

Till: Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Diarienummer: LI2025/01587

Förslaget till ny nationell plan är intressant läsning och vi tackar för möjligheten att komma med synpunkter på den.

Behoven av investeringar i järnvägsnätet är stort, efterfrågan på tågresor ökar kraftigt och många järnvägssträckor är idag hårt belastade. Eftersom budgetramarna är satta har vi full förståelse för att det handlar om prioriteringar och att det inte är möjligt att lösa alla problem på tolv år. Men vi ser också att behovet av satsningar är betydligt större på järnvägssidan, inte minst mot bakgrund att efterfrågan på tågresor har ökat väldigt kraftigt senaste åren.

Förslaget innehåller en del glädjande projekt. Av de nya projekt som föreslås vill vi lyfta upp ett par stycken som vi ser som extra viktiga. Hastighetshöjning till 250 km/h Öxnered–Lund kommer att ge minskad restid för resenärer på sträckan och vi ser det som ett viktigt projekt för att förbättra kommunikationerna på Västkusten, både inrikes och mot Köpenhamn och Oslo. Banan är till stor del redan byggd för 250 km/h så en hastighetshöjning kommer inte att kräva särskilt stora åtgärder. Vi hoppas att det är ett projekt som kan prioriteras då SJ har beställt nya snabbtåg med maxhastighet 250 km/h som kommer att levereras inom ett par år, och det skulle uppskattas av många resenärer om de kunde använda sig av den hastigheten även på Västkusten. Samma sak med dubbelspår Umeå C–Umeå Ö. Att den flaskhalsen byggs ut till dubbelspår ser vi väldigt positivt på.

Även om vi kan förstå tanken bakom att prioritera de projekt som har högst samhällsekonomisk lönsamhet vill vi varna för att fokusera för mycket på lönsamheten. Inte minst med tanke på att Trafikverket har fått kritik för att de modeller de använder har en tendens att underskatta tågtrafik och överskatta biltrafiken. Trafikverket har inte något politiskt ansvar och kan därför bortse från ett nationellt helhetsperspektiv. Det är därför anmärkningsvärt att Trafikverkets prognoser i så stor utsträckning får styra trafikpolitiken. Rimligen ska det vara politiska mål som styr. Hur vill vi bygga vårt land? Svaret kan inte vara att se bakåt och per automatik fortsätta på samma sätt, när omvärlden förändras. Inte se bakåt och förlänga passerade utvecklingskurvor. Samhällsekonomiska kalkyler tar alltför lite hänsyn till effekter av klimatutsläpp.

Vi är också oroad över att flera viktiga projekt har lyfts ur planen eller drabbats av omtag. Ostkustbanan norr om Gävle är idag enkelspårig och det är mer regel än undantag att man får stå still och vänta på mötande tåg när man reser mellan Gävle och Härnösand. De planerade dubbelspårsetapperna hade varit ett lyft för både kapacitet och restid på sträckan. Vi hoppas därför att de kan lyftas tillbaka in i planen. På sikt kommer det behövas dubbelspår på hela Ostkustbanan, ett behov som inte kommer att försvinna.

Samma sak med sträckan Helsingborg–Maria. Det är idag den enda kvarvarande enkelspårssträckan i storstadstriangeln Stockholm–Malmö–Göteborg och är en problematisk flaskhals. Men även kortare dubbelspår kan ha stor effekt och vi tycker det är tråkigt att dubbelspåret Räppe–Växjö försvinner. Även om planerna på ett nytt regionsjukhus inte kommer att bli verklighet är Alvesta–Växjö fortfarande ett väldigt högt belastat enkelspår och dubbelspåret till Räppe hade gjort sträckan lite mindre störningskänslig.

Generellt sett anser vi att planen borde innehålla fler satsningar på dubbelspår, efterfrågan på tågresor ökar som sagt, och dubbelspår är ett bra sätt att minska störningar och öka kapaciteten. Och att de enda nya dubbelspår som nämns i förslaget är Umeå C–Umeå Ö och Skurup–Rydsgård är inte tillräckligt. Vi skulle gärna se att de övervägda dubbelspårerna Arboga–Jädersbruk och Notviken–Gammelstad tas med i planen. Men även Karlstad–Kil som är en sträcka i stort behov av ett dubbelspår, vilket även var ett moderat vallöfte 2022.

Vi är också bekymrade över bristen på satsningar på de regionala järnvägarna i den nationella planen. Med regionala järnvägar avser vi bland annat de som Trafikverket benämner "lågtrafikerade järnvägar", bantyp 4. Begreppet lågtrafikerad förtar järnvägarna dess potential och ger en negativ uppfattning att de inte anses värda att satsas på. Genom investeringar skulle järnvägarna inte längre vara lågtrafikerade. Att rusta alla regionala banor i Sverige, cirka 150 mil, med helsvetsad räls och elektrifiering har uppskattats kosta omkring 30 miljarder kronor. Det utgör 5 procent av investeringsutrymmet i den aktuella infrastrukturplanen. Våra svenska regionbanor betjänar cirka två miljoner invånare, som skulle bli tacksamma för bättre förbindelser med de stora städerna. Men även boende i stora städer har naturligtvis glädje av att bekvämt med tåg besöka andra delar av landet än storstäderna. Likaväl som kroppens blodomlopp innefattar pulsådor och kapillärer behöver Sverige både de kapillära nätet och stambanorna. Det kapillära nätet förser stambanorna med resenärer och vice versa.

Planförslaget hävdar ”att det skulle kunna bidra till social hållbarhet genom att utjämna skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och geografiska områden. På så vis kan planförslaget motverka transportfattigdom genom att stärka människors möjlighet att tillgodose sina grundläggande transportbehov.”, men för att så ska ske krävs att även de regionala banorna rustas upp. Vi saknar således dessa satsningar. En bra början vore en satsning på elektrifiering av ett antal regionala banor. Att elektrifiera fler av de banor som idag är oelektrifierade skulle underlätta för såväl persontrafik som godstrafik. I dagsläget har många länstrafikbolag äldre dieselmotorvagnar som kommer att behöva ersättas inom överskådlig framtid. Att satsa på att elektrifiera regionala banor skulle således göra att nuvarande dieseltåg kan ersättas med elektriska tåg. Det skulle även kunna göra att fler orter kan återfå persontrafik på järnväg. Utöver det kan det även ge positiva effekter för godstrafiken och för möjligheten att leda om tåg vid banarbeten eller trafikstörningar. Med bra regionala banor kan medborgarna dessutom välja att bo i mindre kommuner och ändå arbeta eller studera i större kommuner. Upprustade och elektrifierade banor kan användas för omledning vid trafikstörningar och ge kapacitetshöjande effekt. TEN-T förordningen understryker vikten av territoriell sammanhållning, även för landsbygdsområden och glesbefolkade områden.

Inlandsbanan är också en bana som inte får glömmas bort. Den kan fylla en viktig funktion om den rustas upp, något som inte behöver kosta särskilt mycket. Inlandsbanan AB uppskattar kostnaden för en upprustning till god standard till 11,5 miljarder, vilket är rätt lite pengar sett till resultatet. Även en mindre upprustning kommer att ge mycket för pengarna. Tidigare i år kunde vi se vilken funktion Inlandsbanan kan fylla för omledning vid stopp på Stambanan och Botniabanan. Vi hoppas att den kommande planen även kan innehålla en satsning på Inlandsbanan och även tvärbanorna.

Den skeva fördelningen av medel för banutveckling mellan stora och små kommuner och regioner minskar samhörigheten i vårt land. Trafikverket motiverar sina ojämlika satsningar med samhällsekonomiska kalkyler. Men dessa tar inte hänsyn till regionalpolitiska argument. Hela vår kultur bygger på att vi har en levande landsbygd med devisen Hela Sverige ska leva. Sådana värderingar ingår inte i de samhällsekonomiska kalkylerna. De ekonomiska fördelarna att behålla och utnyttja befintlig bebyggelse och infrastruktur i stället för att bygga nytt i storstäderna beaktas inte heller av Trafikverkets modeller.

Planen föreslår bärighetssatsningar för 74 tons lastbilar. Detta medför att gods förflyttas från järnväg till lastbilar. Dessutom sliter tunga lastbilar med på vägarna än lättare bilar. Tung lastbilar är därför

kontraproduktiva för järnväg och miljövänliga transporter. Vi är mycket bekymrade över att gods på järnväg år efter år tappar marknadsandelar till vägtrafiken. Att miljöeffekterna av elektrifierad järnväg inte värdesätts. Banavgifterna bör utformas så gods på järnväg kan vara konkurrenskraftigt. Vi anser att Trafikverkets förslag att elektrifiera vägar för att lastbilar ska kunna drivas av elmotorer är ett feltänk. Eldrivna lastbilar har cirka tre gånger högre energiförbrukning per tonkilometer. Detta på grund av det femton gånger högre rullmotståndet mellan asfalt och gummihjul jämfört med stålhjul och stålskenor. Vi ser däremot mycket positivt på ansträngningarna på att främja intermodala järnvägstransporter (TrV 2018/93255). Ansträngningarna måste intensifieras.

Vi anser det oacceptabelt att underhållet på järnvägen inte återtas under planperioden. Målsättningen mellan väg och järnväg måste bli mer rättvis, fördelningen 345 miljarder till väg och 210 miljarder måste omfördelas. Resenärer ska inte tvingas vänta på tåg som inte kommer under 12 år till. Trafikverket underminerar förtroendet för persontransporter på järnväg.

Vi välkomnar förslagen på kommande utredningar men skulle vilja se några fler utredningsuppdrag. I Arlandautredningen föreslogs både satsningar på en järnväg mellan Uppsala och Enköping och en utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda. Vi ser ett behov av att utreda båda de förslagen närmare då det är banor som skulle kunna förbättra resemöjligheterna kraftigt i norra Mälardalen. Utredningen av kapaciteten på stambanorna i södra Sverige ser vi som viktig, speciellt med tanke på hur den framtida trafiken kan se ut efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Men vi hoppas att en sådan utredning även innefattar Västkustbanan. Speciellt i Göteborgsområdet finns det kapacitetsproblem då väldigt många tåg av olika slag samsas på dubbelspåret mellan Göteborg och Kungsbacka. Även utredningen om redundans är något vi hoppas kan prioriteras då bristen på redundans i det svenska järnvägsnätet är ett stort problem vid störningar av olika slag. För båda utredningarna hoppas vi att de kommer att ta alternativa banor i beaktande. Exempelvis Kinnekullebanan, Svealandsbanan och Halmstad–Nässjö skulle kunna fylla en funktion vid störningar på stambanorna, men då krävs att de är elektrifierade och har kapacitet att ta emot mer trafik.

Att Trafikverket ska bygga upp kapacitet för rangering är ett intressant förslag som vi välkomnar. Som vi ser det kommer det att underlätta för mindre bolag att bedriva godstrafik, även om de inte har egen kapacitet för rangering, och därmed öka konkurrensen på godssidan.

Vi ser positivt på samplanering mellan de nordiska länderna. Trafikverket bör utveckla pågående studier och uppdrag med utredningar för utveckling av den gränsöverskridande järnvägstrafiken bland annat Oslo–Göteborg, Oslo–Stockholm, Östersund–Trondheim och Haparanda–Torneå.

Tanken på ett modernt gemensamt signalsystem är god. Sömlösa transporter över gränserna gör transporter inom EU enklare. Men utrullningen av ERTMS i Sverige får inte stressas fram, sträckor där ERTMS ger störst fördelar bör prioriteras. Den bör inte heller ske snabbare än tågoperatörerna kan uppgradera sina fordon.

För att tillgodose hela Sveriges behov av järnvägstrafik bör politikerna även ge Trafikverket i uppgift att återge alla trafikerade järnvägar status av riksintresse. När en kommun vill komma åt mark som idag används för järnvägstrafik får det skadeverkningar för alla kommuner längs de drabbade banorna. Det är orimligt att en kommun ska tillåtas skada andra kommuner. Ett återupprättat riksintresse kostar inte vårt land något, det finns gott om bebyggbar mark.

Linköping 2025-12-29

Ulf Flodin  
Ordförande