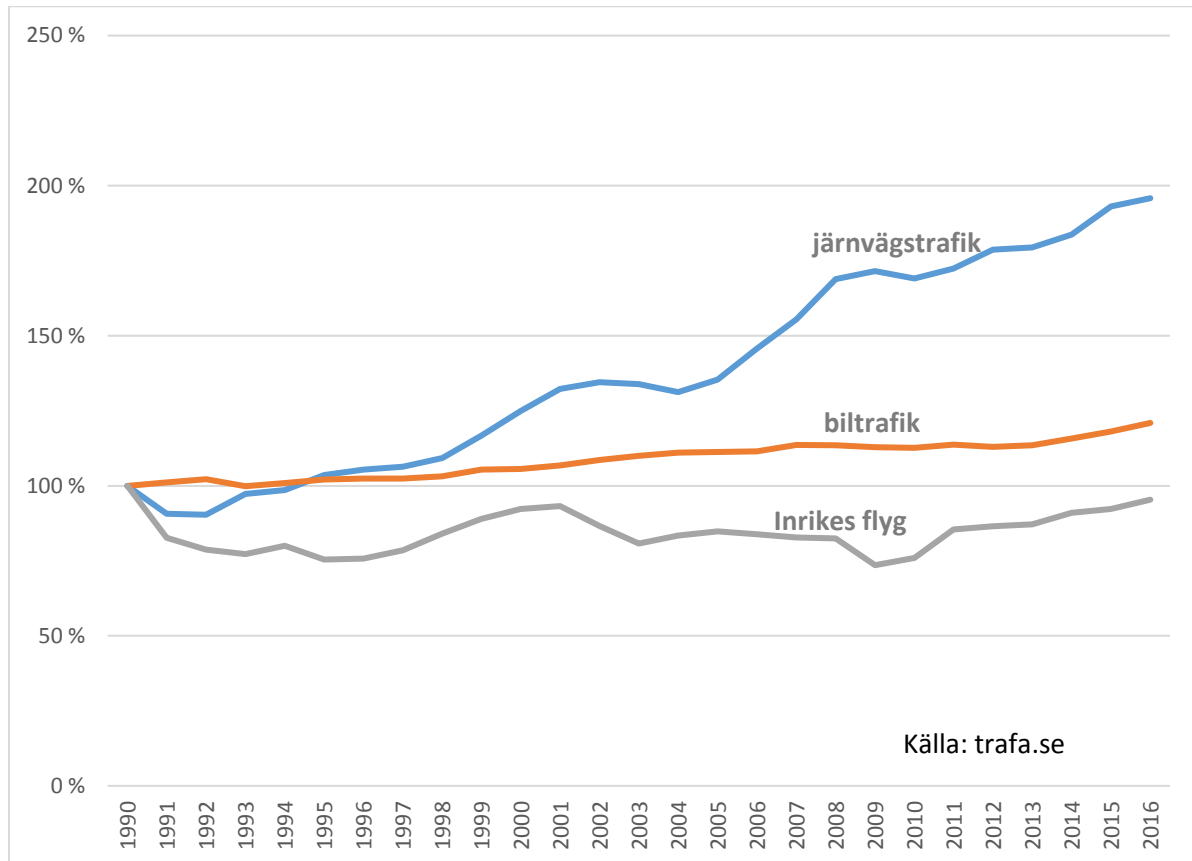


På sidorna 3 och 4 finns utsläppsvärden för växthusgaser och citat ur Regeringsförklaringar, beträffande klimatet och järnvägen

### 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>

#### **Kommentar:**

Resandet med järnväg **fördubblat** 1994-2016. Dessa år ökade personbilstrafiken bara med ca. 20 % och inrikes flyg ökade med ca. 19 %. Sedan 2009 ökar inrikes flyg starkt, vilket motverkar den eftersträlvade minskningen av växthusgaser.

När det gäller fördelningen av medlen till de olika trafiktyperna, borde det naturligtvis 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."

#### **Trafikarbete för 2016**

Järnväg: 12 800 milj. person-km

Bil: 67 355 milj. fordons-km

Inrikesflyg: 3 743 milj. person-km

Källa: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

På nästa sida finns ett diagram med resandeutveckling och prognos.

## Trafikverkets prognoser för resandet

**Prognos för 2014-2040** Trafikverket har på sin hemsida ett diagram för trafikutvecklingen 1990-2040, se nedan. För prognosen 2014-2040 har Sampers 3.3 använts. Kommentarer till diagrammet:

**Tåg:** Den verkliga utvecklingen 1993 - 2014 var 3 % per år. Prognosen från 2014 däremot *nedräknad* till 1.6 % per år.

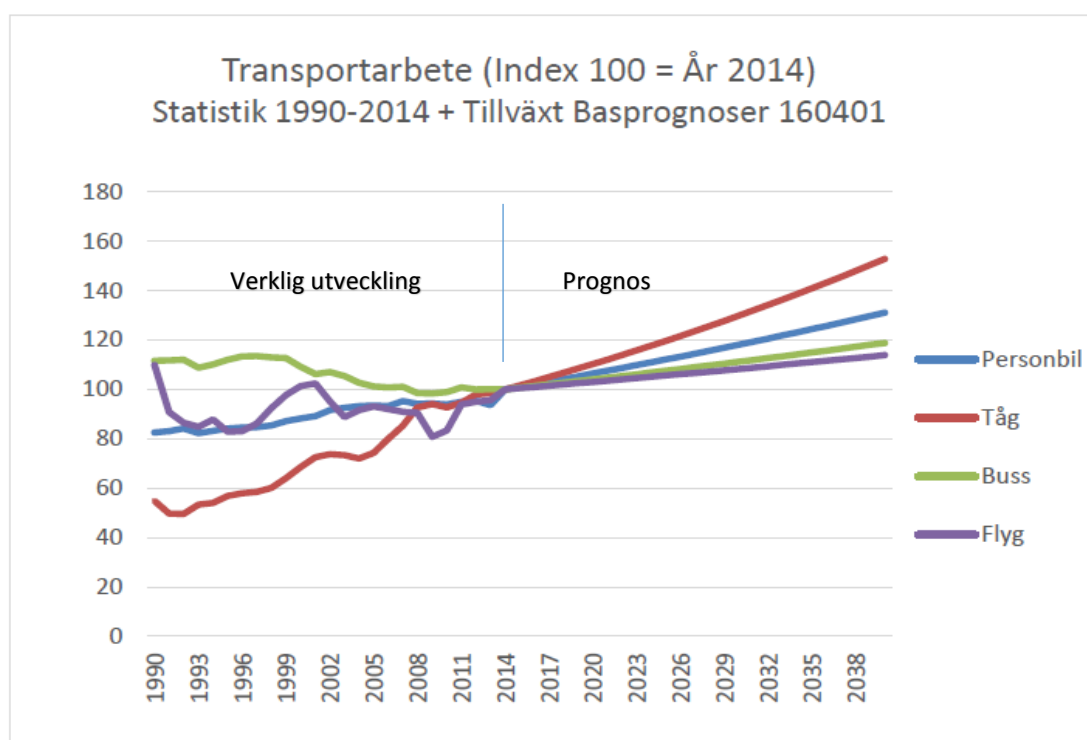
**Bil:** Den verkliga utvecklingen 1990 – 2014 var ca. 0.9 % per år. Prognosen från 2014 1.0 % per år.

**Inrikes flyg:** TrV har skrivit upp prognosen för inrikes flyg till en ökning 0.5 % per år från 2014. Den verkliga utvecklingen 1990-2014 pekar på stagnation sett ur ett långsiktigt perspektiv, dock med stora svängningar i ett kortare perspektiv.

**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 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! När det gäller resandet med buss och flyg ser prognosen däremot mer optimistiskt, än vad som varit fallet 1990-2014.



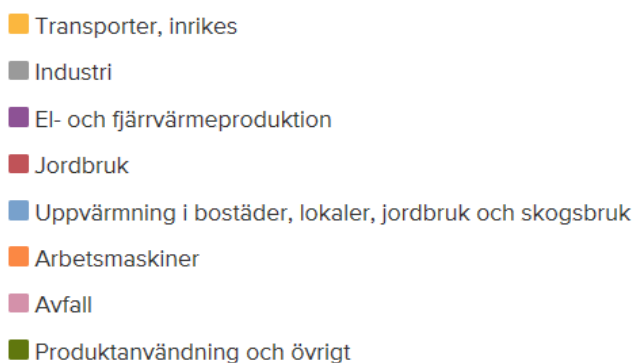
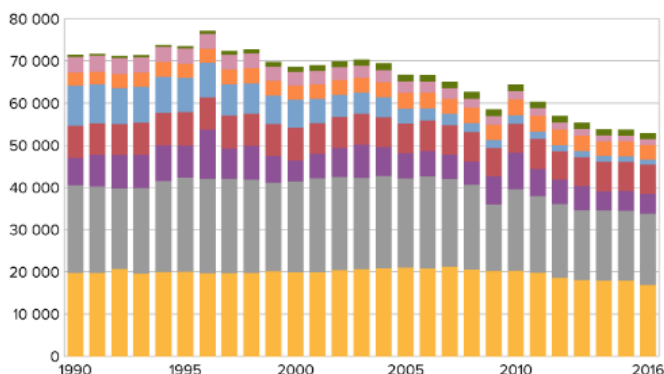
Figur 8. Transportarbetsförändring med index 100=År 2014. Historiska data 1990-2014 och prognostiserad tillväxt 2014-2040.

Källa: [Trafikverkets Prognos för persontrafiken 2040](#) sidan 22 för diagram, sidan 20 för tillväxttal.

## 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/>

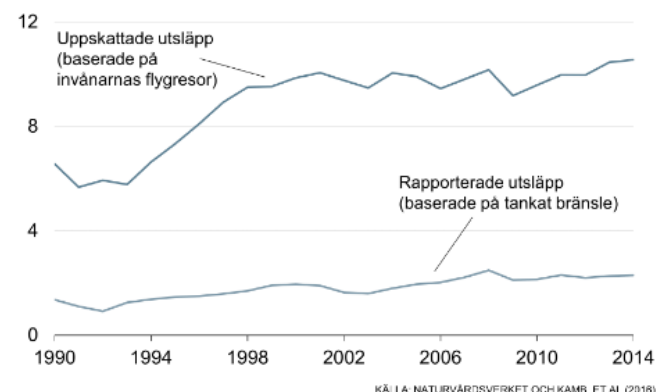
**Det skall betonas att utrikes flyg och sjöfart inte ingår i statistiken ovan.**

Naturvårdsverket [redovisar i en rapport](#) en ökning av 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 inte utsläppen längre.**

Växthusgasutsläpp från svenska invånares internationella flygresor

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Figur: Växthusgasutsläpp från svenska invånares internationella flygresor

## Regeringsförklaringar 2014-17, citat beträffande klimatet och järnvägen

Citat ur [Regeringsförklaringen 2014](#):

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

*”Upprustning och utbyggnad av järnvägsnätet (,,) kommer att prioriteras.”*

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

*”Under mandatperioden ska de fossila utsläppen i Sverige tydligt minska.”*

Citat ur [Regeringsförklaringen 2015](#):

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

*”Järnvägs- och vägunderhållet förstärks i hela landet, ...”*

*”Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.”*

Citat ur [Regeringsförklaringen 2016](#):

*”Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer”*

*”Långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart.”*

Citat ur [Regeringsförklaringen 2017](#):

*”Tillsammans ska vi bekämpa klimatkrisen och miljöhoten.*

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

*”Rekordstora investeringar görs i järnvägar och vägunderhåll.”*

*”Nya moderna stambanor för höghastighetståg ska byggas.”*

*”Sverige ska transformeras till världens första fossilfria välfärdsland...”*

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. Att då med tiden kunna göra Sverige helt fossilfritt verkar med dagens utveckling fullständigt orealistiskt.

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, miljökvalitetsmålen 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.”*

2018-02-16 B. Tiberg