarnas betydelse har tidigare utvärderats:

file:///C:/Lysekilsbanan/Att%20g%C3%B6ra/Trv%20inriktningsunderlag/TFK%202020_3_Regionala%20j%C3%A4rnv%C3%A4gar_Ek_Guldberg.pdf

Tåget skall man kunna lita på, oavsett väder och vind skall tåget klara personresan och godstransporten. För att illustrera fördelarna med tågresan borde ungdomar under 18 år få resa gratis med tåg året om.

Funktionsmålet beskriver också att transportsystemet skall vara jämställt och erbjuda tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, barnfamiljer och resande ungdomar. Men för dessa resenärer framstår tåget som det överlägsna transportalternativet när inställda tåg ersätts med bussar. Även oskyddade trafikanter saknar funktionsmålet utlovade jämlikhet. Det är bara undantagsvis som vägar kompletterats med gång och cykelbanor. Trafikverket borde varje år redovisa hur många mil gång- och cykelväg som anlagts.

Hänsynsmålet

Målsättningen är att ingen skall dödas eller skadas i trafiken och att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Statistik för år 2022 är tillgänglig och det året omkom 227 personer i vägtrafikolyckor och 47 vid järnväg och spårväg. Olycksriskerna vid järnvägsövergångar är ett aktuellt ämne i massmedia och det har då blivit känt att det finns många helt obevakade järnvägsövergångar i landet. Trafikverket borde vidta åtgärder så att risken för olycksfall reduceras. Arbetet kan följas upp genom att Trafikverket varje år redovisar hur många obevakade järnvägsövergångar som åtgärdats.

Ett etappmål som kompletterat hänsynsmålet är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter skall minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 men den ambitionen saknas i inriktningsunderlaget. Konsekvensen av att Trafikverket gynnat en ökad vägtrafik och regeringens trafikpolitik är att Sverige inte kommer att uppnå de nationella klimatmålen eller EU-målen, varken på kort eller på lång sikt.

Hänsynsmålet omfattar också kravet att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås: att främja människors hälsa, värna den biologiska mångfalden, ta till vara de kulturhistoriska värdena, bevara ekosystemets långsiktiga produktionsförmåga och att trygga en god hushållning med naturresurserna. Med miljö kvalitetsmålen avser man således ett vidare begrepp än att minska utsläpp av luftföroreningar, växthusgaser och mikroplaster från bildäck. Att verka för att uppnå miljö kvalitetsmålen är att agera för att upprätthålla livskraftiga ekosystem, som kan säkerställa social och ekonomisk utveckling på lång sikt. Nu finns möjligheter att planera vårt samhälle med den ambitionen, för det finns mer kunskap, teknik och ekonomiska resurser idag än tidigare. Det som avgör vårt vägval beror på värderingar, moral och etik.