

## Remissyttrande Nationell Transportplan 2018 – 2029

Härmed lämnas vårt yttrande angående Nationell Transportplan 2018 – 2029 till Trafikverket avseende Nationell Transportplan 2018 - 2029. Trafikverkets material är mycket omfattande på 553 sidor med en budgetram på 553 miljarder kronor exklusive den kommande höghastighetsbanan Stockholm – Jönköping – Göteborg/Malmö. Materialet är välskrivet och strukturerat och beskriver sakligt de problem som förekommer i järnvägssystemet såsom:

- Nya stambanor
- Punktlighet
- Kapacitetsbrist
- Avveckling av lågtrafikerade banor
- Prognosutveckling
- Marknadspotential
- Miljöåtagande

I texten nedan finns sidhänvisningar som visas i upphöjd parentes med sidangivelse<sup>(22)</sup> i detta exempel på sidan 22 i Nationell Transportplan. Förslag på åtgärderna i Nationell Transportplan 2018 – 2029 löser inga av ovanstående problem och leder till fortsatt kapacitetsbrist, försenade tåg och att Sveriges miljömål inte uppnås. Vår uppfattning är att den Nationella Transportplanens syfte är att lösa de problem vi ovan angivit i transportsystemet skyndsamt och inte vara olösta bortom år 2030. Det är en situation vi inte accepterar. Trafikverket måste leverera snabba och kraftfulla lösningar och inte gömma sig bakom tidsödande processer och okunskap.

### Vår uppfattning om järnvägssystemets bristande funktion

EUs medborgare är kritiska mot Sveriges järnvägssystem med avseende på punktlighet – 3:e sämsta landet i hela Europa tillsammans med Bulgarien och Rumänien. Sverige har ett av Europas hårdast belastade järnvägsnät tillsammans med Österrike vilket leder till enorma samhällsförluster och ineffektivitet i transportsystemet till en kostnad av 12 miljarder kronor per år. (Källa: [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/flash/fl\\_382a\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_382a_en.pdf)). Trafikverket erbjuder ett järnvägssystem för samhället med 12 miljarder i förlust per år vilket är helt oacceptabelt.

Rapporter från SCB och Trafikverket visar att 60 miljoner tågresor väljs bort på grund av osäkerhet om tåget är i tid vilket värderas till 3 mdr per år i förlorade biljettintäkter. Näringslivet förlorar 3 mdr i förlorade affärer på grund av osäkra godstransporter till kunder. Förseningskostnaden för samhället är 5 mdr på grund av tågförseningar. Godståg väntar på tid att få köra på spåret så kallad ”skogstid” för 1 mdr per år vilket orsakar lönsamhetsproblem för godsoperatörerna. Totalt 12 mdr per år i förluster orsakar det svenska järnvägssystemet på grund av Trafikverkets prognosmodell SAMPERS som försatt landet i en järnvägs kris på grund av att konsekvent underskatta trafikutvecklingen på järnvägssystemet och överskattat vägtrafikens utveckling. Ansvarig för detta är Trafikverket och Maria Börjesson docent på KTH Transportanalys som vilselett beslutsfattare under lång tid.

Peak-Car har redan inträffat vilket innebär att varje bil rullar kortare totala sträckor per år än tidigare. Det innebär att medborgarna önskar att använda andra transportmedel än bilen men kan inte göra detta fullt ut på grund av Trafikverkets oförmåga att leverera säkra, punktliga och tillförlitliga transporter i järnvägssystemet.

Befolkningsutvecklingen i Sverige är den kraftfullaste någonsin genom tiderna. Trafikverket bedömer att Sveriges befolkning skall vara 10,5 miljoner invånare 2060 vilket uppnås redan år 2020 och tros vara 13 miljoner invånare 2060. Många av dessa medborgare saknar körkort eller ekonomisk

förmåga att äga bil. Därutöver är 25% av befolkningen som anses vara funktionshindrade enligt TSD Tillgänglighet för funktionshindrade personer och är hänvisade till kollektiva transporter eller färdtjänst.

Järnvägsunderhållet, kapacitetsbristen och marknadsefterfrågan på fler järnvägstransporter är så obalanserad att trafikinfarkter är ett faktum i järnvägssystemet. När Östgötapendeln tvingas reducera trafiken från 15 minuters trafik till 20 minuters trafik på grund av att SJ-snabbtågen ska vara punktliga genom Östergötland är det anmärkningsvärt att detta ska drabba arbetspendlare. Denna lösning är pinsam då endast 90% av SJ2000 tågen är punktliga från Hagalundsdepån. Då hjälper det inte att Östgötapendeln skall reducera sin trafik för att blidka SJ. Att få ett sidospår på Tranås station har varit en omöjlighet för Trafikverket att förverkliga till en kostnad på 5 mkr vilket orsakat tomgångskörningar till Sommen och Boxholm för 8 mkr per år för Jönköpingstrafiken, JLT som kompenserat detta med nedläggning av persontrafiken mellan Hultsfred och Eksjö.

Ovan nämnda exempel reflekterar de konsekvenser som uppstår och som Trafikverket orsakat och bär ansvar för och som vi nu kommer i nedanstående text att undersöka om de strategiska åtgärderna i Nationell Transportplan 2018 – 2029 på något vis återspeglas med förslag på åtgärder för:

- Nya stambanor
- Kapacitetsbrist
- Punktlighet
- Avveckling av lågtrafikerade banor
- Prognosutveckling
- Marknadspotential
- Miljöåtagande

### **Nya stambanor**

Sverigeförhandlingen berörs inte i detta yttrande eftersom det är Näringsdepartementet som driver projektet "Nya stambanor (höghastighetsbanor) men snabbyggnation av höghastighetsbanan på 5 år till fast pris 225 mdr och finansiering är möjlig med China Railway Construction Company och China Development Bank som etablerar verksamhet i Sverige 2016 i Solna. Vi anser att Trafikverket motarbetar höghastighetsutbyggnaden med ett färdigställande bortom 2030 i den Nationella Transportplanen med följande påstående:

"Effekter av nya stambanor. Nya stambanor för höghastighetståg innebär stora effekter på miljön. Denna påverkan består bl.a. av intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer, barriärer för djur och människor, påverkan på landskapets funktioner och areella näringar samt bulleremissioner och vibrationer. Grad av miljöpåverkan beror på grad av hänsyn och insatser, t.ex. anpassning i höjdlid och bullerskydd, för att motverka sådan. Det är idag inte möjligt att veta och därmed beskriva omfattning av negativ påverkan. Det är dock klart att undvika negativ påverkan blir tekniskt mycket svårt och så dyrt att det kan bedömas som "orimligt". Negativ påverkan i sådan omfattning att uppfyllelse av flera miljö kvalitetsmål motverkas bedöms som oundviklig. Därmed är måluppfyllelse lägre jämfört med scenariot "förd politik"<sup>(84)</sup>."

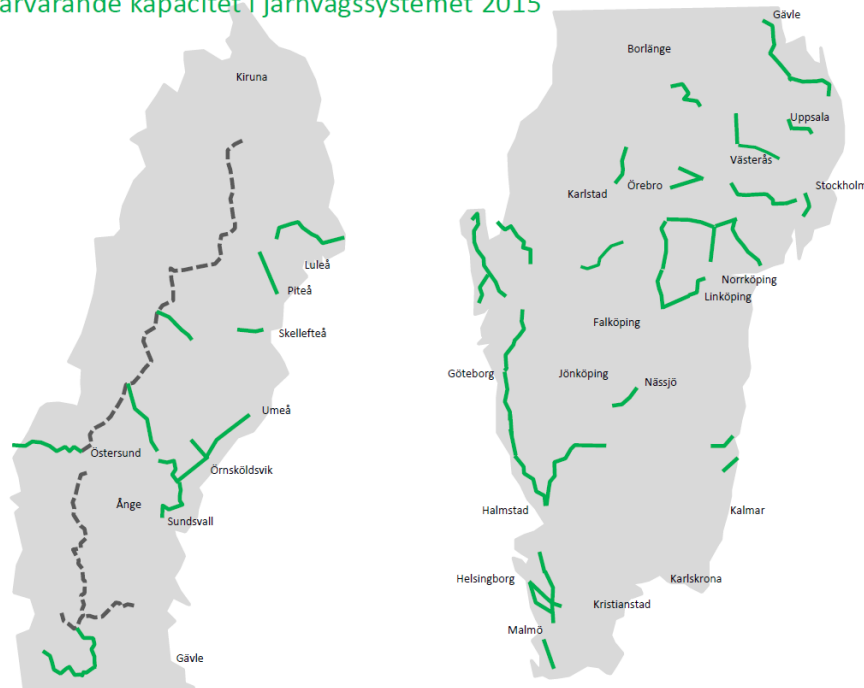
Trafikverkets beskrivning är inte trovärdig. Det ger stora positiva effekter på miljön eftersom 4 miljoner flygresor där flygplan som förbrukar 50 liter fotogen per mil ersätts med växthusgasfria transporter vilket minskar utsläppen totalt med 2% per år i landet - den enskilt största reduktionen i transportsektorn i Sverige vilket inte Trafikverket redovisar i Nationell Transportplan. Förvisso sker intrång i natur och kulturmiljöer men alternativet väg är långt mycket värre och som förgiftar det

områden och vattendrag den passerar. Bilar är inte giftfria – men tåg är det nästan (ozon). Höghastighetsbanor på bro skapar inga barriärer för djur och människor men eftersom Trafikverket vill bygga på mark – vilket är mycket dyrt mer miljövänligt med avseende på CO2 och tidskrävande stämmer påståendet om gammalmodiga byggmetoder används av Trafikverket. Landskapets funktion ändras inte om höghastighetsbanan byggs på broar. Areella näringar påverkas inte av broförlagda banor. Bulleremissioner är en överdrift eftersom vanliga godståg bullrar mer än höghastighetståg som klarar 70 dB (A) i utländska projekt såsom i Thailand. Lastbilar och vägtrafik bullrar mer än järnvägstrafik i ekvivalent ljudnivå. Vibrationer uppstår inte i marken om man bygger höghastighetsbanor på bro men Trafikverket vill gärna välja dyra markförlagda banor med vibrationsproblem. Det är alltså inte tekniskt svårt att undvika negativ påverkan och det är dessutom billigare att bygga på bro än på barriär som Trafikverket föreslår. Trafikverket bör avlastas från projektet varför ett separat statligt bolag bör driva projektet. Brobanor och en snabbutbyggnad av höghastighetsnätet är angeläget för att råda bot på kapacitetsproblemet i järnvägssystemet och minska statens ekonomiska risker med projektet.

### Kapacitetsbrist

Figuren nedan visar det järnvägssystem som har tillgänglig kapacitet 2015 vilket för exempelvis Jönköpings län innebär sträckan Nässjö – Vaggeryd och Värnamo – Halmstad. Vi ser inget i Nationell Transportplan som löser kapacitetsproblemen på järnvägssystemet i Jönköpings Län som exempel. Det samma gäller för större delen av landet.

#### Kvarvarande kapacitet i järnvägssystemet 2015



Figur 1. Järnvägsnät med tillgänglig signal teknisk kapacitet 2015.

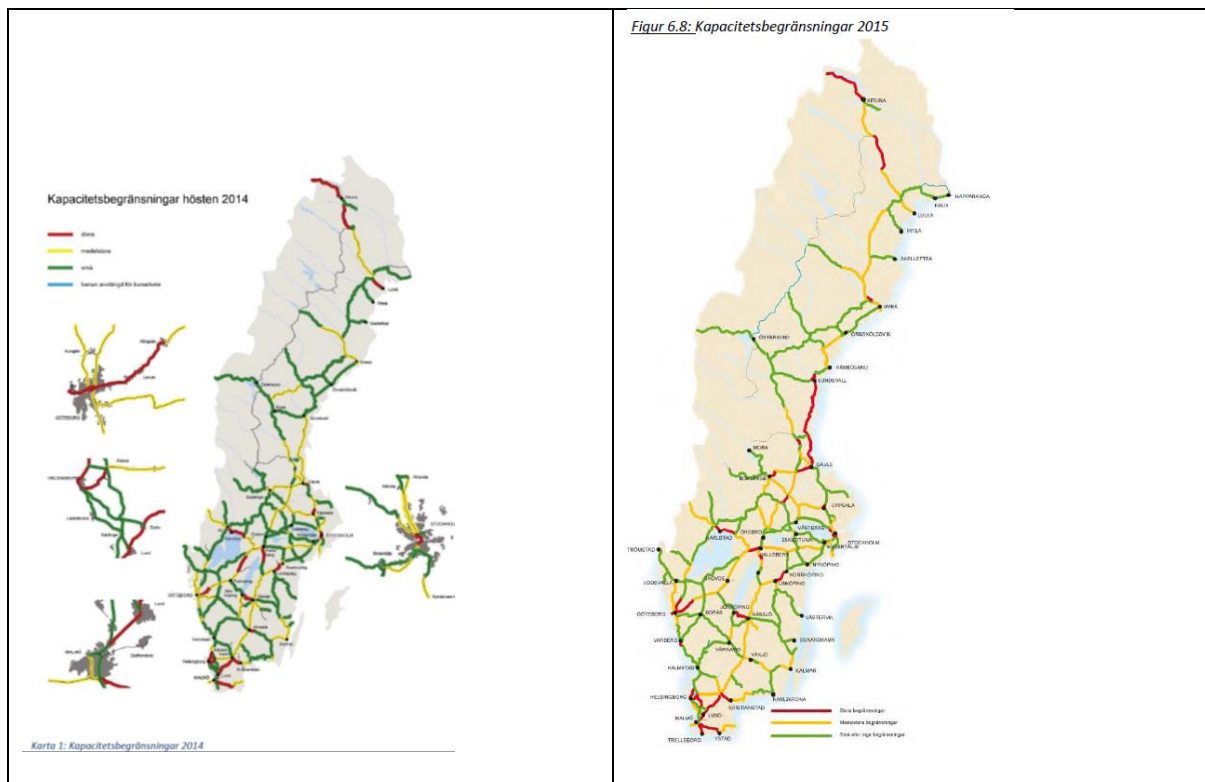
För att generera en påtaglig ökning av transporter på andra delar av järnvägen krävs omfattande infrastrukturåtgärder eftersom de prognosticerade volymerna medför ett mycket högt kapacitetsutnyttjande<sup>(23)</sup>. I huvudrapporten kapitel 5 om brister i transportsystemet är det intressant att Trafikverket påpekar att alla kapacitetsproblem kommer att kvarstå i transportsystemet efter 2030 vilket vi instämmer i<sup>(38-43)</sup>. I dag är kapacitetsutnyttjandet mycket högt på större delar av järnvägsanläggningen, och känsligheten för störningar är hög, medelhastigheten är låg och det är mycket svårt att få tid för att underhålla banan. Det finns därför mycket små möjligheter att på dessa

banor möta den förväntade trafikutvecklingen. På banor med medelhögt kapacitetsutnyttjande kan prognostiserad trafikutveckling tillgodoses till viss del. Dagens situation innebär att även dessa banor är störningskänsliga och det är svårt att hitta tid för att underhålla banan. Det finns även risk för att vissa banor uppnår mycket högt kapacitetsutnyttjande under perioden<sup>(71)</sup>.

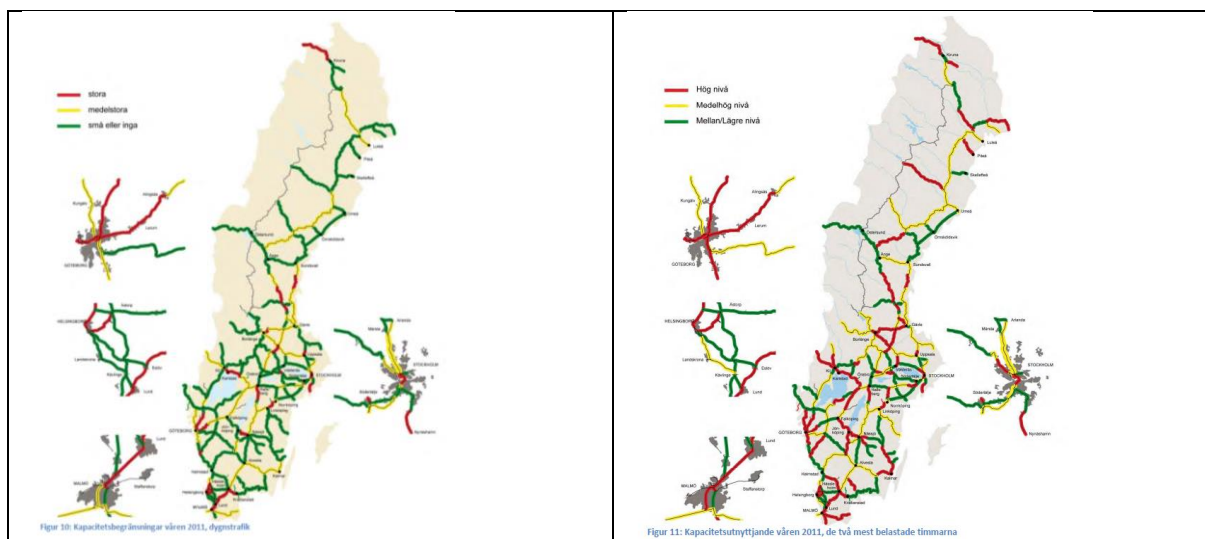
Med tanke på den ökande efterfrågan från näringslivet riskerar nu gällande planer och fattade beslut att försämra kvaliteten på näringslivets transporter på järnväg<sup>(22)</sup>. Inom järnväg blir det en konkurrens mellan gods och persontransporter när kapacitetsbrist uppstår, särskilt i storstadsregionerna. I takt med tjänsteproduktionens ökande andel av BNP är näringslivets transportbehov inte uteslutande kopplat till godstransporter, utan även personresor (affärsresor, arbetspendling, besöksnäring) kan antas vara en viktig insatsfaktor i näringslivets produktionskedja<sup>(22)</sup>. Ökad efterfrågan på järnvägstrafik riskerar att öka störningskänslighet. Med förväntade öknings av godstransporter krävs ytterligare åtgärder på sikt inom järnväg, väg och sjö. Godstrafik på väg blir dyrare, medan satsningarna på järnväg stärker järnvägstrafikens konkurrenskraft. Risk för kapacitetsbrister på järnväg, trots satsningar på järnväg (tar tid att bygga ut)<sup>(79)</sup>. Med allt fler järnvägsföretag och en allt mer diversifierad och moderniserad fordonsflotta på den numera konkurrensutsatta persontrafikmarknaden, ökar inte bara kapacitetsanspråken på stambanorna utan också på bangårdar, uppställningsspår och depåer. Kapacitetsbehovet på dessa produktionsanläggningar är i synnerhet kritiskt mellan tåguppdragens peak-tider, dvs. mitt på dagen och på natten<sup>(22)</sup>. Åtgärder som nya plattformar, plattformsförlängningar och planskilda förbindelser placerade i centrala lägen ökar stationens funktionalitet för resenären, ger en säkrare miljö samtidigt som det ger möjlighet till fler tåglägen och därmed förbättrad kapacitet. Idag brister detta på många stationer, något som har som följd att stationerna inte "räcker till" vid vissa tidpunkter, leder till förlängda restider och ökar störningsrisken och säkerheten på stationerna<sup>(28)</sup>.

Trafikverkets beskrivning är rätt och vi delar Trafikverkets beskrivning av situationen på järnvägssystemet. Vi konstaterar att den allvarliga kapacitetsbristen i järnvägssystemet kvarstår till efter 2030 och speglas inte i åtgärder i den Nationella Transportplanen 2018 – 2029. Föreslagna åtgärder kommer för sent, är för lite och långsamt. Här krävs det radikala omprioriteringar från väg till järnväg i budgeten och snabbare agerande av Trafikverket. Det är positivt att Trafikverket påtalar att hela järnvägssystemet är fullt och att mer gods på järnväg inte är möjligt utan att denna tillväxt hamnar på lastbilar med 4,6 gånger högre underhållskostnader för vägnätets slitage för staten i jämförelse med järnvägen. Helt oacceptabel utveckling som kostar ökad arbetslöshet i landet.

Till vänster visas kapacitetsbristkartan i Nationell plan 2018 – 2025<sup>(38)</sup> och till höger visas samma karta ur Trafikverkets rapport "Kapacitetsbrister i järnvägsnätet 2015 – 2021" på sidan 75. Det framgår tydligt av bilderna nedan att det är mer rött i rapporten "Kapacitetsbrister i järnvägsnätet 2015 – 2021" än vad Trafikverket redovisar i Nationell Transportplan. Vår slutsats är att läget är mycket allvarligt inom järnvägssystemet och inser att denna situation är oacceptabel fram till 2030.



Figur 2. Kapacitetskarta "Nationell Transportplan 2018 – 2029 till vänster och "Kapacitetsbrister i järnvägsnätet 2015 – 2021".

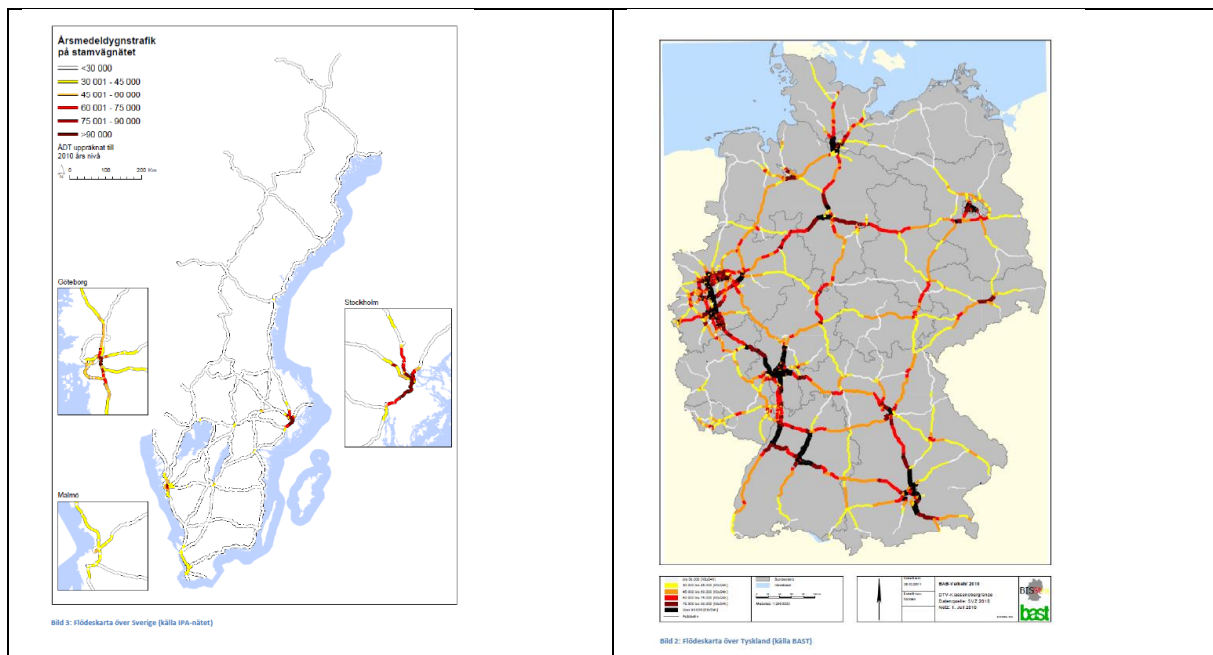


Figur 3. Kapacitetsbegränsningar 2011.

Vi noterar att kapacitetskartorna är rödare och gulare 2011 än 2014 och funderar på varför Trafikverket redovisar en grönare kapacitetskata än tidigare i Nationell Transportplan 2018 - 2029?

När vi sedan jämför kapacitetsproblemen på vägsidan inser vi att Trafikverket har missuppfattat situationen eftersom det är kapacitetsproblem i järnvägssystemet och inte i vägsystemet i jämförelse med Tyskland. Således finns inget behov av åtgärden enligt vår mening i vägsystemet. Kartan nedan är från Trafikverkets rapport "Bristanalys av kapacitet och effektivitet i transportsystemet" på sidan

75. Här visar Trafikverket att det inte råder någon kapacitetsbrist i vägsystemet i landet utan begränsar sig till ett lokalt problem i Stockholm, Göteborg och Malmö där det finns utmärkta kollektivtrafiklösningar som borde kunna förhindra kapacitetsproblem i vägsystemet.



Figur 4. Kapacitetsbegränsningar i vägsystemet.

## Punktlighet

Satsningar i gällande planer bedöms bidra till förbättrad punktlighet, kapacitet och robusthet i infrastrukturen, vilket påverkar utvecklingen mot målet positivt. Trots dessa insatser kan trängsel och kapacitetsbrister komma att öka, vilket i förlängningen kan försämra tillförlitligheten och nöjdheten bland resenärerna. Om inte effekterna av ökad transportefterfrågan hanteras genom lösningar som stödjer effektiv och kapacitetsstark trafik med hög kvalitet kan utvecklingen mot målet försämrats<sup>(19)</sup>. Ett fungerande transportsystem på dagens nivå innebär att bibehålla dagens restider, kapacitet, säkerhet och störningsvolym (fel och förseningar) i förhållande till trafikering och standard<sup>(71)</sup>. Näringslivet uttrycker att Trafikverket brister i, där så är möjligt, att anpassa sina processer för att bättre fungera för dessa förutsättningar, till exempel saknas marknadsanpassad planering av kapacitet, det saknas ibland godsfokus vid planering av infrastrukturåtgärder såsom ökad bärighet, anslutningar till anläggningar, elektrifiering av banor och kraftförsörjning<sup>(21)</sup>.

I kapacitetsutredningen gjordes ett gediget analysarbete av kapacitetsbrister i transportsystemet. På järnväg pekades där på ett antal sträckor som är av stor betydelse för näringslivets transporter samt att kapacitetsbristerna är stora i de delar av systemet som har en omfattande pendeltågstrafik. Förutom kapacitetsbrister på de länkar som redovisats i kapacitetsrapporten finns lokala/regionala kapacitetsbrister i terminaler och noder och i anslutningarna mellan stråk och terminaler/hamnar<sup>(22)</sup>. Enligt basprognos för 2030 förväntas antalet sträckor med stora kapacitetsproblem öka jämfört med 2015, vilket medför att sårbarheten kommer att öka. I framför allt storstadsområdena med stora toppar i högt trafik finns det risk att problemen ökar under de två mest belastade timmarna<sup>(16)</sup>. Trafikverket bedömer att det till år 2030 inte är möjligt att åstadkomma väsentliga kapacitetsökningar i järnvägssystemet, utöver gällande nationell plan, inom de angivna ekonomiska ramarna<sup>(56)</sup>.

I ett internationellt perspektiv upplever Trafikanalys transportsystemets kvalitet ha försämrats jämfört med tidigare år, vilket är något som på sikt riskerar att försvaga näringslivets konkurrenskraft<sup>(20)</sup>. I vissa fall är tillgång till terminaler i form av öppettider, tillgänglighet för andra aktörer än avtalskunder och samordning en brist. I andra fall är det tillgång till önskade tåglägen. För järnvägstrafiken finns en bristande tillgång till platser för underhåll av vagnar och lok. För järnvägstransporter upplevs de administrativa rutiner som idag finns som hinder för gränsöverskridande transporter<sup>(21)</sup>. År 2014 var punktligheten för persontrafiken på järnväg 90,3 procent<sup>(16)</sup>. Efter några år med förbättrad punktlighet för järnvägen försämrades den igen 2014<sup>(24)</sup>.

Ett felaktigt påstående av Trafikverket att punktligheten varit bättre före 2014 vilket framgår av nedanstående tabell. Vi noterar att denna uppgift är felaktig och visar nedanstående tabell från Trafikverket som tydligt visar förseningar på cirka 85% under de senaste 7 åren är vanligt förekommande. Linjen Stockholm – Malmö med 65% punktlighet och Stockholm – Göteborg med 72% punktlighet under 7 år är oacceptabelt. Notera att inställda tåg inte finns med i statistiken och därmed är läget värre än redovisat i tabellen. Vi önskar att Trafikverket konkret redogör för hur de ska lösa punktlighetsproblemen eftersom de kommer att kvarstå fram till 2030.

| Inställda tåg ej medräknade          | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2008-2014    |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| <b>Göteborg-Malmö/Köpenhamn</b>      | 83,6% | 83,9% | 79,9% | 76,8% | 91,0% | 91,3% | 84,7% | <b>84,5%</b> |
| <b>Krösatåg Småland</b>              | 94,9% | 95,3% | 92,3% | 94,1% | 93,5% | 95,4% | 93,4% | <b>94,1%</b> |
| <b>Göteborg-Kalmar/Karlskrona</b>    | 88,2% | 86,6% | 80,8% | 79,4% | 77,8% | 83,3% | 71,1% | <b>81,0%</b> |
| <b>Gävle-Stockholm-Linköping</b>     | 89,8% | 91,6% | 80,5% | 83,9% | 85,3% | 83,0% | 86,4% | <b>85,8%</b> |
| <b>Pendeltåg i Göteborg</b>          | 96,5% | 97,1% | 93,1% | 94,0% | 95,0% | 95,9% | 96,2% | <b>95,4%</b> |
| <b>Pendeltåg i Stockholm</b>         | 93,9% | 95,6% | 90,5% | 93,5% | 94,0% | 94,7% | 94,3% | <b>93,8%</b> |
| <b>Pågatåg i Skåne</b>               | 96,3% | 94,6% | 91,9% | 90,8% | 94,1% | 94,4% | 91,9% | <b>93,4%</b> |
| <b>Regionaltåg i Västra Götaland</b> | 93,4% | 93,6% | 89,0% | 89,9% | 90,8% | 89,9% | 91,1% | <b>91,1%</b> |
| <b>Stockholm-Göteborg/Uddevalla</b>  | 72,9% | 79,3% | 60,5% | 73,2% | 67,5% | 73,3% | 75,0% | <b>71,7%</b> |
| <b>Stockholm-Malmö/Köpenhamn</b>     | 64,9% | 72,4% | 50,7% | 57,7% | 75,8% | 61,0% | 71,5% | <b>64,8%</b> |
| <b>Stockholm-Karlstad-Oslo</b>       | 80,3% | 74,8% | 69,2% | 69,7% | 83,6% | 59,1% | 69,1% | <b>72,3%</b> |
| <b>Mälardalstrafiken, TIM</b>        | 89,4% | 90,3% | 83,4% | 88,5% | 89,7% | 87,0% | 89,6% | <b>88,3%</b> |
| <b>Öresundståg</b>                   | 89,8% | 87,8% | 84,3% | 81,7% | 87,7% | 88,7% | 86,3% | <b>86,6%</b> |
| <b>Östgötatrafiken</b>               | 98,1% | 97,8% | 91,8% | 93,3% | 96,0% | 94,5% | 95,8% | <b>95,3%</b> |
| <b>Godståg</b>                       | 74,2% | 75,8% | 65,6% | 68,7% | 77,0% | 80,0% | 78,1% | <b>74,2%</b> |

Tabell 1. Punktlighetsstatistik från Trafikverket ej redovisad i Nationell Transportplan 2018 – 2029.

De områden som resenärerna enligt kollektivtrafikbarometern är minst nöjda med är information vid störningar och lyhördhet för synpunkter<sup>(16)</sup>. Tillgång till relevant information i alla delar av resan är en annan faktor. Majoriteten av resenärer är nöjda med den information som ges under normala driftsförhållande, men vid störningar är andelen nöjda betydligt lägre. (21 procent av samtliga resenärer i Svensk kollektivtrafiks mätning 2014. Kundresan i kollektivtrafiken, 2015)<sup>(18)</sup>. Givet en



medelbeläggning på 1,7 personer per personbil och tillkommande busspassagerare har förseningarna på väg legat ungefär i paritet med förseningarna i persontågtrafiken under 2010 och 2011<sup>(17)</sup>.

Vi kan inte acceptera en Nationell Transportplan som inte får slut på kapacitetsbristen i järnvägssystemet som gör att punktligheten ligger på runt 70%. Detta ställer till det för arbetspendling, näringsliv och ger stora samhällsekonomiska förluster. Därutöver tillkommer 22 000 funktionsstörningstimmar i infrastrukturen som för 10 år sedan endast var 5 000 funktionsstörningstimmar. Vi konstaterar att de två senaste Nationella Transportplanerna och budgetarna orsakat järnvägskaos och vill inte veta av detta i kommande Nationella Transportplan. Ovan nämnda uppkomna problem är Trafikverket ansvarig för och måste leverera bättre till medborgare och näringsliv.

Vår uppfattning är att den Nationella Transportplanen 2018 – 2029 på intet sätt har en ambitionsnivå inom järnvägssektorn som är rimlig och nödvändig för att häva 12 miljarder i samhällsförluster varje år. Det är orimligt att i ytterligare 15 år sitta med samma problem som vi har idag för att Trafikverket inte vet vad de behöver göra i järnvägssystemet. Då frågar vi oss varför har man inte gjort en Nationell Transportplan som löser problemen utan istället förvärrar dem? Sannolikt är problemet Trafikverkets planering och därmed Nationella Transport planer.

## Prognos

Trafikverket använder prognosverktyget Sampers som försatt järnvägssystemet i en kapacitetskris och skapat överkapacitet i vägsystemet. Vi menar att konsekvent felprognostisering är en stor anledning till järnvägens problem idag eftersom prognoserna ligger till grund för ekonomiska beslut och inriktning i Nationell Transportplan 2018 – 2029. Ansvariga för Sampers är Trafikverket och docent Maria Börjesson på KTH Transportanalys.

Prognoserna utgör bland annat underlag för samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. De fungerar även som underlag för de nationella och regionala transportplanerna. På regional och lokal nivå används trafikprognoser för exempelvis kapacitetsanalyser och dimensionering av infrastrukturprojekt<sup>(22)</sup>. Trafikverket prognosticerar att persontransportarbetet ökar med 25% och godstransporter ökar med 55% till 2030. Trafikverkets prognoser för persontransporter bygger på resvaneundersökningar gjorda mellan 1994 och 2001 samt mellan 2005 och 2006. Det innebär att i dag observerade och framtida livsstilsförändringar inte beaktas, till exempel att yngre människor i storstadsområdena äger och kör bil i mindre utsträckning än tidigare<sup>(23)</sup>. I basscenariot ökar befolkningen till 2030 med 10 procent, förvärvsarbetande med 5 procent och antalet bilar med 23 procent<sup>(23)</sup>.

Enligt SCB ökar befolkningen i landet med ca 10 % mellan 2010 och 2030, från ca 9,4 miljoner till 10,3 miljoner vilket motsvarar en årlig tillväxttakt på ca 0,47%<sup>(11)</sup>. Trafikverket använder en felaktig befolkningsprognos – idag är Sveriges befolkning 9,7 miljoner och 10,3 miljoner 2019 om 4 år och 2030 beräknas vi vara 11,5 miljoner invånare – en felräkning på 1,2 miljoner invånare eller 12%. Det är alltså dubbelt så snabb befolkningsutveckling än Trafikverkets prognoser vilket slår hårdast inom järnvägssystemet eftersom det finns stor outnyttjad kapacitet i vägsystemet.

Nuvarande emigrationsvåg är exkluderad och därför kanske man redan uppnår siffran 2020. Om man i prognoser drastisk underskattar befolkningsutvecklingen leder det till att lönsamma järnvägsinvesteringar visar på svag lönsamhet istället för mycket hög lönsamhet. Om man tror att bilägandet skall öka med 23% för fattiga immigranter blir det en våldsam lönsamhet i vägprojekt som inte uppstår. Det är ologiskt att bilägandet skall öka med 23 % när urbaniseringen ökar och behovet av bil i storstäderna minskar drastiskt. Trafikverket upprättar en prognos för 2050 utan att precisera vilken folkmängd man förutsätter samtidigt som man påpekar att den är den viktigaste



faktorn för efterfrågan på transporter. Med antagandet om underskattningen av befolkningsmängden 2030 även gäller för 2050 blir avvikelsen än större eftersom den gamla befolkningsprognosen förutsatte cirka 11,5 miljoner invånare mot 13 miljoner invånare enligt de senaste statistiken från SCB. Konsekvensen av detta att Trafikverket överskattar väginvesteringar och underskattar järnvägsinvesteringar fördjupar trafikinfarkten på järnvägssystemet och glesar ut än mer bilar i vägsystemet. Det är anmärkningsvärt att vi accepterar Trafikverkets prognosmetoder som faktiskt orsakat dagens järnvägskaos.

Om det faktiska utfallet från verkligheten är 2,9% för persontransporter med tåg<sup>(49)</sup> är det oklart varför Trafikverket i denna prognos för Nationell Transportplan antar 2,1% som alltså är betydligt lägre och helt i obalans mot den faktiska befolkningsutvecklingen i Sverige.

Motsvarande resonemang gäller för godstrafiken som förväntas öka med 1,6% per år med låg befolkningsutveckling enligt Trafikverket<sup>(15)</sup>. I Trafikverkets prognos förväntas godstransporter på järnväg att sjunka något<sup>(9)</sup>. Under 2015 släppte OECD en rapport som påvisar en dryg fyrdubbling av de internationella godsflödena till 2050. Naturligtvis påverkar detta olika länder och regioner på mycket olika sätt. I synnerhet kan man anta att sjöfarten kommer att hantera en mycket stor andel av denna frakt vilket påverkar hamnstruktur och hamnstorlek. Hamnen är dock bara en omlastningspunkt och godset måste vidare ut i systemet och ta sig in till hamnen<sup>(20)</sup>. För godstransporter beräknar Trafikanalys trafikarbete för godstransporter med svenska lastbilar utifrån en urvalsundersökning, utländska lastbilar är inte inkluderade i denna<sup>(47)</sup>.

I Trafikverket omvärldsanalys förväntas godstrafiken fyrdubblas. Här ligger en underskattning av Sveriges befolkningsutveckling som är dubbelt så stor och OECD rapport om betydande ökning av gods som Trafikverket inte tar hänsyn till. Trafikverkets bedömning är rätt eftersom spåren är fulla och det går inte att köra mer än 32 miljarder tonkilometer i järnvägssystemet vilket innebär att den betydande ökningen måste ske på lastbil istället för på järnväg på grund av prognosfel hos Trafikverket. Antagligen skulle godsökningen ligga på 2,5 % per år. 50% av all lastbilstrafik genomförs av utländska lastbilar i Sverige vilket resulterar i att lastbilsstatistiken är oanvändbar, samt att staten förlorar enormt mycket pengar i uteblivna slitageavgifter. 25 miljarder tonkilometer ökad lastbilstrafik kostar i vägslitage 103 mdr fram till 2030 om denna ökning hade skett på järnväg hade det kostat 250 miljoner kronor! Staten kan alltså spara en ansenlig mängd pengar genom att öka godstrafiken på järnväg. Problemet var just att järnvägen inte kan transportera mer gods på grund av kapacitetsbrist i järnvägssystemet. Denna siffra baserar sig på den låga befolkningstillväxten som redan är felaktig varför kostnaderna för vägslitage och lastbilar är betydligt större i framtiden.

Diskussionen om Peak Car som pågått i Sverige går än så länge inte att särskilja från dessa men i takt med att kollektivtrafiken blivit allt mer tillgänglig i storstadsområdena finns det livsstilsförändringar som också märks av i resvaneundersökningarna: exempelvis att unga män kör allt mindre bil medan äldre framförallt kvinnor kör allt mer bil. Framtida fortsatta livsstilsförändringar som kan uppstå kommer dock inte med i Trafikverkets prognoser och kan komma att påverka det verkliga utfallet i förhållande till prognoserna<sup>(43)</sup>. Bilberoendet minskar i städerna detta är en internationell trend – gång, cykel, kollektivtrafik och varudistribution prioriteras allt oftare högre än personbilstrafiken i städernas och tätorternas tätbebyggda delar<sup>(32)</sup>. Minskad biltrafik med 12% enligt Trafikverket är det mest miljövänliga transportmålet men då blir problemet att järnvägstrafiken ökar med 83% på ett järnvägssystem som inte kan ta emot ökningen eftersom det är fullt<sup>(17)</sup>.

Det innebär att väginvesteringar är bortkastade investeringar och att de järnvägsinvesteringar som borde ha gjorts för 10 år sedan inte än idag är genomförda och måste göras blixtnabbt kräver att utländska globala aktörer tar över investeringarna från Trafikverkets långsamma planering.

Trafikverket vill mötteseparera fler vägar men det billigaste sättet är att sänka hastigheten till 80 km/h och flytta över pengarna till järnvägssektorn så att hastigheten på spikspår kan höjas och därmed biltrafiken minska. Men denna modul saknas i Sampers och då kan Trafikverket inte räkna ut att det är smart att göra. Det är fullt accepterat av befolkningen att få längre restider med bilen med lägre hastigheter eftersom detta både är säkrare, miljövänligare och hälsofrämjande att släppa ut mindre avgaser som dessutom nu visat sig vara betydligt högre på grund av Wolksvagen bluffen. Detta ser vi på städernas höga partikelnivåer som man trodde kom från dubbdäck men som visar sig komma från dieselmotorer som varit känt sedan 1960-talet.

Det är just prognosmodellerna i Sampers som orsakat trafikkaoset på järnvägssystemet eftersom de uppenbarligen räknar fel och att större delen av vägnätet har mycket gles trafik eller är tomt.

### **Avveckling av lågtrafikerade banor**

Trafikverket bedömer att en anslagsnivå på 22 mdr per år är rimlig vilket är en höjning med 6 – 7 mdr mot föregående nationella plan. Ytterligare 5 mdr krävs för underhåll till järnvägen. Erhålls inte önskade medel skall lågtrafikerade järnvägsnätet avvecklas enligt Trafikverket<sup>(9)</sup>. Trafikverket anger bristande tillförlitlighet, bland annat till följd av eftersatt underhåll och brister i kapacitet i järnvägsnätet gör att måluppfyllelsen för såväl medborgarnas resor som näringslivets transporter utvecklas otillfredsställande. Det finns en risk att tillgängligheten försämras i de delar av landet där man är mer beroende av det lågtrafikerade väg- och järnvägsnätet<sup>(35)</sup>. Trafikverket utredde för några år sedan de framtida förutsättningarna för lågtrafikerade banor och för flera av dessa banor finns planer på upphörande av underhåll, vilket medför ytterligare konsekvenser på bristande möjlighet av transporter för näringslivet. Frågan om de lågtrafikerade bandelarnas framtid bör hållas levande, men näringslivets konkurrenskraft måste ha avgörande betydelse för vilka ställningstaganden som görs<sup>(23)</sup>. Trafikverket understryker vikten av att vårda befintlig infrastruktur och anser samtidigt att det är nödvändigt att lägga ner lågtrafikerade järnvägar där bristande underhåll under årtionden gör det oekonomisk att vidmakthålla och upprusta banorna<sup>(16)</sup>. På övriga delar kommer inte dagens funktionalitet att kunna upprätthållas och det eftersläpande underhållet kommer därmed att öka. Vid en brist på medel för att vidmakthålla eller förbättra funktionaliteten på lågtrafikerade banor ser Trafikverket det som nödvändigt att i stället för tågtrafik överväga hur förutsättningar kan skapas för en snabb och effektiv busstrafik. Här kan det krävas infrastrukturåtgärder som möjliggör bussprioriteringar, hållplatser med mera. På motsvarande sätt krävs att åtgärder genomförs för att hantera näringslivets behov<sup>(50)</sup>. För att möjliggöra ett mer robust och långsiktigt hållbart transportsystem är det också viktigt att i ett trafikslagsövergripande perspektiv analysera om all nuvarande infrastruktur behövs. I vissa fall kan det vara god hushållning att avveckla viss infrastruktur om det finns fullgoda alternativ. Det kan till exempel prövas om vissa järnvägar med ringa trafik och låg samhällsnytta kan avvecklas om det finns väg, sjöfart eller flyg som kan tillgodose samma transportbehov effektivare. Med samma motiv kan även huvudmannaskapet för vissa vägar prövas<sup>(18)</sup>. I järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) för 2017 har ett antal försämringar i funktionaliteten flaggats upp. Det gäller bland annat Kinnekullebanan, Älvsborgsbanan, Kristinehamn–Badsta, Frykdalsbanan, Bohusbanan, Viskadalsbanan, Landeryd–Torup, Dannemora–Hallstavik och Mellerud–Billingsfors. För dessa sträckor reduceras hastigheten. I JNB 2017 belyses även risker för varaktiga nedsättningar på delar av ytterligare 22 stråk<sup>(40)</sup>.

I de 40 kommuner som har den sämsta tillgängligheten har befolkningen sedan 1950 minskat med i genomsnitt 30 procent, många av dem med över 50 procent. Detta samtidigt som befolkningen i riket ökat med 38 procent<sup>(27)</sup>. Nedläggning och borttagning av järnvägsanläggningar utan eller med mycket ringa trafik eller som av andra skäl inte kan motiveras längre. Detta kan i vissa fall ge möjligheter till alternativ användning av mark i attraktiva lägen, till exempel för bostäder eller

näringsverksamhet. Detta är ett nytt område jämfört med gällande plan<sup>(7)</sup>. En nulägesbedömning är att de flesta av banorna med mindre trafik, ringa eller ingen trafik inte kommer att kunna trafikeras<sup>(40)</sup>.

Inom Region Jönköpings Län spelar de nedläggningshotade banorna en central roll för en levande landsbygd och kommer att ha än större betydelse när de nya stambanorna börjar trafikeras. Att ersätta järnvägar med landsvägsbuss är en avveckling av små samhällen vilket vi motsätter oss till eftersom det är miljövänligare att köra dieselmotorvagnar än landsvägsbussar. Trafikverket har aldrig vid något tillfälle redogjort för vägar som ska läggas ner och vi anser att man skall börja i den änden istället. Politikerna och trafikutskottet har inte gett Trafikverket i uppdrag att lägga ner järnvägssystemet i Småland. Trafikverkets uppgift är att klimatsäkra vårt transportsystem och det miljövänligaste transportmedlet är tåget även om det rör sig om dieselmotorvagnar för persontransporter eller dieseldrivna godståg. En primitiv åtgärd som att ersätta spikbefästningen med dagens fjädrande befästning kan höja hastigheterna på järnvägssystemet med 25 % som exempel till extremt låg kostnad. Trafikverkets tankar om att förhindra godstransporter på det preferera järnvägsnätet för näringslivet ogillas och går emot klimatmålen för Sverige.

## Miljöåtgärder

**Inrikes transporter** står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Koldioxidutsläppen från transporter i Sverige domineras av vägtrafiken. 2013 stod vägtrafiken för 95 procent av utsläppen från inrikes transporter. Därefter kommer luftfart 3 procent, sjöfart 2 procent och sist järnvägstrafiken med 0,3 procent. Om utrikes bunkring till sjö- och luftfart inkluderas blir fördelningen vägtrafik 66 procent, sjöfart 23 procent, luftfart 11 procent och järnväg 0,2 procent<sup>(63)</sup>. Trafikanalys redovisar också ett resonemang om att transporter måste betala för de kostnader de orsakar (internalisering) för att samhällsekonomisk effektivitet ska uppnås<sup>(10)</sup>. Lastbilstransporter betalar ingenting av de miljö, klimat och slitage som de ger upphov till vilket är 21,96 kronor per tontimme eller 0,244 kronor per tonkilometer vilket ska jämföras med godståg 0,69 kronor per tontimme eller 0,008 kronor per tonkilometer. Det är uppenbart att varje lastbil som kan ta tåget är en stor ekonomisk besparing för staten. Effektiva hinder i terminaler och snabba omlastningar mellan lastbil och järnväg hindrar en miljövänlig positiv utveckling av transportsystemet i Sverige.

Transportsystemet är till stora delar inte landskaps anpassat, och trenden är negativ. Transportsystemet är en stark bidragande orsak till ett rikt växt och djurliv, men även sex andra miljö kvalitetsmål, inte nås genom sin påverkan på bland annat biologisk mångfald, ekosystem, kulturvärden, dricksvattenförsörjning och en rad andra ekosystemtjänster<sup>(60)</sup>. Järnvägstrafik är miljövänligt så orsaken till detta är vägtrafiken. Alltså innebär varje väginvestering en förstärkning av problemet med djurliv, ekosystem, kulturvärden med mera.

Samtidigt pekar **Trafikverkets Klimatscenario** på att personbilstrafiken skulle behöva minska med 10-20 procent till 2030 (jämfört med 2010) samtidigt som lastbilstrafiken inte ökar<sup>(65)</sup>. Inget av detta uppnås när järnvägen har kapacitetsproblem och dålig punktlighet. För att lyckas måste kapaciteten i järnvägssystemet förbättras radikalt men det syns inte i Trafikverkets Nationella Plan.

Vägtrafiken är, trots stora utsläppsminskningar, fortfarande en betydande källa till de **luftföroreningar** som har negativa effekter på människors hälsa och miljön. Problemen ur hälsosynpunkt är störst i tätorter eftersom många exponeras och slutna gaturum ger högre halter. Luftkvaliteten har i många hänseenden förbättrats under senare decennier och en fortsatt positiv trend kan skönjas för de flesta föroreningarna, men den positiva utvecklingen är inte lika påtaglig som tidigare<sup>(73)</sup>. Det är främst partiklar och kolväten ur hälsosynpunkt, samt kväveoxider som

indikator på luftföroreningar från förbränningsmotorer som är de huvudsakliga problemen ur luftkvalitetssynpunkt. En dominerande del av de lokala utsläppen av partiklar sker vid slitage och uppvirvling från vägbanan, främst orsakad av dubbdäcksanvändning<sup>(74)</sup>. I en ny studie från Umeå universitet och IVL beräknas 5 500 förtida dödsfall per år av luftföroreningar i Sverige, varav 1 300 beräknas bero på lokala avgaser och 200 av partiklar från vägsnitage<sup>(74)</sup>. Järnvägen dödar 110 personer per år – då inses lätt att biltrafiken måste minskas i städerna. Eftersom andelen dieslbilar och lastbilar ökar blir luftkvaliteten sämre i städerna samt att Wolkswagen – ”Lygenvagen” fifflat med utsläppsdeklarationen kan luften inte bli bättre. Detta syns inte i Nationell Plan. Fordon som inte uppfyller utsläppskraven bör få körförbud som i Schweiz.

Vägtrafiken står för ett stort hälso- och miljöproblem som inte kan förnekas och det bör därför tydligt synas i Trafikverkets Nationella plan 2018 - 2029. För att transportera en person från Riksgränsen till Trelleborg går det åt 12 milliliter bensin för en tågtransport. Att färdas 1814 km med bil förbrukas cirka 125 liter diesel eller för en lastbilstransport 724 liter diesel. Att flyga motsvarande sträcka förbrukar 7800 liter flygfotogen. Fossilförbränning påverkar hälsan mycket negativt i storstäder och miljön med växthusgaser där vägtrafiken står för 76% av koldioxidutsläppen inom transportsektorn. Därför är det rimligt att satsningar på ett fungerande järnvägssystem är mer intressant än vägsektorn och därför är vår åsikt att alla trimningsåtgärder i vägsektorn stryks och flyttas över till järnvägssektorn och att alla trimningsåtgärderna flyttas över till kommunernas ansvar och finansiering. Det finns ingen acceptans för prutningar inom järnvägssektorn med avseende på trimningsåtgärder och investeringsbehov.

Många motorvägar byggdes för att hålla i 40 år och för trafiklast under 40 ton. I dag är trafiklasterna 64 ton och det finns förslag på att öka till 74 ton<sup>(18)</sup>. Vi frågar oss hur Trafikverket medvetet kan tillåta att bryta ner och förstöra motorvägarna i förtid med ökade axellaster på 74 ton när vägen är konstruerad för 40 ton och då är 64 ton tillräckligt. Idag syns tvärsprickor i motorvägarna som Trafikverket mörkat i sina beslut om tyngre lastbilar. Vi opponerar oss kraftfullt mot denna utveckling då lastbilarna inte bär sina slitagekostnader på 4,12 kronor per tontimme vid 90 km/h. Slitageavgiften för 74 ton borde vara 305 kr per timme till staten därför motsätter vi oss detta eftersom slitagekostnaden i järnvägssystemet för 74 ton är 50 kronor per timme. Det är orimligt att skattebetalare ska subventioner lastbilstrafiken med 255 kr per timme i Sverige.

Fordon som är längre än 25,25 m och/eller tyngre än 60 ton (HCT – High Capacity Transports) kan tillåtas på lämpliga delar av vägnätet. Då kan energianvändningen per fraktad volym/vikt minska med mellan 10 - 27%. En stor del av dagens vägnät klarar detta och möjliggör därmed en effektivare användning av infrastrukturen<sup>(11)</sup>. Detta begriper vi inte varför Trafikverket redovisar på detta sätt. En lastbil förbrukar energi för 19,45 kronor per tontimme och ett tåg 1,95 kronor per tontimme – det är en effektivisering 10 gånger större så varför satsa pengar på 14,20 kronor per tontimme (10 – 27%) effektivisering med lastbil när det ger 997 % effektivisering på järnvägen.

Enligt EU klarar Sverige av alla mål inom transportsystemet – utom för järnväg<sup>(39)</sup>. I Trafikverket Nationella Plan finns inga aktiviteter för effektivare godsangångar där byte mellan transportslagen kan ske effektivare vilket är det största problemet till varför ingen marknadsökning sker. Inte heller att Trafikverket aktiverar sig så att lastbilssläpen kan lyftas med truck eller ställer krav att alla lastbilssläp ska kunna lyftas ombord på tåg. Endast 40% av släpen tillåter detta. I motsatt riktning ser vi inga initiativ från Trafikverket att utveckla konceptet ”rullande landsväg” (lastbilar körs ombord på tåg) exempel mellan Göteborg och Oslo. Således finns det ingen anledning att lägga utvecklingspengar i vägsystemet. Att minska bil och lastbilstrafiken är det bästa sättet att sänka utsläppen av växthusgaser och då är det olämpligt att investera i väginfrastruktur när järnvägssystemet har akut behov av kapacitetsförstärkning, bättre funktionalitet och punktlighet eftersom det knappt ger upphov till växthusgaser. I Nationell Plan ser vi inte denna enkla logik.

## Underhåll

Trafikverket skriver inget om att deras ansvar är att förvalta järnvägsanläggningen på ett sådant sätt som förhindrar att anläggningens ekonomiska värde urholkas eller förstörs vilket idag det finns tydliga tecken på.

På senare år har det statliga anslaget till järnvägsunderhåll ökat. Med dagens anslagsnivå är det ändå inte tillräckligt för att åtgärda det eftersläpande underhållet och höja järnvägen till den nivå på tillgänglighet och robusthet som kunderna efterfrågar och förväntar sig. Det är viktigt att uppmärksamma att det även inom vägsystemet finns behov av ökade resurser för underhåll, för att säkerställa en robust och tillförlitlig anläggning<sup>(18)</sup>. Något som också påverkar robustheten och behoven av underhållsinsatser är ambitionerna att höja kapacitetsutnyttjandet i befintligt system, till exempel genom längre och tyngre tåg och lastbilar eller nya trafikupplägg för personresande med fler tåglägen. Sådana förändringar innebär ökat slitage och ökade krav på bland annat bärighet, mötesstationer och brokonstruktioner<sup>(18)</sup>.

Att höja kapaciteten i järnvägssystemet är inte möjligt så länge inte godstågen kör i 160 – 200 km/h eller att persontrafiken bromsas ner till 90 km/h. Då friläggas kapacitet i järnvägssystemet. Att köra tyngre tåg är mycket kostnadseffektivt och kostar cirka 1 öre per bruttoton kilometer. Kostnaden att köra ett 1400 ton godståg 500 km kostar 7 000 kronor i underhåll av järnvägen. Att köra samma sträcka och samma mängd gods med lastbil kostar 4,12 kronor per ton timme vid 90 km/h vilket ger en total slitagekostnad på vägunderhållet med 32 012 kronor. Samhället förlorar 4,6 gånger mer pengar på lastbilstransporter än järnvägstransporter. Därför måste bättre omlastningsterminaler mellan järnväg och lastbil byggas och mer kapacitet i järnvägssystemet friläggas. Kan lastbilstransporter flyttas över till kustsjöfart spar staten mycket underhållspengar men mycket lite om järnvägstransporter flyttas över till sjöfart eftersom sjöfart påverkar utsläpp av växthusgaser och släpper ut försurande svavel.

För att i övrigt effektivisera järnvägsunderhållet pågår arbete med att ta fram ett system för anläggningsinformation som kommer att ge Trafikverket stöd i att få en utvecklad bild av järnvägssystemets funktionalitet och status<sup>(8)</sup>. Vi instämmer och konstaterar att när endast 20 kronor per 100 kronor hamnar i järnvägsanläggningen finns det en enorm potential till förbättringar. Bra länder i Europa når 50 kronor per 100 kronor och kan banor stängas av med jämna mellanrum eller att man systematiskt inför enkelspårdrift på natten och dubbelspårdrift på dagen kan enorma summor sparas för underhållet. Att det finns ett asfaltshål i vägen kan man leva med men ett rälsbrott kan vi inte leva med då konsekvenserna är katastrofala, eller att 2014 års 70 solkurvor ska upprepa sig med livsfara som insats. Vid prioriteringar anser vi att samtliga väginvesteringar kan frysas under planperioden, vägunderhållet kvarstå men att höjda axellaster inte ska tillåtas då detta förstör vägarna och leder till ökade underhållskostnader. Tunga lastbilar går bäst på räls där rullningsmotståndet är lägre, transporten energieffektivare och säkrare. Allmänheten vill även förbjuda lastbilstrafik på helgerna såsom i Tyskland för att öka trafiksäkerheten och undvika att möta fulla lastbilschaufförer från färjorna eller trötta cabotage förare som lever under oanständiga förhållanden.

Att större sammanhängande stråk 27% - här avser Trafikverket att ¼ del av våra stambanor är dåliga ur underhållssynpunkt<sup>(28)</sup>. Det innebär att punktligt resande mellan Stockholm – Göteborg/Malmö är en omöjlighet då andelen nerkörd bana är så stor och ska vara så under 12 års tid. Detta är oacceptabelt.

## Övrigt

Det sker en utveckling mot elektrifiering av fordon och farkoster. Ett koncept är elvägar, där tunga fordon drivs med elektricitet som tillförs från infrastrukturen ungefär som för spårburen

trafik. Tungta fordon kräver så mycket kraft att strömförsörjningen måste finnas inbyggd i vägens infrastruktur, till exempel genom att ström överförs till fordonen via system i väggkroppen eller genom luftledning<sup>(20)</sup>. Exempel på lösningar som prövas är elvägar och HCT13, vilka relaterar till godstransporter på landsväg<sup>(21)</sup>. Trafikverket har glömt att samma system redan finns men med räls, järnvägen alltså. Att transportera ett ton på järnväg kostar 9 öre per ton och med lastbil 55 öre per ton. Det är synnerligen lönsamt för staten att investera i godstransporter på järnväg.

Trafikverket avser att bygga 5 planskildheter mellan väg och järnväg vilket man gjort de senaste 10 åren<sup>(21)</sup>. Då tar det 198 år att bygga bort plankorsningarna – under denna tid ska alltså 2 192 personer dö i plankorsningsolyckor vilket motsvarar 10 år vägtrafikdödsfall.

Banavgifterna<sup>(15)</sup> innebär att varje resa som en medborgare genomför kostar 12.30 kr i banavgift till staten. Därtill kommer moms på 6% och en biljett mellan Malmö – Lund kostar cirka 35 kronor vilket ger moms på 2.10. Det är alltså en mycket kraftig kostnadsökning för resenärer som tågoperatörerna ska kompensera för och vi anser att detta slår fel om inte drivmedelsskatten höjs betydligt för att hålla samma diskrepans mellan trafikslagen. Största förlorare på banavgifterna är LKAB som får betala oskäliga avgifter cirka 1,5 mdr per år.

### **Slutsats**

Trafikverkets Nationella Plan 2018 – 2029 bidrar till att konservera järnvägens problem under överskådlig tid och orsaka 12 miljarder i samhällsförluster per år vilket gör Trafikverket till en dyr, ineffektiv och dålig förvaltare av järnvägsanläggningen.

Den Nationella Transportplanen kan inte godkännas i sin nuvarande utformning eftersom det saknas åtgärder för att lösa järnvägens problem vilka vi inte kan leva med ytterligare 15 år.

## Bilaga A

### **SAMMANFATTNING Trafikverket**

För att utveckla ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem har Trafikverket identifierat ett antal övergripande utmaningar och vilka insatser som krävs för att möta dem:

- Urbaniseringen innebär skilda förutsättningar i storstad, mellanstora städer och landsbygd, vilket måste beaktas.
  - o Förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik i större städer med omnejd och mellan viktiga målpunkter ska förbättras.
  - o Tillgänglighet och robusthet ska säkerställas i mindre orter och på landsbygd där vägen är det enda alternativet.
  - o Inrikes flygtrafik ska säkerställa tillgänglighet över långa avstånd, medan järnvägen har stor betydelse för medellånga avstånd.
  - o Begränsade anslag innebär tuffa prioriteringar – vilket kan drabba olika delar av landet på olika sätt.
- Att åstadkomma ett robust system kräver åtgärder och prioriteringar.
  - o Att upprätthålla funktionaliteten på dagens nivå kräver ökade resurser för drift och underhåll och det bör prioriteras i förhållande till större investeringar.
  - o Trimningsåtgärder kan minska störningskänsligheten och stärka kapaciteten i flaskhalsar.
  - o Effektiva och pålitliga logistiska flöden är en viktig förutsättning för näringslivets konkurrenskraft. Åtgärder krävs för att stärka alla trafikslag, inte minst sjöfartens möjligheter för inrikes transporter.
  - o Infrastrukturen måste klimatsäkras, för att effekten av extrema vädersituationer, starka vindar och stora vattenflöden ska minska.
- Ny teknik kan ändra behov och krav och skapa nya möjligheter.
  - o Effektivare användning av befintlig infrastruktur kan öka kapaciteten eller frigöra ytor till andra ändamål.
  - o Ny teknik kräver flexibilitet i planering, styrning och användning – kraven på och behovet av infrastruktur kan snabbt förändras.
  - o Nya lösningar ska testas genom utvecklingsinsatser och demoprojekt.
- Utsläppen av växthusgaser från transportsystemet måste minska.
  - o Styrmedel krävs för att driva på utvecklingen mot energieffektivare fordon och logistik (val av trafikslag och fyllnadsgrad) samt övergång till förnybar energi.
  - o Det är svårt att identifiera infrastrukturåtgärder som har betydande effekter på utsläppen av växthusgaser. Stora infrastrukturinvesteringar löser inte klimatproblemet.
  - o Inriktning på drift, underhåll och trimningsåtgärder som stödjer en hållbar transportförsörjning.

### **Kommentar:**

Första punkten om urbanisering påstår att järnvägen har betydelse på medellånga transportavstånd. Felaktigt. Järnvägen har avgörande betydelse för långväga godstransporter till urbaniserade områden där exporthamnar säkerställer näringslivets lönsamhet och faktureringsgräns. Järnvägen är helt avgörande i urbaniserade områden för att undvika trafikinfarkter på gatusystemet i städerna samt att försörjning är möjlig för lågavlönade medborgare som hänvisas till städernas ytterområden med lägre boendekostnader.

Trafikverket anser att drift och underhåll ska prioriteras före stora investeringar. Felaktigt. Stora investeringar i järnvägssystemet är absolut nödvändiga för att häva samhällsförluster om 12 mdr per år, förbättra punktligheten, häva kapacitetsbristen i järnvägssystemet, möta den stora befolkningsökningens behov av person- och godstransporter, samt skapa det hållbara transportsystemet och därmed få större marknadsandelar i transportsystemet. Trafikverkets hållning är destruktiv och passiv.



Påståendet att trimningsåtgärder kan minska störningskänsligheten och stärka kapaciteten i flaskhalsar. Detta gäller vägsystem men inte järnvägssystem. Trimningsåtgärder fungerar bra på motorer men inte på stel järnvägsinfrastruktur där signalsystemet bestämmer kapaciteten i flaskhalsen inget annat. Att stärka kapaciteten i en flaskhals är felaktig strategi – flaskhalsen ska bort i järnvägssystemet eftersom dess påverkan är 10 – 15 mil ifrån flaskhalsen och påverka stora delar av järnvägssystemet. En växel som inte fungerar i Stockholm genererar förseningar och missade anslutningar i Nässjö, Alvesta och Hässleholm som exempel.

Trafikverket påtalar att effektiva pålitliga transportflöden är en viktig förutsättning för näringslivets konkurrenskraft. Rätt. Men varför fungerar inte Norra stambanan där Trafikverket orsakat flera urspårningar, sänkt hastigheten till 70 km/h och orsakat stor ekonomisk skada på Norrlands näringsliv.

Trafikverket anser att det är viktigt att klimatsäkra järnvägsanläggningen och det är en bra tanke. Varför bygger man då inte brobanor på det nya höghastighetsnätet utan lägger det på järnvägsbankar som kan översvämmas. Ologiskt.

Trafikverket anser att effektivare användning av infrastrukturen kan öka kapaciteten eller frigöra ytor till andra ändamål. Problemet är att det råder kapacitetsbrist på järnvägssystemet och det innebär att fler tåg inte får plats på spåren. Det köra alltså så mycket tåg som är möjligt och behovet är större. Det är alltså fulla spår och tomma vägar i Sverige.

Trafikverkets mål är att utsläppen av växthusgaser från transportsystemet måste minska. Styrmedel krävs för att driva på utvecklingen mot energieffektivare fordon och logistik (val av trafikslag och fyllnadsgrad) samt övergång till förnybar energi. Järnvägsfordonen har den högsta möjliga energieffektiviteten samt högsta transportkapacitet. Då är det rimligt att transportköpare ska kunna välja godståget – men på grund av bristande tillförlitlighet väljs alternativet bort på grund av att det råder kapacitetsbrist i järnvägssystemet.

Trafikverket tycker att det är svårt att identifiera infrastrukturåtgärder som har betydande effekter på utsläppen av växthusgaser. Stora infrastrukturinvesteringar löser inte klimatproblemet. Detta är provocerande okunskap från Trafikverket. Just stora infrastrukturinvesteringar löser problemet med växthusgaser. Flygresan Stockholm – Malmö ersätts med nära nollutsläpp från flyget. Varje flygplan förbrukar 3000 liter flygfotogen på 600 km vilket är 50 liter milen, lastbilen och bussen 4 liter milen och tåget noll. Kan inte Trafikverket detta?