

Svar till  
Energimyndigheten  
på öppet forum om strategi för omställning av transportsektorn till fossilfrihet  
från  
Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet

### **Lönande låna till järnväg för fossilfri transport**

Energimyndigheten har inbjudit till öppet forum för att ta fram en strategi för omställning till en fossilfri transportsektor. Det är inte bara en fråga om klimatet utan också om energiförsörjningen. Vilkendera som ger första krisen, så blir det ekonomisk kollaps och samhällssammanbrott om ingen omställning bort från vårt beroende av fossilbränslen gjorts dessförinnan. Oljan må tillfälligt vara billig nu av marknadsskäl och politiska orsaker. Men inte så länge till. Förråden töms och de blir allt dyrare att exploatera, och till slut kostar det mer i energi att ta fram än vad som finns i bränslet.

Det räcker inte med små åtgärder. För att hinna ställa om måste vi låna och avskaffa felföreställningar om hur ekonomi fungerar. Investeringar skall inte läggas under något budgettak. Ett överdrivet offentligt sparande minskar efterfrågan i svensk ekonomi. På 20 år har staten gått från en nettoskuld på 400 miljarder kronor till en nettoförmögenhet på 1000 miljarder kronor. Det har gett Sverige ett bytesbalansöverskott på 200 miljarder kronor om året som i stället hamnat i utlandet. Staten har en nettoförmögenhet på 960 miljarder kronor, och vi har en statsskuld på 1 320 miljarder kronor (till 70 procent finansierad i svenska kronor), eller mindre än en tredjedel av BNP på 4 155 miljarder kronor, jämte Danmark lägst i Europa. Om vi istället hade haft ett skuldmål att inte öka statsskulden hade det med två procent i tillväxt och två procent i önskad inflation gett ytterligare 26 miljarder kronor per år att investera.

Samtidigt förstörs realkapitalet i svensk järnväg. Underhållsskulden orsakar kostnader på 12 miljarder kronor om året. Det skulle vara lönsamt att låna för att få ett snabbt återställande. Ändå planeras det i förslaget till infrastrukturplanen för 2018-2029 bara för banor i och till storstadsområden. Den är prognosstyrd i stället för målstyrd för att göra en nödvändig klimatomställning.

Med helsvetsad räls på betongslipers och makadambädd för 70 miljoner kronor milen och 30 miljoner milen för elektrifiering kunde axeltryck och hastighet kunna höjas, samt med det öka intäkter för bana och fordon. Trafiken kunde flerfaldigas och ingen bana behövde läggas ned som lågtrafikerad och ersättas med buss med dubbla restiden. Med minimala kostnader för trimningsåtgärder kunde kapacitet och hastighet öka: tätare baliser, fler mötesspår, rälsförhöjning och genomgång av möjliga hastigheter som inte utnyttjas.

Inga nya stora järnvägsinvesteringar föreslås infrastrukturplanen. Lastbilstrafiken tros dubblas till 2050 och öka 55 procent till 2030 och vi tänks flyga mellan storstäderna. Det vore inte rimligt att göra med höghastighetsbanor, som troligen inte blir av, därför att Trafikverket fått upp kostnaden för dem till det dubbla mot med modern teknik. Klimatrapporten har man försökt dölja. Skall vi minska koldioxidutsläppen i transportererna är första åtgärden att lägga förslaget till infrastrukturplan i papperskorgen.

Merparten av medel för väginvesteringar bör överföras till järnväg. En miljard om året för införande av det nya europeiska signalsystemet ERTMS, till stora kostnader för tågoperatörerna, bör senareläggas och de pengarna i stället läggas på ökat underhåll. Vårt ATC fungerar bättre. Lastbilstrafiken bör betala sina slitagekostnader på vägen, mångfalt större än järnvägstransport. Det extra vägunderhållet det kräver orsakar stora klimatutsläpp. Fraktkostnaderna för gods på järnväg blir bråkdelen mot på väg. Men järnvägens logistik har nedrustats, spår har rivits, kapaciteten räcker inte till och punktligheten är dålig. Med rättvisare villkor mot lastbilen skulle järnvägen kunna konkurrera.

Energiförbrukningen för vägtransporter är mångfalt högre. Att bygga elvägar är med det absurt. Att satsa på självkörande fordon är inte rimligt. Järnvägstrafik är mycket lättare automatiserad. En förbränningsmotor har 35 procents effektivitet som bäst när en elmotor kan nå 95 procent och bromsenergin kan återmatas till nätet.

Transportsektorn står för 45 procent av Sveriges koldioxidutsläpp inklusive inrikes flyg och sjöfart. Vägtrafiken enbart står för 30 procent. Nio tiondelar av den är fossildriven. Näringslivet visar i en rapport att godstransporter på järnväg kunde fördubblas till 2050 för 122 miljarder kronor i investering. Nu räcker

inte kapaciteten till, och det är osäkert om tågtransporten kommer fram. Järnvägsfrämjandet anser att vi för en procent av BNP på lånade pengar (som i järnvägens barndom) under 15 år kan bygga om Sverige för järnväg.

Att satsa på miljövänliga biltrafik ger ingen större klimatomställning. Koldioxidutsläppen från tillverkningen av en bil är lika stor som den sedan släpper ut under den tid den används. Ett vägbygges koldioxidutsläpp är jämförbart med utsläppen från trafiken som kommer att gå på den. En järnväg kan ta flera gånger större trafik än en väg. Den totala koldioxidbelastningen från järnväg blir alltså mindre än från väg. Att kraftigt sänka koldioxidutsläppen från trafiken är alltså inte så enkelt som att bara ersätta förbränningsmotordrivna fordon med eldrivna.

Förlusterna i järnvägens elnät är dock höga. Det har på grund av historietekniska skäl låg spänning, 15 kV, och låg frekvens, 16 2/3 hertz. Det ger stora värmeförluster och krav på omformare mot det vanliga nätets 25 Kv och 50 hertz, som Danmark har, och som höghastighetstågen kommer att få. Genom t. ex autotransformatorer kan tåget fortsätta köra på samma spänning samtidigt som nätspänningen kan fördubblas eller flerdubblas och minska överföringsförlusterna kraftigt. Även om el är koldioxidfri ger framställningen av den elektriska utrustningen koldioxid.

Bygga av järnväg med konventionell banvall kräver stora massförflyttningar och kanske tunneldrivning. Det blir det mindre av med bana på bro. Så även om det kräver betong blir koldioxidutsläppen mindre. Tillverkning av cement ger stora koldioxidutsläpp, men det kan minskas med nya recept och betong binder koldioxid under sin livstid. Kanske kan koldioxiden vid cementframställningen samlas upp och bli råvara. Reduktion av malm till järn i masugnar kräver kol. Nu finns förslag om att om att reducera med vätgas. Så i framtiden kan kanske rälstillverkningen ge mindre koldioxidutsläpp.

Att bygga 700 000 föreslagna nya bostäder i storstadsområden ger stora koldioxidutsläpp och höga kostnader jämfört med att i stället med bättre järnväg möjliggöra för fler människor att bo kvar i landsorten. Genom att minska den ökande befolkningskoncentration kan växthusgasutsläpp minska.

Det behövs en krisplan för att bygga om Sverige för järnväg. Det behövs en transportplan för att ge alla kommuner tillgång till järnväg med tät trafik. Landsorten behöver återbefolkas för att ge tillgång till råvaror och ekologiskt odlad mat när vi inte längre kan lita till billig olja. Underhållsskulden för hela bannätet bör snarast återtas. Bygga av nya järnvägssträckor bör ske i ett svep. Att som Trafikverket gör dela upp byggen i småtapper med ständiga stopp och start kan ge upp till 25 procent högre byggkostnad. Det dröjer länge innan man får full trafiknytta och ränta på investeringen. Byggen bör ske snabbt. Om en bana tar tio år längre tid att få en bana färdig kan det ge en extrakostnad på 300 miljoner kronor milen.

Järnvägsobligationer kunde ge enskilda, företag och kommuner möjlighet att i en räntebärande placering låna ut pengar för både regionala och höghastighetsbanor och nå en snabbare minskning av klimatutsläpp. Stora banor kunde finansieras i projekt utanför budgeten med sådana lån som en del. För regionala banor kunde kommunerna gå in som huvudmän och finansiera upprustning med järnvägsobligationer. Staten kan som för Inlandsbanan ge ett bidrag till underhållet.