

Följande sammanställning av fakta med kommentarer är ämnad att användas i debatten om järnvägen och klimatet.

:

Jag, Birger Tiberg, är civilingenjör, med järnvägsintresse sedan barnsben och uppvuxen i Sverige, men flyttade 1980 till Schweiz, där jag nu är bosatt. Efter min pensionering engagerar jag mig aktivt i svensk järnvägspolitik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken kan återupptas på ett urval nedlagda järnvägar.

Sammanställningen innehåller:

Sid. 2: Trafikutvecklingen i Sverige 1990-2017, med diagram, och kommentarer
Länkar till Trafikverkets uttalanden om järnvägsnätets tillstånd

Sid. 3: Trafikverkets prognoser med diagram, länkar och kommentarer

Sid. 4: Utsläppsvärden för växthusgaser (källa SCB)
Naturvårdverkets utsläppsvärden för utrikes flyg
Till dessa finns det länkar till originaldokument

Sid. 5: Citat ur Regeringsförklaringen 2019, rörande järnväg och klimat, med kommentarer.

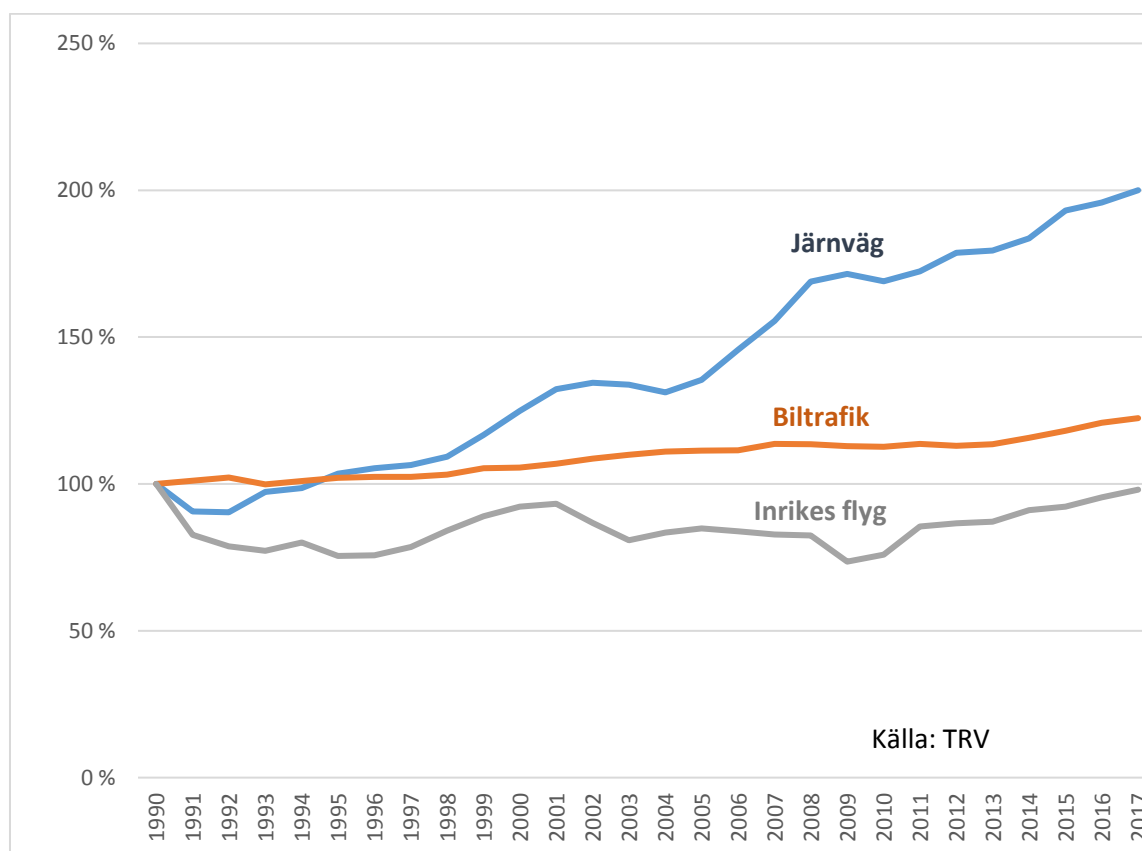
Sid. 6: Citat ur regeringsförklaringarna 2014-2017, rörande järnväg och klimat
Citat från Trafikverket rörande vägtrafikens användning av fossil energi
Citat ur Naturvårdsverkets yttrande till Nationella Planen 2017
Länk till Arlandarådets faktablad
Till alla citat finns det länkar till originaldokument

Sid. 7: Klimatutvecklingen

Denna sammanställning kommer att kompletteras när fler intressanta uppgifter kommer in.

Senast uppdaterad 26 jan. 2019
Birger Tiberg

Statistik över trafikutvecklingen inom Sverige, med 1990 som basår



Värdena för person-km/år, som ligger till grund för kurvorna ovan är hämtade ur <http://www.trafa.se>

Trafikarbete för 2017

Järnväg: 13 200 milj. person-km

Bil: 68 251 milj. fordons-km

Inrikesflyg: 3 848 milj. person-km

Källa: www.trafa.se

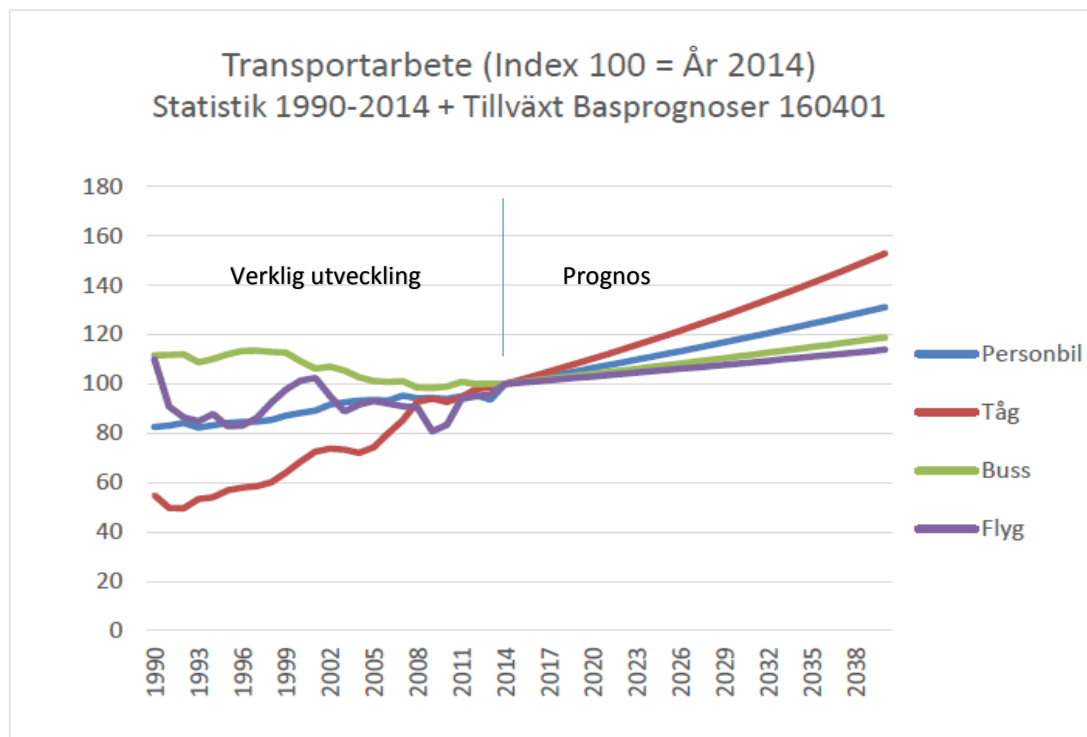
Kommentar:

Resandet med järnväg **fördubblat** 1994-2017 och fortsätter att öka. Dessa år ökade personbils-trafiken bara med 21 %. Inrikes flyg stagnerade fram till 2009 men har sedan dess ökat med ca. 33 %. Denna ökning av flygtrafiken motverkar den eftersträfvade minskningen av växthusgasutsläpp.

När det gäller fördelningen av medlen till de olika trafiktyperna, borde naturligtvis det även tas hänsyn till denna utveckling. Tänkvärt är vad Trafikverket skriver i [Nationella planen 2014-25](#), citat sidan 5: "Situationen på järnvägsnätet är ansträngd..." och sidan 53: "Järnvägsnätet har stort behov av upprustning medan tillståndet på vägnätet på det stora hela är tillfredsställande."

I [Trafikverkets rapport över järnvägens kapacitetsutnyttjande 2016](#) finner man på sidorna 9-10 ett mycket högt kapacitetsutnyttjande för en mycket stor del av järnvägsnätet, räknat på de två timmar under dygnet som har mest trafik. Vid detta kapacitetsutnyttjande är enligt Trafikverket (sidan 6) "...känsligheten för störningar hög, medelhastigheten låg...."

Trafikverkets prognoser för resandet



Figur 8. Transportarbetsförändring med index 100=År 2014. Historiska data 1990–2014 och prognostiserad tillväxt 2014–2040.

Källa: Trafikverkets Prognos för persontrafiken 2014-2040

Prognos för 2014-2040 Trafikverket har gjort ett diagram för trafikutvecklingen 1990-2040, se ovan.

För prognosen 2014-2040 har Sampers 3.3 använts. Kommentarer till diagrammet:

Tåg: Den verkliga utvecklingen 1993 - 2014 var 4.2 % per år. Prognosen från 2014 däremot *nedräknad* till 1.6 % per år.

Bil: Den verkliga utvecklingen 1993 – 2014 var ca. 0.8 % per år. Prognosen från 2014 1.0 % per år.

Inrikes flyg: Den verkliga utvecklingen 1993 - 2014 var 0.9 % per år. Prognosen från 2014 0.9 % per år.

Buss: TrV förväntar en ökning 0.7 % per år, medan den verkliga utvecklingen fram till 2014 var en minskning med 0.4-0.5 % per år. Dock är enligt uppgift statistiken över det verkliga resandet osäker.

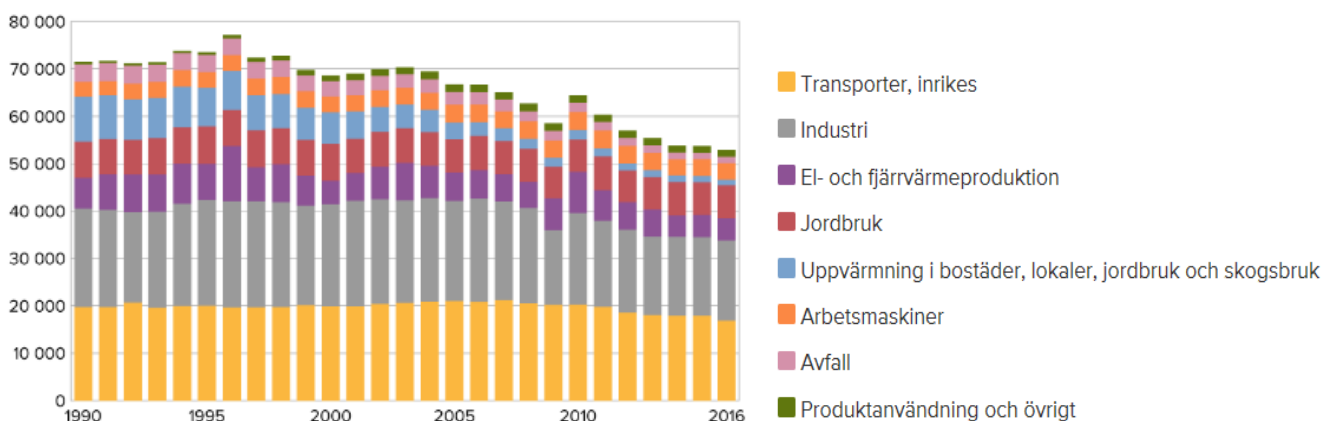
Prognos för 2040-2060 TrV räknar med fortsatt ökning: buss 0.6 %, flyg 0.5 %, bil 0.5 % och för tåg den förväntade ökningen ungefär halverad till endast 0.9 % per år.

Kommentar: Trafikverkets prognos ser alltså mer pessimistiskt på den framtida utvecklingen av resandet med tåg, än vad som varit fallet de senaste 20 åren! Dock, med de allt oftare förekommande störningarna i tågtrafiken, dvs. upp till timslånga förseningar och inställda tåg, kan ökningen av tågresandet komma att dämpas. Se även på föregående sida vad Trafikverket skriver om situationen på järnvägsnätet. Viktiga orsaker till störningarna är bristfälligt underhåll och att järnvägen inte byggs ut i tillräcklig takt för att möta den ökande efterfrågan. Uttalandet från Trafikverkets Generaldirektör Lena Erixon: "Man måste våga prioritera och lägga ner järnvägar" visar tyvärr på en defensiv och passiv inställning mot den järnväg som man är satt till att sköta om.

Utsläpp av växthusgaser

Totala utsläpp av växthusgaser

Kiloton koldioxidekvivalenter efter sektor och år

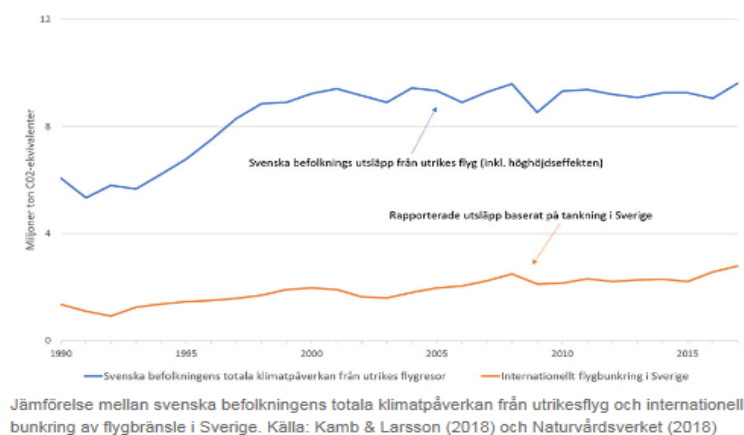


Källa: <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/miljo/utslapp/>

Det skall betonas att utrikes flyg och sjöfart inte ingår i statistiken ovan.

Naturvårdsverket [redovisar i en rapport](#) utsläppen från utrikes flyg år för år, se diagrammet intill. Citat ur denna rapport: *”De uppskattade utsläppen för internationella flygresor (ca 11 miljoner ton koldioxid-ekvivalenter) motsvarar utsläppen från all bilkörning i Sverige år 2014”*

Om man tar med utsläppen från internationella flygresor från/till Sverige minskar alltså utsläppen knappt längre.



Regeringsförklaringen 2019, citat med kommentarer

Den 21 januari 2019 tillträdde den nya svenska regeringen, där samma partier ingår (s + mp) som i den förra regeringen 2014-2018.

Citat ur den nya [regeringsförklaringen 2019](#)

"Klimatomställningen ska genomsyra politiken"

"Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsnation."

"Klimatmålen ska nås."

"Så ska vi trygga välfärden och bidra till att klimat- och miljömålen nås."

"Regeringens mål är inte bara att hela landet ska leva. Hela landet ska växa."

"Allt fler långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart."

"Utlandsresor med tåg förenklas – fler ska kunna ta tåget till kontinenten."

"Tågtrafikens punktlighet ska öka. Investeringar i järnvägsunderhållet ökas."

Denna regeringsförklaring innehåller vackra ord om klimatet och järnvägen, liksom de tidigare regeringsförklaringarna 2014-17, se nästa sida. De vackra orden följdes under dessa år tyvärr inte av praktisk handling, se kommentarerna på nästa sida.

När det gäller klimatet minskar tyvärr inte CO2-utsläppen, om man även tar med utrikes flyg, se sidan 4. Här krävs alltså en ändring av den politik som regeringen hittills fört. Att *"Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsnation"* blir annars fullständigt orealistiskt.

Även när det gäller *"att hela landet skall leva"* och *"växa"*, så krävs en ändring av politiken. Som exempel skall pengar för järnvägen i dagsläget ensidigt satsas på storstadsområdena och huvudlinjerna, medan områden utanför dessa knappast får pengar alls till järnvägen.

Att föra över långväga godstransporter till tåg motverkas tyvärr av höga banavgifter och av införandet av ERTMS, som inte ger fördelar mot den befintliga ATC. Dessa två punkter förorsakar istället fördyringar för godstransportörerna på räls och därmed konkurrensnackdelar gentemot vägtransport. Här måste man alltså tänka om.

När det gäller möjligheten att göra utlandsresor med tåg har denna sedan 20-30 år tyvärr gradvis försämrats. Den ena direkta förbindelsen efter den andra har struktits. En ändring av politiken skulle tas emot med öppna armar.

Målet att öka *"tågtrafikens punktlighet"* är i och för sig mycket lovt, då punktligheten tyvärr har försämrats de senaste åren. Men för att uppnå detta måste politiken ändras radikalt. Man kan i detta sammanhang fråga sig om det var riktigt att lägga in järnvägens infrastruktur i det mycket större Vägverket, numera kallat Trafikverket.

Man skulle kunna sammanfatta så här: Ledande personligheter i politiken och i Trafikverket måste tänka om radikalt, om Sverige skall kunna uppnå klimatmålet och samtidigt ge Sverige en så god infrastruktur att hela landet kan fungera framgångsrikt, även i framtiden!.

Regeringsförklaringar 2014-17, citat beträffande klimatet och järnvägen

Citat ur S+MP Regeringsförklaringar [2014](#), [2015](#), [2016](#) och [2017](#)

"Sverige ska vara en global förebild, (...) vårt ledarskap i klimatomställningen"

"Klimatomställningen skyndas nu på (...) Så tar vi tåten i klimatarbetet."

"Sverige ska transformeras till världens första fossilfria välfärdsland..."

"Under mandatperioden ska de fossila utsläppen i Sverige tydligt minska."

"Tillsammans ska vi bekämpa klimatkrisen och miljöhoten."

"Järnvägs- och vägunderhållet förstärks i hela landet, ..."

"Rekordstora investeringar görs i järnvägar och vägunderhåll."

"Upprustning och utbyggnad av järnvägsnätet (...) kommer att prioriteras."

"Nya moderna stambanor för höghastighetståg ska byggas."

"Staten ska ta det samlade ansvaret för underhållet av de svenska järnvägarna. Anslaget till underhåll ska höjas."

"Långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart."

"Klyftan mellan stad och land ska slutas." och "Det är slut på centraliseringstrenden."

Citat ur [Trafikverkets egen klimatrapport](#): "...vägtrafikens användning av fossil energi ... måste minska med 80 procent till 2030 jämfört med 2010"

Kommentar 1: Allt det här är ju fina ord och målsättningar. Verkligheten ser tyvärr helt annorlunda ut. När det gäller klimatet minskar inte längre utsläppen av växthusgaser, efter att långsamt ha minskat fram till 2014, se sidan 4. Att då med tiden kunna göra Sverige helt fossilfritt verkar med dagens utveckling fullständigt orealistiskt. Istället riskerar Regering och Trafikverk med sitt handlande att ge Sverige ett mycket dåligt rykte som klimatbov!

Kommentar 2: Sveriges järnväg får allt större problem och järnvägsnedläggningarna fortsätter utanför storstäderna. Tyvärr verkar det därför som om Regeringen i dagens läge inte klarar av att uppfylla sina uppsatta mål för järnvägen, kanske till och med inte alls strävar efter det. Detta ser man bl.a. i eftersatt underhåll och nedläggning av järnvägar, fördyrade godstransporter på järnväg p.g.a. ökade banavgifter och införande av dyr och onödig ERTMS.

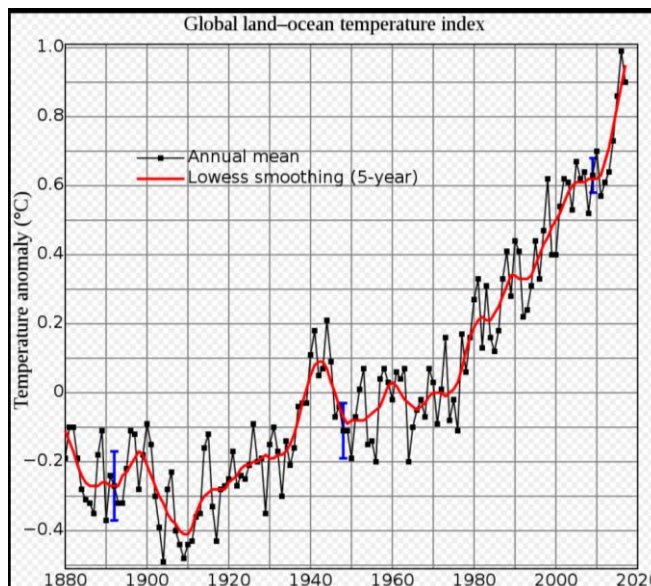
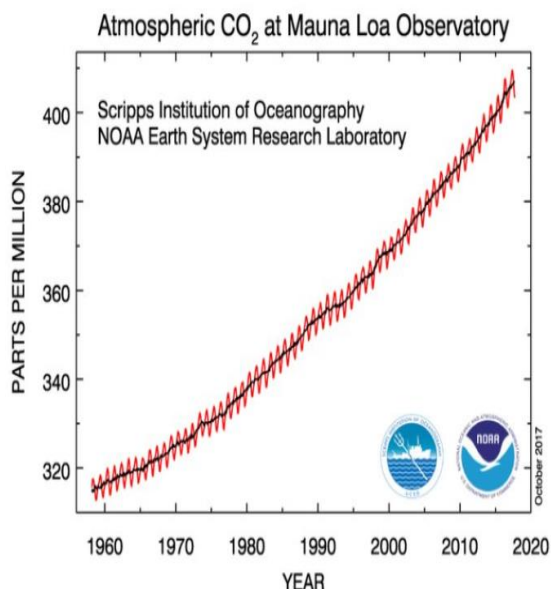
Ur Naturvårdsverkets [Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet](#) 2017, citat:

"Naturvårdsverket anser att planförslaget är otillräckligt i förhållande till vad som krävs för att uppfylla det transportpolitiska hänsynsmålet, klimatrampverket, klimatlagen, miljö kvalitetsmålen och det klimatmål som riksdagen antagit för transportsektorn. Klimatmålet anger att de klimatpåverkande utsläppen ska minska med 70 procent mellan 2010 och 2030. Planen behöver utformas så att målen kan uppnås, istället för att utgå från prognoser om förväntad trafikutveckling som inte tar hänsyn till de beslutade målen."

[Arlandarådet vill i ett faktablad](#) verka för en utveckling av Arlanda flygplats, d.v.s. **öka** flygandet. Detta går dock stick i stäv mot Regeringens uppsatta mål att minska koldioxidutsläppen, för att *"Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer."* som det faktiskt står på samma faktablad. Eller är Regeringens tal om klimatet bara tomma ord, som låter bra inför väljarna?

Den aktuella klimatutvecklingen

De två diagrammen nedan visar hur CO₂-halten i atmosfären stiger, samtidigt som temperaturen ökar, och detta tyvärr allt snabbare:



Källor:

<http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/bild-1175568-1207725.html>

https://de.wikipedia.org/wiki/Globale_Erw%C3%A4rmung

Man kan ur dessa diagram utläsa att temperaturen för närvarande ökar med ca. 0.3°C på 10 år och även att 90 ppm högre CO₂-halt motsvarar ca. 1 grad högre temperatur. Mycket oroande är att CO₂- och temperaturökningen år för år blir allt snabbare!

[Wikipedia skriver om isen på Grönland](#) Citat: "Recently, fears have grown that continued climate change will make the Greenland Ice Sheet cross a threshold where long-term melting of the ice sheet is inevitable. Climate models project that local warming in Greenland will be 3 °C to 9 °C during this century. Ice sheet models project that such a warming would initiate the long-term melting of the ice sheet, leading to a complete melting of the ice sheet (over centuries), resulting in a global sea level rise of about 7 metres (...) Such a rise would inundate almost every major coastal city in the world."

[Danish Meteorological Institute](#) visar i en rapport att temperaturen sedan 1970 långsamt stiger på Grönland.

Till smältvattnet från Grönland kommer en ännu större höjning av havsytan om också isen på Antarktis skulle smälta. [Wikipedia skriver om detta](#), citat: "Approximately 61 percent of all [fresh water](#) on the Earth is held in the Antarctic [ice sheet](#), an amount equivalent to about 58 m of sea-level rise"

Svenska Regeringen och Trafikverket tycks inte ha insett situationens allvar, det vill säga att kommande generationer kommer att få betala dyrt för konsekvenserna av att vi värmer upp klimatet. Istället satsar båda institutionerna i realiteten på ökande CO₂-utsläpp i Sverige: främjande av fossilförbrukande väg- och flygtrafik samt misskötsel av järnvägen. Det rika, innovativa Sverige borde istället vara en föregångare och förebild när det gäller klimatet! Det finns en [Klimatlag SFS 2017:720](#) med bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete.

2019-01-26 B. Tiberg