

# Det kollektiva resandet måste utvecklas – inte avvecklas

I Sverige argumenterar vissa debattörer om slöseriet med att upprätthålla kollektiva trafikformer som enligt deras mening håller på att dö ut. Att som utgångspunkt ställa privata och kollektiva lösningar mot varandra där det ena ges större plats än det andra blir fel, skriver Gunnar A Kajander och Sten Wiberg.



**Den teknologiska utvecklingen** medför hela tiden nya framsteg. Samhällets processer består av integrerade och komplexa system. Men dessa styrs ofta av politikens olika ideologiska och byråkratiska agendor som försvårar systematiska och mjuka övergångar från befintlig till ny teknologi och systemlösningar. Transportsektorn lider dessutom under bristande internationell samordning med olika drifts-og organisationsmodeller (statlig/regional och privat), som dessutom påverkar de direkta och indirekta faktorerna som bär den. Tekniksprången fördelar sig dessutom ojämnt (som så mycket annat) utifrån olikheterna mellan i- och u-länder samt starka kontra svaga regioner.

**Kollektivtrafiken** kommer under överskådlig framtid att vara en bärande del av vårt transportsystem. Men den behöver utvecklas snabbare med hjälp av tillgänglig teknik og innovativa trafiklösningar anpassade till de olika behov (när-, region- och fjärrtrafik) som främjar det kollektiva resmönstret. De utmaningar nuvarande og kommande generationer ska lösa med hänsyn till alla integrerade faktorer i samhällsutvecklingen med ny teknik som stöd kräver ofta långa infasningsperioder. Dessutom finns begränsningar i samhällets förmåga att systematisk växla om till ny og tidsenlig teknik. Vi tenderar dessutom att avvakta andra länders lösningar innan vi gör egna utvärderingar.

**De klimat- og miljömål** som EU fastställt i sin vitbok kräver betydande omläggningar inom hela transportsektorn med övergång till nya trafiksystem baserade på renare energi. Infasningen av elbilar og hybrider har tagit viss fart, men ännu saknas nödvändig planering, tjänstekomponenter og infrastruktur som tillgodoser både det kollektiva og privata behovet. Det är satt ett klimatmål om 85 procents minskning till 2045 og trafiksektorns mål är en minskning om 70 procent till 2030 jämfört med 2010. 2030 är snart og tiden går fort. Då räcker det inte att tro att en ny fordonspark med el-bilar ska lösa problemet. Man behöver se över hur vi reser og hur efterfrågan på resandet ökar i takt med mobiliteten i samhället ju större arbetsregioner vi får.

**Introduktionen av eldrivna lastbilar** (Tesla) är ännu bara i sin linda men dessa kommer rätt använda att tillföra betydliga klimatvinster. Enligt vårt synsätt sker detta endast som komplement till en mer effektiv, modern og uppgraderad järnväg (höghastighetsnät) för transport av gods og resande. Baserat på ren energi har tåget sin stora fördel på lång- og

medeldistans och pendelresandet runt de stora städerna. Alla transportfunktioner måste läggas till rätta för att klara de politiskt uttalade ambitionerna om en (relativ) harmonisering mellan stad och landsbygd. Någon annan strategi vore att utmana nationens funktionella förutsättningar. Förtättnings- och spridningskostnader som investeringsnycklar är alltid intressanta som jämförelser i (långsiktiga) samhällsekonomiska kalkyler.

**Att investera** i moderna höghastighetsjärnvägar på det primära stambanenätet i landet är sannolikt mer samhällsekonomiskt lönsamt än att bygga flerfiliga höghastighetsmotorvägar parallellt med järnvägen om vägtrafiken utifrån sitt behov kan hållas på en nivå som klarar sig utmärkt med i huvudsak trafiksäkra motortrafikleder med 2+1-körfält. Tåg på moderna järnvägar är både snabbare och mer komfortabla än bil och buss.

**Politikerna har i decennier försummat järnvägen.** I Sverige dras den med ett infrastrukturellt underhållsunderskott på nära SEK 90 miljarder. Enligt framtagna beräkningar leder kapacitetsbristerna i järnvägssystemet till årliga kostnader på SEK 12 miljarder i rena samhällsförluster och uteblivna marknadsandelar motsvarande SEK 5 miljarder. Att hämta in eftersläpet och uppgradera järnvägen och hela det svenska transportsystemet kräver investeringar i storleksordning SEK 600 – 700 miljarder mycket snabbt. Medan 70 länder har eller planerar byggande av höghastighetsbanor och 35 länder (med en tillväxttakt på ett till två länder per år) redan har höghastighetståg på sitt järnvägsnät ligger Norden långt efter. Kostnaden för den försummelsen har redan lagts över som en växande skuld på nästa generation.

**Oljeepoken** kommer fasas ut och övergången till nya driftsystem baserade på ren energi kommer, trots både allmän och politisk-administrativ tröghet, sannolikt forceras med hänsyn till eskalerande kostnader i andra ändan. Detta orsakat av negativa klimateffekter, ökande kostnader för föråldrade system och i förlängningen andra kvalitetsförluster för samhället i stort. Även om de tekniska framstegen går förhållandevis snabbt är initieringen en långsammare och mer krävande process. Intelligent och autonoma transportsystem finns redan i mindre skala, men de storskaliga lösningarna för hela transportsektorn innebär organisatoriska och gränsöverskridande lösningar där de stora utmaningarna är samordning och ”paketering” av de tekniska, operativa, finansiella och politiska funktionerna i systemet - med andra ord ”viljan och förmågan”!

Vår utgångspunkt är att en bärkraftig utveckling bättre kan ernås med kollektiva lösningar än enskilda sådana. Godstransporter kräver dessutom volymkapacitet där moderna järnvägar har sina fördelar i ett samordnat system av integrerade markbundna transportkedjor (korridorer) tillsammans med sjöfart och bil.

**Vår slutsats** blir att vi måste investera i ett modernt höghastighetsnät anpassat för blandad trafik med fördelning av olika tågslag (s.k. flexkoncept). Med nästa generations modala lösningar och utveckling av innovativa godstransporter kommer även godstågen köras med högre hastigheter (Semi- or High Speed Rail freight, Cargo sprinters). Planering och initiering måste ha som syfte att stegvis investera bort ineffektivitetskostnaderna i transportsystemet och utveckla övergångslösningar för den tid det tar att realisera nya avancerade terminaler samt flerspårssträckor med mötes- och förbigångsspår för transportlösningar i stor skala.

Som exempel på framtidens lösningar tar vi med utvecklingen av DD-tåg (dockning av tåg under färd) och hyperloop (transportkapslar i vakuumrör) med teknologiska övergångar fördelade över ett antal generationer där befintliga och nya system måste konverteras till varandra i olika överlappningsfaser. Här bör de nordiska länderna gå samman i ett järnvägs- eller transportkonsortium i syfte att ta fram en gemensam nordisk utvecklingsmodell samt skapa allmänna och politiska förutsättningar för att genomföra dem.

Mycket av utmaningen ligger dessutom i hur den urbana förtätningen och de rurala resurserna ska byggas in i framtidens samhälle relaterat både till framtidens transport-system, förvaltningen av naturkapitalet och andra tillhörande dynamiska och humanistiska aspekter.

*Gunnar A Kajander er nestleder i For Jernbane (FJ) og foreningens distriktskontakt for Nord-Norge og inngår i BKAs jernbanegruppe. Sten Wiberg er aktiv i Svenska Järnvägsfrämjandet (FSJ) hvor han er sekretær i styret for foreningens avdeling Väst. De har begge tidligere hatt styreoppdrag i FSJs sentralstyre.*

Uppdaterat 2018-12-17