



Linköping 2024 04 07

## Remissvar avseende

### Trafikverkets inriktningsunderlag inför ny nationell plan för transportsystemet 2026 - 2037. D nr L12023/03919

Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet vill härmed ge sin syn på Inriktningsunderlaget. Vi anser att politiska beslut ska grundas på målstyrning, inte på prognoser. Prognoser ger en konservering av nuvarande tendenser.

Detta är skadligt i en epok där klimatförändringar hotar en stor del av mänskligheten om vi extrapolerar kurvorna som vi lämnat bakom oss för med dem styra in i framtiden. Politiska beslut om fördelning av investerings och underhållsmedel måste enligt vår uppfattning ske med målsättningen att även Sverige ska bidra till minskade klimatstörande utsläpp. Detta medför att fokus i trafikpolitiken måste vara att öka det kollektiva resandet och i synnerhet järnvägens roll. Orsak, se bilaga 1 om bilismens avigsidor.

Att låta en Nationell plan för infrastrukturen styras av s.k. samhällsekonomiska kalkyler anser vi ger en falsk och förenklad bild verkligheten. Att sätta en prislapp för människoliv, trafikbuller, avgaser eller tidsvinst för olika trafikantgrupper mm är ett dåligt substitut för politiska värderingar. Det är ett sätt för politiker att inte stå för sina värderingar och därmed dra sig undan ansvar. (Brunsson N Företagsekonomisk Tidskrift 2020 05 14.)

#### **Bakgrund.**

Stålhjul på räls har lägre rullmotstånd än gummihjul på asfalt. Det medför att energiåtgången för eldrivna tåg är enbart en tredjedel så stor som för eldrivna lastbilar räknat per tonkilometer/trafikarbete. Energiåtgången per passagerare i snabbtåg är hälften så stor som för resor i elbilar per personkilometer. (Trafikanalys 2021/29 Energieffektiv järnväg: Styrmedel mot klimatmålen Slutrapport).

#### **Godstrafik.**

Trafikverkets Inriktningsunderlaget (IU) föreslår elektrifiering av vägtrafiken som ett led i att minska klimatpåverkan.- Men merparten av våra järnvägar är ju redan elektrifierade. Så i stället för att fokusera på el-lastbilar borde man underlätta för godstrafik på järnväg genom sänkta banavgifter eller införa kilometerskatt för lastbilar. Man bör även ge stöd till omlastningsterminaler mellan järnväg och väg så att containrar kan sidoförskjutas från lastbil till järnvägsvagnar. Vidare bör man förlänga mötes- och förbifartsspår så att godstågen kan förlängas från 630 meter till 750 meter. Vi anser att så stor andel som möjligt av trafik på land ska ske med tåg. Elektrifiering av vägnätet bör enbart göras för kortväga lastbilsdistribution. De långväga transportererna över 20 mil bör ske med tåg.

Trafikverket förordar att mer lastbilstransporter ska ske med 74 tons lastbilar i stället för 60 ton, som är vanligast i dag. Detta för att färre lastbilar då skulle behövas. Tyngre lastbilar kräver förstärkning av broar och vägar. Kostnad 27 md kr (s 155). Men priset för godstransporten med 74 tons lastbilar,

blir något lägre per tonkilometer än med 60 tons lastbilar. Därmed förlorar järnvägen godstransporter till vägtrafiken, så i slutändan blir det ingen miljövinst att köra tyngre bilar.

Trafiksäkerheten är betydligt större på järnväg. Per antal tonkilometer dör 14 gånger fler i lastbilsorsakade olyckor än av godståg. (Transportstyrelsen och egna beräkningar). Även eldrivna lastbilar medför 14 gånger högre olycksrisk än tåg per transportarbete.

För järnvägen föreslår IU införandet av ett nytt signalsystem (ERTMS) för sammanlagt 76 md kr. – Mot det kan invändas att befintligt system benämnt ATC 2 fungerar enligt signaltekniker. Genom att underhålla ATC 2 tills ERTMS är moget och är spritt i Europa, vilket kan ta ca 20 år, bör andra investeringar göras i järnvägen.

### **Persontrafik.**

Vi förordar en upprustning av våra regionbanor, vilket skulle knyta samman perifera delar av landet med de centrala större befolkningscentra och vara en viktig del i regionalpolitiken. Det gäller upprustning genom helsvetsning av skarvspår samt trädsäkring och säkring av vägövergångar för 150 miljoner kr per mil. Totalkostnad för 140 mil det i sammanhanget beskedliga 21 md kr. Det beloppet motsvarar byggnation av ca fyra mil Ostlänk. Eller annorlunda uttryckt. För 91,4 md kr kronor kan vi åtgärda det eftersatta underhållet av 1100 mil befintlig järnväg (s 154 i IU), eller bygga 16 mil Ostlänk. Detta illustrerar hur kostnadseffektivt det är att åtgärda det eftersatta underhållet.

Sverige är ju ett skogsrikt land. Våra regionalbanor är omgärdade av skog, varför timmertransporter skulle kunna ske i betydligt högre grad på järnväg än i dag. IU berör inte detta. Kostnaden för att säkra vägövergångarna bör belasta vägunderhållsanslagen.

Trafikverket är ett statligt verk med 11 tusen anställda. Denna koloss präglar IU:s förslag att utöka planeringstiderna för åtgärder i järnvägen innan tilldelning av tåglägen. Man föreslår en planeringshorisont om mellan 5 och 7 år (sid 82). Det ger en tröghet som påminner om planekonomi, som numera är förlegad.

### **Ekonomi.**

Den stora frågan om hur mycket pengar som kommande Nationella plan för infrastrukturen kan kosta behandlas utförligt i IU. Man ger olika förslag för all infrastruktur innefattande både underhåll och nybyggnation för omkring 1000 miljarder kronor för åren 2026 – 2037. Detta är en ökning gentemot nuvarande tolvårsplan, som är nära 800 miljarder. Vi anser att ambitionsnivån + 20 % ska gälla. Vi anser att investeringar i huvudsak enbart ska ske i järnvägar, eftersom dessa är underdimensionerade redan i dag på många sträckor. Vi anser att nybyggnation av järnväg ska lånefinansieras för att byggandet ska kunna ske oavbrutet och inte påverkas av skiftande politiska majoriteter. Det blir billigare att byggprocessen pågår oavbrutet i stället för etappvis. Vi delar IU:s uppfattning att Sverige i första hand ska rusta upp befintligt bannät. Men genom att lånefinansiera nya banor behöver man inte ställa investeringar i järnväg mot underhåll. Båda behövs.

Att döma av kostnadsprognoserna för Ostlänken vore det effektivast att låta någon annan projektör förnya och bygga ut vårt järnvägsnät. Ostlänken beräknas nu kosta 5,5 miljarder kronor per mil, vilket är dubbelt så dyrt som genomsnittlig kostnad i Europa.

Ulf Flodin  
Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet  
[Ulf.flodin@jarnvagsframjandet.se](mailto:Ulf.flodin@jarnvagsframjandet.se)  
0708 27 78 56

