

MILJÖPARTIETS VISION FÖR TÅGTRAFIKEN

miljöpartiet de gröna





Miljöpartiets vision för tågtrafiken

2016-05-23

Text: Karin Svensson Smith, Anna Jonsson och Oliver Tovatt

Redigering: Anneli Rannamaa Söderström

Formgivning: Agnes Johanson

INNEHÅLL

Sammanfattning	4
Inledning	6
Bakgrund	6
Vision	7
Fördubbla kollektivtrafiken	10
Utnyttja järnvägens potential	11
Problembeskrivning	12
Politiska förslag för attraktiv tågtrafik	13
Låt tågtrafiken styra investeringarna	13
Dagens planering fungerar inte	13
Schweiz – en förebild	13
Nationell tågplan	13
Låt SJ få huvudansvar för att köra trafiken	14
Samhällsuppdrag till SJ	14
Översyn av kollektivtrafiklagen	15
Nationellt samordnad biljettbokning	15
Förmånskollektivtrafik i stället för förmånsbil	15
Ändra reseavdraget	15
Sköt om och organisera smartare	16
Järnvägsunderhåll, tillståndskontroll och stationer i egen regi	16
Järnvägsdivision inom Trafikverket	17
Kompensera tågoperatörer för höjda banavgifter	17
Utveckla systemet med differentierade banavgifter	18
Bygg ut och utveckla järnvägen	18
Varför nya stambanor för höghastighetståg?	18
Utveckla befintliga järnvägar	24
Tåg i Europa	26
Spårvägar och stadsmiljöavtal	27
En starkare tåg- och järnvägsindustri	27
Förändra de samhällsekonomiska kalkylmodellerna	29
Kostnader och finansiering	29
30 punkter för en bättre tågtrafik	30

SAMMANFATTNING

I dag planerar vi för infrastruktur som ska finnas i 50-100 år. Det transportsystem vi väljer att prioritera här och nu blir avgörande för vilket samhälle vi överlämnar åt våra barn och barnbarn. För Miljöpartiet är prioriteringen enkel: transportplaneringen ska utgå från klimatmålen och bidra till att Sverige blir ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Prioriteringen av infrastrukturen ska även styra mot målet om en fördubbling av kollektivtrafiken.

Tågtrafiken i Sverige har en nyckelroll i arbetet för att ställa om till en fossilfri transportsektor. Men för att fler ska kunna resa med tåg i framtiden och lita på att de går och kommer fram i tid krävs en långsiktig politisk tågvision vad gäller investeringar, organisation och kompetensutveckling. I denna rapport redogörs för hur Miljöpartiet vill modernisera och förbättra tågtrafiken. Här följer en kort sammanfattning av några av de viktigaste förslagen:

- Investeringar i nya spår och stambanor för höghastighetståg

Påbörja bygget av nya stambanor för höghastighetståg och snabb storregional tågtrafik med goda kopplingar till Danmark och Tyskland. Genom att de befintliga stambanorna avlastas förbättras också förutsättningarna för storregional trafik, regional trafik och godstransporter på järnväg. För att tågen ska passa tiden och trafiken bli pålitlig behöver kapaciteten på spåren öka samtidigt som långsam och snabb trafik delas upp på separata banor.

- Samhällsuppdrag till SJ

Ge SJ tidsbegränsad ensamrätt att trafikera de nya stambanorna och ett uppdrag att via innovationsupphandling ta fram lok och vagnar anpassade efter ett nordiskt klimat.

- Nationell tågplan

Utifrån den schweiziska modellen för planering av infrastruktur ska staten ta fram en nationell tågplan som omfattar de tåglinjer som har betydelse för att knyta ihop landets alla delar – ett landsomfattande program för tågtrafik.

- Stoppa nedläggning av järnväg i Sverige

Trafikverket bör inte ensamt få besluta om nedläggning av lågtrafikerad väg eller järnväg. Eventuella beslut bör tas i samråd med berörda kommuner och landsting/regioner. Nattågstrafiken i Sverige och Europa ska utvecklas och länsjärnvägar rustas upp.

- Nationell godsstrategi

Ta fram en nationell godsstrategi för bland annat längre godståg, bättre omlastningsmöjligheter och ökad kapacitet på spåren.

- Återta kontrollen över banunderhållet

Det driftsnära underhållet, inklusive felavhjälpning och förebyggande underhåll, ska ske i Trafikverkets egen regi. Reinvesteringar bör även fortsättningsvis utföras av upphandlade entreprenörer.



INLEDNING

Tänk dig ett Europa där det finns snabba och bekväma tågförbindelser, där flyget inom Europa blir undantag snarare än regel. Du kan enkelt via nätet boka resor från Sverige till hela Europa eller gå till en biljettkassa på tågstationen med bra öppettider. Det visar sig att tågbiljetten är billigare än flygbiljetten eftersom de verkliga miljökostnaderna avspeglas i priset. Antalet byten är få, och du kommer att få en skön natts sömn på tåget. Den kittlandespanningen i att vara på väg, se landskapet fara förbi. Myllret av människor på stationen i Hamburg, Paris eller Barcelona. En avlägsen bergsby i Pyrenéerna ger sig plötsligt till känna. Doften av nybakt bröd och några frukt-försäljare på torget.

De flesta av oss vill resa, möta nya människor och kulturer. Och kunna göra det med gott samvete, i vetskap om att vår resa inte har bidragit till klimatförändringar nu och i framtiden.

Tänk dig också ett samhälle där tågtrafiken fungerar lika bra och självklart som när du vrider på vattenkranen eller sticker en kontakt in i elnätet. Där tågtrafiken bidrar ännu mer till utveckling i hela vårt land genom att möjliggöra arbetspendling, genom att utveckla spetsteknologi som blir exportprodukter och genom att sysselsätta tusentals människor i arbete med järnväg och tåg. Redan i dag bidrar tågtrafiken och järnvägen till allt detta. Och potentialen är stor att utveckla alla dessa delar. De är pusselbitar som gör det möjligt för industrier och näringsliv att växa.

Det finns ett stort behov av visioner, som målar framtidsbilder över en värld vi faktiskt vill ha. Alltför ofta omringas vi av krassa prognoser över hur flygets klimatpåverkan kommer att öka, eller andra nedslående och till synes opåverkbara trender.

Varje dag finns möjlighet att ta beslut som leder till en mer hållbar värld. Det gäller på personlig nivå likaväl som på politisk. Vår uppgift som gröna politiker är att ge redskap och möjligheter att leva ett spännande och utvecklande liv utan att ha alltför stor miljöpåverkan.

Schweiz är ett positivt exempel. Där har politiken satt tågresenären i centrum och utformat tågtrafiken utifrån människors behov av bekväm och pålitlig kollektivtrafik. Resultatet är slående: tåg som går och kommer i tid, många möjligheter till byten och årskort i kollektivtrafiken som fungerar i hela landet. Det som blir tydligt är hur viktig politiken är för att nå dit – du kan inte på egen hand bygga din egen järnväg. Detta är utmaningar som vi behöver lösa tillsammans, på politisk nivå.

Vi vill visa på möjligheterna med tågtrafiken, om att bejaka mänskliga möten som föder känslor och kreativa idéer. Inom ramen för planetens gränser. Därför har vi sammanställt denna vision för tågtrafiken.

BAKGRUND

Miljöpartiet har i opposition drivit på för större satsningar på järnväg och bättre organisation av tågtrafiken och arbetet som görs på spåren. I valmanifestet framgår att Miljöpartiet i en ny regering vill:

... göra det enklare att resa klimatsmart. Klimatmålen ska styra de nationella planerna för investeringar i infrastruktur inom transportsektorn. Kollektivtrafikens andel av transporterna ska fördubblas. Vi ska förbättra och bygga ut såväl det nationella järnvägsnätet som den regionala spårtrafiken och börja bygga banor för höghastighetståg. Vi vill att staten ska återta kontrollen över banunderhållet. Resenärer ska kunna lita på att tågen kommer i tid. [...]

I den rödgröna regeringsöverenskommelsen är Socialdemokraterna och Miljöpartiet överens om följande:

Vårt mål är att minska miljöpåverkan från transportsektorn och flytta långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart. [...] Resenärer ska kunna lita på att tågen går i tid. Vi ska förbättra och bygga ut såväl det nationella järnvägsnätet som den regionala spårtrafiken och börja bygga banor för höghastighetståg. Vi vill att staten ska återta kontrollen över banunderhållet. SJ får ett uttalat samhällsuppdrag.

I regeringsförklaringen 2014 deklarerade statsministern:

Upprustning och utbyggnad av järnvägsnätet och investeringar i strategiska infrastrukturprojekt kommer att prioriteras. Ett konkurrenskraftigt Sverige kräver nya höghastighetsbanor, byggd tunnelbana och spårväg, bättre kollektivtrafik och vägar. [...] Staten ska ta det samlade ansvaret för underhållet av de svenska järnvägarna. Anslaget till underhåll ska höjas.

Den 3 juni 2015 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande om att fördubbla kollektivtrafiken; om statens roll i att bidra till att skapa rätt förutsättningar för att kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås.¹ I och med detta beslut finns det en enighet i riksdagen för målsättningen om att fördubbla kollektivtrafiken (endast Vänsterpartiet reserverade sig, då till förmån för ett förslag om att staten bör ta fram en plan för fördubblingsmålet). För att nå fördubblingsmålet krävs att tågtrafiken är pålitlig och attraktiv och att det finns kapacitet för att ta emot fler resenärer.

Det historiska klimattoppmötet i Paris och det nya globala avtalet om att begränsa jordens uppvärmning till långt under 2 grader sätter stor press på transportsektorn att minska utsläppen och fossilberoendet. Det var bland annat med anledning av Parismötet som statsministern i regeringsförklaringen 2015 deklarerade:

Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärds-länder. Utsläppen ska minskas i den takt som behövs för en globalt hållbar utveckling. Omställningen ska vara effektiv och ge långsiktiga spelregler. Tåget ska vara snabbare än bilen och billigare än flyget.

För att allt detta ska bli verklighet krävs en långsiktig politisk vision vad gäller investeringar, organisation och kompetensutveckling. Miljöpartiet har i regeringsställning sannolikt större möjligheter än någonsin att påverka tågtrafikens utveckling. För att tydliggöra vad Miljöpartiet vill åstadkomma formulerar vi denna vision för tågtrafiken.

VISION

Den infrastruktur som planeras i dag kommer att finnas och påverka våra samhällen under lång tid, för järnvägen handlar det om hundra år och längre. Det transportsystem vi väljer att prioritera här och nu blir avgörande för vilket samhälle vi överlämnar åt våra barn och barnbarn. För Miljöpartiet är prioriteringen enkel: Vi vill satsa på infrastruktur som tar oss in i en hållbar framtid. Med stora satsningar på tåg, kollektivtrafik och cykel hjälper vi till att lösa mänsklighetens stora ödesfråga – klimatet. Vi behöver också planera för ett transportsnålt samhälle, där det vi behöver i vardagen finns nära där vi bor och där varor inte transporteras längre än nödvändigt.

Investeringarna i järnväg på 1800-talet var en av nyckelfaktorerna i att lyfta Sverige från fattigdom till högteknologiskt välfärdssamhälle. Många av de banor som byggdes för mer än hundra år sedan används än i dag. I dag, år 2016, står vi inför en minst lika stor utmaning: Att ställa om transporterna till

en radikalt lägre klimatpåverkan. Återigen kan järnvägen bli en nyckel som gör en omställning möjlig – genom att möjliggöra bekväma, energisnåla transporter utan fossilberoende. Det kräver långsiktighet och mod från politisk nivå att konsekvent prioritera de transportslag som leder oss närmare målet om en begränsad klimatpåverkan.

För att kunna styra om till klimatsmart infrastruktur, som har långa cykler och tar lång tid att förändra, krävs att det finns styrfart och tydliga visioner. I skriften Med gröna tåget ut i världen (2009) tecknade Miljöpartiet och De gröna i Europaparlamentet en vision för järnvägen i Europa som är minst lika aktuell i dag. Bilderna nedan visar den vision för ett europeiskt huvudnät av järnvägar som skulle möjliggöra en helt annan tillgänglighet med tåg runtom i och utanför Europa, jämfört med i dag.

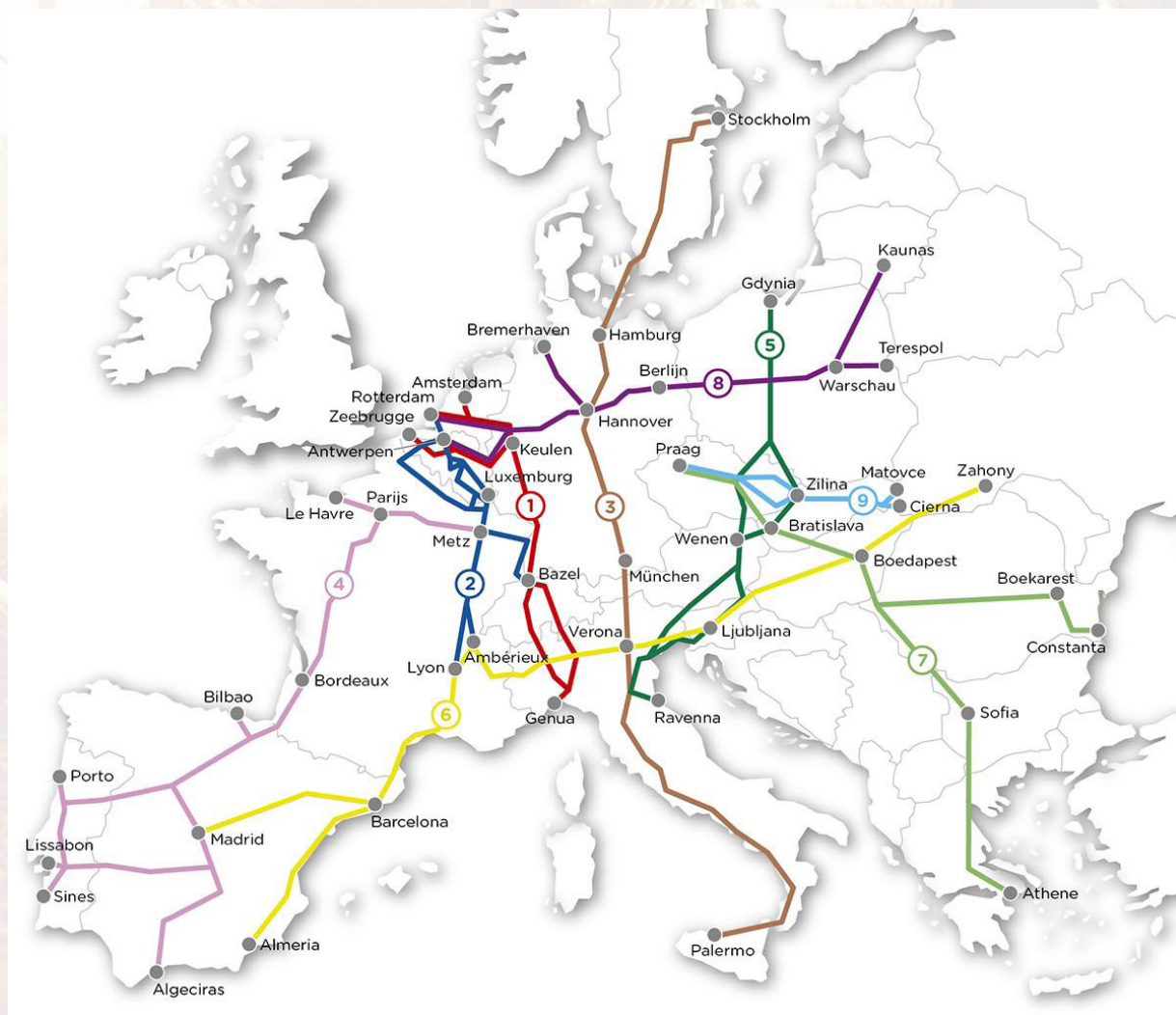
¹ Trafikutskottets betänkande 2014/15:TU13



Figur 1: Skiss över vision för ett framtida europeiskt huvudnät av järnvägar. Grafik: Bo Larsson, 2009.

När den fasta förbindelsen mellan Rødbyhavn i Danmark och Puttgarden i Tyskland blir färdig 2021 skapas en direkt landförbindelse för järnväg mellan Skandinavien och Hamburg. Stråket fortsätter sedan vidare söderut genom Europa och blir en del i större grön korridor, Scandinavian Mediterranean

Corridor som knyter samman tätorter i Tyskland, Alperna och hela vägen till Italien och Valetta. För att sträckan ska vara ett attraktivt alternativ till flyg och bil krävs snabba och bekväma tågförbindelser och ett integrerat system utan onödiga gränser och barriärer.



Figur 2. Europeiska godstågskorridorer

Källa: RailNetEurope (RNE) 2013

Fördubbla kollektivtrafiken

Miljöpartiet vill skapa ett system av sammanhängande kollektivtrafik, bestående av allt från lokal spårtrafik till höghastighetsbanor med internationella kopplingar, som gör det så attraktivt med tågresa så att flyg- och bilresandet minskar. Vi vill likna järnvägens alla grenar vid kroppens blodomlopp, där kroppspulsådern är snabba och kapacitetsstarka förbindelser (höghastighetsbanor och stambanor) och där artärer och vener når ut till alla kroppens delar, till lägre kapacitet och hastighet (länsjärnvägar och lokal spårtrafik). Båda behövs för att systemet ska fungera. En ensidig satsning på höghastighetsbanor utan satsningar på det finmaskiga nätet skulle leda till att utarma tågtrafiken och vice versa. Det befintliga järnvägsnätet måste alltså rustas upp parallellt med satsningen på nya stambanor.

En övergripande princip för Miljöpartiets vision för tågtrafiken är därför att investeringar och utveckling av järnväg ska göras i en helhet, så att nyttan optimeras både utifrån resenärernas och transportköparnas perspektiv samt utifrån minskad klimatpåverkan. Det innebär i praktiken att investeringar i höghastighetsbanor inte får tränga ut angelägna investeringar i det övriga järnvägsnätet. Ett sammanhängande järnvägsnät runtom i hela landet är viktigt både för personer och näringsliv, vars transporter ofta är beroende av mindre banor i glesbygd.

Den svenska järnvägen behöver få effektivare och bättre kopplingar till andra länder. Det ska vara enkelt och prisvärt att resa med tåg inom Europa. Tyvärr ser vi i dag en motsatt utveckling, till exempel i form av att Deutsche Bahn har lagt ner natttåget från Köpenhamn ut i Europa och att SJ helt har slutat med försäljning av internationella tågresor. För att tåget ska bli konkurrenskraftigt inom Europa krävs en rad åtgärder: större investeringar, bättre samordning och smartare organisation.

Klimatberedningen gjorde bedömningen att kapaciteten på järnvägen för gods- och persontransporter behöver öka med minst 50 procent till år 2020 för att nå klimatmålen ska uppnås och att investeringar som medför att tågresor kan ersätta flyg bör prioriteras.² Sedan Klimatberedningen presenterade sitt slutbetänkande 2008 har klimatomställningen blivit än mer akut, samtidigt som det blivit mer uppenbart att järnvägen inte har den kapacitet som krävs.

I EU:s vitbok om framtidens transporter sägs att Europa bör tredubbla sitt nät av snabba järnvägar fram till 2030, och att det ska vara fullt utbyggt till 2050, som ett led i att minska utsläpp av växthusgaser i EU med 60 procent till 2050. Majoriteten av resandet på medellångt avstånd bör ske med tåg.³

Vi anser att Sverige ska anta ett stadsmiljömål om att ökad trafik i städer ska göras med kollektivtrafik, cykel och gång. Se även rubrik Spårvägar och stadsmiljöavtal. Detta mål bör även utvecklas till att bli nationellt, så att all fortsatt trafik-tillväxt på nationell nivå görs med kollektivtrafik, cykel och gång för persontransporter, respektive tåg och sjöfart för gods-transporter. Denna målsättning ska även vara styrande för regionerna när de upprättar regionala planer.

Utöver investeringar behövs styrmedel och andra incitament för att få fler att välja kollektivtrafik för att flytta över mer gods från väg till järnväg och sjöfart. Att ändra reseavdraget som idag är utformat för att gynna bilpendling är en mycket viktig åtgärd som dessutom har ett blocköverskridande stöd i Miljömålsberedningen. Styrmedel i form av en avståndsberäknad vägsli-tageskatt för tunga lastbilar är också nödvändigt för att öka konkurrensfördelen för tågtransporter av gods.

Klimatsmarta transporter ger ett mänskligare samhälle. Med fler resor i kollektivtrafiken och på cykel får vi renare luft och trevligare städer. Vi får bättre hälsa och mer yta till att bygga bostäder och anlägga grönytor. På landsbygden får vi bättre möjligheter att cykla, både för pendlingsresor och fritid. Pendlarparkeringar vid stationer och hållplatser gör att även människor som bor i glesbygd drar nytta av en utbyggd kollektivtrafik. Med färre bilar och lastbilar på vägarna blir trafik-säkerheten högre samtidigt som luftkvaliteten förbättras.

Satsningar på kollektivtrafik är också en satsning på jämställdhet. Trots att nästan hälften av alla körkortsinnehavare är kvinnor kör män genomgående mer bil. Män kör också i genomsnitt längre resor, 26 km/dag i genomsnitt jämfört med 10 km/dag för kvinnor.⁴ Kvinnor reser i stället mer kollektivt. En satsning på motorvägar är alltså en investering i transportslag som främst män väljer, medan en satsning på kollektivtrafik är en investering i kvinnors sätt att resa. Det är ännu ett argument för att omfördela investeringar från väg till kollektivtrafik.

Ett klimatsmart transportsystem är också mer anpassat för barn och äldre. Barns rörlighet på egen hand har minskat de senaste hundra åren, främst på grund av olycksriskerna i trafiken. Många äldre har inte tillgång till bil. Därför är en utbyggd kollektivtrafik och en tryggare gatumiljö en vinst för både barn och äldre. Det blir också lättare att nå andra nationella miljö-kvalitetsmål, som God bebyggd miljö, Ingen övergödning, Bara naturlig försurning och Frisk luft.

² Svensk Klimatpolitik, SOU 2008:24, s 31

³ EU:s vitbok, Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, 2011

⁴ Cedersund, H. Å. & Lewin, C. 2005 Män och kvinnor i trafiken - En litteraturstudie. VTI rapport 522.

Utnyttja järnvägens potential

Satsningar på tågtrafiken är en nyckelfaktor i den gröna omställningen av Sverige. Tågtrafikens största fördelar är att det går att transportera många människor och stora godsvolymer på litet utrymme, med mycket liten miljöpåverkan. Med moderna tåg och järnvägar kan residerna bli attraktiva. Viktiga funktioner är bland annat arbetspendling samt affärs- och fritidsresor mellan stora och medelstora orter. Även på landsbygden fyller järnvägen en viktig funktion genom att skapa tillgänglighet och mötesplatser. Inriktningen ska vara att tågtrafiken så långt som möjligt ska kunna ersätta bil- och flygresor. Det förutsätter att en tågresa är snabbare än bilen och billigare än flyget.

När det gäller godstransporter har tågtrafiken sin givna plats framför allt för stora, tunga och skrymmande transporter och på avstånd längre än cirka tio mil.⁵ För att godstransporterna ska vara konkurrenskraftiga måste järnvägen kunna erbjuda en hög kapacitet, snabba transporter, god logistik och hög tillförlitlighet. Tyvärr finns här stora brister i form av eftersatt underhåll, flaskhalsar och bristande spårkapacitet som i många fall motverkar möjligheten för tågtransporter att öka sina marknadsandelar.

Satsningar i spårtrafik har också en stor fördel i att vara strukturerande för till exempel bebyggelse. När ett spår med dess stationer väl är byggt vet man var det kommer att ligga, och det ger stabila förutsättningar för investeringar i till exempel bostäder. Värdeökningen av marken intill en spårväg blir därför avsevärt större än motsvarande ökning vid en busslinje.⁶

Vägtrafiken har högre energiförbrukning än tåg per lastenhet. Det beror bland annat på att friktionen stål mot räl är extremt

låg, jämfört med till exempel gummihjul mot asfalt där friktionen är nödvändig för att garantera trafiksäkerhet och stabilitet. En ensam människa kan med egen kraft rulla igång en lastad godsvagn på 50 ton. Samtidigt ligger de olika vagnarna i tåget ”i lä” för varandra, vilket gör att luftmotståndet per vagn blir lågt även i höga hastigheter. Det är en av orsakerna till att exempelvis elektrifiering av vägar inte är någon önskvärd utveckling. Det är alltså bättre att satsa på att utveckla och bygga ut järnvägen, både ur ekonomisk och ekologisk synvinkel.

Det historiska klimatoppmötet i Paris och det nya globala avtalet om att begränsa jordens uppvärmning till maximalt 1,5 grader sätter stor press på transportsektorn att minska sitt fossilberoende. Av de stora mängder olja Sverige importerar varje år går hela 78 procent till transportsektorn. Förutom att förbränning av oljan bidrar till att värma upp klimatet finns viktiga säkerhetspolitiska skäl att minska oljeberoendet och skapa ett robust och mindre sårbart transportsystem. Detta blir särskilt aktuellt med tanke på Sveriges försämrade relation till Ryssland, som 2014 stod för närmre 50 procent av all råolja som importerades till Sverige. Det finns även ett EU-direktiv som kräver att EU-länder lagrar råolja motsvarande 90 dagars nettoimport. Genom att minska förbrukningen av olja och samtidigt verka för en ökad inhemsk produktion av förnybara drivmedel kan Sverige drastiskt minska oljeimporten och därmed även mängden olja som behöver lagras. Det finns alltså såväl klimatomfattiga som ekonomiska och säkerhetspolitiska skäl som motiverar att bygga ut den svenska järnvägen.



Foto: Stefan Nilsson, SJ

⁵ I den statliga utredningen om järnvägens organisation (SOU 2015:110) delas godstransporter in i kortväga transporter under eller lika med 10 mil och långväga transporter över 10 mil. De kortväga godstransporterna står för 7 procent av transportarbetet (definierat som mängd transporterat gods gånger transporterad sträcka, mäts i tonkilometer) men ungefär fyra femtedelar av den transporterade godsmängden totalt sett och utgörs till stor del av transporter av sand, grus och sten till byggarbetsplatser.

⁶ Professor Hass-Klau vid universitetet i Wuppertal har länge studerat markvärdeseffekter av spårtrafiksatsningar i Europa, där värdeökningar på uppåt 25 procent är en normal siffra. Presentation på seminariet Mer kollektivtrafik i Stockholm den 18 september 2008.

⁷ Energimyndigheten 2015, Sveriges import av råolja och drivmedel.

PROBLEMBESKRIVNING

Transporterna står i dag för en tredjedel av utsläppen av koldioxid inom Sverige. Om man räknar in utrikes flyg och sjöfart blir andelen drygt 40 procent.⁸ Det är också en sektor med stort oljeberoende – nästan 90 procent av det bränsle som i dag används till vägtransporter är av fossilt ursprung.⁹ Om och hur klimatutsläppen från transporterna kan minskas är därför en avgörande fråga för huruvida Sverige ska klara sina klimatmål eller inte.

De senaste femtio åren har den största ökningen av transporter skett med bil. Det innebär att även om resandet med kollektivtrafik mer än fördubblats i absoluta tal sedan 1960-talet så har andelen kollektivtrafikresor minskat från cirka hälften av transporterna före 1960 till mindre än 20 procent i dag.¹⁰

För att nå klimatmål och göra transportsektorn mindre beroende av fossila bränslen krävs en ny inriktning i utvecklingen av samhället och transportsystemet, en utveckling mot ett mer transportsnålt samhälle. Detta är en slutsats som Trafikverket drar i sitt underlag till Färdplan 2050.¹¹

Trafikverkets vision om ett transportsnålt samhälle:

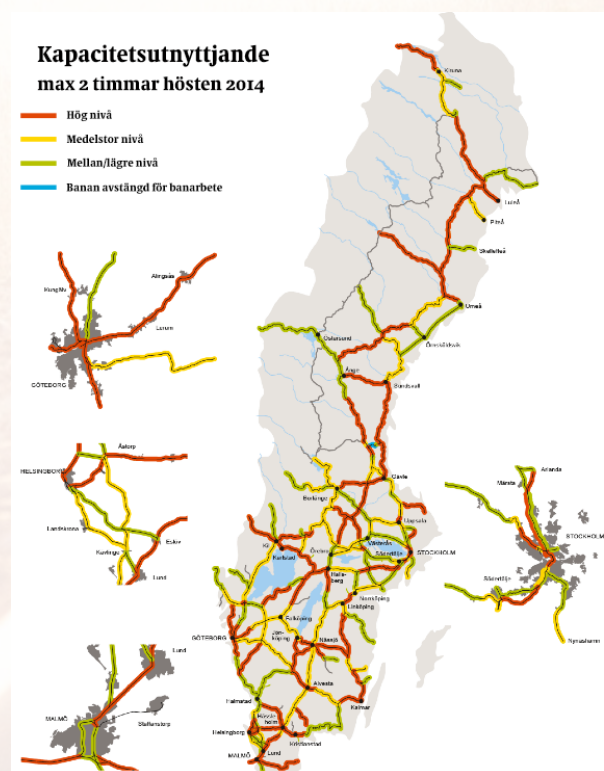
Ett transportsnålt samhälle innebär ett samhälle och transportsystem där den egna bilen har en minskad roll som transportmedel, och tillgängligheten i större grad löses genom effektiv kollektivtrafik samt förbättrade möjligheter att gå och cykla. Där det är möjligt flyttas också inrikes och kortare utrikes resor från flyg till järnväg.

I utredningen *Fossilfrihet på väg* som presenterades i slutet av 2013 lyftes även byte av trafikslag som en specifik strategi i att minska oljeberoendet av transporterna.¹²

Denna tågvision fokuserar på hur politiken kan bidra till att öka möjligheterna för företag och individer att byta från transportslag med stor klimatpåverkan till dem som har låga utsläpp. För att det ska bli verklighet krävs investeringar i infrastruktur och starka styrmedel. Och ökad kvalitet och bättre pålitlighet i järnvägssystemet som gör tågtrafiken mer attraktiv.

För att fler ska kunna ställa bilen eller skipa flyget krävs enkla, bekväma kollektiva transporter. Konkurrenskraftig kollektivtrafik i städer och stråk uppskattas vara en av tre åtgärder med störst potential för att minska klimatpåverkan vid överflyttning av biltrafik vid sidan av höjd koldioxidskatt och minskade bilreseavdrag.¹³

På många banor runt om i hela landet utnyttjas kapaciteten maximalt under högtrafik. Se figur 3 nedan. Denna kapacitetsbrist är bakgrunden till att det både behövs investeringar i nya höghastighetsbanor parallellt med utveckling av befintlig järnväg.



Figur 3. Kapacitetsutnyttjande under den tvåtimmarsperiod på dygnet med mest intensiv trafik. Källa: Trafikverket 2014

⁸ Trafikverket 2015, Transportsektorns utsläpp 1990-2014

⁹ Trafikverket 2015, Vägtransporternas utsläpp

¹⁰ Fossilfrihet på väg, Del 1, SOU 2013:84, s 7, s 337

¹¹ Trafikverket, delrapport transporter, Underlag till Färdplan 2050, 2012:224

¹² Fossilfrihet på väg, Del 1, SOU 2013:84, s 38

¹³ WSP (2012). Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger ökad effekt?

POLITISKA FÖRSLAG FÖR ATTRAKTIV TÅGTRAFIK

Låt tågtrafiken styra investeringarna

Investeringar i järnväg i Sverige sker utan en sammanhållen och långsiktig plan för hur tågtrafiken behöver utvecklas. Detta gör att många investeringar görs utan ett övergripande och långsiktigt tänk – bland annat med outnyttjad potential som följd.

Den som åker tåg ska kunna lita på att tågen avgår och kommer i rätt tid. Ingen ska behöva ta ett tidigare tåg för att vara säker på att komma i tid.

Dagens planering fungerar inte

Ett exempel på att dagens planering inte fungerar är utbyggnaden av Väst kustbanan Malmö–Göteborg där utbyggnaden till dubbelspår påbörjades på 1980-talet utan att det fanns en plan för färdigställandet. Banan har byggts ut i ett femtontal projekt som inte har haft någon tidsmässig koordinering och på grund av att det fortfarande finns delar av enkelspår kvar begränsas trafikutbudet fortfarande på hela banan. Ett annat exempel är Mälarbanan som 2001 stod färdig med ny hög hastighetsstandard. Men på grund av att många pendeltåg kör på banan kan fjärr- eller regionaltåg inte köra så fort som banan tillåter. Ett tredje exempel är upprustningen av banan på sträckan Karlskrona–Emmaboda, till 200 km/h på delar av sträckan. Men eftersom Blekingetrafiken satt in begagnade tåg som kör max 140 km/h kan inte heller denna investering nyttjas fullt ut. Det innebär både slöseri med pengar och missade miljövinster när järnvägsinvesteringar inte görs genomtänkta och långsiktiga – med tågresenärerna i fokus.

Schweiz – en förebild

I Schweiz, som är känt för sin höga andel resande med tåg och pålitliga tågtrafik, planerar man tågtrafiken på ett helt annat sätt. Utgångspunkten är en så kallad taktidtabell, med entimmetrafik i stort sett i hela landet. Banorna byggs ut så att det ska ta strax under 30 eller 60 minuter mellan knutpunkterna, där alla tåg och bussar möts varje hel och halv timme. På det sättet skapas ett sammanhängande trafiksystem med fungerande bytesmöjligheter. Det här trafikupplägget är styrande för investeringar och underhåll. Arbetet med takttrafik i Schweiz antas vara en av de största anledningarna till landets framgångar inom tågtrafiken.¹⁴ En annan anledning är att det finns ett sammanhållet system med en noggrann planering och hög kompetens. Att skapa ett nätverk med knutpunkter har också

andra fördelar. Det skapar fler alternativa resvägar till samma mål. Systemet gör bland annat kollektivtrafiken enklare för resenärer samtidigt som det skapar större möjligheter för omledning vid spårarbeten eller akuta händelser.

Schweizarna utgår helt enkelt från vilken tågtrafik de vill ha i framtiden och planerar investeringar utifrån det. Till skillnad från i Sverige där man identifierar flaskhalsar och utgår från prognoser av resande (som ofta underskattar resande med tåg), och prioriterar investeringar utifrån det. I Sverige är planeringen reaktiv, i Schweiz proaktiv.

Flera länder tar efter den schweiziska modellen, till exempel Danmark som har takttrafik sedan flera år. Där sker järnvägsutbyggnaden enligt den så kallade timmemodellen, som innebär att restiden ska sänkas till en timme mellan de större städerna Köpenhamn, Odense, Århus och Ålborg. I Nederländerna och Tyskland finns inslag av samma tänk. Även i Sverige har inslag av takttrafik funnits, till exempel med intercitytågen under 1980-talet. Även regionaltåg såsom Pågatågen på Ystadbanan och Östgötapendeln har haft fast tidtabell, men den har nu slagits sönder på grund av att nationell tågtrafik prioriteras högre i konflikter om tåglägen efter hand som nya operatörer fått tillgång till spåren. Detta leder uppskattningsvis till att man tappar 10–15 procent av resandet. Även om Sverige har och har haft inslag av taktidtabell har den inte varit styrande för investeringar och tidtabellsplanering på samma sätt som i Schweiz. Det finns också exempel på hur nationell trafik fått långsammare resor när den regionala trafiken ökar och all trafik inte planeras i ett sammanhang.

Nationell tågplan

Miljöpartiet anser att Sverige ska anamma den schweiziska modellen för planering av infrastruktur genom att staten tar fram en nationell tågplan som omfattar de tåglinjer som har betydelse för att knyta ihop landets alla delar – ett landsomfattande program för tågtrafikförsörjning. Där järnvägen inte går kan även andra trafikslag ingå, till exempel Gotlandsbåtarna. Planen ska vara långsiktig och ha minst ett tioårsperspektiv. Så kallad restkapacitet kan nyttjas av andra trafikföretag. I planeringen ska även ingå att initiera arbetet med en samordnad europeisk tidtabell mellan huvudstäderna. Miljöpartiet anser att SJ bör få huvudansvar för att köra den tågtrafik som prioriteras i den nationella tågplanen.

¹⁴ Eline Hederberg och Helena Homle, Uppsats Förbättra järnvägen i Sverige, Väg- och vattenbyggnad LTH

Även godstrafiken bör läggas in i den nationella trafikplaneringen. Det behövs också ouppbokat utrymme på spåren för gods, så kallade godskanaler (det vill säga inte i förhand bokat av något särskilt företag), så att det också finns möjlighet för ökad godstrafik med kort varsel. Generella krav på till exempel stationer, information och biljettförsäljning bör också läggas in i den nationella tågplanen, liksom regler för de olika operatörernas skyldighet att hjälpa varandra vid förseningar, brutna anslutningar med mera.

Som ett första steg bör Trafikverket få i uppdrag att samordna tidtabellerna mellan olika operatörer och att prioritera trafiken så att förseningar minimeras och spåren utnyttjas effektivt. Huvudlinjerna bör få tidskanaler för olika tågslag som bygger på takttrafik i timmesintervaller. I samband med detta bör SJ få huvudansvar för att köra nationell trafik. Detta måste planeras tillsammans med de regionala planerna för trafikförsörjning.

Låt SJ få huvudansvar för att köra trafiken

Sverige är ett av de länder i Europa som gått längst i att avreglera tågtrafiken och i att stycka upp järnvägens olika organisation och delar, såsom stationer och underhållsområden med mera. Från att SJ hade ensamrätt till att köra nationell trafik, med möjlighet att till exempel korsfinansiera (det vill säga finansiera olönsamma sträckor med intäkter från lönsamma sträckor), har vi nu ett system där i stort sett vem som helst får köra tåg. Det kan förstås vara positivt att nya operatörer kommer in med nya idéer för utförandet, men det finns ett antal problem med dagens system som gör att det fungerar bristfälligt. Kapaciteten på järnvägen är mycket begränsad i högtrafik och särskilt i större stråk, och det finns begränsat utrymme för extra trafik, vilket innebär att den tågoperatör som kommer in på spåren tränger ut en annan. I praktiken ser vi detta på flera håll i landet, framför allt genom att nationell trafik med få resande tränger ut regionaltrafik med många resande och rubbar deras fasta tidtabeller, men ibland också genom att regionaltrafik tränger ut långväga tågtrafik. I vissa fall, som i Gnesta, hotades trafiken av nedläggning på grund av bristande spårkapacitet. Det är alltså en illusion att konkurrens på spåren ger ett större utbud i det stora hela. Det kan förstås bli större utbud på enskilda sträckor och avgångar, men samtidigt trängs annan värdefull trafik ut från spåren.

När även SJ måste se till att varje sträcka eller service är lönsam eftersom man inte längre har möjlighet att korsfinansiera inom verksamheten blir viss tågtrafik i mer glesbefolkade delar av landet nedläggningshotad. När en sträcka går med förlust måste SJ lägga ner trafiken för att fortsätta att uppfylla vinstkraven eller så går staten in och handlar upp trafiken. Ett aktuellt exempel är nedläggning av en stor del av nattgästrafiken i Norrland, ett annat är att man tar bort möjligheten att köpa biljett över disk och biljetter till utrikesresor. Konsekvenserna av avregleringen blir då att vissa enskilda operatörer plockar russinen ur kakan på lönsamma sträckor som Göteborg-

Stockholm, samtidigt som samhället får gå in och finansiera tågtrafik som SJ tidigare kunnat finansiera ur egen ficka. Detta system sätter inte resenärens behov i centrum och behöver därför förändras. Miljöpartiet ser två olika möjligheter här:

- Att ge SJ ensamrätt att köra nationell trafik.
- Att ge SJ huvudansvar för att köra nationell trafik. Detta kan förslagsvis ske inom ramen för trafikplikt, där exempelvis Trafikverket eller Transportstyrelsen har rätt att besluta om vilken trafik som ska köras, varpå den trafiken upphandlas. All trafik som inte är belagd med trafikplikt får köras av andra aktörer.

Samhällsuppdrag till SJ

Under mandatperioden 2010-2014 gjorde riksdagens trafikutskott ett tillkännagivande där regeringen ombads se över hur SJ:s uppdrag kan preciseras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter i högre utsträckning kan tillgodoses. Det står även i den rödgröna regeringsöverenskommelsen för perioden 2014-2018 att SJ ska få ett uttalat samhällsuppdrag. Enligt nuvarande uppdrag är kraven enbart avkastning och vinstutdelning.

Miljöpartiets ingång är att SJ ska få ett samhällsuppdrag att verka för fördubblingsmålet i kollektivtrafiken genom ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet för resor mellan alla delar av Sverige och till huvudorterna i våra grannländer. I samband med uppdraget ska SJ:s utdelningskrav till staten minskas eller slopas – pengarna ska i stället återinvesteras.

Det finns tre nivåer av tågtrafik i Sverige där staten som ägare har anledning att precisera vilken roll SJ ska ha.

1. Den regionala nivån. Tills vidare kan det vara klokt att inte föreslå några förändringar i förhållande till nuvarande ordning. SJ bör finnas med i den regionala tågtrafiken med samma förutsättningar som andra tågbolag. På sikt finns anledning till en annan och mer långsiktig organisation av tågtrafiken.

2. Den nationella tågtrafiken. Här bör SJ få företräde på/huvudansvar för trafiken och övriga operatörer bör få tilldelning av tåglägen om det finns plats över i tågsystemet under förutsättning att det inte förstör tidtabellen för annan tågtrafik.

3. Kommande höghastighetstågtrafik på de stambanor som byggs till följd av Sverigeförhandlingen. SJ bör få en tidsbegränsad ensamrätt, så kallad koncession (till exempel 15 år från att första spåren öppnats) med möjlighet till förlängning, för att trafikera de nya stambanorna. I ett samhällsuppdrag ger staten SJ uppgiften att via en innovationsupphandling utveckla och införskaffa de tåg som är lämpliga för att utnyttja höghastighetsbanornas kapacitet. På detta sätt säkerställs att det finns ett attraktivt och välplanerat utbud av avgångar och tillräcklig kapacitet, även om detta inledningsvis inte är kommersiellt

bärkraftigt. En koncession gör det även lättare att etablera en prisbild som gör det attraktivt att välja höghastighetståg.

Utöver denna styrning av SJ bör Trafikverket få en tydligare roll och större anslag för att handla upp tågtrafik som är samhälls-
ligt motiverad men kommersiellt olönsam, exempelvis nattågs-
trafik. I uppdraget kan även ingå att sälja biljetter till utlandet.

Resenärsorganisationer bör ges resurser att vara en pådrivande
och kontrollerande motpart gentemot SJ och andra operatörer,
såsom nu sker i Danmark.

Översyn av kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagen ska ses över så att den på bästa sätt bidrar
till att nå fördubblingsmålet och stärker resenärernas rättighe-
ter. Som en del i detta bör förslaget om en nationell tågplan
föras in i kollektivtrafiklagen. Det är problematiskt att tågtrafik
som skattefinansieras får konkurrens av kommersiella företag
som kan plocka russen ur kakan, det vill säga bara köra på de
tider som är lönsamma. Sverige behöver ett robust system med
långsiktiga och hållbara förutsättningar.

Miljöpartiet vill sätta resenären i centrum. Hennes eller hans
behov av snabba och smidiga byten, bra information och
prisivärda, attraktiva tågresor ska stå i fokus när beslut fattas om
tågtrafikens framtid. Resenärsperspektivet behöver omsättas i
praktiken, bland annat genom den nationella tågplanen som
ska utgå från resenärernas behov (se rubrik ovan). Systemet
med att upphandla regional tågtrafik lokalt bör tillsvidare vara
kvar, men ska samordnas med den nationella tågplanen där
resenärerna ska stå i fokus.

Nationellt samordnad biljettbokning

Miljöpartiet vill också stärka resenärernas perspektiv genom att
det ska finnas en nationellt samordnad och lättillgänglig biljett-
bokning för samtliga operatörer och ett gemensamt riksårskort
för tåg och bussar i Sverige. I dag finns redan SJ:s Årskort
Guld med tillval Resplus som gäller på SJ:s alla linjer och inom
regional kollektivtrafik i Sverige. Dock saknas operatörsneutra-
la och mindre påkostade alternativ till lägre pris (Årskort Guld
med tillval Resplus kostar 89 000 kronor år 2016 och gäller för
både 1 och 2 klass).

Förmånskollektivtrafik i stället för förmånsbil

Miljöpartiet föreslår att en anställd som får kollektivtrafikkort
av sin arbetsgivare endast ska behöva betala förmånsskatt på
halva kortets värde. Den genomsnittliga bonusen för varje
person som pendlar kollektivt till jobbet uppskattades 2014 bli
1 485 kronor per år. Detta är en övergångslösning som på kort
sikt gör det enklare att nå fördubblingsmålet, genom att det
skapas incitament för att en större andel av arbets- och tjänste-
resor görs kollektivt.

Ändra reseavdraget

Det nuvarande systemet med reseavdrag, där nästan bara
bilisterna har så dyra resor att de får göra avdrag, stimulerar
till ökat bilåkande och att människor bosätter sig på platser där
kollektivtrafikförbindelse saknas. På lång sikt kan det finnas skäl
att helt slopa systemet med reseavdrag, men en etapplösning
kan vara att göra reseavdraget avståndsbaserat, likt systemet
i Norge. Att basera reseavdraget på avstånd, och därmed göra
det fordonsneutralt, skulle enligt beräkningar från analys- och
teknikkonsultföretaget WSP öka kollektivtrafikpendlingen med
40 procent i Mälardalen och 75 procent i Norrland, samtidigt
som arbetsresorna med bil skulle minska med 10-11 procent.¹⁵
Att ändra reseavdraget är således en av de viktigaste åtgärderna
för att nå målet om fördubblad kollektivtrafik. Avståndsbase-
rat och färdmedelsneutralt reseavdrag kan sedan kombineras
med att minska milersättningen för långväga bilpendlare. Ett
alternativ är att avskaffa reseavdragen i storstadsregioner och
göra det färdmedelsneutralt i glesare områden.

Många tror att reseavdraget främst utnyttjas av landsortsbor.
WSP:s undersökning visar att det i själva verket framför allt är
högavlönade män i storstadsområdenas utkanter som använder
sig av reseavdraget. Dessutom finns ett utbrett avdragsfusk
som kostar staten minst 1,7 miljarder kronor varje år. Totalt
innebär reseavdraget en kostnad för skattebetalarna på mellan
4 och 5 miljarder kronor varje år.¹⁶

¹⁴ WSP 2012 Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?

¹⁵ Ibid.

Sköt om och organisera smartare

Behoven i tågtrafiken kan inte bara lösas med mer pengar till investeringar. En stor del av problemen kan också lösas genom bättre organisation, ett mer samlat ansvar och mer långsiktigt perspektiv.

Avregleringen av tågtrafiken har skapat en rad problem för resenärerna som krångliga biljettköp, långa väntetider, stängda stationer samt sämre snöröjning och underhåll. Avregleringen har också medfört dumpade anbud vilket kan drabba resenärerna när företag som inte längre kan täcka kostnaderna riskerar att gå i konkurs. Antalet förseningstimmar på grund av fel i spårinfrastrukturen har ökat drastiskt och tiderna för återställande av fel är alltför långa. Vi behöver tänka om och göra rätt. Processerna måste utvecklas, där erfarenheter från tidigare skeden och från väl fungerande tågtrafik utomlands behöver tas tillvara.

Under mandatperioden 2010-2014 riktade oppositionen ett antal uppmaningar till den dåvarande regeringen där järnvägens organisation sattes i fokus.¹⁷ Riksdagen framförde bland annat att regeringen bör se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta tågtransporter i högre utsträckning kan tillgodoses.

I ett annat tillkännagivande framhölls att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete. Vidare föreslog Trafikutskottet att regeringen bör se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut. Som en konsekvens av riksdagens påtryckningar tillsatte alliansregeringen en utredning om järnvägens organisation. I mars 2015 kom utredningen med ett delbetänkande Koll på anläggningen SOU 2015:42. Där konstaterades bland annat att Trafikverkets kunskaper om anläggningen är mycket bristfällig. Det konstaterades också att antalet tågförseningstimmar på grund av fel i anläggningen har ökat kraftigt under senare år.

Järnvägsunderhåll, tillståndskontroll och stationer i egen regi

Sverige har ett fragmentiserat system för underhållsarbete på spåren. Det är nu för tiden ofta underentreprenörer som utför det praktiska arbetet. I vissa fall sker det med personal som saknar rätt utbildning. Vid byte av underhålls-entreprenör sker i regel avsevärda tapp i kunskaper om den lokala anläggningen. Utredningar från Haverikommissionen har visat att flera olyckor på spåren de senaste åren har berott

på just detta, entreprenörer i flera led och personal som saknar rätt kompetens.

Fackförbundet SEKO konstaterar också att antalet personer som jobbar på spåren har minskat samtidigt som att anslagen till underhåll har ökat. I takt med detta har också inhyrning av personal ökat. År 2014 hyrdes tid motsvarande 133 årsarbetskrafter in. Innan ens första hälften av 2015 var avslutat hade motsvarande 105 årsarbetskrafter hyrts in.¹⁸ Det är sannolikt att dessa timmar kommer att minst fördubblas. Under de senaste åren har dessutom den fasta tekniker kåren arbetat en stor mängd timmar utöver normalarbetstid.

Mer pengar till järnvägsunderhållet utan att det skapas fler arbetstillfällen riskerar att spä på utvecklingen med höga arbetstidsuttag, osäkra anställningar och ökande mängder inhyrning/bemannning. Höga arbetstidsuttag påverkar inte bara människors hälsa utan skapar också ökade risker i arbetet på spåret. Bemanningsföretag ger osäkra arbetstillfällen och sämre kontroll på kompetens och behörigheter, samt gör det svårare att skapa bestående kompetens och anläggningskännedom.

Det finns olika traditioner i olika länder kring hur man planerar och upphandlar underhåll. I Sverige är praxis att anläggningen ska hållas i befintligt skick under entreprenadtiden. Planeringen syftar till att vara långsiktig och hållbar, men i praktiken genomförs många akutåtgärder eftersom underhållet är så pass eftersatt. Det finns mycket svaga incitament för entreprenörerna att ägna sig åt förebyggande underhåll; det lönar sig bättre att få tilläggsbeställningar för akuta större åtgärder. Detta framgår tydligt av både SOU 2015:42 och av Riksrevisionens granskning (RiR 2013:18).

I Schweiz sker arbetet på ett annat sätt. Underhållsåtgärder görs vid belastningsstyrda eller tidsstyrda intervaller. Åtgärderna planeras utifrån långsiktiga mål och systemtänkande. På detta sätt blir arbetet på spåren mer proaktivt. Den schweiziska underhållstraditionen är att arbeta förebyggande, till exempel med underhållsarbete vid fasta tidsintervall, vilket kan ge stora besparingar för samhället. I Sverige uppgår de samhälls-ekonomiska kostnaderna för förseningar till minst fem miljarder kronor per år.¹⁹

Ett annat föregångsland vid sidan av Schweiz är den administrativa regionen Hongkong i södra Kina. Där är det endast ett av 1 000 tåg som är mer än fem minuter försenat, samtidigt som 88 procent av alla resor i landet sker med kollektivtrafik. De korta avstånden i staden spelar så klart en viktig roll för att locka över

¹⁷Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU19: Järnvägspolitiska frågor

¹⁸Dessa uppgifter direkt från SEKO, ett fackförbund inom LO som organiserar 121 000 medlemmar inom bland annat trafikområdet.

¹⁹Enligt Trafikverket kostar försenade eller inställda resandetåg med passagerare 3,3 miljarder kronor och försenade eller inställda godståg 1,4 miljarder kronor årligen. Därtill kommer kostnader för akuta insatser som fördyrar järnvägsunderhållet med 300-500 miljoner kronor per år. Den totala samhälls-ekonomiska kostnaden är troligen ännu större.

resenärer från bil till tåg, men den extraordinära punktligheten är en viktig faktor. Punktligheten beror i sin tur till stor del på ett omfattande underhållsarbete, där över en tredjedel av alla intäkter satsas varje år på rusta upp och förbättra servicen på banorna.²⁰ En annan faktor handlar om kontroll, där det statligt ägda MTR ansvarar för såväl konstruktion av anläggningen som för själva driften och underhållet. Den goda kontrollen över anläggning och drift leder till en holistisk planeringskultur där det lönar sig att satsa förebyggande och långsiktigt. Slutligen spelar även finansieringsmodellen en roll, där nya tåglinjer integreras med byggnads- och stadsutvecklingsprojekt för att på så sätt generera fler intäktskällor och skapa underlag för resandet.

Ett annat problem med upphandlingar av banunderhåll kan vara att det ger längre banavstängningar för att skapa garantier för att underhållsarbetena ska hinnas med utan att entreprenören begär extra ersättning för övertid och obekvämt arbetstid. Görs arbetena i egen regi kan Trafikverket styra över såväl banavstängningen som arbetenas utförande.

Miljöpartiet anser att behovet av en samlad organisation för järnvägsunderhåll i egen regi under Trafikverket är stort. Problemet i dag med en splittrad organisation och ett kortsiktigt tänkande är svåra att lösa utan att en aktör får det samlade ansvaret – så att den som tar hand om förebyggande underhåll också tar ansvar för akut felavhjälpning och vice versa. Med en aktör som har kontakt på fem år för förebyggande underhåll riskerar man att få en utveckling där aktören inte tänker längre än kontraktet räcker och att mer arbete i ett senare skede blir akut felavhjälpning. Förebyggande underhåll måste skötas med en sådan systematik och ambition att akut felavhjälpning underhåll minimeras.

Miljöpartiet anser att det driftsnära underhållet, inklusive felavhjälpning och förebyggande underhåll, bör ske i Trafikverkets egen regi. Det är de delar som mest påverkar att tågen går i rätt tid utan alltför långa driftsavbrott. Dessa delar omfattar uppskattningsvis cirka en tredjedel av det totala anslaget för underhåll och reinvesteringar. Engelska erfarenheter visar att det är fullt möjligt för staten att ta över den driftsnära delen av underhållsarbetet. Det har gett en betydande minskning av driftsavbrott och förseningar, liksom ökad säkerhet.

Miljöpartiet anser även att ansvaret för stationsområden, verkstäder och terminaler ska föras över från Jernhusen till Trafikverket. I samband med en sådan övergång ska byggnader

som inte är kopplade till järnväg avyttras. Detta förslag presenteras även i den statliga utredningen om järnvägens organisation.²¹

Järnvägsdivision inom Trafikverket

I samband med sammanslagningen av Ban- och Vägverket försvann värdefull kompetens på järnvägssidan, bland annat genom att Trafikverket slog samman drift och underhåll för väg och järnväg, vilket är unikt i världen. Det närmaste som går att hitta i jämförelse är Finland som också har ett Trafikverk, men med separata järnvägs- och vägdivisioner under den högsta ledningen.

Principerna för tekniska system och underhåll på järnväg och väg har stora skillnader, och det finns i stort sett inga samverkansvinster med denna sammanslagning. Därför behöver Trafikverket inrätta en egen järnvägsdivision för att bygga upp kompetens både för att utföra arbeten i egen regi och för att bli en bättre beställare. Den övergripande planeringen bör även fortsättningsvis ske trafikslagsövergripande, men i övrigt är skillnaderna mellan väg och järnväg mycket stora och de bör därför behandlas var för sig. Järnvägen är som en processindustri – en symfoniorkester – där behovet av synkronisering är stort.

Kompensera tågoperatörer för höjda banavgifter

Alliansregeringen genomförde stora höjningar av banavgifterna, vilket Miljöpartiet under den förra mandatperioden opponerade sig emot. Det finns även fortsättningsvis planer på höjda banavgifter, från 1,24 miljarder kronor år 2014 till 2,46 miljarder kronor år 2025.²² Enligt Trafikverket kommer höjningarna minska godstransporterna med mellan 2,5 procent och 5,4 procent mellan 2014 och 2025, med ökad klimatpåverkan som följd.²³ Risken finns dessutom att denna minskning är kraftigt underskattad, särskilt om man samtidigt tillåter längre och tyngre lastbilar.

Därför arbetar den nuvarande regeringen för att se över förutsättningarna för att kompensera järnvägsföretagen och stärka järnvägens konkurrenskraft mot bakgrund av de väntade höjningarna av banavgifter kommande år.²⁴ Kompensationen ska utgå fram till dess att en vägslitageskatt för tunga lastbilar är på plats. Det bör även övervägas att lämna

²⁰ 2014 satsade MTR ca 6,6 miljarder svenska kronor på banunderhåll i Hongkong.

²¹ SOU 2015:10 En annan tågordning - Bortom Järnvägsnuten.

²² Tågoperatörerna. PM om banavgifter, 2015 (Lars Sandberg, utredare)

²³ Ibid.

²⁴ Regeringens vårbudget 2015, Riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken, s 48

Utveckla systemet med differentierade banavgifter

bidrag till ERTMS-utrustning²⁵ för att stimulera att befintliga fordon ska kunna trafikera banor med det nya signalsäkerhetssystemet. Alternativt skjuts investeringen i ERTMS på framtiden. Ett avskräckande exempel är Botniabanan, där staten har gjort mångmiljardinvesteringar i ny infrastruktur med ERTMS, men där godsoperatörerna inte har ansett sig ha råd att skaffa den nya utrustningen till svina fordon. De fortsätter därför att köra godstågen på den gamla kurviga och branta banan.

Miljöpartiet anser att en större differentiering av banavgifterna är rätt väg att gå, så att den operatör som har tåg som sliter mindre på räls och ledningar ska få lägre avgift än den operatör som sliter mer på anläggningen. Rätt utformad kan denna differentiering både bidra till att minska underhållskostnaderna och gynna ansvarsfulla tågoperatörer. Dessutom tillåter de Europaanormer som tillämpas nu betydligt större slitage på spåren än den praxis som tidigare tillämpades i Sverige. Spårslitage och underhållskostnaderna riskerar att öka kraftigt i framtiden om inget görs nu. Differentierade spåravgifter är helt linje med den svenska järnvägslagen och det europeiska regelverket.

Bygg ut och utveckla järnvägen

Varför nya stambanor för höghastighetståg?

De senaste tio åren har det varit mycket strul i tågtrafiken. Vinter, sommarhetta och åskväder har lett till tidningsrubriker och lång väntan på perronger runtom i hela landet. Detta är problem som kan bero på en gammal och dåligt underhållen järnväg. En annan orsak är bristen på kapacitet i järnvägen: kraftigt ökad tågtrafik på nästan samtliga huvudbanor har lett till trängsel på spåren och stor känslighet i systemet. Samtidigt har snabbtåg gjort intåg på banorna som också har tagit emot alltmer pendeltågstrafik, vilket har lett till större hastighetskillnader, vilket i sin tur gör att den faktiska kapaciteten på spåren blir ännu mindre.

För att tågen ska komma i tid och trafiken bli pålitlig behöver kapaciteten på spåren öka samtidigt som långsam och snabb trafik delas upp på olika banor. Därför bör nya stambanor byggas. En av de stora vinsterna är att det frigör kapacitet på befintliga banor för regionaltrafik och godstrafik. I samband med en sådan utbyggnad bör Sverige ta chansen att satsa på modern teknik, som gör det möjligt att resa med högre hastigheter i framtiden. Miljöpartiet vill hålla den dörren öppen för framtida generationer.

En investering i höghastighetsbanor mellan Sveriges tre största städer får betydelse för samhällsutvecklingen för lång tid framöver. Att vägval av tekniska lösningar görs på bästa sätt är avgörande för att få största möjliga samhällsnytta.

Rätt utformad kan en satsning på nya stambanor leda till kortare restider och bättre kollektivtrafik även i de delar av

landet som inte ligger i direkt anslutning till banorna, genom att trafik till och från stambanorna, till exempel länsbanor och annan befintlig järnväg kopplas till nätet. Parallellt med investeringar i höghastighetsbanor behövs alltså investeringar i anslutande befintliga järnvägar, spårvägar och annan kollektivtrafik som skapar matartrafik till höghastighetsbanorna – och på så vis också ökar samhällsnyttan av investeringen.

I diskussionen om höghastighetsbanor blir det ofta ändpunktstationerna (Göteborg, Stockholm och Malmö) som hamnar i fokus. Men i praktiken kommer huvuddelen av resandet att ske från medelstora städer till storstäder och mellan de medelstora städerna inbördes.²⁶ För att dra full nytta av de nya banorna bör tågen förgrenas ut även till de befintliga banorna, vilket kan ge stora tidsvinster för till exempel Kalmar och Helsingborg. Detta perspektiv är viktigt att lyfta fram i debatten om höghastighetsbanor. Rätt utformade och med en parallell upprustning och utbyggnad av befintlig järnväg kommer de nya banorna att vara till stor nytta för hela landet.

Sverigeförhandlingen syftar till att ta fram förslag på principer för finansiering samt förslag till en strategi för utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Enligt Sverigeförhandlingen ska nya stambanor öka kapaciteten i järnvägssystemet, avlasta de befintliga Södra och Västra stambanorna, knyta samman storstadsregionerna med kortare restider samt bidra till regionförstoring med större arbetsmarknadsregioner. Dessutom menar Sverigeförhandlingen att satsningen främjar ett ökat tågresande och därigenom bidrar till mindre koldioxidutsläpp från trafiken. Genom att de befintliga stambanorna avlastas förbättras också

²⁵ ERTMS står för European Rail Traffic Management System och är ett standardiserat europeiskt signalsystem för järnvägar med syftet att bland annat möjliggöra effektiv gränsöverskridande tågtrafik.

²⁶ Evert Andersson, professor emeritus, Nya stambanor i Sverige – varför och hur?, 2015-06-16

föresättningarna för storregional trafik, regional trafik och godstransporter på järnväg.

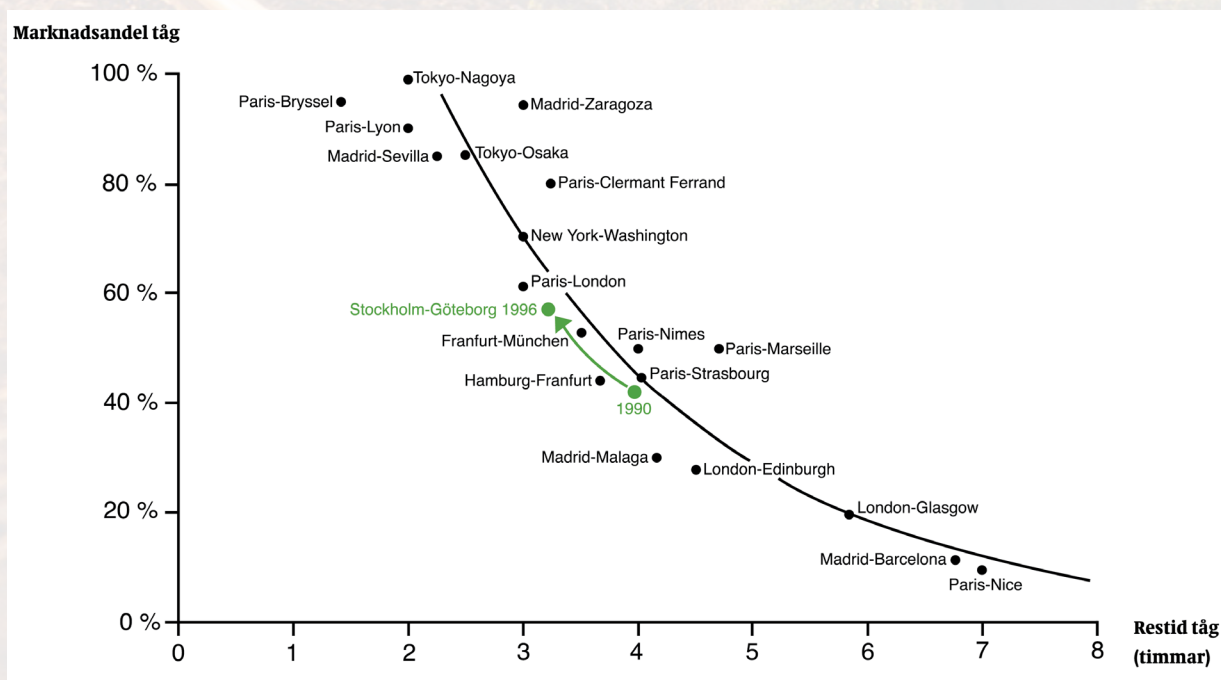
Förutom att minska klimatpåverkan och fossilberoendet inom transportsektorn bidrar nya stambanor till att binda samman tågtrafiken till en helhet i Sverige vilket skapar ett robustare system med nytta som kommer stora delar av landet till del. Sist men inte minst är nya stambanor en avgörande investering för att Sverige ska nå riksdagens mål om en fördubblad kollektivtrafik.

Att locka resenärer från bil och flyg

Vissa forskare menar att svenskarnas flygresor snart ger upphov till lika stora utsläpp som biltrafiken i Sverige.²⁷ Det är alltså mycket angeläget att minska utsläppen från både bil- och flygresorna och i så stor utsträckning som möjligt ersätta inrikesresor med flyg söder om Sundsvall, och kortare utrikesresor, med tåg. Restiden är jämte priset den viktigaste faktorn för färdmedelsval och marknadsandelar. Det har visat sig att tåg i regel har en låg marknadsandel jämfört med flyg vid restider på över 4-5 timmar. Men om tågets restid är under 2,5 timmar får tåget 80-100 procent av resenärerna om man jämför med flyg. Se diagram²⁸ nedan. Det är mot denna bakgrund som målet om en restid på 2 timmar för resor mellan Göteborg och Stockholm och 2,5 timmar mellan Stockholm-Malmö satts upp.



I Japan kör höghastighetstågen ofta hela vägen in i staden. Genom att placera järnvägen på broar ges plats för både station och verksamheter undertill. Foto: Japanska järnvägsmyndigheten JRJT



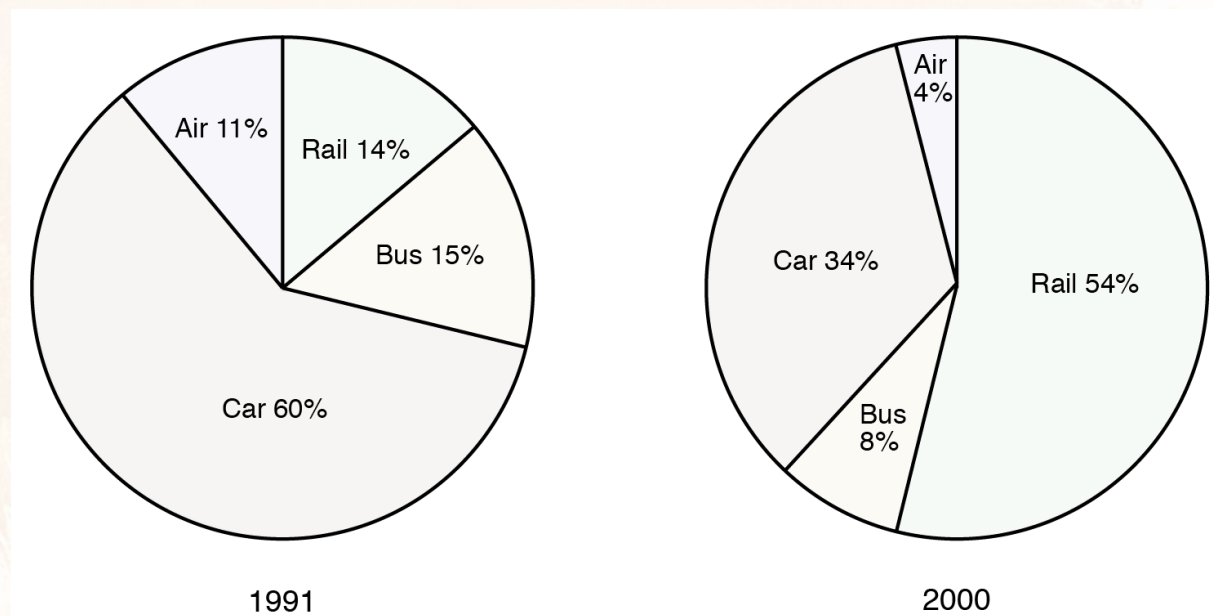
Figur 4. Marknadsandel för tåg jämfört med flyg, med hänsyn till restid med tåg. Figuren togs fram av KTHs Järnvägsgrupp omkring år 2000 och bygger på data från Lopez Pita, Mathieu, SNCF, Amtrak och Troche.

²⁷ Åkerman 2012; Nilsson 2015

²⁸ Ibid

Med snabba och prisvärda tågförbindelser visar erfarenheterna att tåget kan ta betydande marknadsandel även av bilen. I dag har till exempel tåget cirka 35 procent marknadsandel mellan Stockholm och Göteborg (alla transportslag inräknade), att jämföra med drygt 9 procent som är genomsnittlig andel för tågtrafik i Sverige.²⁹

Figur 5 visar relationen Madrid-Sevilla före och efter införande av snabbtåg på den nya höghastighetsbanan på 1990-talet. Tillförlitligheten i systemet var mycket hög; över 99 procent av tågen var i rätt tid eller mindre än 3 minuter försenade. Efter införandet blev tåget det dominerande transportslaget.³⁰



Figur 5. Marknadsandel olika trafikslag mellan Madrid och Sevilla före och efter införandet av höghastighetståg. Restiden med tåg var cirka 6 timmar 1991 och cirka 2,4 timmar år 2000.

Det är viktigt att tågets restider och biljettpris är konkurrenskraftiga gentemot bilen. Eftersom det oftast tillkommer anslutningsresor till och från tågstationen behöver restiden för själva tåget vara betydligt kortare än restiden med bil.

Energiförbrukning

Det sägs ofta att snabba tåg förbrukar mycket energi. Om man räknar per resande behöver det dock inte alls vara så. En grundorsak är att rullmotståndet för de släta hjulen mot de släta rälerna är litet, vilket förstås gäller för all spårtrafik. Moderna tåg är utformade för att minimera luftmotståndet samtidigt som vagnarna i tåget ligger i lå för varandra gentemot fartvinden. Moderna eldrivna tåg kan dessutom ta tillvara en stor del av den rörelseenergi som frigörs vid bromsningen, vilket bara det minskar elanvändningen med 15-25 procent. Många höghastighetståg har ett stort antal sittplatser och god beläggning, vilket också bidrar till att det krävs mindre energi per passagerare. Allt detta bidrar samtidigt till att minska energiförbrukningen per resande. Studier inom programmet Gröna

tåget visar att energianvändningen för ett tåg med topphastighet 320 km/h blir som mest lika stor som för dagens X2000 (räknat som energi per person och kilometer), som i sin tur är cirka 40 procent mer energieffektiva än en del äldre lokdragna tåg som kör i lägre hastighet. De japanska höghastighetstågen som kör i hastigheter upp till 300 km/h är troligen världens mest energieffektiva tåg. Det är oerhört viktigt att de tåg som kör på framtida höghastighetsbanor är energieffektiva och ger plats för många människor, samt har en prissättning som ger en hög beläggning. Det finns goda förutsättningar för detta.

Ostlänken och Göteborg-Borås – delar av en helhet

När Ostlänken började planeras var detta utifrån ett regionalt perspektiv i första hand. Sedan dess har läget förändrats och det råder en politisk enighet om att höghastighetsbanor bör byggas mellan Sveriges tre största städer. Alliansregeringen antog infrastrukturplanen där Ostlänken ingår två månader innan den presenterade sin satsning på höghastighetsbanor. Fortfarande utgår planeringen av Ostlänken från ett gammalt

²⁹ Lennart Lennefors, Järnvägens roll i transportförsörjningen, 2015-06-12.

³⁰ Evert Andersson, professor emeritus, Nya stambanor i Sverige – varför och hur?, 2015-06-16

planeringsunderlag, där Ostlänken inte planeras ingå i ett nät av höghastighetsbanor. Detsamma gäller för Göteborg-Borås som skulle behöva ses över av samma skäl.

Miljöpartiet anser därför att planeringen av Ostlänken och Göteborg-Borås bör anpassas till Sverigeförhandlingen så att den på bästa sätt bidrar till ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor, med bättre restider och högre samhälls-ekonomisk effektivitet, och att båda investeringarna anpassas för denna större helhet.

Miljöpartiet anser att man bör se över antalet stationer, bibanor och sträckning så att byggnationen av nya stambanor klarar de övergripande syftena till en rimlig kostnad. Exempelvis bör stationen vid Skavsta ifrågasättas av flera skäl. Skavsta är en förhållandevis liten flygplats, och det är inte tillräckligt många som reser därifrån för att göra det lönsamt för staten att lägga stora pengar på en station vid höghastighetsbanan. Det är även högst osäkert vilka tåg som ska stanna där eftersom stopp på Skavsta med banans utformning inte kan göras med samma tåg som i Nyköping. Det är bättre att i stället koncentrera flygtrafiken till Arlanda. Detta särskilt som en del av inrikesflyget kommer att kunna ersättas av resor med de nya höghastighetstågen. Ryanair har visat tendenser till att vilja köra mer på huvudflygplatser internationellt – en sådan utveckling är trolig även i Sverige. Stoppet i Skavsta, som det nu är utformat, tar också värdefull restid från de resenärer som är på väg till andra destinationer, såsom Malmö eller Norrköping. Om man ändå ska ha ett stopp i Skavsta så är en enskild förgrening från Nyköping utan vidare anslutning till höghastighetsnätet en bättre idé.

Värdet av Vagnhärads station kan också diskuteras. Särskilt nu när det verkar som att Trafikverket kommer att föreslå att den gamla banan till Vagnhärad får vara kvar. Då kan trafik till Vagnhärad gå via den banan, liksom i dag. Vagnhärads station är också dyr, och leder till försening på upp till tio min för resenärer mellan Linköping/Norrköping/Nyköping och Stockholm.³¹

Miljöpartiet anser också att de stora hastighetsnedsättningarna i samband med Norrköpings och Linköpings station måste ses över. Att bygga till exempel Norrköpings station för bara 120 km/h, när den 150 år gamla Västra stambanans stationer genomgående har bättre standard är inte att bygga en framtids-säkrad höghastighetsbana.

Ostlänken kommer att ansluta vid Gerstabergrs söder om Södertälje. I framtiden är det troligt att höghastighetsbanan bör förlängas in till Flemingsberg eller närmare Stockholm. Miljöpartiet föreslår därför att Ostlänkens anslutning vid Gerstabergr anpassas så att höghastighetsbanan i framtiden kan förlängas vidare upp mot Stockholm.

Alla dessa förändringar går att göra inom den nuvarande korridoren – det vill säga utan att det behöver innebära förseningar för projektet. Vid utredning för bättre stationshastigheter bör även möjligheten till en breddning av korridoren, dess möjligheter och konsekvenser på planeringen belysas. Dessa förslag kan också leda till minskade kostnader – åtminstone förslagen om att slopa stationerna i Skavsta och i Vagnhärad.

För sträckan Göteborg-Borås kan det finnas behov av att öka kapaciteten till fyra spår vid Landvetters flygplats, så att man kan minska restiden och få plats med fler avgångar på banan.

Bollebygd station skapar kapacitetsproblem på banan, och får ett dåligt läge utanför samhället. Även Mölnlycke station skapar kapacitetsproblem på den nya banan. Det vore bättre att i stället satsa pengarna på en upprustning av gamla banan med fler mötesstationer Göteborg-Borås och höjd hastighet där det är möjligt. På så vis kan man köra pendeltåg på den gamla banan och låta den nya banan vara snabb för storregional trafik och höghastighetståg. Byten mellan systemen kan ske i Borås och Mölndal (och Göteborg).

Triangelspår Jönköping – större möjligheter för regionala snabbtåg

En intressant lösning för att öka möjligheterna för fler att nyttja höghastighetsbanorna är ett triangelspår i Jönköping. Då låter man sträckningen Stockholm-Malmö svänga söderut strax öster om Jönköping. På så sätt minskar trafikbelastningen och buller i Jönköping samtidigt som restiden Stockholm-Malmö minskar med fem minuter. Den största fördelen är kanske att det kopplar samman regionala höghastighetståg Göteborg-Jönköping med Malmö-Jönköping, vilket lockar fler resenärer och binder samman Västsverige med södra Sverige på ett effektivt sätt. Den samhällsekonomiska nyttan beräknas öka med 4-17,5 miljarder kronor.

Miljöpartiet anser att förslaget med triangelspår i anslutning till Jönköping är mycket intressant och att Sverigeförhandlingarna därför bör ta med förslaget i kommande utredningar av alternativ.

Trafikering av nya stambanor

För att få en attraktiv tågtrafik på de nya banorna krävs också nya motorvagnståg, anpassade efter de behov och det klimat som finns i Sverige. Det tog över 10 år att utveckla X2000 i ett läge då SJ hade ensamrätt på både trafik och förvaltning av infrastruktur, vilket gav en trygghet i att en investering i utveckling skulle ge utdelning. I dag är läget annorlunda. Det finns antagligen ingen operatör som på egen hand vill bidra till utvecklingen av nya tåg och därmed ta den ekonomiska risken när det råder osäkerhet om vem som ska få köra på spåren i framtiden och hur mycket.

³¹ Då inkluderat den tid som förloras när tåg i Vagnhärad måste vänta på att höghastighetståg med andra destinationer kör förbi på huvudbanan, något som kommer krävas vid stopp på grund av kapacitetsskäl

Miljöpartiet anser därför att SJ bör få i uppdrag att ta fram tåg till de nya stambanorna, som även är effektiva på de befintliga banorna, i samband med ett större uppdrag om samhällsuppdrag för SJ. Särskild hänsyn behöver tas för att hitta fordon som passar för svenskt vinterklimat. Krav behöver ställas på att tågen ska vara energieffektiva och ha plats för många resenärer. Därigenom får vi tåg som är anpassade för svenska förhållanden.

Hastigheter – vad är rimligt?

Internationellt dimensioneras höghastighetsbanor nästan alltid för en högre hastighet än man tänkt trafikera med initialt. Detta görs både för att framtidssäkra för en högre hastighet så att delsystem klarar den högre hastigheten, och för att säkerställa att man med marginal klarar de uppsatta målen för kommersiell hastighet på banan. Det delsystem som är svårast att ändra i framtiden är spårets geometri horisontalt och vertikalt.

Miljöpartiet anser att banan bör framtidsäkras för 360 km/h på de sträckor där det är lämpligt, till exempel på sträckan Södertälje-Norrköping, Linköping-Borås och Jönköping-Skåne. Med de av Trafikverket redan ställda kraven är det troligen möjligt att höja dimensionerande hastighet utan större merkostnader. Men om banan byggs med spåren fästa i betong i stället för makadam finns det till exempel inte möjlighet att i efterhand göra justeringar för större rälsförhöjning (dosering i kurvor) och höjda hastigheter, om inte detta görs från början.

Man kan framtidssäkra banan för 360 km/h på olika sätt. Ett sätt är att anpassa en 320-standard för högre hastigheter (till exempel genom ökad rälsförhöjning i kurvorna) och behålla den mindre kurvradien. Detta i kombination med förbättrade fordonsprestanda i framtiden kommer man att kunna köra 360 km/h. Det skulle medföra mindre kurvradier än de som nu planeras av Trafikverket. En sådan modell är fortsatt att föredra eftersom den minskar intrång i känsliga natur- och kulturmiljöer.

Låg bro – en lösning för lägre kostnader och lägre miljöintrång

Vilka de tekniska lösningarna blir för höghastighetsbanorna är avgörande både för kostnader och påverkan på omgivningen. Det är viktigt att Trafikverket fokuserar mer på att optimera det tekniska utförandet med hänsyn till samhällsekonomi, miljöbelastning samt intrång i landskap och tätort. En intressant lösning kan vara att bygga höghastighetsbanorna på låga broar eller viadukter, särskilda landskapsbroar, i ökad utsträckning, till exempel över områden med dåliga markförhållanden och där intrången i närmiljön bör minimeras. Internationellt har det visats att landskapsbroar medför lägre underhållskostnad och går snabbare att bygga. Broar skulle medföra mindre intrång i naturmiljöer genom att banans korridor kan halveras (20 meter i stället för dryga 40 meter). Barriäreffekterna blir heller inte lika stora eftersom djur och människor kan passera under broarna. Det är en beprövad teknik som Japan började använda på 1970-talet efter de stora underhållsproblem man fick på banan som byggdes med konventionella bankar på 1960-talet. Landskapsbroar är mer robusta än banvallar eftersom problem med både vatten och snö på spåren elimineras. Möjligheten att bygga landskapsbroar bör ingå i den totaloptimering som Trafikverket bör göra.

Finansiering av nya stambanor

Miljöpartiet anser att staten ska ta huvudansvaret för finansiering av byggnation av nya stambanor. Internationellt har få höghastighetsbanor gått att finansiera företagsekonomiskt. Däremot bör drift och underhåll av banan kunna finansieras av intäkter från trafiken. Det är oerhört viktigt att uttaget för banavgifter på de nya höghastighetsbanorna är satta på ett sådant sätt att de bidrar till ett effektivt nyttjande av anläggningen, det vill säga till ett högt resande. Annars kan nyttan av investeringen starkt ifrågasättas. Möjligen kan man öka avgiftsuttaget senare, när man på vissa sektioner närmar sig kapacitetsgränsen och banan redan är väl utnyttjad. Extra investeringar med anledning av till exempel stadsmiljö, särskilda krav på utformning såsom till exempel tunnlar, kan och bör finansieras regionalt och/eller lokalt. Regioners och kommuners medfinansiering ska vara mycket begränsad utanför städer. Huvudmålet ska vara att lånefinansiera satsningen så att det inte inkräktar på andra viktiga järnvägs-satsningar.



Foto: Japanska järnvägsmyndigheten JR TT



Utveckla befintliga järnvägar

Åtgärda flaskhalsar och trängsel

Parallellt med utbyggnad av höghastighetsbanor krävs offensiva satsningar på den befintliga järnvägen, till exempel genom att bygga bort flaskhalsar som Kapacitetsutredningen föreslår. Det kan till exempel handla om att bygga dubbelspår eller förbigångsspår, i vissa fall där det är stort tryck fyrspar. Det kan också handla om att trafikera spåren på ett annat sätt, till exempel genom skip-stop (att vissa tåg enbart stannar vid vissa hållplatser för att få en högre medelhastighet och mindre trängsel på spåren) i enlighet med fyrstegsprincipen.³²

I vissa fall är en investering nödvändig. Ett sådant exempel är järnvägen mellan Stockholm och Uppsala, där det behövs utbyggnad till fyrspar för att tågresandet ska kunna fortsätta att öka. Längre norrut finns Ostkustbanan som behöver få större kapacitet, det vill säga byggas ut till dubbelspår hela vägen, så att Botniabanans fulla potential ska kunna tas tillvara. Flera förbigångsmöjligheter bör byggas längs Södra Stambanan Mjölby–Lund, för att både godståg, regionaltåg och snabbtåg ska kunna komma fram utan fördröjningar och störningar. Fler liknande exempel finns runtom i hela landet, framför allt i anslutning till storstäderna, men ibland även längs med högt trafikerade stambanor i övriga landet. Alla dessa åtgärder är viktiga för att tågtrafiken ska kunna bidra till en fördubblad andel resande i kollektivtrafiken.

Precis som för höghastighetsbanor bör principen vara att staten tar ansvar för dessa investeringar. Däremot bör de anslagsfinansieras, inte lånefinansieras.

Regionala banor och länsjärnvägar

Alltför ofta prioriteras regionala banor och länsjärnvägar ned i planeringen, både när det gäller underhåll och återinvesteringar, trots att dessa banor många gånger har potential både för pendeltrafik och godstrafik. Att ha en fungerande tågtrafik på dessa mindre banor är också avgörande för att få en sammanhängande helhet – så att det är möjligt att resa mellan många olika destination runtom i landet, och så att resenärer och gods kan matas till de större stråken.

Miljöpartiet anser därför att länsjärnvägar och mindre järnvägar runtom i landet bör rustas upp. Det är också investeringar som går snabbt att sätta igång, eftersom de oftast inte kräver en lika omfattande planering. Det som saknas i första hand är pengarna. Enligt en uppskattning från Järnvägsfrämjandet kostar en total upprustning av dessa banor ungefär 14 miljarder kronor.³³ Inför den kommande nationella planen bör Trafikverket få i uppdrag att inventera investeringsbehovet på objektsnivå för de så kallade mindre järnvägarna, och regeringen bör därefter låta denna inventering vara en avgörande priori-

teringsgrund vid revidering av nationell infrastrukturplan. Investeringarna i de mindre järnvägarna ska betraktas i en helhet, tillsammans med investeringar i till exempel höghastighetsbanor – och alltså inte bara utvärderas utifrån nytta för varje enskilt objekt isolerat. Särskild hänsyn bör tas till möjligheten att i framtiden öka reseunderlagen genom planering och utveckling av nära stationssamhällen med hjälp av kommunala löften om bostadsbyggande i anslutning till stationer. Staten har ett ansvar här och kan påverka i positiv riktning, till exempel genom medfinansiering av bostads- och infrastrukturprojekt inom ramen för Sverigeförhandlingen, men också genom att lokalisera offentlig förvaltning i stationssamhällen och på så sätt bidra med service och fler arbetstillfällen. Trafikverket ska inte ensamt ha rätt att lägga ned statlig väg eller järnväg.

Det bör också utredas om de lokala järnvägarna bör överföras i regionernas ägo, med statsbidrag för deras underhåll. Trafikverket skulle därmed inte behöva ställa dessa banor mot andra mera högtrafikerade banor. Sådana lösningar finns i till exempel Danmark.

Godstransporter

Att öka andelen gods på järnväg i kombination med sjöfart är en nyckel till att minska klimatpåverkan från transporter. För att det ska bli möjligt krävs investeringar i järnvägen i kombination med bättre villkor för de operatörer som kör gods på spår. Det handlar främst om att tågoperatörer som kör gods behöver få kompensation för höjda banavgifter i väntan på införande av vägslitageavgift.

De höjda banavgifterna har slagit allra hårdast mot godstrafiken och i synnerhet mot mindre tågbolag, enligt branschföreningen Tågoperatörerna. Green Cargo bekräftar detta genom att konstatera att företaget under det senaste året tvingats reducera sitt nät med cirka 15 procent.³⁴ De områden som har stängts det senaste året hade låga volymer och bristande lönsamhet eftersom andra transportslag än järnväg har tagit över volymerna.

Samtidigt har godstrafiken fram tills nyligen utvecklats positivt de senaste tjugo åren, jämfört med de förväntningar som funnits. Till exempel gjorde SIKA en prognos över hur godstrafiken på järnväg skulle ha utvecklats under perioden 1997–2010 och förutsåg en ökning med 10 procent (godston/km). I praktiken blev ökningen i stället 22 procent. Om prognosen slagit in hade lastbilens marknadsandel ökat från 42,6 till 45,6 procent. I stället ökade godstågets marknadsandel och lastbilens andel minskade till 40,5 procent. Detta är mycket problematiskt eftersom de samhällsekonomiska lönsamhetsberäkningarna bygger på trafikprognoserna. Järnvägsinvesteringar är alltså lönsammare än vad SIKA redovisat och väginvesteringar är mindre lönsamma.

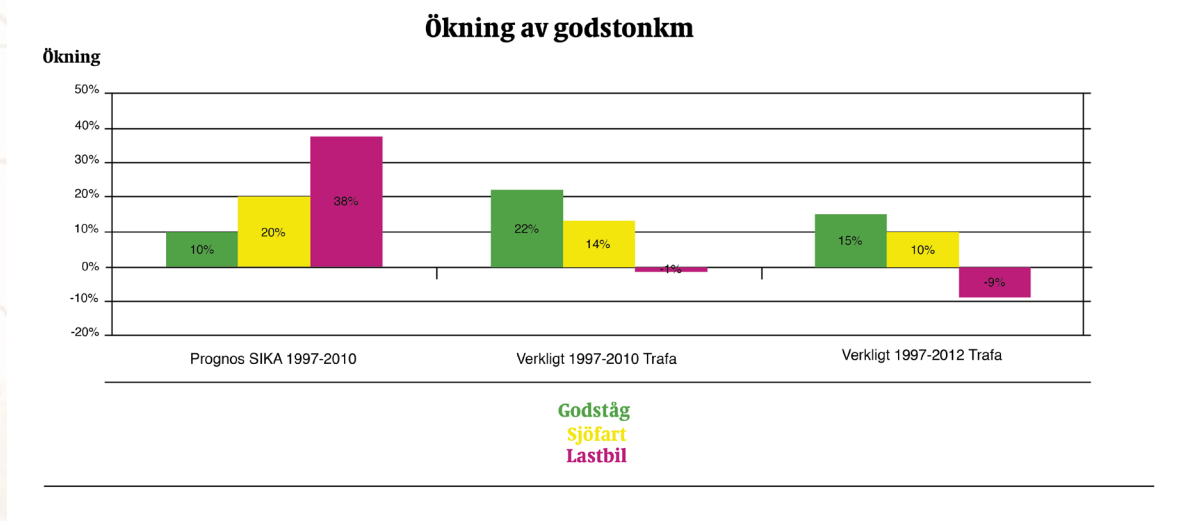
³² Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt för planering av infrastruktur som innebär att förbättringar i transportsystemet ska provas stegvis.

Första steget är att tänka om och försöka påverka behovet av transporter samt valet av transportsätt, därefter att optimera systemet så att det används effektivare. I ett tredje skede bör begränsade ombyggnationer övervägas och först i ett fjärde steg övervägs byggande av ny infrastruktur.

Källa: Trafikverket.

³³ Synpunkter på svensk järnvägsolitik från Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet 20150204.

³⁴ 45 taxepunkter har lagts ned. Numer omfattar Green Cargos nätverk cirka 270 taxepunkter.



Figur 6. Jämförelse mellan prognos och verklig utveckling av godstrafik på järnväg, källa: Trafikverket

Det finns fler exempel på samma fenomen – att trafikutveckling på järnväg ofta underskattas. Planeringen för infrastruktur behöver därför titta på faktisk trafikutveckling vid prioritering av satsningar i den kommande nationella transportplanen.

Sverige har i dag Europas längsta och tyngsta lastbilar – den här kombinationen samt utebliven vägslitageavgift de senaste åren har lett till att lastbilens konkurrenskraft vuxit sig allt starkare. Att allt mer lastbilstrafik körs av lågavlönade lastbilschaufförer från Östeuropa har ytterligare bidragit till den skeva konkurrenssituationen. Det är därför oerhört viktigt att rusta den svenska järnvägen för tåg som är minst 830 meter (i stället för 630 meter som är normerande för tåglängden i dag), vilket innebär att även bangårdar där tåg och lok kopplas samman behöver anpassas till detta. Försöksverksamheten med, och planerna på, att öka lastbilarnas längd till 30 meter bör snarast slopas.

Det är viktigt med en rättvis prissättning av godstransporter där respektive transportslags externa kostnader speglas i priset på transporten. Glappet mellan kostnader och skatter/avgifter är störst för lastbilstransporterna och därför är att införa vägslitageskatt den enskilt viktigaste åtgärden för att omställning av godstransporterna ska bidra till att Sverige blir ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Med rättvisa priser blir det mer lönsamt med lokal produktion och förädling.

Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en nationell transportslagsövergripande godsstrategi, med målen om minskad miljö- och klimatpåverkan och ökad konkurrenskraft. Strategin ska tas fram i samverkan med regionala planupprättare. Potential för kustsjöfart och järnväg i kombination att ta marknadsan-

delar från lastbilstrafiken bör särskilt lyftas i denna strategi. Det finns stora vinster i både ekonomi och miljö att skeppa större andel på sjön (så länge det sker i låga hastigheter), det är en infrastruktur som redan finns till hands och som saknar underhållskostnader. Strategin ska utgå ifrån faktisk trafikutveckling, det vill säga utgå ifrån hur godstrafiken på tåg blivit i verkligheten i stället för att ensidigt utgå från prognoser som många gånger underskattar tågtrafikens utveckling.

En nationell godsstrategi bör innehålla följande:

- Full miljökompensation för de banavgiftshöjningar som ökar den kostnadsmässiga skevheten gentemot vägtransporterna. Kompensationen ska utgå tills slitageavgifterna för vägtransporter är införda och tas ut i enlighet med EUs regelverk (SERA art 34).
- Åtgärder för längre tåg (minst 830 m).
- En nationell underhållsplan som ges högsta prioritet vid genomförande samtidigt som industrispår och annan infrastruktur för järnvägsgods upprätthålls.
- Investeringar: dubbelspår på sträckorna Hallsberg-Mjölby; fyrspår Hässleholm-Lund-Malmö; dubbelspår på hamnbanan i Göteborg samt på stambanan genom övre Norrland; upprustning och utvidgad spårkapacitet på godsbangårdar/rangerbangårdarna Sävernäs, Hallsberg, Malmö, Kiruna och Ånge; bättre spåranknytning till strategiska hamnar längs Norrlandskusten och andra svenska storhamnar; återställande av banor i Norrland och andra godsstråk till den status de en gång var byggda för.
- Höjd bärighet som medger Europastandard med 830 m långa godståg och 25 tons bärighet i triangeln Hallsberg-Malmö-

Göteborg-Hallsberg.

- Satsning på andra viktiga godsstråk, till exempel godsstråket genom Bergslagen och större kapacitet Ostkustbanan.
- Fler torrhamnar.
- Ett utvecklat system för kombitrafik som medger snabba omlastningar längs vägen, för att effektivisera driften och för att minska transportavstånden med lastbil i båda ändar.
- Senareläggning av ERMTS.
- Säkerställande av fortsatt tåggodstrafik via Trelleborg.

Underhåll av järnväg

Regeringen har skjutit till ytterligare 620 miljoner kronor till drift och underhåll av järnväg under 2015. Under kommande år under mandatperioden kommer nivån att höjas med 1,24 miljarder kronor årligen. Detta tillskott är oerhört värdefullt för att skapa en mer robust och pålitlig tågtrafik. Det finns också ett stort värde i att satsningen är flerårig, så att Trafikverket kan planera långsiktigt kring upphandlingar och utförande.

Det gör att pengarna ger större nytta och används mer effektivt. Miljöpartiet anser att denna höjning av anslaget för underhåll är tillräcklig. Det som återstår nu är att få en mer sammanhållen organisation och effektivisering av underhållet. Särskild hänsyn ska tas till att minska tiderna för trafikavbrott. En annan åtgärd som skulle öka effektiviteten vore om Trafikverket fick en större frihet att tillfälligt flytta medel mellan sina olika anslag och göra omfördelningar i tiden under planperioden.

Något som också skulle kunna övervägas är att låta till exempel IBAB (Inlandsbanan AB) överta banunderhållet på lågtrafikerade banor. Trafikverkets storskaliga organisation är troligen bättre lämpad för underhåll av huvudlinjerna, medan en mindre organisation skulle kunna göra underhållet både billigare och bättre på sidolinjer. Ett första steg skulle kunna vara att överlåta banunderhållet på en bandel under en begränsad försöksperiod och sedan göra en utvärdering och jämförelse.



Tåg i Europa

Uppdra åt SJ att sälja biljetter till utlandet

Det ska vara minst lika enkelt att köpa tågbiljett som flygbiljett. I dag är det långt ifrån verklighet. SJ har lagt ner sin utlandsförsäljning av biljetter. För att beställa en tågresor i Europa krävs stor kunskap om olika operatörers egna biljettsystem, eller att man anlitar en av de få resebyråer som säljer tågbiljetter till utlandet. Miljöpartiet anser därför att det ska ingå i SJ:s uppdrag att sälja tågbiljetter till utlandet.

Satsa på nattågen i Europa och i Sverige

Nattågstrafik har stora fördelar. Den är bekväm och tidseffektiv, inte minst för veckopendling och tjänsteresor på längre

sträckor. I stället för att sitta av tiden på en flygplats eller på ett hotell på främmande ort kan resenären sova under resan och vakna på slutdestinationen nästföljande morgon. Med utbyggda höghastighetsbanor ökar räckvidden för nattåg ytterligare. Nattågstrafik har också fördelar i och med att det finns stor ledig kapacitet på spåren nattetid. Hastigheten behöver heller inte heller alltid vara så hög – vilket ger extra låg energianvändning.

Men runtom i Europa läggs nattåg ned; det mest aktuella exemplet ur ett svenska perspektiv är sträckan Köpenhamn till Amsterdam/Basel/Prag som lades ned i slutet av 2014. I samma veva beslutade Deutsche Bahn (DB) även att lägga ner nattågstrafiken på sträckan Paris till Berlin/Hamburg/München. Nyligen utannonserade SJ att man avser att lägga

ner nattågstrafiken till Jämtland under större delen av året. Nattåget mellan Stockholm och Malmö har också varit hotat, men nedläggningsplanerna är för tillfället avblåsta.

Trafik med nattåg kan vara svår att få företagsekonomiskt lönsam, eftersom varje sovvagn med hotellstandard rymmer ett ganska litet antal platser. Men det kan finnas samhälls-ekonomiska skäl att ha den kvar, särskilt som det kan vara ett bra alternativ till flyget. Marknadsföringen har generellt varit dålig hos tågoperatörerna, vilket har bidragit till dålig beläggning och dålig ekonomi för de kvarvarande nattågen.

Det är inte bara Miljöpartiet i Sverige som är bekymrade över denna utveckling. Det finns en stor folklig proteströrelse mot indragningen av nattåg och Svenska Turistföreningen har uttryckt oro över hur indragna nattåg skadar turistnäringen i Sverige. Gröna partier från hela Europa samlades i november 2014 kring en resolution för nattågen i Europa.³⁵ Miljöpartiet vill i detta sammanhang särskilt framhålla några av de politiska förslag som lyfts i resolutionen (fri översättning):

- Det behövs samarbete över gränserna i Europa för att förbättra tågtjänster, för att bygga ett sammanhängande europeiskt järnvägssystem och för att skapa ett gemensamt europeiskt biljettsystem. Miljöpartiet vill särskilt betona vikten av att ta bort tekniska hinder som gör det svårare för tåg att passera nationsgränser.
- Det behövs investeringar i vagnar och infrastruktur för nattåg. Befintliga nattågslinjer behöver värnas och nya återupptas.

Miljöpartiet anser att SJ ska ha ett särskilt uppdrag att bedriva nattågstrafik på lämpliga sträckor i Sverige, och gärna ut i Europa. Detta är en del av det bredare samhällsuppdrag som

SJ bör få, bland annat för att säkra en bärkraftig och attraktiv nattågstrafik. Se även rubrik Samhällsuppdrag till SJ.

Spårvägar och stadsmiljöavtal

Regeringen har sjösatt ett stadsmiljöprogram där 2 miljarder kronor avsätts för lokala och regionala kollektivtrafikinvesteringar under mandatperioden 2015-2018. Aktörer kommer att kunna söka statlig medfinansiering med upp till 50 procent. Det handlar om projekt som ökar andelen kollektivtrafik, men som även ger bättre förutsättningar för cyklister och gångtrafikanter.

Idén om stadsmiljöprogrammet kommer ursprungligen från den statliga utredningen om en fossiloberoende fordonsflotta och Miljöpartiet plockade upp idén i sitt svar på den dåvarande regeringens åtgärdsplanering för transportsystemet. Det är mycket positivt att stadsmiljöprogrammen nu blir av och på ett konkret sätt minskar klimatpåverkan och förbättrar stadsmiljön i städer runtom i Sverige.

Miljöpartiet anser att stadsmiljöprogrammen ska vara en permanent del i den kommande åtgärdsplaneringen. Det bör även antas ett särskilt stadsmiljömål som sedan blir styrande för vilka investeringar som får bidrag. Stadsmiljömålet ska syfta till att ökningen av persontransporter i tätorter ska ske med kollektivtrafik, cykel och gång så att biltrafiken kan minska, enligt förslag från utredningen om en fossiloberoende fordonsflotta (SOU 2013:84). Stadsmiljöavtalen ska bidra till att stödja olika typer av kapacitetsstark kollektivtrafik, till exempel BRT-system (Bus Rapid Transit-system med bussar i egna körfält), spårväg, tunnelbana och pendeltåg.

En starkare tåg- och järnvägsindustri

Tågtrafik är inte bara avgörande för omställningen till klimatsmarta transporter. Historiskt har tåg och järnväg varit avgörande för Sveriges ekonomiska utveckling. De stora statliga investeringarna i järnväg under 1800-talet lade grunden till Sveriges omvandling från u-land till högteknologiskt välfärds-samhälle. Inte minst var järnvägen en avgörande faktor för industrialiseringens genombrott från 1850-talet och framåt.

Tack vare de nya transportvägarna på räls som öppnade sig över hela landet kunde Sverige exportera råvaror till andra länder, men också distribuera färskvaror, bland annat mejeriprodukter. Likaså möjliggjorde satsningarna på järnväg att svenska verkstadsföretag kunde växa. I Västmanland tillverkades hjulringar för lokomotiv och järnvägsvagnar, i Domnarvet valsades räls och på ASEA i Västerås tillverkades lok och spårvagnar. Regeringen byggde medvetet stambanorna genom glesbygdsområden för att hela Sveriges näringsliv skulle utvecklas. Stationssamhällen växte fram i Katrineholm,

Hallsberg, Ånge och på många andra platser, dit även industrier lockades. I slutet av 1800-talet var så gott som alla svenska städer förbundna med järnväg. Många av de banor som byggdes då används än i dag.

Sverige har en lång och stolt tradition, där olika innovationer utvecklas utvecklats i samverkan mellan järnvägen och industrin:

- Sverige var ett av de första länderna i världen att elektrifiera järnvägen i stor skala (1915-ca 1950). På den tiden var det ett djärvt beslut, i efterhand kan vi också se att det var framsynt. Tyskland, Danmark, och inte minst Storbritannien, ligger fortfarande långt efter Sverige och kör en större andel diesel-drivna tåg.
- Sverige var ledande i världen under en viss tid (1950-1990) att i stor skala automatisera tågtrafikstyrningen. Kostnaderna för tågtrafikstyrningen sjönk från tvåsiffriga procentsatser till

³⁵ European Green Party, 2014, On Night sleeper trains in Europe.

någon enstaka procent av totalkostnaderna för att köra tåg. Säkerheten förbättrades drastiskt eftersom mänskliga misstag i stort sett eliminerades.

- Sverige var jämsides med Italien först med att minska restiderna för tåg på konventionella befintliga järnvägar på 1990-talet. Utvecklingen av X2000 var mycket långsiktig; den tog mer än 10 år. Utan denna utveckling hade knappast Sverige i dag haft någon tågindustri och kanske inte heller ett välmående SJ, och knappast heller någon betydande långväga lönsam persontrafik.

Tack vare att Sverige tog på sig ledarrollen inom många områden av järnvägen kunde svenska företag som ASEA (nuvarande ABB) växa sig stora och bli marknadsledande exportföretag. I dag har ABB-koncernen över 140 000 anställda i ett 100-tal länder. Bombardier (ett kanadensiskt företag) har byggt vidare på ASEA:s långa tradition av att bygga tåg. De har även tagit över utveckling av tillverkning av system för trafikstyrning, som tidigare sköttes av Ericson. Bombardier har en betydande personal (cirka 2 000 egna anställda) och verksamhet i Sverige inom olika områden, och dessutom sysselsätts många underleverantörer.

I Sverige finns även Alstom som är ett av världens ledande företag inom spårtrafiksområdet, med cirka 1 000 anställda på olika kontor och servicedepåer runtom i landet. Det finns även några mindre företag i branschen. I Malmö tillverkades tidigare exempelvis Kockums specialdesignade vagnar för tågtransporter.

År 2013 omfattade tåg- och järnvägsindustrin i Sverige 288 företag med sammanlagt 24 856 anställda och en nettoomsättning på 62,4 miljarder kronor. Detta kan jämföras med till exempel gruv- och mineralbranschen som sysselsätter 22 500 personer, eller pappers och massa som sysselsätter 36 200 personer.

Tack vare den svenska tåg- och järnvägsbranschens tradition av högteknologisk ingenjörskonst finns stor potential att utveckla och utöka verksamheten. Klimatomställningen är på alla plan en global fråga och överallt i världen finns behov av effektiva spårtrafiklösningar. Svensk ingenjörsteknik används redan i dag runtom i hela världen genom den teknologi som Bombardier utvecklar. Framför allt handlar det om system för eldrift och trafikstyrning av tåg.

Men tyvärr riskerar Sverige att gå miste om denna potential. En orsak är att det saknas ett helhetsansvar för utbildning och forskning på järnvägsområdet – trots goda forskningsmiljöer

på KTH, Chalmers och Luleå tekniska universitet. Pensionsavgångarna blir stora de kommande åren och det kommer att behövas tusentals järnvägstekniker för att bygga ett hållbart transportsystem.

Miljöpartiet föreslår därför att Järnvägsskolan utvecklas på ett sådant sätt att den knyts ihop med utbildningar av till exempel järnvägsingenjörer och relevanta forskningscentra. Kopplat till detta bör ett omfattande och ambitiöst forsknings- och utvecklingsprogram inrättas, till exempel för höghastighets-tåg i nordiskt klimat och andra angelägna områden som kan utveckla spårtrafiken.

SJ bör få i uppdrag att via en innovationsupphandling utveckla och förvärva de tåg som är lämpliga för att utnyttja höghastighetsbanornas kapacitet (se även rubrik Samhällsuppdrag till SJ). Erfarenheter från det statliga Hongkongbaserade bolaget MTR, som driver tunnelbanan i Stockholm, visar att investeringar i tågfordon kan ge stora ringar på vattnet. Uppdraget att ta fram nya tunnelbanevagnar till ett värde av 3 miljarder kronor genererade exempelvis tio gånger så mycket i exportvärde för tillverkaren Bombardier med verksamhet i Västerås.

För att få näringslivets engagemang bör spårtrafikens näringsliv (inklusive infrastrukturförvaltare, operatörer och industri) delfinansiera verksamheten inom forskning, utveckling och kompetensförsörjning.

Staten satsar varje år hundratals miljoner på fordonsforskning. Nästan allt går dock till bilindustrin. Järnvägen får små skärvar. Det är dags att fordonsforskning på ett seriöst sätt också inkluderar tåg- och andra kollektivtrafikfordon i sin portfölj. Trafikverket bör i samarbete med Vinnova satsa på teknisk utveckling inom spårtrafikområdet.

Järnvägen och andra spårtrafiksystem kan få en viktig roll i utvecklingen av svensk industri generellt. I takt med att välstånd och löner ökar runtom i världen, inte minst i Asien, börjar en del industriproduktion flytta tillbaka till de forna industriländerna i väst. Det talas om en återindustrialisering av Europa. När IF Metall 2014 sammanfattade en punktlista med de tio viktigaste åtgärderna för att återindustrialisera Sverige hamnade investeringar i järnväg mycket högt på listan.

Miljöpartiet vill att Sverige ska fortsätta att vara en föregångare inom tåg och järnväg, och bidra till att utveckla nya tekniker och system som leder oss närmare klimatmålen både i Sverige och i vår omvärld.

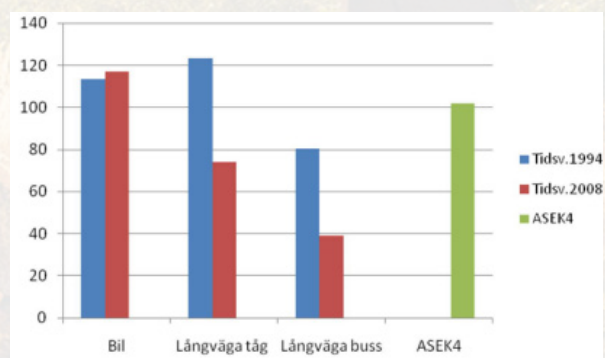
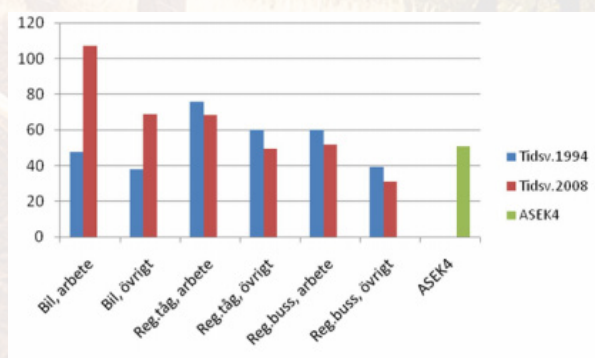
Förändra de samhällsekonomiska kalkylmodellerna

Urval av objekt till den nationella infrastrukturplaneringen utgår från samhällsekonomisk lönsamhet som beräknas utifrån givna parametrar (genom ASEK). Dessa beräkningar har stora brister. Till exempel är värderingen av minskade koldioxidutsläpp orimligt låg, vilket bland annat beror på att klimat effekter redan anses vara internaliserade, kompenserade för, genom koldioxidskatten. En bilist som kör på fossila drivmedel betalar ju koldioxidskatt för bensinen och anses därmed inte längre orsaka några externa kostnader. Att motivera personen att istället ta tåget ger minskade inkomster till staten och anses knappt ge något plus till den samhällsekonomiska kalkylen.

Detta sätt att resonera blir problematiskt ur klimatsynpunkt, då transporterna, även om de externa kostnaderna anses vara internaliserade, ändå ger utsläpp som gör det svårt eller omöjligt att nå klimatmålen. Men även ut ett rent teoretiskt perspektiv går det att ifrågasätta kalkylerna, då det inom det nationalekonomiska forskningsfältet anses mycket svårt att fastställa exakt vilka externa kostnader som konsumtion ger upphov till. Det är bland annat av denna anledning som målstyrning är så viktigt.

Det sker också en skev värdering av bil- respektive kollektivtrafikresor. Tidsvinster med bil värderas högre eftersom bilister inte kan jobba samtidigt som de kör och värdefull arbetstid därmed går till spillo. Det som är en av kollektivtrafikens främsta styrkor ligger den alltså i fatet när det kommer till samhällsekonomiska beräkningar. En annan faktor är att anknytningar till utlandet inte värderas över huvud taget – en förbindelse med tåg till Köpenhamn värderas alltså till noll kronor.

Miljöpartiet vill ha en trafikplanering som utgår från att klimatmålen ska nås och att fördubblingen av kollektivtrafiken blir verklighet. Då måste direktivet till Trafikverket bli att övergå från prognosstyrning till målstyrning. Inför den kommande infrastrukturpropositionen bör nya kapacitetshöjande investeringar som försvårar för Sverige att nå klimatmålen inte genomföras.



Figur 7. Tidsvärde för regionala resor (under 10 mil, vänster graf) och långväga resor (över 10 mil, höger graf) med olika färdssätt. Från 1990-talet fram till 2010 gällde de värden som de blå staplarna visar och från och med 2010 gäller de röda staplarna där restidsvinster med bil värderas betydligt högre än restidsvinster med kollektivtrafik. Värdena är korrekterade för inflation och tillväxt. Källa: WSP Analys och Strategi på uppdrag av VINNOVA, Vägverket och Banverket.

Kostnader och finansiering

Miljöpartiet anser att den ekonomiska ramen för järnväg och andra spårinvesteringar bör utökas kraftigt. Nya finansieringsformer såsom lån i Riksgälden bör användas för att finansiera investeringar i nya stambanor, ökning av investeringsnivån för mindre järnvägar/tunga pendelstråk samt för ramhöjning av budgetmedlen för regionala infrastrukturplaner.

Sverige bör vara mer aktivt i att öka delfinansiering från europeiska fonder för investeringar i järnväg och andra spårinvesteringar som kan bidra positivt till fördubblingsmålet. Europeiska investeringsbanken, Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF), Junckerfonden (formellt Europeiska fonden för

strategiska investeringar, EFSI) och Nordiska investeringsbanken är alla exempel på fonder som erbjuder upp till 40 procent medfinansiering för järnvägsinvesteringar, till exempel Sveriges utbyggnad av höghastighetsbanor. Junckerfonden omfattar exempelvis 315 miljarder euro som har ett tydligt syfte att prioritera projekt som leder till dekarbonisering av Europa.

Miljöpartiet anser att Trafikverket ska få behålla de pengar som myndigheten lyckas få genom EU-medel, till exempel Connecting Europe Facilities (CEF), i stället för att låta pengarna gå till statskassan. Detta skulle öka Trafikverkets incitament för att söka pengar.

30 PUNKTER FÖR EN BÄTTRE TÅGTRAFIK

Tågtrafiken och klimatet

1. Investeringar i järnväg och tågtrafik ska bidra till att uppfylla regeringens mål om att Sverige ska bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna i världen. Som ett delmål ska transportsektorn minska sina koldioxidutsläpp med minst 80 procent till 2030.

2. Sverige ska ha en trafikplanering som underlättar för att målet om en fördubbling av kollektivtrafiken blir verklighet.

3. Tåget ska vara billigare än flyget och snabbare än bilen.

Nya stambanor

4. Staten ska ta huvudansvar för att finansiera höghastighetsbanorna.

5. Planeringen av Ostlänken och Göteborg-Borås bör anpassas till Sverigeförhandlingen så att den på bästa sätt bidrar till ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor.

6. De nya höghastighetsbanorna ska bland annat syfta till att minska behovet av flygtrafik och bör därför integreras i ett europeiskt järnvägsnät med goda kopplingar och attraktiva restider till Sveriges grannländer.

Järnvägsunderhåll och organisering

7. Staten behöver ha en samlad järnvägsorganisation inom Trafikverket. Såväl förebyggande underhåll som akut felavhjälpning ska utföras i Trafikverkets egen regi.

8. Ansvaret för stationsområden, verkstäder och terminaler ska föras över från Jernhusen till Trafikverket.

Nationellt tågtrafikförsörjningsplan

9. Staten ska ta fram ett nationellt trafikförsörjningsplan som ska omfatta de tåglinjer som har betydelse för att knyta ihop landets alla delar. Kollektivtrafiklagen bör revideras och kompletteras med krav på en nationell långsiktig trafikförsörjningsplan.

Banavgifter

10. Banavgifterna ska differentieras för att minska slitaget av järnvägsspår, kontaktledningar och växlar.

11. Staten ska tillse att samtliga transportslag, inklusive flyg- och vägtransporter, fullt ut betalar sina externa kostnader. I väntan på att ett sådant system finns på plats ska tågoperatörerna kompenseras för höjda banavgifter.

Godstrafik på järnväg

12. Staten ska ta fram en strategi för att målsättningen att flytta långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart blir verklighet. I den nationella transportslagsövergripande godsstrategin ska minskad miljö- och klimatpåverkan vara centralt och styrmedel ska underlätta för effektiva kombinationer av väg-, järnvägs- och sjötransporter.

Regional och lokal spårtrafik

13. Staten ska uppdraga åt Trafikverket att inventera investeringsbehovet på objektsnivå för de så kallade mindre järnvägarna.

14. Trafikverket ska ta fram kostnadseffektiva förslag för att upprätthålla och utveckla lågtrafikerade tågsträckor. Särskild hänsyn bör tas till möjligheten att i framtiden öka reseunderlagen genom planering av Nära Stationssamhällen. Trafikverket ska inte ensamt ha rätt att lägga ned statlig väg eller järnväg.

SJ

15. SJ ska få ett uttalat samhällsuppdrag – att verka för ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet för resor mellan alla delar av Sverige och till huvudorterna i våra grannländer.

16. SJ ska inte lämna något överskott till staten – pengarna ska återinvesteras.

17. SJ ska få en koncession på trafikering av höghastighetsjärnvägen i 15 år med möjlighet till förlängning samt få i uppdrag att utveckla nya höghastighetståg anpassade efter ett nordiskt klimat.

18. SJ bör få huvudansvar för att köra nationell trafik.

19. SJ bör få i uppdrag att sälja tågbiljetter till utlandet.

20. SJ ska ansvara för att det finns en bärkraftig och attraktiv nattågstrafik.

Stadsmiljöprogram och nationellt stadsmiljömål

21. Stadsmiljöprogrammet ska vara en permanent del i den kommande åtgärdsplaneringen.

22. Riksdagen bör anta ett nationellt stadsmiljömål om att eventuell trafikökning i städer ska ske med kollektivtrafik, cykel och gång. Stadsmiljömålet ska göras styrande för vilka investeringar som får bidrag från stadsmiljöprogrammet.

Forskning och järnvägsindustri

23. Järnvägs- och tågindustrin ska vara en viktig del i strategin för nyindustrialisering som regeringen planerar att ta fram.

24. Järnvägsskolan ska utvecklas på ett sådant sätt att den knyts ihop med utbildningar av till exempel järnvägsingenjörer och relevanta forskningscentra för att bättre tillgodose behovet av utbildad personal inom alla delar av järnvägs- och tågtrafiksektorn.

25. Trafikverket ska i samarbete med Vinnova sjösätta ett särskilt excellens- och utvecklingsprogram för höghastighets-tåg i nordiskt klimat.

Biljettsystem

26. Det bör inrättas en nationellt samordnad biljettbokning för samtliga operatörer och ett gemensamt riksårskort för tåg och bussar i Sverige.

27. Regeringen bör inom EU och genom ägandet i SJ arbeta för att de statliga europeiska tågbolagen ska samordna en europeisk tidtabell mellan huvudstäderna.

Övriga förslag

28. Nya kapacitetshöjande investeringar som försvårar för Sverige att nå klimatmålen bör inte genomföras.

29. Kollektivtrafikkort i tjänsten ska göras avdragsgilla till hälften, vilket uppskattas till 1,3 miljarder kronor årligen.

30. Systemet med reseavdraget ska ses över. I dag används reseavdraget främst av högavlönade bilister i storstadsregioner. Ett första steg kan vara att göra avdraget fordonsneutralt och avståndsbaserat. Detta är sannolikt den viktigaste åtgärden för att nå målet om fördubblad kollektivtrafik.

