

2 mars 2016



**Hans Sternlycke**

Fässbergsgatan 8

431 69 Mölndal,

Tf 031-7729515

E-post: [hans.sternlycke@netatonce.net](mailto:hans.sternlycke@netatonce.net)

till

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm (3 ex)

Diarienummer N2015/4305/TIF

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

[n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se)

Remissvar från Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet på förslaget till:  
**Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden  
2018-2029**

#### **Sammanfattning:**

*Utredningen måste göras om. Istället för att lägga förslag efter prognoser och styra framtiden efter en dåtid med trender som redan har brutits bör man arbeta med målstyrning. Vilket samhälle vill vi ha och vilka restriktioner finns det?*

*Utredningen tar inte hänsyn till klimat, miljö eller framtida fossilbränslebrist utan anger dubblad lastbilstrafik till 2050 och 55 procents ökning till 2030, mer flygtrafik och nedläggning av järnväg. I stället föreslås buss med dubbla restiden. Resurserna koncentreras till storstadsområden på övriga landets bekostnad. Det blir katastrofalt för näringsliv och arbetsmarknad och för Sverige.*

*Järnvägsfrämjandet är mycket oroat över ytterligare av eftersatt underhåll med följande sänkt axeltryck, hastighet och så småningom nedläggning. Vi vill i stället ha en upprustning av hela Sveriges järnvägsnätet med helsvetsad räls, betongslipers och makadam. Det rör sig om kanske 15 miljarder kronor. Det Trafikverket kallar lågtrafikerade banor med färre än 30 tåg per dygn är det av dålig standard. Med upprustning skulle trafiken mångdubblas. En förvaltningsform värd att pröva för regionbanor vore en Inlandsbanemodell med bidrag från staten men med kommunerna som ansvariga. Att dra ut på upprustningen ger förlust. Finns inte nog kapacitet i Sverige får man gå utomlands. Järnvägsutbildningar bör stärkas.*

#### **Riksorganisation**

Ordförande: Hans Sternlycke, Fässbergsgatan 8, 431 69 Mölndal, tf 031-7729515  
Sekreterare: Thomas Görling, Tant Bruns v 122, 451 73 Uddevalla, tf 0522-734 03  
Kassör: Claes Neuman, Övre Furuskogsvägen 12, 433 41 Partille, tf 031-336 05 82  
Redaktion Klart Spår: Mats Andersson, Musseronvägen 29, 374 40 Karlshamn, tf 0454-188 05  
Org. nr.: 802013-5292  
Postgiro: 96 59 41-8  
Internet: <http://host.bip.net/jarnvagsframjandet/index.html>

*Det bör ses som en investering. Den är förmodligen så lönsam att man kan låna till den och få kostnaden täckt med sänkt banunderhåll och ökade banavgifter från ökad trafik. Medel kan också fås genom att överföra vägmedel till järnväg och skjuta upp investeringar på en miljard om året för det nya europeiska signalsystemet ERTMS. Operatörerna vill inte ta kostnader för det, omgivande länder är inte så intresserade av att införa det, och vårt ATC fungerar väl.*

*Trafikverket bör använda Samvips som trafikkalkylmodell i stället för Sampers. Då skulle man få ett mer rättvisande trafikflöde som bättre tar hänsyn till tillkommande trafik från mellanliggande stationer och nätverkseffekter.*

*Regeringen bör byta ekonomisk teori till en mer keynesiansk. Dagens politik innebär förstörelse av realkapital. Investeringar skall inte ligga under budgettaket som om de vore driftskostnader som gjorde oss fattigare. I stället för anslag bör man låna, kanske som järnvägsobligationer. Banbygge bör inte ske i småsträckor utan för hela banan i en följd för att få lågt pris och snar trafikantnytta.*

*Järnvägsfrämjandet vill se en snar uppbyggnad av ett höghastighetsnät. Det skapar ökad integration. Genom att skilja snabb och långsam trafik från varandra kan kapaciteten på dagens stambanor tredubblas. Höghastighetsbanorna bör till större delen byggas på bro och inte med konventionell banvall. Det skapar inte barriärer och kan lättare anpassas till landskapet. Det blir ingen extrakostnad för att klara banstabiliteten, och de kan byggas fem gånger så fort med industriell teknik. Priset för Europa/Götalandsbanan blir 100 miljarder kronor i stället för 256 miljarder kronor. En bana Oslo-Köpenhamn har ännu större befolkningsunderlag.*

*Järnvägsfrämjandet vill som i järnvägens barndom investera en procent av BNP per år i järnvägsinvesteringar för att på 15 år för att bygga om Sverige för järnväg.*

### **Förslagen bör utgå från målstyrning i stället för prognosstyrning**

Utredningsförslaget kan inte läggas till grund för beslut om kommande långtidsplan utan måste göras om. Istället för en trendframskrivning på i vårt tycke felaktiga prognoser bör det i stället utgå från målstyrning utifrån den samhällsutveckling som önskas och de restriktioner som klimat och miljö kräver. Man kan inte styra mot framtiden med prognoser utifrån dåtidens trender.

Utredningen Fossilfrihet på väg 2013 med många goda förslag har ännu inte lett något beslut men borde beaktats i inriktningsunderlaget. Det är ju ändå ett klart uttalat samhällsmål både i Sverige och EU. Med de klimathot vi har kan vi inte låta personbilstrafiken öka 25 procent och lastbilstrafiken med 55 procent under perioden. Eller än värre, 50 procents ökning av personbilstrafiken till 2050 och fördubbling av lastbilstrafiken.

Förutom klimatmålet nås inte heller målen för buller och luftföroreningar. Transportsystemet är inte anpassat till omgivande landskap och natur. Anpassningen för funktionshindrade går långsamt. Visselblåsare har avslöjat att klimatrapporten som utarbetats inte togs med i underlagsmaterialet.

För att inte vara oförberedda på en plötslig framtida fossilbränslebrist där alternativen inte finns framme bör samhället byggas om med järnväg som huvudtransportmedel. Den drivs med el och där uppstår ingen brist. Konventionell olja nådde sin produktionstopp 2006. Okonventionell olja från tjärsand och skiffer kan bara förlänga oljeepoken några år innan det kostar mer i energi att få upp den än vad som kan utvinnas ur den. Lönsam utvinning av gas och kol varar två decennier till. Utredningen beaktar inte alls det hotet trots väl belagd forskning. Infrastruktur byggs ju ändå för minst femtio år framåt. Oljan må flöda nu och priset är lågt av politiska skäl och ekonomisk lågkonjunktur, men det gör bara att framtida fall blir brantare och snabbare eftersom nya investeringar i olja blivit olönsamma.

Med den överflyttning av trafik till järnvägssystemet som behövs för att klara framtida hållbara transporter kommer behovet av underhåll av vägar att minska och investeringar att nästan upphöra. Därför bör en stor del av föreslaget anslag för väg att flyttas över till järnväg. Inför den framtid vi ser framför oss blir stora vägprojekt kapitalförstöring.

Långväga lastbilstrafik bör upp på järnväg, godstransporterna bli mer intermodala med lättare byte mellan olika transportslag, med utveckling av nya lastbärare och genom att stickspår och terminaler återupprättas. Städer bör byggas för gång- och cykelavstånd och för kollektiv trafik. Bilens roll bör bli ett komplement där kollektivtrafik inte finns eller något smån när det finns speciella behov.

### ***Återvändsgränder i utredningsförslaget***

Att satsa på elvägar som utredningen föreslår är en återvändsgränd och en alldeles för dyr lösning när det finns järnväg. Det ger mångfalt högre samhällskostnader i förslitning av infrastruktur och dyrare transportkostnader. Ett tåg tar 35 lastbilars last. De är bara lönsamma Stockholm-Göteborg-Malmö och skulle kosta 15 miljarder kronor. Lika mycket som att rusta upp regionala järnvägsnätet.

Utredningens tilltro till automattrafik är också ett blindspår. Trafiksäkerheten är fortfarande sämre. Även om bilen är eldriven och automatstyrd tar den mångfalt större yta än kollektiv trafik, vilken är mycket lättare att automatisera. Bilens större utrymmesbehov bör tas med i kalkylen. Energibehovet för att bygga vägar och tillverka bilar är stort. Ett samhälle byggt på bilar är mer otrivsamt.

***Alla banor måste rustas upp och ingen läggas ner. Hela landet skall leva***

Det är absurt när utredningen säger att vi måste våga prioritera bort lågutnyttjade banor för att ha råd med att återställa underhållet av banorna runt storstäderna och i någon mån på de stora stråken. I stället ersätter buss. För övriga lågtrafikerade nätet ökar underhållsskulden så att hastighet och axeltryck måste minskas så att de också efterhand läggs ner därför att de inte ger rimliga transporter. Näringslivet är beroende av dessa banor och måste kanske lägga ner företag när lastbilstransporter är omöjliga eller blir för dyra. Råvaror och basindustri finns inte i storstäderna.

De banor som kallas lågtrafikerade därför att färre än 30 tåg per dygn går på dem är lågtrafikerade därför att inget satsats på dem. De har i regel en medelhastighet på 70 kilometer i timmen och kan inte konkurrera med bilen. De banor man trots allt satsat på har visat en fem- till tiofaldig ökning av resandet. Med högre axeltryck blir det fler godståg. Då är inte banorna inte lågtrafikerade längre.

All järnväg bör få helsvetsade spår och betongslipers på makadam. Det kostar tiondelen av vad som krävs för att bygga en ny bana och mycket mindre än vad som krävs för att i stället rusta upp vägen för att klara trafikbehovet.

En upprustning av regionalbanorna till god standard kostar inte mer än kanske 15 miljarder och hälften av det betalas med framtida lägre underhållskostnader. Den andra hälften kan betalas av ökade banintäkter med ökad trafik. Operatörerna får lägre kostnader genom att kunna köra tågen längre sträcka på samma tid och högre intäkter genom ökat resande. För samhället betyder det ökad sysselsättning, större näbart befolkningsunderlag och bättre transporter för företagen.

Att inte underhålla lågtrafikerade banor kommer att driva på flyttningen ut från landsorten, där en tredjedel av befolkningen bor, öka på tillväxten av storstäderna, skapa negativa effekter också där och ge ett högre kostnadsläge för Sverige. Om varmare klimat omöjliggör import av mat och om man inte kan odla storskaligt med energikrävande konstgödsel på grund av sinande olja måste vi flytta närmare maten. Det har talats om en miljon fler bönder. I Trafikverkets föreställningsvärld finns inte sinande olja trots att man borde ha långt framåtperspektiv för infrastruktur.

Inga järnvägar bör läggas ner. Att som utredningen föreslår att med trimningsmedel bekosta upprivning av växlar och mötesspår är att drastiskt minska en banas kapacitet och användbarhet.

Hastighet och kapacitet kan ytterligare höjas till låg kostnad med trimningsåtgärder som utbyte av växlar för 40 kilometer i timmen till 80-växlar, förkorta blocksträckorna - där inga andra tåg får finnas - genom fler repeterbaliser och med banjustering.

Där kurvaturen är god bör man kunna nå 120 kilometer i timmen i genomsnittshastighet. Restiden blir hälften mot med buss. Bilen kan inte konkurrera ens med motorväg. Möjlighet att pendla längre inom rimlig restid ger större omland till fördel för företag och förvaltning och möjlighet för den enskilde att bo kvar.

För envar som ej tvingas flytta till storstad kan det innebära två miljoner kronor mindre i investering för bostäder, infrastruktur och service som inte behövs på den nya orten och att gjorda investeringar inte tappar sitt värde på den gamla. Den samhällskostnaden har inte beaktats i utredningen.

### **Avvakta med att införa ERTMS**

Att lägga en miljard om året på ersätta dagens välfungerande signalsystem ATC med det osäkrare nya europeiska ERTMS med signal till loket, där det inte är fråga om nya banor och därför tvunget av EU, verkar omotiverat. Då är det bättre att Sverige liksom Tyskland väntar med införandet. De pengarna borde i stället gå till underhåll. För operatörerna är det dyrt med utrustningen i loket. Då avstår de hellre från att köra på banor med bara ERTMS. Botniabanan är därför nästan helt oanvänd av godstrafiken. Därför bör ATC installeras jämsides.

### **Dålig entreprenadmarknad inget försvar att inte satsa**

Trafikverket påstår sig inte kunna ta hand om pengarna om dess budget ökar mer än 15 procent. Det finns inte entreprenörskapacitet nog. Därför blir det dyrt att återställa underhållet på sex år utan förslaget rekommenderar tolv år. På 18 år skulle underhållskostnaderna bli för stora mot slutet. Det lågtrafikerade nätet återställs inte alls.

Den situationen har man själv skapat genom att inte kunna förbruka de anslag man fått utan tvingats återbetala pengarna med följd att entreprenörerna har måst avveckla anställda och sälja maskiner. Järnvägsmarknaden är dock internationell. Det finns kapacitet att köpa utifrån. Oroande är att utbildningen inte räcker till för att bibehålla järnvägskompetensen i Sverige.

Eventuell överkostnad för snabb återställning av hela järnvägsnätet kompenseras väl av minskade samhällskostnader. Enligt SCB och Trafikverket kostar det osäkra järnvägssystemet Sverige 12 miljarder kronor om året. 60 miljoner tågresor för tre miljarder kronor väljs bort på grund av det. Näringslivet förlorar tre miljarder kronor i affärer. Förseningskostnaderna är på fem miljarder. Godstågens stilleståndstid för att vänta in mötande tåg värderas till en miljard.

Sverige är tredje sämst i punktlighet i Europa. En bottennotering tillsammans med Bulgarien och Rumänien. Sverige har tillsammans med Österrike ett av Europas hårdast belastade järnvägsnät. Enligt en studie från Umeå universitet ger luftföroreningarna 5 500 förtida dödsfall. En stor del av dem kommer från biltrafiken.

Det är stor brist på utbildade i alla järnvägsyrken. Det är bara 2 000 som arbetar med järnvägsunderhåll, en tredjedel mot för några år sedan, samtidigt som den arbetade tiden blir låg genom den täta tågtrafiken som måste väntas ut. I fråga om järnvägsunderhåll ligger Sverige bland de tre sämsta i Europa

### **Låna till upprustningen**

För det underutnyttjade nätet bör man överväga en Inlandsbanemodell. Att staten ger en årlig summa men att driften sköts självständigt. Den har visat sig ge låga kostnader. Men först bör nätet ha rustas upp för att ge låga kostnader. Järnvägsobligationer kan vara en del av finansieringen. Det är ont om räntebärande säkra papper för allmänhet och pensionsfonder. För kommunerna kan det vara intressant att bidra för att kunna vända befolkningsutveckling och få bättre kommunalekonomi. Kostnaden är inte stor för att få en konkurrenskraftig bana. Cirka 70 miljoner kronor milen för att få helsvetsade spår och makadam och drygt 25 miljoner till om det behövs elektrifiering.

Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet har krävt att motsvarande en procent av BNP investeras för att på femton år kunna bygga om för järnväg. Därtill kommer underhållskostnaderna. När järnvägen byggdes upp satsades en procent av BNP på lånade pengar. Det gav landet välstånd.

### **Felaktig ekonomisk teori i direktiven**

En anledning till varför utredningen föreslår stopp för investeringar och att underhållsskulden inte betas av annat än för de största banorna beror på felaktig ekonomisk teori. Den gör att regeringen kräver att även investeringar skall ligga under budgettaket samt att man lagt en mycket snål budgettram som direktiv för utredningen. I stället för neoklassisk ekonomisk teori bör man använda sig av keynesiansk. Den förde oss ur 30-talets depressionen. I järnvägens barndom fick vi välstånd genom att bygga järnväg på lånade pengar. Vi blir inte fattigare av att byta pengar mot realkapital och det ger inte inflation om inte fysiska resurser och arbetskraft överutnyttjas. Men där är vi inte. Även en upprustning som ger lägre underhållskostnader och ökade intäkter bör kunna betraktas som investering. Den kräver inga tillstånd och bör starta snarast och ske så snabbt som möjligt för att minska de kostnader det dåliga underhållet för med sig.

### **Gammal statistik och en trafikalkylmodell som ger felaktiga flöden**

Utredningen erkänner att personbilstransporterna hittills utvecklats sämre än prognosen och att järnvägstrafikens utveckling underskattats. Men det kallas bara för ett hack i kurvan för biltrafiken. och man håller fast vid data som inte tar hänsyn till de senaste trenderna. Prognoserna för framtida befolkningstillväxt är också långt under vad det synes bli.

Trafikverkets trafikalkylmodell Sampers har hårt kritiserats av KTH som utarbetade en egen variant, Samvips, 2004, som gav mer rättvisande utfall prövat

mot historiska data. Sampers var ursprungligen framtagen för flöden på väg och modifierad för järnväg men speglar inte nätverkseffekter för flödet trots hög komplexitet.

För järnväg har modellen fått restriktioner som ger trafikflöden på en bråkdel av de verkliga. Det har använts av VTI för att döma ut höghastighetsjärnväg, och den används av Trafikverket för att motivera deras förslag till nedrustning av järnväg. Trafik som tillkommer från andra banor och från utlandet beaktas inte. Till tågens restid har lagts halva tiden mellan ett tåg och nästa på samma linje. Men man reser knappast så slumpmässigt.

Med stöd av sin kalkylmodell kan Trafikverket försvara neddragningarna och hävda att järnvägsinvesteringar inte ger så stor samhälls- och miljönytta. Man kan också med de resflöden modellen ger påstå att höghastighetståg inte tar trafik från andra trafikslag, utan att de bara får nyskapad trafik och att de inte ger samhällsekonomiskt effektiv miljönytta.

En anledning till att Sverigeförhandlingarna inte föreslog Ulricehamn och Ljungby som stationer för höghastighetståg kan vara att man använt Sampers som trafikalkylmodell. De har inte järnväg idag. Då finns med Sampers inget att beräkna resandeunderlag från. Noll multiplicerat med något blir fortfarande noll. De har många fler invånare än Tranås, men bara Tranås beräknas ha nog underlag eftersom staden ligger vid stambanan och redan har många resande.

Där höghastighetsbanor planeras är befolkningsunderlaget inte mycket mindre än i Europa. Man kan förvänta sig att banorna som där får 70 procents andel av trafiken och att flyget minskar där restiden för tåget är under tre timmar.

### ***Höghastighetsbanor på bro öka kapaciteten snabbast på hela järnvägsnätet***

Att bygga höghastighetsbanor är kanske snabbaste sättet att öka kapaciteten på övriga järnvägsnätet. På stambanorna ökar den minst tre gånger när snabbare och långsammare trafik separeras åt. Det gör att fler godståg och lokaltåg kan köra där. Regionalsnabbtåg är tänkta att gå på höghastighetsbanorna, men deras fart bör inte begränsas till 250 kilometer i timmen för att inte skapa kapacitetsproblem från början utan de bör ha samma fart som övriga höghastighetståg. Stationsuppehåll bör inte göras på spåret utan på sidospår. Tågen bör inte för höga kostnader dras genom städerna och tvinga till lägre fart genom dem, även om tågen inte skall stanna där, utan de bör få avlänknings från höghastighetsbanan för sina stationer. Skall banan dras genom en stad bör det ske med högbana. Stockholm bör dock få genomgående spår som går vidare till Gävle. Slutar höghastighetsspåret i Järna blandas tågen med övrig trafik och drabbas av dess trafikstörningar, lägre medelhastighet och bristande punktlighet. Från Almedal finns bara två spår in till Göteborg.

Utredningens kritik av att höghastighetsbanorna är att de blir mycket dyra, ger barriärer och buller och att landskapsbilden påverkas negativt (samma sägs inte om väg) visar att Trafikverket fortfarande tänker sig konventionell banvall. Kalkylen för höghastighetsjärnväg Stockholm-Jönköping och vidare till Göteborg respektive Malmö har höjts med 90 miljarder kronor för att säkra stabiliteten i grunden och notan slutar på 256 miljarder kronor för 70 mil. Över trefalt mer än bana på bro á 1,4 miljarder kronor milen. Brofundamenten tar bara fem procent av markytan mot för en höghastighetsbana på konventionell banvall. Därför blir det inte sådana oförutsedda extrakostnader med den.

Byggs en järnväg på bro får vi inte de barriäreffekter som Trafikverket oroar sig för, som med konventionellt bana. Också för godståg kan byggas på så sätt. Det blir billigare och energisnålare genom att stora förflyttningar av jord- och bergmassor inte behöver göras och att bana på bro kan byggas industriellt. På fem års byggtid kan vi få höghastighetstrafik på Götalandsbanan och Europakorridoren. Med två års planering kan detta vara färdigt 2022 och inte som tidigast 2035 med konventionell bana och start bortanför planperioden. Snabbt byggande sparar räntor och ger snabb investeringsnytta. På konventionell banvall föreslås Ostlänken och Almedal-Borås byggas först. De bör planeras om för bro och hela höghastighetsnätet bör byggas i ett svep för att få låga kostnader. Oslo-Göteborg-Köpenhamn är troligen en än mer trafikstark höghastighetsbana och bör också med i det nätet.

### ***Stora ekonomiska förluster av att inte satsa på järnväg***

Att satsa på väg i stället för på järnväg för godstrafik vore ekonomiskt förödande. En lastbil drar tio gånger mer energi för att frakta samma mängd gods. Infrastrukturslitaget är sex gånger så stort. Olyckskostnaden är tretton gånger högre. Ett godståg betalar in mer i avgifter än vad det kostar staten, medan lastbilen kostar staten över sex kronor mer per bruttotontimme än vad den ger i intäkter, enligt trafikkonsulten Per Corshammar. Att frakta ett ton gods en mil på järnväg kostar 90 öre men 5 kronor och 50 öre med lastbil.

Den ekonomiska förlusten av att inte bygga Norrbotniabanan är 1 740 miljoner kronor om året. Priset för att bygga de 27 milen har dock stigit från 23 till 30 miljarder med kostnadsutvecklingen. Transportkostnaderna minskar med uppåt 30 procent och restiderna halveras. Ändå byggs bara en mil till ett industriområde först slutet av planperioden. Med dubbelspår på Ostkustbanan och ombyggnad av den snålupprustade Ådalsbanan kan restiden med dagtåg mellan Luleå och Stockholm bli fyra och en halv timme, en tredjedel mot nu, och dessutom försvinner flaskhalsarna för godskorridoren mot norr.

I gällande långtidsplan för 2014-2025 finns avsatt 109 miljarder kronor till underhåll. För att behålla dagens funktionalitet på järnväg behövs 156 miljarder kronor. För att återställa eftersläpande underhåll behövs 36 miljarder kronor till.



Summa 192 miljarder. En nära fördubbling behövs alltså. 11 miljarder om året, och pengarna skall inte tas från investeringar. Förra året var BNP 3 918 miljarder kronor. Skall en procent av det gå till järnvägsinvesteringar blir det 39 miljarder. Alltså 50 miljarder tillsammans till järnvägen, pengar som kan lånas upp. Banor skall inte byggas i små etapper åt gången som nu utan hela banan, och satsningarna skall inte följa statsinkomsternas svängningar upp och ner utan ha en jämn volym över åren. Dagens småduttande och ryckighet ger kanske 25 procent högre investeringskostnader. Sveriges kostnadsläge för järnvägsinvesteringar ligger bland de högsta i Europa.