

FLASKHALSAR I NORDEN STOPPAR GRÖNA TRANSPORTER I EUROPA



FÖRORD

Stambanorna i den svenska järnvägen byggdes under 1800-talet och har sedan dess haft en betydande roll i utvecklingen av Sverige. Vår generation behöver fatta ett motsvarande stort, viktigt och framtidsinriktat beslut. Genom att återigen satsa på järnvägen kan vi skapa bättre möjligheter att resa och arbetspendla, bättre möjligheter för svenska företag att exportera och inte minst visa kommande generationer att vi tar klimatansvar.

Den infrastruktur som byggs idag kommer att finnas i över 100 år. De val vi gör idag är därför avgörande för hur kommande generationer kan resa och för hur väl Sverige, Europa och resten av världen klarar ta klimatansvar. Omställningen till ett klimatsmart och fossilfritt samhälle kräver att tågtrafiken prioriteras högre.

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges koldioxidutsläpp. För att Sverige ska nå målet att vara klimatneutralt år 2050 måste transporter flyttas från väg till järnväg.

Det europeiska järnvägsnätet är en grundbult för att säkerställa EU:s principer om rörlighet och för att möta klimatutmaningen. I och med antagandet av strategin Transport 2050 har kommissionen satt som mål att hälften av person- och godstransporter mellan städer ska bort från vägar och istället gå via järnvägar eller sjöfart. Detta ska bidra till målet om att minska utsläppen från transporter med 60 procent.

Bristerna i dagens järnvägsinfrastruktur får mycket negativa konsekvenser för utvecklingen i Norden och för Sverige som ett av världens mest exportberoende länder. Trängseln på spåren är därför en nationell angelägenhet som drabbar den svenska industrin och handeln hårt. Även näringslivet i Norge, Baltikum, Polen och Tyskland påverkas negativt av bristerna i Sverige. För att klara ökade volymer – och samtidigt leva upp till klimatmålen – behöver en betydligt större andel av godset fraktas på järnväg.

När bristerna i järnvägsinfrastrukturen åtgärdas och höghastighetsjärnväg byggs lägger vi grunden för att klara klimatmålen, för hållbar tillväxt, för ökad export och för en mer öppen arbetsmarknad. Om vi och kommande generationer ska kunna fortsätta resa och transportera varor samtidigt som vi tar klimatansvar är järnvägen lösningen.

I denna rapport presenteras kortfattat varför vi behöver öka investeringarna i järnväg för att klara utmaningarna kring jobb och klimat, vilka flaskhalsar som måste byggas bort och vad som krävs för att åtgärda dessa.

Jakop Dalunde

Jakop Dalunde
EU-parlamentariker



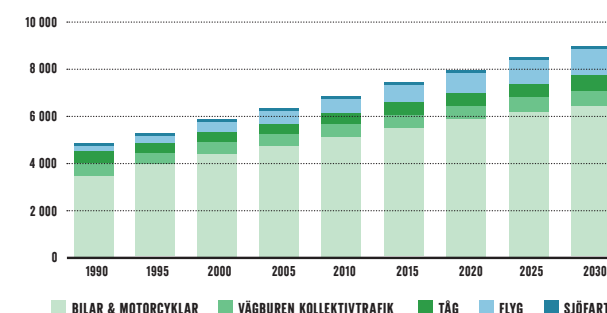
1. JÄRNVÄGENS AVGÖRANDE BETYDELSE

Transporterna i Europa har ökat de senaste decennierna, men järnvägstransporternas marknadsandel av både gods- och persontransporter har sjunkit från 12,6 till 10 procent mellan åren 1995–2009. Den huvudsakliga ökningen har istället skett på vägar. Även flyget ökar vilket går i rakt motsatt riktning mot målet att öka persontransporterna på järnväg mellan europeiska städer.

Transporter mellan Norden och resten av Europa sker i hög grad på väg. Tågtrafiken skulle kunna öka betydligt, men hindras idag av ett antal befintliga flaskhalsar som måste byggas bort.

Tågstoppen i trafiken kostar näringslivet miljardbelopp och skapar osäkerhet kring tillförlitligheten. Därmed minskar benägenheten att använda järnvägen för godstransporter. Enbart för SSAB innebär tågförseiningarna merkostnader på uppåt 100 miljoner kronor årligen.

En förbättrad järnvägstrafik skapar utrymme för ökad arbetspendling. När arbetstagarna ges möjligheten att pendla längre sträckor på kortare tid ökar urvalet av potentiella jobb, utbildningar och bostadsorter. Därmed blir matchningen på arbetsmarknaden bättre och arbetslösheten lägre.



Godstransport på järnväg är det mest effektiva sättet att transportera stora mängder gods med låg klimatpåverkan. För varje utsläppt kilo koldioxid vid transport av ett ton gods kommer en lastbil endast två mil, medan ett godståg kan transportera samma mängd så långt som 900 mil med motsvarande utsläpp (givet att elen är fossilfri). För att klara klimatmålen räcker det dock inte att flytta över en större andel av trafiken från väg till järnväg. Alla transportslag kommer fortsatt behövas och alla transportslag måste fortsätta utveckla klimatsmarta drivmedel.



HUR LÅNGT KOMMER 1 TON GODS, PÅ 1 KG CO₂ UTSLÄPP?

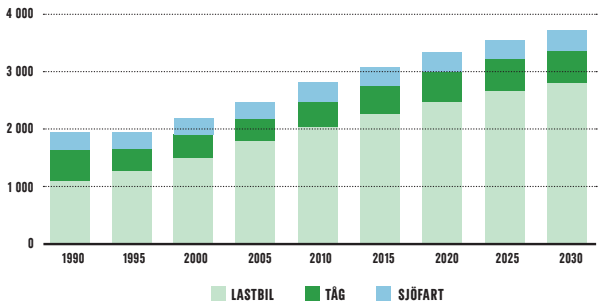
2. KRAFTIGT ÖKADE TRANSPORTER

Totalt sett bedöms användandet av järnvägen öka med 43,6 procent i Europa från 1990 till 2030. Men för Danmark, Tyskland och Sverige samlat förväntas ökningen vara över 70 procent och enbart i Sverige kan det bli nära en fördubbling av trafiken. Godstransporterna förväntas öka snabbare än persontransporterna, men i båda fallen är det transporter på väg som dominerar fram till 2030.

Utifrån dessa prognoser kommer det att krävas mycket stora investeringar i järnvägen de kommande årtiondena eftersom nuvarande kapacitet är mycket nära att slå i taket.

GODSTRANSPORTER

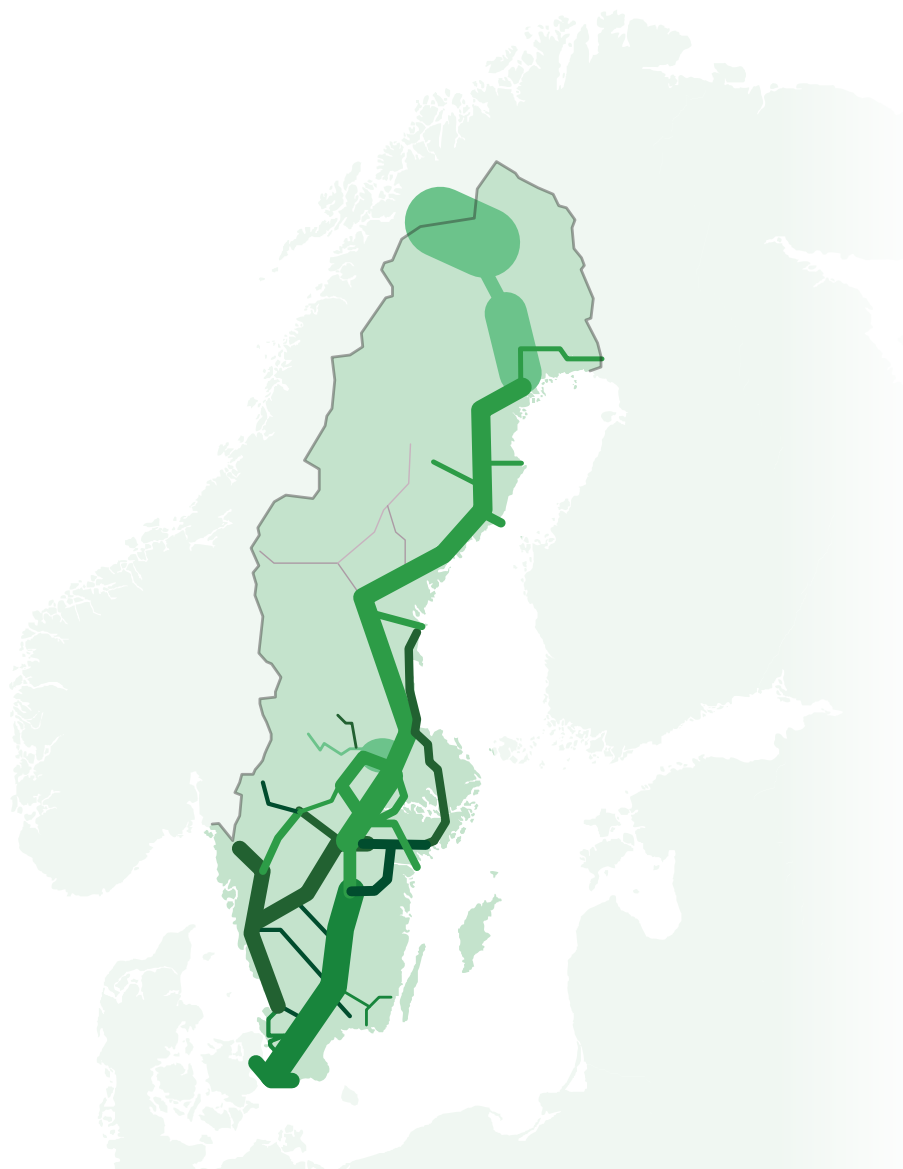
De transportpolitiska mål som EU har fastslagit till 2050 innebär att godstransporterna på järnväg inom EU ska öka med 80 procent de närmaste årtiondena. En stor del av ökningen ska ske genom att gods flyttas från väg till järnväg.



För att nå målet om 80 procent gods på järnväg år 2050 krävs enligt en ny rapport från Europeiska revisionsrätten att ”kommissionen och medlemsstaterna bör (därför) se till att det sker förbättringar på följande områden: en enhetlig strategi för politiska mål och tilldelning av medel (med fokus på godskorridorer), urval, planering och förvaltning av projekt samt underhåll av järnvägsnätet.”

En överflyttning av tio procent av den svenska godstrafiken från väg till järnväg innebär en dubbling av godstrafiken på järnväg. Detta skulle samtidigt reducera antalet lastbilar med 1,4 miljoner årligen.

I Sverige har godstransporterna på järnväg ökat snabbt, men andelen av den totala mängden godstransporter har inte förändrats



SVERIGES EXPORT

Tjocklek symboliserar volym och färgintensitet värde

nämnvärt de senaste decennierna. Som ett resultat av framför allt en ökad import och export räknar Trafikverket med en ökning av godstransporterna med 60 procent till 2050.

Enligt branschorganisationen Tågoperatörerna är det möjligt att öka transporterna på järnväg med 60 procent till 2030 och med 100 procent till 2050. För att klara detta krävs det enligt Tågoperatörerna att banavgifterna fryses och att det införs en miljörabatt i banavgiftssystemet, att kapaciteten i järnvägsinfrastrukturen ökar kraftigt samt att Sverige tar fram en nationell plan för effektiva, säkra och miljövänliga godstransporter.

HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG

För att öka järnvägens kapacitet och samtidigt flytta trafik från bil, lastbil och flyg till tåg – och därmed minska klimatutsläppen från trafiken – krävs att de insatser som idag är planerade genomförs, att höghastighetsjärnvägen byggs samt att ytterligare insatser genomförs, exempelvis utvecklad kapacitet till Oslo och Gävle-Sundsvall-Härnösand-Luleå.

En höghastighetsjärnväg mellan Sveriges tre storstadsregioner gör att flera städer, exempelvis Jönköping, Borås, Linköping och Norrköping, knyts mycket närmare storstädernas arbetsmarknader. När storstädernas arbetsmarknadsregioner vidgas skapas samtidigt stora möjligheter för nya bostäder i attraktiva lägen.

Snabba tågförbindelser mellan storstäderna skulle leda till att de idag 160 dagliga starterna och landningarna med flyg mellan Stockholm-Göteborg-Malmö/Köpenhamn skulle minska.

FEHMARN BÄLT-FÖRBINDELSEN

En av de största europeiska infrastruktursatsningarna är Fehmarn Bält-förbindelsen som förväntas stå klar 2028. Det är en planerad förbindelse mellan Danmark och Tyskland. Den kommer att byggas som en tunnel och innehåller både väg och järnväg. Tillsammans med Öresundsbron innebär Fehmarn Bält-förbindelsen att Sverige, Danmark och Tyskland knyts samman med hjälp av ny väg och järnväg.

När förbindelsen är klar kommer man att kunna ta sig med tåg mellan Hamburg och Malmö på under tre timmar, jämfört med dagens drygt fyra och en halv timme. Det öppnar helt nya möjligheter, exempelvis för dagsfärska leveranser mellan Malmö och Hamburg.

90 procent av godstrafiken genom Fehmarn Bält-tunneln förväntas bestå av trafik till och från Sverige. Förbindelsen förväntas därmed leda till en kraftig ökning av transporterna på såväl väg som järnväg över Öresundsbron. I dag passerar drygt 30 godståg över Öresundsbron varje dygn, men enligt den danska trafikmyndigheten förväntas det öka till 84 godståg år 2030. Denna ökning kommer leda till att Öresundsbrons kapacitet når sitt tak och därför behövs på sikt ytterligare förbindelser över Öresund.

3. FLASKHALSAR HINDRAR REGIONAL UTVECKLING OCH KLIMATVÄNLIGA TRANSPORTER

I Norden är järnvägsförbindelserna med Europa och de stora hamnarna i Sverige en förutsättning för de nordiska ländernas export. Via vägar, järnvägar och hamnar i Skåne går omkring en tredjedel av hela den svenska exporten och importen (mätt i värde).

Enligt Trafikverkets prognoser fram till 2030 förväntas kapacitetsbristerna på järnvägen att öka kraftigt. Det gäller på spår och matarbanor samt vid omlastningsterminaler, rangerbangårdar och gränsövergångar.

De främsta flaskhalsarna återfinns kring de största städerna, och det gäller såväl väg som järnväg. När både spåren och vägarna är fulla är möjligheterna att inom befintlig infrastruktur flytta transporter från ett trafikslag till ett annat begränsade. Den totala kapaciteten

måste öka. Transporter på järnväg är betydligt yt- och energieffektivare än transporter på väg och därför ger insatser på järnväg större effekt på den totala möjliga transportkapaciteten. För godstrafik motsvarar dubbelspårig järnväg samma kapacitet som en 16-filig motorväg.

Utöver flaskhalsarna i storstadsregionerna finns ett antal järnvägssträckor med för få spår, vilket både bromsar upp hastigheten och begränsar kapaciteten för tågtransporter mellan de största städerna. De sex flaskhalsar som listas nedan begränsar kraftigt kapaciteten på viktiga sträckor och är därför särskilt viktiga att åtgärda.

VÄSTKUSTBANAN (ÄNGELHOLM-MARIA-HELSINGBORG)

Utmed Västkustbanan finns flaskhalsar som begränsar trafiken från Oslo till Köpenhamn. Dels tågsträckan strax söder om den nyligen invigda tunneln genom Hallandsåsen kallad Ängelholm-Maria, och dels sträckan Maria-Helsingborg som båda endast har enkelspår.

I Norges nationella transportplan lyfts särskilt potentialen med investeringar i Västkustbanan för att på sikt kunna dra nytta av den nya Fehmarn Bält-förbindelsen. En utbyggnad av hela Västkustbanan till dubbelspår skulle göra att den klarar lika mycket gods som en 16-filig motorväg. Därmed kan många tunga godstransporter flyttas från motorväg (E6) till järnväg.

KÖPENHAMN-FEHRMAN BÄLT-FÖRBINDELSEN

Även i Danmark riskerar flaskhalsar att uppstå när trafiken över Öresundsbron ökar i och med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen 2028. Det handlar om investeringsbehov runt Köpenhamn samt kapacitetsutbyggnad på vissa delar av sträckan mellan Köpenhamn och Fehmarn Bält-förbindelsen.

OSTLÄNKEN (LINKÖPING-JÄRNA)

Idag innebär sträckan Linköping-Järna en flaskhals på den Södra stambanan. Nyligen beslutades att sträckan ska byggas ut och kan därmed bli ett första steg på bygget av höghastighetsjärnväg mellan Sveriges tre största städer.

HALLSBERG-DEGERÖN

Sträckan Hallsberg-Degerön är central för tung godstrafik genom Sverige. Av sex delsträckor är i dag en färdigställd med dubbelspår, två påbörjade och tre kvarstår att bygga. Detta ska enligt plan vara klart först 2025.

GÖTEBORG-BORÅS-JÖNKÖPING

Runt Göteborg förväntas kapaciteten bli kraftigt ansträngd med allvarliga konsekvenser för såväl persontransporter som för den viktiga godstrafiken till och från Göteborgs hamn, som är Nordens största hamn. Utmed sträckan Göteborg-Borås-Jönköping förväntas befolkningen växa med nära 40 procent till 2050. I dag bromsas denna regionala utveckling upp av en enkelspårig järnväg.

Att bygga dubbelspår skulle halvera restiden mellan Borås och Göteborg och samtidigt skapa utrymme för fler tågavgångar, förbättrade förutsättningar för godstrafiken, ökade möjligheter till arbetspendling och därmed skapa attraktiva områden för nya bostäder.

SÖDRA STAMBANAN (LUND-HÄSSLEHOLM)

På den Södra stambanan är trafiken i dag mycket ansträngd. Kapacitetsutnyttjandet mellan Lund och Hässleholm förväntas uppgå till 148 procent om tio år. Även om 100 procent innebär ett fullt utnyttjande så har Trafikverket satt 85 procent som ett maxtal för att klara underhåll. Det räcker därför inte med underhåll av befintliga spår utan kapaciteten behöver byggas ut med fyrspår, framför allt mellan Lund och Hässleholm.

4. NÖDVÄNDIGA ÅTGÄRDER

När Sveriges stambanor byggdes på 1800-talet motsvarade kostnaden under en tid 70 procent av statsutgifterna. Det var en mycket stor och modig framtidsinvestering som har präglat och gynnat Sveriges utveckling de senaste 150 åren.

Idag är den svenska järnvägens underhåll och utbyggnad kraftigt eftersatt. Behoven begränsas därför inte till underhåll eller utbyggnad – det behövs både och. Likt på 1800-talet krävs återigen omfattande och viktiga framtidsinvesteringar.

Investeringar i infrastruktur är mycket långsiktiga och finansieringen varierar mellan länder och olika typer av infrastruktur. För att säkerställa ett långsiktigt hållbart järnvägsnät behövs kapital från flera håll. Det räcker därför varken med enbart offentlig lånefinansiering eller privat kapital genom offentlig-privat samverkan, så kallade OPS-lösningar. Med de nu låga räntenivåerna är en offentlig låneinvestering mer gynnsam än på mycket länge. Det

offentliga kan låna till lägre räntor än privata aktörer och därmed kan kostnaderna hållas nere med en statlig upplåning.

Samtidigt tenderar involvering av privata aktörer genom OPS-lösningar att snabba på projekt och minska risken för en överskriden budget. Att sälja statliga tillgångar och att erhålla bidrag från EU är andra möjliga kompletterande finansieringskällor. Genom EU är det exempelvis möjligt att få stöd till finansiering via fonden för ett sammanlänkat Europa (kallad CEF) samt genom lån från Europeiska Investeringsbanken. EU har som ambition att flytta passagerare från flyg till tåg och gods från lastbil till tåg. Därför är det också rimligt att använda olika former av grön skatteväxling, exempelvis en kilometerskatt eller att flyget bär en ökad del av sina kostnader, för att finansiera ökad kapacitet i järnvägsinfrastrukturen såsom ökat och förebyggande underhåll. Det är i kombinationen av dessa finansieringsalternativ som möjligheterna finns att säkerställa finansiering för de nödvändiga åtgärderna:

- *Bygg höghastighetsbanor i Sverige*
- *Satsa på godstrafik och underhåll*
- *Dubbelspår på hela Västkustbanan*
- *Bygg högre järnvägskapacitet till Fehmarn Bält*
- *Stärk samplaneringen av nordisk infrastruktur*

BYGG HÖGHASTIGHETSBANOR I SVERIGE

En av de viktigaste åtgärderna för flaskhalsarna i Norden är att bygga de planerade nya stambanorna för höghastighetståg i Sverige. Detta kommer att stärka kopplingen mellan de tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö/Köpenhamn genom att minska restiden till en och en halv respektive två och en halv timme. Därutöver innebär nya stambanor att den regionala trafiken kan utvecklas. I och med bygget av höghastighetsbanor försvinner flaskhalsarna Lund-Hässleholm, Linköping-Järna samt Borås-Göteborg.

I samband med bygget av höghastighetsbanor behöver även storstadsregionernas infrastruktur byggas ut med bland annat matarbanor för att undvika att nya flaskhalsar uppstår när kapaciteten och volymerna ökar.

SATSA PÅ GODSTRAFIK OCH UNDERHÅLL

Investeringar i nya stambanor minskar dessutom trycket på de befintliga banorna vilket ger godstrafiken goda möjligheter att öka. Samtidigt möjliggör nya stambanor att det eftersatta behovet av underhåll kan genomföras – utan nya stambanor kommer tågtrafiken att helt behöva stängas av i samband med större reparationer.

DUBBELSPÅR PÅ HELA VÄSTKUSTBANAN

Utmed hela Västkustbanan krävs dubbelspår för att kunna avlasta E6:an från Oslo ner till kontinenten och därmed föra över godstransporter till järnväg. Även detta ger regionförstorande effekter eftersom restiden mellan exempelvis universiteten i Göteborg och i Lund kan minskas från drygt två timmar till en timme och 20 minuter.



BYGG HÖGRE JÄRNVÄGSKAPACITET TILL FEHMARN BÄLT

I Danmark krävs fortsatta investeringar i järnvägsnätet för att klara ökningen av transporter som Fehmarn Bält-förbindelsen förväntas resultera i. Framför allt runt Köpenhamn och på vissa delar av sträckan mellan Köpenhamn och Fehmarn Bält.

Sverige är ett av världens mest exportberoende länder och behöver därför en järnvägsförbindelse till Europa som är tillförlitlig, har mycket hög kapacitet och är klimatsmart.



STÄRK SAMPLANERINGEN AV NORDISK INFRASTRUKTUR

Transporterna från Norden ner till Europa går i hög grad genom Skåne och Danmark, men i dag skiljer sig de danska och svenska prognoserna för transporter över Öresundsbron. Liknande utmaningar finns i samarbetet mellan Sverige och Norge, särskilt för sträckan Stockholm-Oslo. Utvecklingen av järnvägen behöver därför en stärkt nordisk samplanering för att visa på den internationella betydelsen av investeringarna och ta tillvara de stödmöjligheter som finns. Fehmarn Bält-förbindelsen är delvis en effekt av denna typ av samarbete.

Sverige behöver bli bättre på att ta tillvara de insatser som EU-kommissionen gör inom utvecklingen av det europeiska transportnätet (TEN-T) och EU:s fond för sammanlänkning av Europa (CEF). EU kan delfinansiera insatser av internationellt viktiga länkar i transportsystemet samt förstudier och samarbetsprojekt.



**FLASKHALSAR I NORDEN STOPPAR
GRÖNA TRANSPORTER I EUROPA**



miljöpartiet
de gröna

