



miljöpartiet
de gröna

TÅGSEMESTERPAKETET

Biljetterna
Spåren
Tågen
Dina rättigheter

Förslag för ett bättre
Tågeuropa.

Tågsemesterpaketet

Det politiska läget må vara stormigt just nu. Men för många hägrar semestern med ett välbehövligt avbrott från jobb och zoom-möten. Vi är många som längtar efter en möjlighet att komma bort lite. Att reflektera över den tiden som har varit, umgås med nära och kära, och blicka framåt. Medvetenheten om vår omvärld har sällan varit mer påtaglig, och vetskapen om att vad vi gör påverkar andra har med all önskvärd tydlighet blivit uppenbar.

Under coronaåret minskade svenskarnas semesterresande med 84%, enligt Vagabonds resebarometer. Det är den största minskningen sedan andra världskriget. 2018 sa 35% att de skulle göra färre fritidsresor till utlandet i framtiden, 2019 hade den andelen sjunkit till 27%. Under coronaåret landade siffran på de som skulle resebanta på 14%. En överväldigande majoritet, hela 86%, har alltså inga planer på att resa mindre än vad man gjorde före pandemin. 10 procent säger istället att de kommer öka sitt utlandsresande. I takt med att reselängtan har ökat har flygskammen minskat.

Men vi kan inte fortsätta resa på samma sätt som tidigare. Miljöpartiet ger med Tågsemesterpaketet det politiska svaret på hur vi säkerställer att vi inte faller tillbaka i samma resemönster som innan pandemin. Det är i dagsläget för svårt, krångligt och dyrt att resa på det mest klimatsmarta sättet – tåget. Men vetskapen om att tåget är framtiden och den ständigt ökande klimatmedvetenheten bland svenskarna – i kombination med suktandet efter semestern föranleder politisk handlingskraft, vilja och en berättelse att tro på.

Miljöpartiet har svaren och kan idag presentera Tågsemesterpaketet: 29 förslag som gör tåget till det snabbaste, smidigaste och billigaste resealternativet.

Jakop Dalunde är Europaparlamentariker för Miljöpartiet och ledamot i transportutskottet.



Biljetterna.

Gör det möjligt att köpa alla tågbiljetter online

Idag är tågbolagen inte skyldiga att dela med sig av information om sina avgångar och priser. Därför har vi ingen tågresor.se-sajt: datan för att skapa sådana webbsidor är helt enkelt inte tillgänglig. Det gör det omständigt och dyrt för passagerare att boka internationella tågbiljetter och jämföra priser. Det vill Miljöpartiet ändra på.

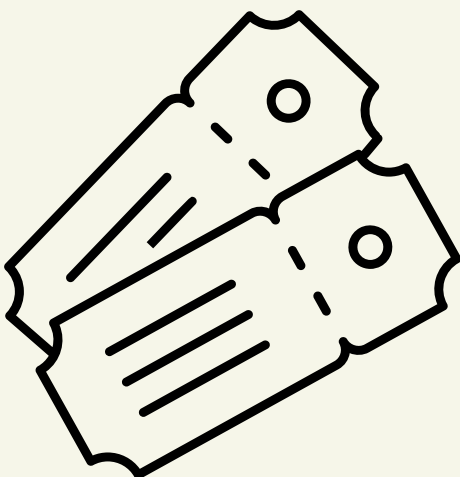
Förslag:

- Tvinga tågbolag att dela med sig av sin data för att skapa öppna bokningssystem där du kan köpa alla tågbiljetter i hela Europa

Gör direktbiljetter till norm

Om du bokar med olika tågbolag idag har du ingen garanti att du kommer fram till din slutdestination. Om du missar en anslutning får du klara dig själv. Det beror på att varje bolags ansvar för dig som resenär upphör när du åkt klart deras sträcka. Det är oacceptabelt.

Vi vill att den standard som gäller för flyget också ska gälla tåget. Oavsett vilka eller hur många bolag du åker med ska du garanterat komma fram till din slutdestination. Direktbiljetter ska vara norm – ditt avtal med tågbolagen ska gälla för hela resan, inte bara enskilda avsnitt.



Förslag:

- Revidera förordningen om tågpassagerares rättigheter, och inför direktbiljetter som norm

Gör tågbiljetterna billigare

Idag har tåget svårt att konkurrera mot flyget med pris. Det beror inte minst på att flyget direkt och indirekt subventioneras med stora belopp. Från undantag inom EU:s utsläppshandel, ingen bränsleskatt, undantag från moms, gratis flygtider och “slots” på flygplatser, till direkta statsstöd till enskilda flygbolag och flygplatser – listan kan göras lång. Om tåget ska kunna bli ett attraktivt resealternativ måste det kunna konkurrera med flyget på lika villkor. Inte minst måste flygets klimatkostnader reflekteras i biljettpriset.

Förslag:

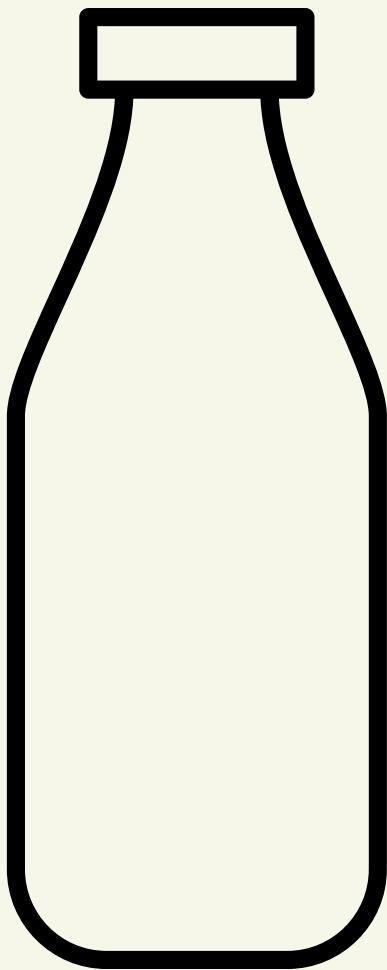
- Utvidga EU:s utsläppshandel till att omfatta all flygtrafik
- Inför en flygbränsleskatt inom EU genom energiskattedirektivet
- Höj reduktionsplikten för flygbränsle – EU:s regler måste minst motsvara Sveriges ambitionsnivå
- Inför handel med flygtider. Gör det lättare för nya bolag att köpa bra start- och landningstider och effektivisera kapacitetsanvändningen på våra flygplatser
- Ta bort undantagsreglerna för mindre flygplatser. Offentligt stöd till mindre flygplatser bör följa samma regler som annat statsstöd



Spåren.

Bygg bort flaskhalsar och saknade spår

Tågets potential undergrävs av saknade och otillräckliga spår vid viktiga knutpunkter. Med de svenska höghastighetsbanorna kommer det att bli mycket smidigare att ta sig till Malmö, men där stöter vi snart på nya problem. Öresundsbron kommer om ett par år att nå maxkapacitet, och därefter möter vi problemet med otillräckliga spår från Hamburg västerut. Det står klart att vi måste ha ett europeiskt perspektiv på järnvägsnätet, och kraftigt höja ambitionerna för att drömmen om smidiga tågsemestrar ska bli verklighet.



Förslag:

- Höj takten i att bygga järnvägen i EU:s infrastrukturpolicy (TEN-T-förordningen), och skärp deadlines för viktiga tågkorridorer
- Prioritera att slutföra gränsöverskridande järnvägsförbindelser: inför särskilda deadlines i TEN-T-förordningen och styr EU-finansieringen mot sådana projekt
- Öka den högsta nivån för EU-finansiering från 40% till 60% för järnvägsprojekt mellan länder
- Koordinera EU:s infrastrukturesatsningar:
 - Starkare mandat för TEN-T-koordinatorerna
 - Samordna nationella infrastrukturplaner med fokus på gränsområden och -övergångar genom EU-kommissionen
- Använd EU:s krispaket för att slutföra särskilt viktiga gränsförbindelser och åtgärda flaskhalsar
- Gör skäl för namnet EIB! Bli "Europas klimatbank" på riktigt och fokusera transportutlåningen på att bygga ut järnvägen

Använd järnvägen mer effektivt

Dagens spår skulle kunna användas mer effektivt. På grund av ålderdomliga signalsystem och dålig koordinering i platstilldelning på spåren har vi färre avgångar än vad som faktiskt får plats på Europas järnvägar. Enligt vissa beräkningar kan vi med modernare signalsystem (EU-standardern ERTMS) få plats med över 30% mer trafik än idag på befintliga spår. Det finns också många mindre spärkopplingar mellan länder som idag inte används för passagerartrafik. Vi måste använda den järnväg vi redan har bättre, och börja trafikera de linjerna.

Förslag:

- Höj takten i att bygga ut ERTMS:
 - Skärp nuvarande deadlines i TEN-T-förordningen, få klart ERTMS på stomnätet till 2030 och på det övergripande nätet till 2040
 - Inför bindande delmål för utbyggnaden
- Inför bindande mål för avvecklingen av omoderna signalsystem
- Ge Europeiska järnvägsbyrån (ERA) ansvar för kapacitetsallokering på viktiga internationella järnvägskorridorer



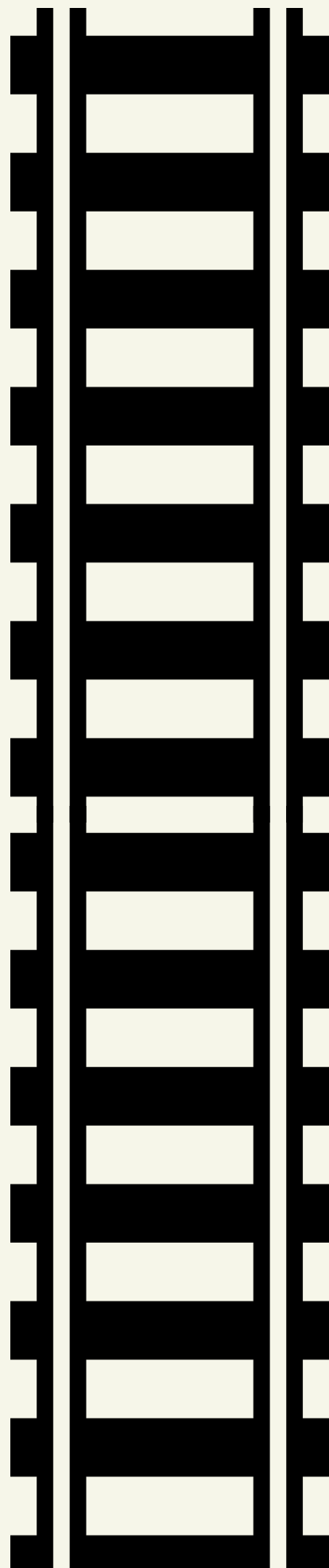
Gör det billigare att använda järnvägen

Infrastrukturavgifter tas i EU ut per kilometer på all järnväg. Samtidigt tar medlemsstaterna ut avgifter på i genomsnitt 3% av sitt vägnät. Varje land bestämmer själv hur höga järnvägsavgifterna ska vara. Det har skapat ett lapptäcke av regler som gör det svårt för internationella tåglinjer att verka. Avgifterna är dessutom väldigt höga i vissa länder. För expresståg dagtid är banavgifterna i Tyskland tio gånger högre än i Sverige. Avgifterna ska egentligen bara motsvara slitage och underhåll för spåren, vilket t.ex. Tyskland idag inte följer fullt ut. Infrastrukturavgifterna måste göras mer rättvisa och spegla vad andra trafikslag betalar för att använda sådant som vägar och flygplatser.

I Tyskland, liksom i flera andra EU-länder, ägs och förvaltas järnvägen dessutom av det statliga tågbolaget. Det stänger ute andra företag som skulle kunna erbjuda nya linjer och tjänster.

Förslag:

- Gör infrastrukturavgifterna mer rättvisa:
 - Förläng den gällande undantagslagen som ger medlemsstaterna rätt att avskriva avgifterna – och uppmana EU-länderna att göra det
 - Skärp reglerna för hur avgifterna beräknas, så att de enbart motsvarar direkta kostnader, och genomför ev. ett kostnadstak för avgifterna i direktivet om det europeiska järnvägsområdet
- Inför principen om att “förorenaren betalar”. Stärk tågets konkurrenskraft genom att övriga trafikslags avgifter speglar deras påverkan på miljö, klimat och infrastrukturslitage



Tågen.

Skapa ett snabbköp för vagnar

Idag köper de flesta tågbolag vagnar som är skräddarsydda för deras behov. Nya modeller utvecklas eller anpassas inför nästan varje beställning. Det gör att vagnarna blir dyrare och att andrahandsmarknaden är mycket begränsad.

Jämför det med flyg- och vägtransporter. Om du vill köpa en ny bil är det bara att åka till en bilhandlare och välja, och om du skulle vilja starta ett flygbolag är det bara att bläddra i Airbus katalog. I grunden är det lika lätt som att handla mat på ett snabbköp.

För järnvägen finns tekniska begränsningar som olika spårbredd, men i grunden handlar det om att marknaden inte har utvecklats på samma sätt som exempelvis flygbranschen. För att göra det lättare för nya företag att slå sig in på marknaden och göra det billigare att utveckla nya, moderna vagnar måste vi få till en snabbköpslösning för tågagnar.

Förslag:

- Ge ERA (Europeiska järnvägsbyrå) i uppdrag att standardisera utvecklingen av nya vagnmodeller. ERA borde även få resurser att utfärda typgodkännanden av tåg snabbare och mer effektivt än idag

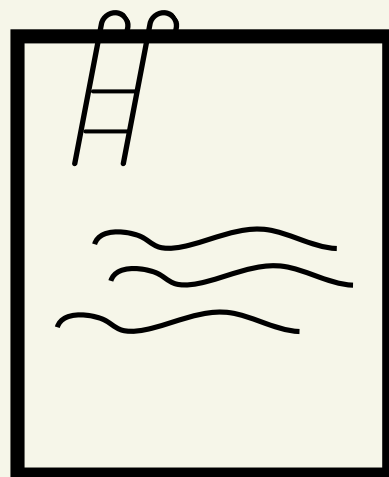
Stöd inköp och utveckling av nya vagnar

Det är idag onödigt dyrt att köpa och utveckla nya vagnmodeller. För vissa marknadssegment, som nattåg, är det särskilt kostsamt eftersom utvecklingen av sådana vagnar helt stannat av de senaste decennierna. Enligt företaget Alstom skulle beställningar på mellan 100-200 nattågsvagnar behövas för att det skulle vara ekonomiskt gångbart att utveckla nya tågset.

För att nattåget ska bli ett attraktivt alternativ till flyget behövs moderna vagnar. Idag förväntar sig tågresenärer fungerande wifi och eluttag. Det offentliga skulle kunna spela en viktig roll i att få igång nattåg och andra internationella tåglinjer inom EU genom att stödja inköpen av nya vagnar.

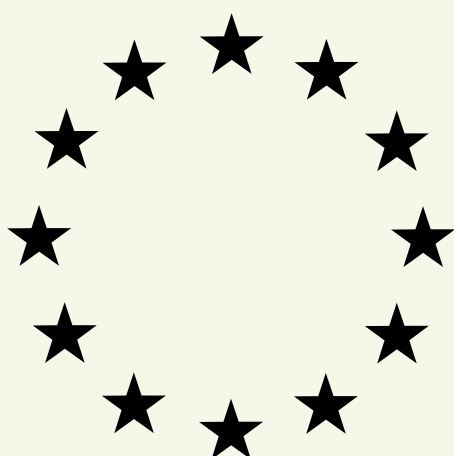
Förslag:

- Använd EU:s krispaket (Fonden för Återhämtning och Resiliens) för att köpa in/utveckla nya nattågsvagnar
- Låt Europeiska Investeringsbanken (EIB) delfinansiera och ge lånegarantier för utvecklingen av nya vagnar
- Starta en vagnpool med inriktning på nattåg och internationella linjer på EU-nivå: möjliggör för tågbolag att hyra vagnar från den poolen



Ta initiativ till nya internationella tåglinjer på EU-nivå

En viktig anledning till att det idag inte finns många internationella tåglinjer inom EU är att tågbolagen helt enkelt inte prioriterar sådana sträckningar. EU borde spela en större roll i att förmå bolag och stater att tala med varandra och få till stånd fler internationella linjer.



Förslag:

- Ge Europeiska järnvägsbyrån i uppdrag att undersöka och lista intressanta, ofrafikerade internationella tåglinjer inom Europa
- Ge kommissionen i uppdrag att samordna medlemsstaterna för att sätta igång nya internationella tåglinjer (fler ambitiösa initiativ likt Trans Europe Express 2.0*)
- Organisera ett toppmöte för tåget i januari 2022, med syfte att etablera nya internationella tåglinjer i EU

*Trans Europe Express 2.0 är ett tyskt initiativ att återuppliva de tåglinjer mellan europeiska storstäder som drevs under samma namn 1957-1995.

Gör det lättare för staten att stödja tåget

För att snabbt få igång tågresandet kan staten upphandla nya tåglinjer. Nästa år ska regeringens initiativ om ett nattåg mellan Malmö och Bryssel vara igång, men det räcker inte. Det är idag komplicerat och svårt för EU-länderna att stödja etableringen av nya internationella tåglinjer. EU:s statsstödsregler tar inte hänsyn till de klimatvinster som ett ökat tågresande för med sig, utan tittar enbart på konkurrenssituationen. På energiområdet har kommissionen redan åtgärdat detta, där man utfärdat nya riktlinjer för statsstöd till hållbara energislag. Nu är det dags att göra detsamma för hållbara transporter.

Förslag:

- Ta fram EU-riktlinjer för stöd till hållbara transporter, likt de riktlinjer som finns för energisektorn
- Revidera den så kallade kollektivtrafikförordningen (EG nr 1370/2007) och inför en klimatklausul för att göra det lättare att ge offentligt stöd till åtgärder som bidrar till klimatomställningen inom transportsektorn

Få bort regelkrångel och skapa en europeisk tågunion

Miljöpartiet gick till val på att skapa en europeisk tågunion. Med 11 000 nationella regler för järnvägsnäten i EU är det idag alldeles för komplicerat att köra internationella tåg inom EU. Det vill vi ändra på.



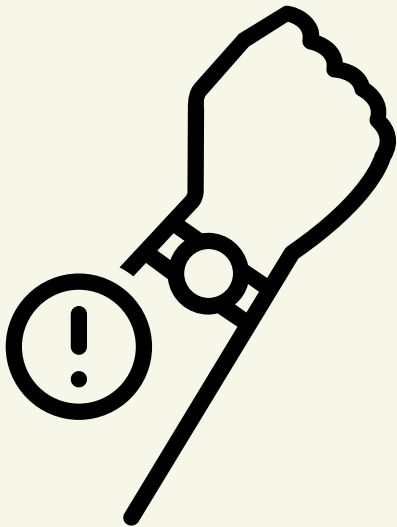
Förslag:

- Inför en övergripande tåglagstiftning som skapar ett enhetligt regelverk för tågresor inom EU, och se till att dagens regler efterlevs bättre

Dina rättigheter.

Gör tågresandet tryggare och mer pålitligt

Som flygpassagerare har du gedigna rättigheter. Generösa ersättningsregler och alternativa avgångar vid missade anslutningar är normen, också om du flyger med olika bolag. Det handlar om pålitlighet och trygghet: att du ska känna dig säker på att komma fram till din slutdestination och bli väl omhändertagen om något går fel. Du måste kunna känna dig trygg om du tar tåget, förvänta dig god service och bra villkor, oavsett om du åker med ett eller flera företag. Det är hög tid för tåget att komma ikapp flyget på de här punkterna, och att stärka dina rättigheter som tågpassagerare.



Förslag:

- Revidera förordningen om tågpassagerares rättigheter:
 - Tvinga tågbolag att göra plats för ett minimiantal cyklar på alla sina avgångar
 - Stärk rättigheterna för personer med behov av särskild assistans: korta tiden för hur långt innan du måste säga till om hjälp på stationen och tåget till 12 timmar
 - Lägg ersättningen vid tågförseningar på samma nivå som för flyget

Läs mer

[Jakop Dalunde på Twitter](#)

[Jakop Dalunde på Facebook](#)

[Jakop Dalundes blogg](#)

[Miljöpartiets hemsida](#)



**miljöpartiet
de gröna**