

Rapport och strategi:

Strategi- och visionsprogram för tågtrafiken



Innehållsförteckning

Del 1	5
Inledning	5
Rapporten.....	5
Del 2, Bakgrund.....	6
Det svenska järnvägssystemet.....	6
Nyttjandet.....	6
Förändrad järnvägsmarknad.....	6
Järnvägsmarknaden förutsättningar, EU & regelverken	7
Liberalisering/avreglering av järnvägens persontrafik, förlopp & effekter....	8
Transportstyrelsens utvärdering av liberaliseringen/avregleringen.....	9
Det stora tågrånet	10
Om Trafikverkets Kapacitetsrapporter.....	11
Del 3, Vänsterpartiets politik.....	12
Vänsterpartiets politik kring miljö, transport och järnväg	12
Miljö- och klimatmål.....	12
Transportpolitiska målen.....	14
Funktionsmålet.....	14
Hänsynsmålet	14
Vänsterpartiet och transportpolitiska målen.....	14
Samhällsekonomiska bedömningar och transportpolitiska målen.....	15
Brister i de samhällsekonomiska underlagen & underskattning av hänsynsmål	16
Infrastrukturinvesteringar.....	16
Finansiering av infrastrukturinvesteringar	17
Framtidsinriktad samhällsplanering med miljöanpassad transportsektor.....	18
En mer jämställd järnvägstrafik	18
Ompröva avreglering och bolagisering	19



Överför ansvaret för tågstationerna till Trafikverket.....	19
Samhällsnyttan	20
Resenären i centrum – fördubbla antalet resor till 2020.....	20
Vänsterpartiet och EU:s regelverk	21
Del 4, Nulägesbeskrivning.....	23
Infrastrukturplanen 2014-2025 och järnvägen	23
Trafikverkets kapacitetsutredning inför nya planperioden.....	23
Nya planperioden	24
Prioriteringar och motiveringar i planen	25
Vänsterpartiets ställningstaganden, infrastrukturplan 2014-2025	25
Underhållsproblemen	26
Trafikverket måste vidta åtgärder för att förbättra sin beställarroll	28
Bättre avtalsuppföljning	28
Hållbara krav vid upphandling	28
Återförande av verksamhet till Trafikverket i egen regi	29
Infranord går in i Trafikverkets verksamhet.....	29
Sverigeförhandlingen, höghastighetståg och framtidens järnväg	29
Analys och kommentarer	31
Systemkritiken	33
Avreglering, fragmentering och samordningsproblem.....	33
Punktlighet och kapacitetsbrister.....	33
För låga anslag – finansieringen.....	34
Efterlevnad transportpolitiska målen - låg hänsyn till hänsynsmålen	34
Trafiksäkerhet, arbetsmiljö och olyckor m.m.	34
Utvecklingen/satsningar i övriga världen.....	35
Del 5, Enkät till partidistriktet	36
Sammanfattning av enkätsvaren	36
Del 6, Visioner och strategier för framtidens tågtrafik.....	37



Järnvägen, ett viktigt led i omställningen till ett hållbart samhälle.....	37
Övergripande mål för järnvägen	37
De transportpolitiska målen	38
Utvecklingsmål för infrastruktur och spår	39
Kommentarer till utvecklingsmålen.....	40
Vänsterpartiets prioriteringar	41
Del 7	45
Litteraturlista	46



Del 1

Inledning

Tåg är idag det snabbaste landtransportmedlet och har en nyckelroll för den framtida samhällsutvecklingen, inte minst eftersom det är det mest lämpade motordrivna färdmedlet inför omställningen till ett miljöanpassat transportsystem.

Trots denna vetskap har tågtrafiken i Sverige de senaste åren haft stora problem med verksamheten. Såväl tåg som banor är hårt nedslitna och kan inte längre ge den service och pålitlighet som är rimligt att kräva. Det gäller såväl persontrafik som godstrafik.

Idag styrs svensk järnvägstrafik utifrån vinstsyfte, inte utifrån vad som är bäst för samhället. Privatisering och konkurrensutsättning har lett till att det saknas ett helhetsansvar. I takt med den ökade privatiseringen har underhållet försämrats allt mer och förseningarna har ökat år efter år.

Vänsterpartiet vill vända denna negativa utveckling. Med hjälp av större satsningar på järnvägen generellt och framtida investeringar som ger en offentligt ägd och styrd verksamhet kan vi påverka tågtrafiken i positiv riktning och se till att både persontrafiken och godstrafiken ökar sin andel av den totala trafikmängden.

Rapporten och strategin

Vänsterpartiets partikongress 2012 beslöt att ta fram ett strategi- och visionsprogram för tågtrafiken i Sverige. Programmet ska möjliggöra att framtida investeringar ger en verksamhet i offentlig ägo. Dessutom ska det innehålla planer för utveckling av verksamheten, inklusive implementering av höghastighetståg.

En arbetsgrupp bestående av Vilmer Andersen, Fredrik Åberg-Jonsson, Siv Holma och Marta Aguire (delar av arbetet), med stöd från Yasmine Carlsson, enheten för politikutveckling och studier, tog utifrån detta fram denna rapport samt förslag till vision och strategi för framtidens tågtrafik.

Rapporten innehåller en bakgrundsbeskrivning av järnvägen i Sverige (del 2) och en sammanfattning av den politik som Vänsterpartiet har bedrivit de senaste åren vad gäller infrastruktur i allmänhet och frågor rörande järnvägen i synnerhet (del 3).

I del 4 av rapporten återfinns en nulägesbeskrivning av situationen för järnvägen. Den ringar in de problem som finns idag, medan del 5 är rapportens kärna som innehåller förslaget till Vänsterpartiets Vision och strategi för den svenska järnvägens framtid.

Del 5 antogs av Partistyrelsen den 5-6 september 2015 och finns även att läsa i ett separat, fristående, dokument (*Vänsterpartiets visioner och strategier för framtidens tågtrafik*).



Del 2, Bakgrund

Det svenska järnvägssystemet

Den svenska järnvägen består huvudsakligen av:

- företag som utför trafik och konkurrerar om resenärer och transportköpare (järnvägsföretag)
- infrastruktur, gemensam och offentlig, prissatt enligt regelverk för samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande
- stödfunktioner för trafiken, kommersiellt drivna, som järnvägsföretagen är beroende av
- myndighetstillsyn av Transportstyrelsen

Sveriges järnvägsnät omfattar ca 12 000 kilometer trafikerad banlängd, största delen är enkelspår. Staten äger största delen, med Trafikverket som förvaltare. Andra infrastrukturförvaltare är AB Stockholms lokaltrafik, Inlandsbanan AB, Öresundskonsortiet och Arlandabanan Infrastructure AB. Järnvägsnätet består även av så kallad kapillär infrastruktur, till exempel uppställnings- och anslutningsspår.

Nyttjandet

Både person- och godstrafiken har de senaste decennierna ökat stadigt, även om det skiljer sig åt i olika delar av landet. Generellt gäller att personbilstrafiken under lång tid växte kraftigt på bekostnad av järnvägen som istället drabbades av stora nedläggningar. Detta gällde fram till slutet av 1980-talet. Först under senare delen av 1990-talet förbättrades både väg- och järnvägssystemen i Sverige parallellt, när de första nya järnvägsetapperna började bli klara. Efter det har även järnvägstrafiken stadigt ökat, med undantag för enskilda årtal. Idag sker en relativt stor del av godstransporterna i Sverige på järnväg, jämfört med andra länder i västra Europa.

Resandet med persontrafik på järnväg har enligt Trafikverket ökat med cirka 60 procent mellan 1997 och 2010, och uppgick år 2010 till 11,2 miljarder personkilometer. Det regionala tågresandet (upp till 10 mil) har räknat i personkilometer ökat med hela 92 procent mellan 1997 och 2010.

Förändrad järnvägsmarknad

Traditionellt har statliga monopol och sammanhållna system för statlig styrning inom infrastrukturtunga branscher motiverats med förekomsten av stordriftsfördelar och behovet av att upprätthålla en långsiktighet i investeringar.

Statliga monopol och regleringar ansågs tidigare nödvändiga av solidaritets, rättvis- och effektivitetsskäl genom att de garanterade en rättvis fördelning av tillgången på tjänster. Så är dock inte fallet längre. Marknadsstyrning har vunnit mark på



bekostnad av politisk styrning. Solidaritets- och rättviseskäl för någon form av verksamhet är inte längre något som någon talar om.

Idag skapar staten regelverk där tjänsteproduktion sker på en fri marknad av statliga eller, ännu hellre, privata företag. Det uttrycks ofta att målet för konkurrenspolitiken är ”väl fungerande marknader och en effektiv konkurrens som är till nytta för konsumenterna” – en marknad med väl fungerande konkurrens ska karakteriseras av en effektiv produktion med priser som närmar sig kostnaderna för produktionen. Statens uppgift tycks på pappret alltmer handla om att övervaka marknadens spelregler som är de som ska se till att en rättvis och effektiv konkurrens upprätthålls.

När det gäller järnvägstrafik är Transportstyrelsen och konkurrensverket de två viktigaste statliga myndigheterna. Transportstyrelsen har ett uppdrag att identifiera och bedöma marknadspåverkan av eventuella missförhållanden vad gäller konkurrensen inom transportsystemet samt presentera förslag till åtgärder och utgöra ett underlag vid myndighetens samråd med Konkurrensverket i konkurrensrelaterade frågor.

När det gäller vad som utgör en marknad finns det olika föreställningar. Europeiska kommissionen har tillkännagett följande definition av relevant marknad i gemenskapens konkurrenslagstiftning:

”En relevant produktmarknad omfattar alla varor eller tjänster som på grund av sina egenskaper, sitt pris och den tilltänkta användningen, av konsumenterna betraktas som utbytbara. Den relevanta geografiska marknaden omfattar det område inom vilket de berörda företagen tillhandahåller de relevanta produkterna eller tjänsterna, inom vilken konkurrensvillkoren är tillräckligt likartade och som kan skiljas från angränsande geografiska områden framför allt på grund av väsentliga skillnader i konkurrensvillkoren.”

Traditionellt har varje trafikslag betraktats som en enskild marknad, trots att konkurrens mellan trafiklagen i många fall är en realitet. På varje marknad finns ett antal kategorier av aktörer som fyller olika roller. De mest centrala aktörerna på en transportmarknad är operatörerna eller transportörerna.

Järnvägsmarknaden förutsättningar, EU & regelverken

Järnvägsmarknaden kan delas in i tre områden:

- infrastrukturförvaltare
- järnvägsföretag
- kringtjänster

Trafikverket är den enskilt största aktören bland infrastrukturförvaltarna. Bland järnvägsföretagen är SJ AB den största aktören för persontransporter medan Green Cargo AB dominerande godstransportföretagen. Båda bildades efter delningen av Affärsverket Statens Järnvägar. När det gäller kringtjänster är Jernhusen AB och Euromaint Rail AB två stora aktörer. Jernhusen AB förvaltar bland annat fastigheter som stationer, underhållsverkstäder och kombiterminaler medan Euromaint Rail AB till exempel bedriver verksamhet för underhåll av tåg.



Regelgivningen sker i första hand internationellt i form av EU-förordningar eller EU-direktiv. Inom EU har till exempel direktiv 2012/34/EU inneburit att järnvägsföretagen får förstärkta rättigheter, framförallt när det gäller tillträdet till kringtjänster. Kommissionen fortsätter arbetet med att ta fram ett fjärde järnvägspaket, bland annat inriktning mot en liberaliserad persontrafik på järnväg.

Liberalisering/avreglering av järnvägens persontrafik, förlopp & effekter

Persontrafik på järnväg i Sverige har stegvis liberaliserats/avreglerats*. Processen inleddes 1990 men först 2007 började avregleringen på allvar, då SJ:s monopol på chartertrafik och nattågstrafik togs bort. Liberaliseringen slutfördes 2010 då SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnväg helt avskaffades. I praktiken öppnades dock marknaden fullt ut först i samband med tågplanen som började gälla i december 2011, eftersom planeringen av tidtabeller sker på årsbasis. Marknaden utgörs i detta fall av den järnvägstrafik som är kommersiellt gångbar persontrafik, där SJ AB tidigare hade ensam trafikeringsrätt.

Direktiv 2007/58/EG innebar att tillträdet till marknaden för internationell persontrafik skulle öppnas. I och med detta bedömde lagstiftaren att även den nationella persontrafiken på järnväg skulle öppnas. De skäl som direkt nämns i proposition 2008/09:176 är att förutsättningarna för tillträde till svenska järnvägsnät ska vara desamma för nationell trafik som för internationell trafik.

Följande punkter redovisades från lagstiftaren som ”sannolika konsekvenser” av liberaliseringen:

- Ökat och diversifierat utbud. Ökad valfrihet för resenärer.
- Prispress. Press mot ökad kvalitet och kundvärde. Ökat tågresande och attraktiva resor.
- Stora nationella järnvägsföretag som till exempel Deutsche Bahn vill troligtvis in på den svenska marknaden och erbjuda lägre biljettpriser och/eller högre kvalitet på sina produkter än SJ AB.
- SJ AB tvingas sänka biljettpriser, öka produktiviteten och öka effektiviteten.
- Det är tänkbart att nya aktörer ser möjligheter att bedriva kommersiell trafik där SJ AB inte gör det. Det kan på sikt innebära att tidigare Rikstrafikens kostnader för upphandling av kompletterande trafik minskar.
- Konkurrensen om tåglägen ökar och ställer krav på Trafikverkets metoder och processer för tilldelning av tåglägen. Antal tvister förväntas öka, vilket ställer krav på Transportstyrelsen.

* Såväl KTH som Transportstyrelsen har valt att använda begreppet ”liberalisering”. Man menar att liberalisering avser regelreformer som bland annat syftar till att släppa prissättning på marknaden fri, öppna för konkurrens samtidigt som privatiseringar av offentlig verksamhet genomförs. Sådana reformer kan medföra att antalet regler de facto ökar. Begreppet implicerar de ökade inslagen av marknadsstyrning i regelreformen.

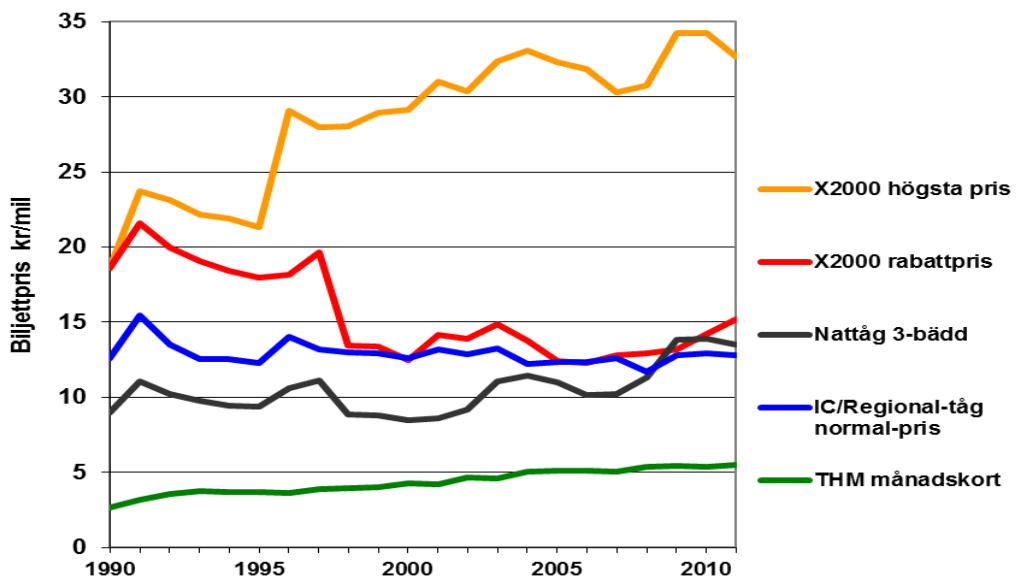


- På marknaden fanns under 2012, och även under första halvåret 2013, fyra järnvägsföretag som utför långväga persontrafik: SJ AB, Skandinaviska Jernbanor AB, Tågakeriet i Bergslagen AB och Veolia Transport Sverige AB.

Transportstyrelsens utvärdering av liberaliseringen/avregleringen

Transportstyrelsen, liksom KTH, har gjort utvärderingar av liberaliseringen av persontrafiken på järnvägen. Dessa visar att liberaliseringen av persontrafikmarknaden än så länge gett små effekter. Få nya aktörer har tillkommit och såväl priser som utbud har påverkats i begränsad utsträckning. Man menar dock att det är fullt möjligt att nya aktörer kan tillkomma och myndigheten konstaterar bland annat att Trafikverkets procedurer för kapacitetstilldelning ännu inte är tillräckligt utvecklade för att möta en sådan utveckling.

Kvalitetsutveckling kan värderas genom att studera prisnivå, punktlighet och restid. Men för järnvägens persontrafik är uppföljning av priser näst intill omöjligt att göra eftersom förekomsten av fasta priser i princip är obefintlig och dessutom har olika tågoperatörer olika prismodeller. Man kan fråga sig på vilket sätt detta förenklar eller förbättrar för den enskilde resenären. Transportstyrelsen konstaterar att ”Befintlig statistik måste kompletteras om resenärer och transportköpare ska kunna fatta välinformerade transportval.”



Figur 1. Utveckling av priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2011
 Källa: KTH, Rapport Stockholm 2013. Priserna anges i 2011 års prisnivå.



När det gäller punktlighet för persontrafiken var denna enligt tidtabell 96,9 procent 2012, 96,2 procent 2011, jämfört med 95,1 procent 2010.

Sysselsättningen inom den totala persontrafiken på järnväg har stadigt ökat de senaste fem åren. Antalet årsarbetskrafter har jämfört med 2006 ökat med 29 procent.

Resandet med tåg ökade ständigt fram till mellan åren 2009 och 2011 då denna trend bröts. Mellan åren 2009 och 2011 minskade tågresandet samtidigt som flygresandet ökade för första gången sen 2005. Förklaringen som ges till detta är att främst att vintrarna var extremt snörika dessa år.

När det gäller företagsutvecklingen fanns det 2012 fyra företag som producerar långväga persontrafik på svenska järnvägar: Veolia Transport Sverige AB, Skandinaviska Jernbanor AB samt Tågåkeriet i Bergslagen AB som bedriver kompletterande trafik till SJ AB på sträckan Falun/Borlänge – Göteborg.

Av de analyser som finns att tillgå från transportstyrelsen går att utläsa att den korta tidsperioden efter liberaliseringen av den långväga persontrafiken gör det svårt att i föreliggande arbete dra några generella slutsatser om prisutvecklingen.

Prissättningssystemen har sen mitten av 1990-talet blivit allt mer komplexa vilket försvårar bevakningen. Direkt efter liberaliseringen har prisnivån hos de nya järnvägsföretagen utvecklats från att ha varit väsentligt lägre än SJ AB på motsvarande sträcka till att nu närmast sig SJ AB:s nivå. I till exempel fallet Veolia Transport Sverige AB har även sättet att pris-sätta gått från ett fast pris till att mer likna SJ AB:s prismodell. Gemensamt för de nytillkommande aktörerna på marknaden för långväga person-trafik är att de vid tidpunkten för marknadstillträdet tillämpat en fast prismodell. För Skandinaviska Jernbanor AB:s Blå tåget kan konstateras att järnvägsföretaget har ett helt eget koncept med bland annat en hög servicenivå. Hittills har ingen jämbördig konkurrent utmanat SJ AB på marknaden för långväga persontrafik, vilket man menar kan vara en förklaring till att förväntad prispress hittills uteblivit.

Ett annat alternativ skulle kunna vara att man hade fel.

Ska man tro transportstyrelsens och KTH:s analyser tycks det alltså hur som helst vara svårt att i dagsläget dra några generella slutsatser om hur det totala utbudet av persontrafik (regional- och fjärrtrafik) på järnväg utvecklats på grund av den relativt korta period som gått sen öppnandet av persontrafikmarknaden.

Det stora tågrånet

I Mikael Nybergs bok, *Det stora tågrånet* (2011) är kritiken dock större mot det som skett inom svensk järnväg de senaste decennierna. Med hjälp av gedigen faktainsamling ger boken en tydlig bild av den okänsliga privatiseringen som skett. Boken är väldokumenterad och kartlägger det mygel och hemlighetsmakeri som



gjorde det möjligt att splittra upp SJ och sälja ut centrala delar av järnvägsverksamheten till riskkapitalbolag.

I boken jämför Nyberg också den svenska utvecklingen med bland annat Frankrike och Tyskland, där man förstått att spår och tåg är en del av samma system, varför en uppsplittring av de båda inte bara minskar effektiviteten utan även hotar säkerheten.

Nyberg går noggrant igenom fel och brister med det nuvarande sättet att sköta svensk järnväg. Han menar att Sverige i framtiden vill ha en fungerande järnväg så måste radikala reformer genomföras. Han sammanfattar med följande:

- Vi tar oss inte ur klimatkrisen utan en planmässig omställning av samhället och dess transportsystem.
- Vi avstyr inte kalabaliken i spåren utan en rekonstruktion av någon form av planhushållning inom järnvägen.
- Vi behöver omfattande statliga investeringar i underhåll och ny kapacitet på spåren.

Om Trafikverkets Kapacitetsrapporter

Trafikverket har i sina två rapporter (delrapport och slutrapport) om Järnvägens behov av ökad kapacitet gjort en djupgående bristanalys av kapacitets- och punktlighetsbristerna i järnvägssystemet (endast brister i befintligt system) för att på så vis identifiera vilken typ av åtgärder som bör genomföras. Bristerna redovisas dels utifrån dagens situation och dels utifrån bedömd situation 2015 och 2021 med utgångspunkt i de fastställda åtgärdsplanerna och beaktande av bedömda trafikeringsförändringar, samt med förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050.



Del 3, Vänsterpartiets politik

Vänsterpartiets politik kring miljö, transport och järnväg

Det globala klimatet hotas av människans utsläpp av växthusgaser. Om inte förbränningen av fossila energilag minskar kommer halten av växthusgaser fortsätta stiga i många decennier. Fortsätter utsläppen att öka på samma okontrollerade sätt som idag riskerar vi förödande klimatförändringar över hela jorden. Med en ökad medeltemperatur med 3 grader riskerar, enligt FN:s Klimatpanel (IPPC), hela Amazonas att kollapsa och havsnivåer kommer stiga och leda till att mer än 200 miljoner människor tvingas flytta för gott. Skulle medeltemperaturen istället öka med 4 grader riskerar det att utrota 50 procent av alla arter. Det är helt enkelt av oerhört stor betydelse att utsläppen av klimatpåverkande gaser minskar radikalt.

Den växthusgas som framför allt trafiken ger upphov till kommer från koldioxid. Transportsektorns andel av koldioxidutsläppen är ca 45 procent. Bara vägtransporterna står för ca 1/3-del av Sveriges koldioxidutsläpp. Trafiksektorn är det enda samhällsområde där utsläppen ökat kraftigt under senare år. Utsläppen har sen 1990 ökat med 12 procent.

Detta är ohållbart. Vänsterpartiet anser att transportsektorn därför omedelbart måste påbörja en omställning till ett ekologiskt hållbart transportsystem. För att uppnå en miljöanpassad transportsektor krävs en rad åtgärder om utvecklingen ska vridas åt rätt håll. Järnvägens utveckling i Sverige är en viktig del av denna omställning.

I denna del av rapporten beskrivs den politik som Vänsterpartiet har bedrivit de senaste åren vad gäller infrastruktur i allmänhet, och frågor rörande järnvägen i synnerhet. Politiken som beskrivs är alltså i hög grad en sammanfattning av partiets aktuella järnvägspolitik.

Miljö- och klimatmål

I Sverige finns det antagna klimatmål för transportsektorn och även EU har antagna transportmiljömål. Vänsterpartiet anser att det är bra med klimatmål men för att uppfylla målen behöver det vidtas kraftiga åtgärder. För att nå resultat är det önskvärt att miljöpolitiken och målen är brett förankrade och ligger till grund för planeringen av transportsystemet och de åtgärder som vidtas. Målbilden behöver tillämpas och följas vilket inte görs i den utsträckning som krävs idag. Åtgärder som effektiviserar energianvändningen är både kostnadseffektiva och minskar miljöpåverkan. Det vill säga att de är lönsamma både ur ett samhällsperspektiv och ur ett privat- och företagsekonomiskt perspektiv.



	Klimatmål i svenska transportsektorn	EU:s färdplan för klimat och EU:s vitbok för transporter
2030	Fossiloberoende fordonsflotta till 2030. 80 procent lägre användning av fossil energi till vägtransporter 2030 jämfört med 2004.	Mål för transportsektorns utsläpp av klimatgaser för 2030 är en reduktion med 20 procent till 2030 utifrån 2008 års nivå.
2050	Transportsektorn ska bidra till nationella miljö kvalitetsmålet för begränsad klimatpåverkan. Visionen om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av klimatgaser år 2050 innebär även att transportsektorns utsläpp bör vara nära noll.	Mål för transportsektorns utsläpp av klimatgaser för år 2050 är en reduktion med 70 procent jämfört med 2008.

Målen har en acceptans då riksdagen beslutat om dem. Problemet är att politiska beslut och åtgärder inte motsvarar ambitionsnivån. Vänsterpartiet spelar en mycket viktig roll för att driva på utvecklingen och att målet realiserar i prioriteringar som bidrar till måluppfyllelsen.

Det behövs stora utsläppsminskningar för att nå nivåer nära noll. Transportsystemet står för en stor del av utsläppen. Transporter inom Sverige står för ungefär 30 procent av utsläppen av växthusgaser. Över 90 procent kommer från vägtrafiken. För att uppnå ett hållbart transportsystem behöver vägtrafikens roll i transportsystemet minska betydligt, och att transporter sker genom effektiv kollektivtrafik och god tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Ökade godsflöden behöver ombesörjas av järnväg och sjöfart. Användningen av lastbilstransporter i den utsträckning som sker idag är inte hållbar.

I anslutning till beredningen av Naturvårdsverkets framtagande av Färdplan 2050 med förslag på hur miljömålen ska uppfyllas fick Trafikverket uppdraget att ta fram förslag på vilka åtgärder som behöver genomföras inom transportområdet för nå en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och genomförande av nollvision till 2050*.

I ett scenario för att uppfylla 2030 års mål om fossiloberoende fordonsflotta antas det att vägtrafiken behöver minska sitt fossila energianvändande till ungefär 20 procent av vad som nyttjas i nutid. Biltrafiken bör även ha minskat med 20 procent till år 2030. Även om energieffektiviteten har ökat betydligt för biltrafiken och utsläppsnivåerna gått ner senaste åren trots ökad trafik, räcker inte den tekniska utvecklingen till för att nå målet.

Detta ställer krav på att samhället planerar långsiktigt för en minskad biltrafik och utbyggnad av kollektivtrafiklösningar. Resandet är högre under år 2030. Men resande med kollektivtrafik, gång och cykel behöver fördubblats. Tillsammans med stadsplanering som minskar transportbehovet och ökar möjligheten till samordning. Transportökningarna behöver mötas genom nyttjande av järnväg och sjöfart på bekostnad av vägtrafik lösningar. Prioritering i infrastrukturplanen ska spegla en anpassning till miljömålen vilket betyder att satsningar inom vägtrafiken är av lägre prioritet. I framtidsscenarioet krävs det även att 50 procent av långväga lastbilstransporterna har flyttat över till järnväg och sjöfart.

* Delrapport Transporter underlag till färdplan 2050 (Trafikverket 2012).



Järnvägen har en mycket liten energianvändning och mycket låga utsläppsnivåer jämfört med vägtrafiken. För att möta upp transportbehovet på järnvägen behöver kapacitetsbrister åtgärdas på kort sikt och längre sikt måste investeringar göras för att klara av det framtida transportbehovet på spår.

Transportpolitiska målen

Transportpolitiska målen, som antogs i senaste reviderad form av Riksdagen 2009, består av ett övergripande mål och två delmål som ger uttryck för en politisk inriktning och prioritering för att nå målen. Övergripande målet är att *säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Det bryts ner dels i ett funktionsmål och dels i ett hänsynsmål, och under varje delmål finns det en mängd preciseringar.

Funktionsmålet

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”

Under funktionsmålet finns det preciseringar och underliggande etappmål som är tänkt att bidra till ökad funktion i transportsystemet, som exempelvis handlar om att skapa möjligheter och förutsättningar och näringsliv att göra hållbara transportval.

Hänsynsmålet

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.”

Under hänsynsmålet finns det motsvarande preciseringar och underliggande etappmål som antagna mål om mindre antal dödade och svårt skadade inom järnvägen. På miljöområdet inryms transportpolitiken i miljö kvalitetsmålet och att transportsystemet ska bidra till att uppfylla målet och dess delmål. Begränsad klimatpåverkan anses nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och att fossilberoendet bryts.

Det finns olika tolkningar vad målen innebär, det behövs en tydliggörande politisk styrning i värderingen av målen och hur de ska prioriteras.

Vänsterpartiet och transportpolitiska målen

Som tidigare nämnts talar Vänsterpartiets transportpolitiska dokument, *Miljön och transporterna – Vänsterpartiets transportpolitik utifrån ett miljöperspektiv* (2010), om en



transporthierarki inom transportsektorn med prioritering av åtgärder och trafikslag utifrån dess effekt på prioriterade transportmål. Dessa prioriterade områden är alltså lägre miljöpåverkan, uppfyllelse av nationella miljömålen, ökad jämställdhet, bättre trafiksäkerhet och att det demokratiska inflytandet förbättras. I andra hand förbättrad tillgänglighet, regional utveckling och överhuvudtaget förbättrad funktion i transportsystemet.

Genom att utgå från transportpolitiska målen i värderingen av trafikpolitiska beslut, och Vänsterpartiets rangordning av målen och prioritering genom transporthierarkin*, ges en övergripande princip att förhålla sig till, vilka trafikslag och åtgärder som bäst svarar mot ett i först hand hållbart, säkert och jämställt transportsystem.

För minskad miljöpåverkan, ökad jämställdhet och förbättrad trafiksäkerhet med god tillgänglighet och bra fungerande transportsystem behövs trafikslagsövergripande åtgärder med prioritering av hållbara trafikslag och åtgärder som i första hand ökar hänsynsmålets uppfyllelse. Kollektivtrafikresandet behöver öka. Vagnätet bör inte prioriteras med det behov av underhåll och förbättringar av befintliga vägar som finns. Behov finns för att öka anslag till drift, underhåll, reinvesteringar och investeringar på järnvägen. Kortare restider på järnvägen möjliggör ökad konkurrenskraft gentemot flyget. Samordning mellan mer hållbara trafikslag bör gynnas genom utbyggnad av omlastningsterminaler och järnvägsspår vid viktiga hamnar. Användningen av förnyelsebara drivmedel är viktigt. Om en resa kan undvikas är det bra, ökat resande är inte ett positivt självändamål. Samhällsplanering och nyttjande av informationsteknik kan reducera transportbehov. Transport genom gång eller cykel är det mest resurseffektiva transportsättet, i andra hand kollektivtrafiklösningar på spår. Buss bör drivas med förnyelsebara drivmedel.

För att möjliggöra sådana avvägningar behövs ett underlag som redogör för vilka effekter olika val ger. Tillgången till ett tillförlitligt och transparent underlag för åtgärder och dess effekter är centralt ur demokratisk synvinkel för beslutsfattande och uppföljning.

Samhällsekonomiska bedömningar och transportpolitiska målen

Trafikverket har i uppdrag att utveckla och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet*.

Bedömningarna beskriver vilka effekter och kostnader en föreslagen åtgärd får om den genomförs och är tänkt att vara stöd vid planering, beslut och uppföljning.

Effektbedömningar genomförs för olika typer av åtgärder så som driftåtgärder,

* Vänsterpartiet har fastställt en rangordning av transporter och kommunikationssätt enligt följande: 1. Samhällsplanering, 2. IT och bredband, 3 Gång och cykel, 4. Kollektivtrafik a) Spår- och järnvägstrafik samt busstrafik med förnyelsebara drivmedel b) buss med fossila drivmedel, 5. Sjöfart, 6. Vägtrafik och 7. Flygtrafik.

* Dessa ligger till grund för kalkyler som skattar de samhällsekonomiska effekterna av olika åtgärder och är ett viktigt underlag i prioriteringen av objekt och infrastruktursatsningar i planeringsprocessen. Kalkylerna jämför en åtgärds kostnad mot nyttor för samhället och används för att jämföra olika alternativs lönsamhet. I åtgärdsplaneringen utvärderas och konsekvensbeskrivs föreslagna åtgärder i en s.k. samlad effektbedömning. Dessa kalkyler baseras på omvärdsantaganden, trafikprognoser, antagna effektsamband och kalkylvärderingar, som fastställs av Trafikverket och ASEK (arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder).



underhållsplaner, investeringar eller andra styrmedel inom transportområdet. Antaganden som görs i värderingen av exempelvis kostnader för buller, utsläpp och nyttor som restidsvinster, betydelsen av olika effektsamband och andra omständigheter påverkar utfallet och den bedömda effekten på de transportpolitiska målen, prioriterade målområden och trafikslag. De samhällsekonomiska bedömningarnas betydelse i infrastrukturplaneringen och transportpolitiska överväganden kan inte underskattas då bedömningarna styr prioriteringar av vilka objekt och åtgärder som bör genomföras. Det är viktiga underlag vid det politiska beslutsfattandet.

Brister i de samhällsekonomiska underlagen & underskattning av hänsynsmål

Riksrevisionen (RiR 2010:27) granskade år 2010 förvaltningen av samhällsekonomiska analyser inom infrastrukturområdet: hanteringen av data, statistik, analysantaganden, modellerna med mera. En slutsats i riksrevisionens granskning var att det saknas samrådsytor för olika intressenters synpunkter och önskemål om modellernas utveckling. En annan var otydlighet i vilka antaganden som ligger till grund för analyserna. Utöver detta framkom det bland annat brister i rutiner, dokumentation och redovisningsformer, men det konstaterades även ett beroende av externa konsulter. Sammanfattningsvis gjorde Riksrevisionen följande bedömning:

”Enligt Riksrevisionens bedömning medför de konstaterade bristerna en påtaglig osäkerhet avseende de samhällsekonomiska analysernas, och därmed även de politiska beslutsunderlagens, kvalitet och jämförbarhet.” (RiR 2010:27, s 9)

En granskning av styrningen mot de transportpolitiska målen och särskilt klimatmålen genomförd av Riksrevisionen år 2012 (RiR 2012:7) visar på brister i det avseendet. En slutsats var att kalkylerna och deras bedömning av lönsamheten för många objekt bygger på antaganden som saknar sambandet mellan ökad trafik och koldioxidutsläpp, vilket bland annat medför att väginvesteringars lönsamhet överskattas i den nationella planen med bakgrund av detta. En annan slutsats var att den nationella infrastrukturplanen överhuvudtaget underskattar koldioxidutsläppen. Orsaken till detta bedöms vara dels otydlig styrning av hur miljömålen ska beaktas från regeringen, och dels som en konsekvens av Trafikverkets samhällsekonomiska analyser, som båda bidragit till att riksdagens klimatmål i infrastrukturplaneringen underskattats och därmed inte beaktats i tillräcklig omfattning.

Infrastrukturinvesteringar

Vänsterpartiets utgångspunkt när det gäller investeringar i infrastruktur är att transportslagen ska komplettera varandra och ses som en helhet. Några övergripande utgångspunkter för Vänsterpartiet när det gäller hur infrastruktur generellt ska prioriteras, samt vad inriktningen av infrastrukturinvesteringar ska leda till, har beskrivits i Vänsterpartiets transportpolitiska



dokument, *Miljön och transporterna – Vänsterpartiets transportpolitik utifrån ett miljöperspektiv* (2010), och ser ut som följer:

- klimatpåverkan ska minska
- de nationella miljömålen ska uppnås
- jämställdheten ska öka
- trafiksäkerheten ska förbättras
- det demokratiska inflytandet över infrastrukturen ska stärkas.

Utöver detta bör även följande eftersträvas:

- tillgängligheten bör öka
- den regionala utvecklingen stärkas
- kvalitén inom sektorn förbättras.

Trafikslagen måste ses som en helhet och förslag till kommunikationslösningar måste utgå från ett trafikslagsövergripande perspektiv. En transporthierarki ska dock råda.

Finansiering av infrastrukturinvesteringar

Investeringar i infrastruktur, såsom nya järnvägar, är en statlig angelägenhet. I nuvarande åtgärdsplanering för transportinfrastruktur 2014–2025 finns tydliga ambitionen på att öka graden av medfinansiering. Vänsterpartiet avvisar helt ett sådant förfaringsätt, vilket kan både förändra prioriteringsordningen för nationella infrastrukturobjekt som omfördela kostnader som staten ska stå för till lokala och regionala företrädare. Vi anser att den samhällsekonomiska nyttan är överordnad finansieringsform när man prioriterar i vilken ordning objekt ska genomföras.

Vänsterpartiet har länge drivit frågan om lånefinansiering av infrastruktursatsningar. Vi menar att infrastruktur som anses vara nationellt viktig ska finansieras av staten. Vänsterpartiet vill därför se en investeringsbudget där kostnaderna för investeringarna bokförs genom avskrivningar. Ett sådant förslag innebär att staten kan fördela investeringskostnaderna över hela investeringens livslängd.

Syftet är att öka de statliga investeringarna för att kunna möta de stora utmaningar vi ser framför oss. Detta gäller inte minst frågan om att ställa om samhället i en för klimatet hållbar riktning. Med en speciell investeringsbudget kan hela objektet redan från början vara finansierat och viktiga investeringar kan genomföras utan risk för att tillfälliga svängningar i statens budget skjuter dem på framtiden eller stoppar dem helt.

En investeringsbudget enligt ovan skulle alltså möjliggöra stora satsningar på nya spår och ökat underhåll av järnvägarna. Konsekvensen för statens offentliga finanser skulle dock inte förändras med en investeringsbudget, eftersom Riksgäldskontorets lån för investeringar påverkar statens totala låneram. Men utrymmet under utgiftstaket ökar, eftersom investeringssumman då flyttas från en utgiftspost till ett lån för staten. Investeringarna får då även ses som del i en expansiv finanspolitik, vilket bland annat leder till ökad sysselsättningsgrad och minskad arbetslöshet.



Framtidsinriktad samhällsplanering med miljöanpassad transportsektor

Långsiktigt måste samhällsplaneringen och byggandet syfta till ett minskat behov av långväga transporter. Planeringen måste bygga på energisnåla och miljövänliga transporter, exempelvis kollektiva transporter med järnväg och buss. Med hjälp av god samhällsplanering finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Till exempel kan bebyggelse förtätas, redan exploaterad mark kan tas i anspråk och infartsparkeringar kan byggas.

Samhällsplanering är ett av flera verktyg för att nå ett mer transporteffektivt och energisnålare samhälle. Regionala planer bör alltid analyseras utifrån bebyggelse- och transportperspektiv och vid större exploateringsprojekt bör kommuner kunna ställa krav på att det upprättas transportplaner där transportbehov uppkommer i och med att exploateringen redovisas.

Järnvägen och ökad och förbättrad kollektivtrafik ger stora möjligheter att minska vägtransporterna och miljöbelastningen, men leder även till att antalet nya väginvesteringar kan minska. Om privatbilismen ska minska och fler ska resa kollektivt måste dock kraftfulla åtgärder vidtas. Vänsterpartiet vill att de samhällsekonomiska konsekvenserna ska lyftas fram i ljuset och anser också att det krävs ett nytänkande i trafikpolitiken, inte minst vad gäller det kollektiva resandet. Det kan till exempel handla om förslag till nygamla spårfordon, såsom spårtaxi i Uppsala eller duospårväg i Norrköping. Partiet har tidigare avsatt ekonomiska medel i statsbudgeten för att främja denna typ av nytänkande kring lokal spårtrafik och vi är inte främmande för att göra så även i framtiden (tidigare: 500 mkr varje år under 12 år = 6 miljarder mellan 2010-2021). I ett tidigare förslag avsatte Vänsterpartiet 400 mkr årligen för statsbidrag till inköp av lokala spårfordon (även detta under 12 år).

En mer jämställd järnvägstrafik

För Vänsterpartiet är det en självklarhet att arbeta för det långsiktiga målet att transportsystemet ska vara en fungerande och integrerad del av ett jämställt samhälle. Även riksdagen har beslutat att transportsektorn ska bli jämställd varför transportpolitiken år 2001 fick ett delmål som anger att kvinnors och mäns transportbehov ska väga lika, att könen ska ha samma möjligheter att påverka systemet och att deras värderingar ska väga lika tungt.

Så är inte fallet idag. Samhället måste genomgå en förändring i stort, men även om dagens ojämställda situation i grunden delvis beror på en könsmaktstruktur så måste vi arbeta för att kvinnor i sin vardag får en bättre transportsituation.

Det är till exempel uppenbart att kvinnor i dag har behov och önskemål om mer och bättre fungerande kollektivtrafik. Likaså använder sig kvinnor i högre utsträckning av tåg än män, varför kvinnors transportbehov försämrats i högre grad. Och det i en transportvärld som redan är dominerad av män, både vad gäller inriktning och representation.



Inom såväl trafikplaneringen som i samhällsplaneringen i stort handlar jämställd planering mycket om kvinnors och mäns uppfattning om offentliga miljöer. Riskbedömningar är väldigt olika beroende på kön, och genom att till exempel öka belysningen i det offentliga rummet och bygga bort otrygga miljöer kan man öka trygghetsupplevelsen för kvinnor. När det gäller miljöerna kring spårtrafiken skulle ett sådant arbete underlättas påtagligt om ansvaret för stationerna låg hos Trafikverket.

Ompröva avreglering och bolagisering

När beslutet att dela upp Statens Järnvägar i två delar, SJ och Banverket, togs i riksdagen var Vänsterpartiet djupt oroligt för att ansvaret för en väl fungerande järnvägstrafik skulle bli otydlig. SJ fick då ensamrätt att trafikera stomnätet, medan regionala trafikhuvudmän fick trafikeringsrätt för persontrafiken på länsbanorna. Banverket gavs ansvaret för infrastrukturen, dvs. järnvägsspåren. Senare tillkom även Jernhusen AB som skulle ansvara för tågstationsbyggnaderna. Problemen ökade ytterligare när affärsverket Statens Järnvägar (SJ) styckades upp i flera bolag år 2001. SJ AB fick då sköta persontrafiken, Green Cargo AB godstrafiken och olika privata aktörer släpptes in på spåren.

Vänsterpartiet anser inte att avreglering och bolagisering har medfört ett nyttjande av järnvägskapaciteten på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Vi menar att utgångspunkten måste vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse för gods- och persontransporter, inte kortsiktiga ekonomiska krav som utelämnar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet.

Idag styrs järnvägstrafiken i Sverige helt utifrån företagsekonomiska villkor och inte utifrån vad som är bäst för samhället. Vi anser att det är hög tid att vi får en ändring av denna färdriktning för Sveriges tågtrafik. Vi vill därför pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg.

Vi är medvetna om att en avreglerad marknad kan vara mycket svår att återreglera. Det är i själva verket en av anledningarna till att borgerliga politiker så ivrigt driver på avreglering, bolagisering och utförsäljning av offentlig verksamhet. Ett första steg är att hårdare reglera avregleringen.

Överför ansvaret för tågstationerna till Trafikverket

Tidigare var det Banverket (nuvarande Trafikverket) som hade hand om tågstationerna. I dag har bolaget Jernhusen AB ansvaret. Vi menar att service, hög tillgänglighet och trygghet på stationerna spelar en viktig roll om det kollektiva resandet ska öka. Det finns därför ingen anledning att ett bolag som bara syftar till att tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd ska förvalta stationerna. Eftersom Trafikverket redan ansvarar för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna finns det uppenbara skäl att samordna verksamheten på ett bättre sätt. Vänsterpartiet vill därför att ansvaret för stationsbyggnaderna ska flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket.



Samhällsnyttan

På ett övergripande plan anser Vänsterpartiet att SJ AB ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik på kommersiella villkor. Vänsterpartiet anser dock även att SJ AB ska bedriva trafik på företags-ekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart. Med detta framhåller Vänsterpartiet att ett av de viktigaste skälen till statligt ägande av samhällsviktiga verksamheter, till exempel en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. Vänsterpartiet vill därför ändra SJ AB:s ägardirektiv så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

Resenären i centrum – fördubbla antalet resor till 2020

Stora delar av kollektivtrafikbranschen har som målsättning att fördubbla antalet resenärer mellan 2006-2020 och att på sikt uppnå en fördubbling av kollektivtrafikens resandeandel. Vänsterpartiet delar denna målsättning och har i riksdagen krävt att regeringen ska tillsätta en utredning med en mer sammanfattande översyn, inte minst över effekter av olika styrmedel, för att fördubbla kollektivtrafikens resandeandel på sikt samt fördubbla antal resor till 2020.

Idag står resenärerna i Sverige för nästa 2/3 av järnvägens intäkter. Resenärerna betalar för att resorna ska fungera. Statens roll är att se till att järnvägvägarna fungerar. Otillräcklig kapacitet, förseningar och trafikavbrott beskrivs som orsaken till ”tågkaoset”. Avgörande orsak till dessa brister är att staten via Trafikverket varken ansvarar för att samverka mellan olika tågaktörer eller har uppdrag på att ha en medveten sammanhållen kompetensförsörjning och utveckling av järnvägsnätet i landet.

Det mest akuta är bristen på en sammanhållen organisation av järnvägsunderhållet där Trafikverket saknar full kunskap om järnvägsnätets beskaffenhet. Vänsterpartiet anser att för att få en bättre sammanhållning måste en återreglering av järnvägen påbörjas. Trafikverket ska ha ett sektorsansvar för järnvägen, där första steget är att få en sammanhållen och effektivt banunderhåll i egen regi. De befintliga banorna måste bli bättre och mer metodiskt underhållna och upprustade. Besiktning och tillståndskontroll av infrastrukturen och akut felavhjälpling måste återgå till banhållaren. Det behövs nya banor för att kunna samordna gods- och persontrafik.

Vidare måste Trafikverket utveckla robusta tågplaner för att få ett gott utnyttjande av järnvägskapaciteten. Genom att samordna trafiken kan ibland gemensamma tidtabellslägen uppnås och därmed kan krav ställas på tågoperatörerna och regionala kollektivtrafikmyndigheterna att de ska samordna sin trafik för att underlätta för resenärerna att genomföra sina resor.

Vänsterpartiet vill också att de statliga järnvägsbolagen får kompletterande ägardirektiv med ett samhällsuppdrag som går ut på att utveckla tågtrafiken. SJ AB ska ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme. Trafikeringsrätten för SJ AB innebär en skyldighet att genom plikt



upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet. Avkastningskravet för SJ AB för att använda mer resurser till att utveckla resandet bör förändras.

Vänsterpartiet vill lägga ner Jernhusen AB och istället flytta över ansvaret för järnvägsstationer, fordonsdepåer och terminaler till Trafikverket. Ägardirektiv bör ändras till att samordna järnvägsstationernas, fordonsdepåernas och terminalernas verksamhet till att serva tågtrafiken.

Vänsterpartiet vill införa ett nationellt tågförsörjningsprogram. Det ska innehålla vilka långväga resmöjligheter som finns, turtäthet, service på landets olika stationer, anslutningar, biljettköp, regler för tillgängligheter för personer med funktionsnedsättningar etc. För att det ska bli lättare för resenären att använda sig av tågen behövs dessutom en gemensam informationsdatabas/biljettbokning. Denna ska omfatta all tågtrafik och ska vara lätt att använda. Informationen bör finnas på stationerna både i digital och tryckt form. Betalningsrutiner ska vara samma i hela systemet. Kontanter ska tillåtas för att det ska vara enkelt för en ovan resenär. Information om längre resor och utrikes tågresor ska också finnas i den gemensamma databasen.

Ytterligare åtgärder som sätter resenären i centrum och kan öka det kollektiva resandet är god service och hög tillgänglighet. Inrättandet av ett resanderåd kan bättre tillgodose de resandes inflytande på kollektivtrafikens utformning och kan till exempel leda till att otrygga miljöer i anslutning till tågstationer fortare byggs bort samt till att tillgängligheten för funktionsnedsatta på tågstationer/resecentrum ökar.

Vänsterpartiet vill att tågoperatörer och andra trafikutövare ska ha laglig skyldighet att samverka vid trafikstörningar och hjälpa varandra att se till så att resenärerna når sina resmål. Tågstationer måste återupprättas och finnas till för resenärernas behov och på stationer av betydelse ska en samordnande stationsansvarig finnas. Åtgärderna ovan ska bättre säkra byten av tåg eller mellan tåg och buss/taxi. När förseningar och brister i trafikens prestationer ändå sker ska reglerna för hur resenärer ska ersättas vara tydligt utformade.

I syfte att öka det kollektiva resandet vill Vänsterpartiet också riva upp beslutet om att kollektiv-trafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.

Vänsterpartiet och EU:s regelverk

Som nämnts tidigare sker regelgivningen för svensk järnvägsmarknad i första hand internationellt i form av EU-förordningar eller EU-direktiv. Inom EU har till exempel direktiv 2012/34/EU inneburit att järnvägsföretagen får förstärkta rättigheter, framförallt när det gäller tillträdet till kringtjänster. Kommissionen fortsätter arbetet med att ta fram ett fjärde järnvägspaket, bland annat med inriktning mot en liberaliserad persontrafik på järnväg.

Direktiv 2007/58/EG ledde till att marknaden för internationell persontrafik öppnades. Lagstiftaren bedömde då att även den nationella persontrafiken på järnvägen skulle öppnas. De skäl som direkt nämns i proposition 2008/09:176 är att förutsättningarna för tillträde till svenska järnvägsnät ska vara desamma för nationell trafik som för internationell trafik.



Processen med avregleringen av svensk järnväg hade förvisso påbörjats redan under 1990-talet, men det var först 2007 som en direkt följd av direktiv 2007/58/EG, som avregleringen började på allvar.

I november 2012 antogs SERA-direktivet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Till största delen är direktivets regler redan införda i svensk lag. Med propositionens förslag införs de återstående ändringarna som Sverige är skyldigt att införa senast 16 juni 2015. Huvudsyftet med SERA-direktivet är en öppen järnvägsmarknad, något Vänsterpartiet i såväl EU-parlamentet och i riksdagen motsatt sig. Vänsterpartiets principiella ståndpunkt är att varje medlemsland själv ska få avgöra organisering av det nationella järnvägssystemet.

Även om Vänsterpartiet naturligtvis är medvetna om att EU-direktiv enligt EU-rättsliga regler är rättsakter som är bindande för medlemsstaterna, är det viktigt att hela tiden markera vår syn på hur avregleringar, bolagiseringar och privatiseringar missgynnat den svenska järnvägen. Sverige tillhör de medlemsländer i EU som gått längst med att redan implementera direktivet och därmed längst i konkurrensutsättningen.

Vänsterpartiet anser att vi för att uppnå pålitliga och fungerande järnvägstransporter måste sträva efter ett sammanhållet järnvägssystem, inte ökad konkurrensutsättning genom detaljerad marknadsreglering som implementeras genom SERA-direktivet.



Del 4, Nulägesbeskrivning

Infrastrukturplanen 2014-2025 och järnvägen

Infrastrukturplanen som lades fram för planperioden 2014-2025 genom proposition 2012/13:25 (*Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem*) uppgick till totalt 522 miljarder kronor samt ytterligare 85 miljarder kronor från trängselskatter, avgifter och bidrag. 86 miljarder kronor av dessa medel är avsatta för drift och underhåll av järnvägen och 281 miljarder för investeringar i hela transportsystemet. Nästa planrevidering sker år 2018.

Trafikverkets kapacitetsutredning inför nya planperioden

I anslutning till beredningen av nya infrastrukturplanen för planperioden 2014-2025 fick Trafikverket i uppdrag att utifrån tidigare planperiod 2010-2021 utreda behovet av ökad kapacitet på järnvägen med förslag på effektiviserings- och kapacitetshöjande åtgärder, den s.k. kapacitetsutredningen. Trafikverkets bedömning av tillståndet på järnvägen redovisades under 2011 (Situationen i det svenska järnvägsnätet TRV 2011/10161A). Ett antal problemområden lyftes fram:

- Förseningar persontrafik och godstrafik
- För högt kapacitetsutnyttjande
- Förväntad trafikökning kan medföra ytterligare försämringar
- Eftersläppning drift och underhåll
- Infrastrukturen är föråldrad
- För låg kapacitetsutbyggnad i planen för 2010-2021

För att möta dessa problem bedömdes Trafikverket vara i behov av tillskjutna medel för ökat underhåll och reinvesteringar av befintliga anläggningar, samt nyinvesteringar. Anläggningarna slits ut och de medel som tillskjuts på underhåll och reinvesteringar räcker inte till. Ambitionsnivån i infrastrukturplanen 2010-2021 bedöms inte svara upp till det identifierade behovet på kort och lång sikt. På längre sikt förväntas trafikvolymerna öka ytterligare. Punktligheten har försämrats under perioden 2008 till 2010 från 92 till 87 procent för tåg inom 5 minuter för persontrafik och 76 till 66 procent för godstrafik. Antalet inställda tåg har ökat med 130 procent från 12 000 år 2008 till 29 000 år 2010.

Kapaciteten på järnvägen är överbelastad. Ungefär 15 enkelspårsträckor bedöms ha mycket stora mängder trafik. De största kapacitetsbristerna på dubbelspår bedöms vara genom centrala Stockholm, Arlanda-Stockholm, Hässleholm-Lund-Malmö samt Alingsås-Göteborg. För enkelspår Södertälje hamn-Södertälje C och förbi Gamla Uppsala, Skutskär-Furuvik, Falun-Borlänge, Kristinehamn-Karlstad-Kil och Västerhaninge-Nynäshamn. Även sträckan mellan Malmö-Göteborg har kapacitetsbrister. Det förväntas vara ytterligare kapacitetsproblem i år och framöver under planperioden. Ett exempel är Ostkustbanan, med förväntade ökning av framförallt godstrafik.



Trafikverket gör vidare bedömningen att anslagen för drift och underhåll på järnvägen inte räcker till, det finns även en över tid uppbyggd reinvesteringsskuld motsvarande ungefär 15 miljarder som med nuvarande ambitionsnivå fortsätter att öka. För reinvesteringar behövs det 25 till 30 miljarder under en femårsperiod. I planperioden 2010-2021 avsattes ungefär 6 miljarder kronor för reinvesteringar. Samtidigt riskerade de ökade drifts- och underhållskostnaderna att äta upp medlen för reinvesteringarna.

De investeringar som låg i planperioden 2010-2021 bedömer Trafikverket inte motverka kapacitetsproblemen utan att de förvärrats vid utgången av planperioden då trafiken förväntas öka med negativa effekter på tillgänglighet och kvalitet. Flera sträckor anses dras med allvarliga kapacitetsproblem. Statusen på anläggningarna har försämrats med ett allt större underhållsbehov.

Nya planperioden

Utöver Trafikverkets kapacitetsutredning togs ett antal andra initiativ från regeringen. En sådan var att undersöka vad som kunde höja kapaciteten på vägnätet. Ett annat exempel var uppdraget att ta fram förslag på medfinansieringslösningar, den s.k. Medfinansieringsutredningen.

I juni 2013 överlämnade Trafikverket planförslaget till regeringen.

Synpunkter som framkom i remissrundan av nya planperioden 2014-2025 lyfter fram behovet av systematiskt förebyggande arbete med underhåll och reinvesteringar, och flera remissinstanser menar att det är svårt att avgöra om nivån på underhåll är riktigt och om det bidrar till ökad effektivitet. Det finns även synpunkter på att det finns oklarheter i de samhällsekonomiska slutsatserna och att det inte går att följa analys och åtgärdsrioritering för drift och underhåll, vilket gör det svårt att bedöma motiveringen av de föreslagna åtgärderna och prioriteringarna.

I tidigare regerings fastställelsebeslut av infrastrukturplanen noteras problemen i järnvägssystemen och pekas på att det behövs ökade anslag för drift och underhåll, upprustning av befintliga anläggningar och nya spår. För planperioden 2014-2025 uppgår anslagna medlen till 522 miljarder kronor, 155 miljarder kronor till drift och underhåll av vägar, 86 miljarder kronor till drift och underhåll av järnvägen samt 281 miljarder kronor till investeringar. Investeringspotten redovisar inte väg- och järnvägsmedlen för sig, vilket gör det svårt att överblicka exakta fördelningen mellan trafikslagen.

Större investeringar som omnämns särskilt är inledande satsningar på nya stambanan för höghastighetståg Ostlänken mellan Stockholm-Järna och delar av sträckan Göteborg-Borås, investeringar kopplat till gruvverksamheten i Malmfälten och Bergslagen, tunnelbanan i Stockholm, nytt trafikledningssystem för tågtrafiken och fortsatt utbyggnad av fyra spår på sträckan Malmö-Lund. På vägsidan är de största investeringarna Förbifart Stockholm och standardhöjning på delar av E4:an i Småland.

Väginvesteringarna tar bland annat genom Förbifart Stockholm och andra större objekt upp ansemliga delar av medlen för planperioden. Vänsterpartiet har tidigare gjort bedömningen att



fördelningen är ungefär 160 till 170 miljarder för järnvägen och 100 till 110 miljarder för väginvesteringar.

Anslaget för drift och underhåll höjs med 20 miljarder jämfört med planperioden 2010-2021. Denna anslagskategori innefattar även reinvesteringar. Utöver detta förväntas intäkter från banavgifter inbringa ungefär 23 miljarder kronor. Regeringen aviserade att man noggrant skulle följa upp genomförda drift- och underhållsåtgärder med årliga uppföljningar. I nya regeringens vårbudget 2015 aviserade man särskilda satsningar på järnvägsunderhållet på 620 miljoner och därefter 1,2 miljarder årligen.

Prioriteringar och motiveringar i planen

Infrastrukturplanen har en fördelning av medel i form av relativt höga anslag för vägsidan och fokus på tillgänglighet.

För större investeringsåtgärder bedöms det att lönsamheten räknas i första hand hem på tillgänglighetssidan med restidsvinster och lägre kostnader, med förhoppningar om förbättrade pendlingsmöjligheter, främst i storstadsområdena.

Jämställdhetsperspektiv saknas i princip helt i planbeslutet. Det stannar vid en hänvisning till forskningsanslag som bör innefatta undersökning av hur transportsystemet kan bli mer jämställt.

På miljösidan omnämns historiken med miljöpremierna, fordonsskattsreduceringar och andra subventioner för miljöbilar och drivmedel, men en strategi för att möta klimatmålet för 2050 med klimatneutralt transportsystem stannar vid hänvisning till en separat utredning.*

Vänsterpartiets ställningstaganden, infrastrukturplan 2014-2025

I anslutning till antagandet av planen tog Vänsterpartiet fram egna förslag på anslagsnivåer med en annan fördelning mellan trafikslagen för järnväg och väg. För nyinvesteringar ungefär 230 miljarder för järnvägen och 96 miljarder för vägtrafiken (varav ungefär 20 miljarder av dessa är reserverade för kollektivtrafik och cykeltrafik).

För drift, underhåll och reinvesteringar, inklusive upprustning av kapillärspår och lågtrafikbanor, fördelades ungefär 109 miljarder på järnvägen och 134 miljarder på väg. Totalt 595 miljarder att jämföra med 522 miljarder i den antagna infrastrukturplanen.

Vänsterpartiet avsatte 231 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet enligt följande:

- 218 miljarder till järnvägsinvesteringar
- 13 miljarder till lokal spårtrafik

* Utöver detta berörs bland annat åtgärderna för underhåll, reinvesteringar av befintlig infrastruktur och att minska behovet av att bygga nytt samt vissa satsningar som försöken med elektrifierade vägar och separata körfält för busstrafiken, trafikverkets roll som rådgivare till kommuner och landsting för miljöåtgärder, beaktande av miljöaspekter i planeringen m.m.



Utöver detta ställde sig partiet positivt till tidigare regeringens prioriterade åtgärder, dvs. förhandlingar i syfte att bygga ut Stockholms tunnelbanas blå linje.

Vänsterpartiet prioriterade följande investeringsåtgärder:

- Höghastighetsbanor – Första etappen av höghastighetsbanan bör vara Ostlänken (Stockholm- Linköping) och sen sträckan Göteborg- Borås samt i ett senare skede ända ned till Malmö
- Högre hastigheter längs Ostkustbanan, Dalabanan och Södra stambanan
- Byggande av Norrbotniabanan – sträckan Umeå- Luleå (S, MP-regeringen aviserar byggstart 2018)
- Utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholm
- Dubbelspårutbyggnad påbörjas av Ostkustbanan med sträckan Gävle- Sundsvall
- Kostnadsförslag utarbetas på järnväg Kaunisvaara- Svappavaara inklusive förstärkning av Malmbanan
- Dubbelspår Luleå-Riksgränsen
- Öka godskapaciteten på inlandsbanan
- Godsstråket genom Bergslagen
- Kapacitetshöjande åtgärder på västra stambanan och hamnbanan Göteborg
- Ökad järnvägskapacitet Hallsberg-Degerön

Vänsterpartiet införde en flexibel pott för investeringar i hållbara transportlösningar för näringslivet. Behovet av hållbara transportlösningar för näringslivet kan uppstå inom en relativt kort tidsperiod och kan vara svåra att förutse. Den sedan en tid uppkomna efterfrågan på hållbara godstransporter för gruvnäringen är ett exempel. Det är viktigt att få hållbara transportlösningar och få förutsättningar till att flytta godstrafiken från väg till järnväg. Under planeringsperioden 2014–2025 avsatte Vänsterpartiet 10 miljarder kronor.

Underhållsproblemen

Den ökande trafikmängden tillsammans med tyngre fordon bidrar till ett ökat underhållsbehov. Med högt kapacitetsutnyttjande på spåren försvårar det även underhållsarbetet.

Järnvägens drift, underhåll och anläggning av infrastruktur samt trafiken, är konkurrensutsatt på marknaden, samtidigt som staten äger spåren och har ett förvaltningsansvar. Privatisering och konkurrensutsättning på järnvägsområdet har ökat antalet aktörer som verkar på järnvägen. Olika funktioner och ansvar fördelas på olika privata bolag samt myndigheter och statliga bolag, samtidigt som järnvägen är en komplicerad verksamhet med många olika funktioner som behöver samordnas, så som, trafik, underhåll, infrastrukturförvaltning, tillsyn, planering och stationer samt verkstäder.

Sedan 2010 utför Trafikverket inget banunderhåll i egen regi utan är förvaltare av infrastrukturen och upphandlande myndighet för underhållstjänster.



Nya regeringen beslutade att ändra utredningsdirektivet om järnvägens organisation genom ett tilläggsdirektiv som särskilt berör järnvägsunderhållet med delrapportering april 2015. Deluppdraget undersöker underhållsmarknaden och entreprenörernas förutsättningar att leverera, avtalen mellan Trafikverket och leverantörerna och särskilt utrymmet för omplanering av banarbeten, se över vilka åtgärder som behöver göras för att Trafikverket har nödvändig kunskap om järnvägen och tar ansvar för underhållets utförande och uppföljning, samt förmåga att besiktiga och kontrollera spåren.

I Trafikverkets kapacitetsutredning pekar de på behovet av god framförhållning och fleråriga planer för att genomföra underhålls- och reinvesteringsåtgärder på ett effektivt sätt för att undvika störningar och vara mer effektiv.

En kontraktsform som Trafikverket förordar på senare tid är totalentreprenader med syfte att förbättra konkurrensen och uppnå högre produktivitet i verksamheten. Strategin syftar till att myndigheten intar en renodlad beställarroll med större frihet till leverantörerna med förhoppningar om stordriftsfördelar. Riksrevisionen granskade Trafikverkets upphandling av vägar och järnvägar (RIR 2012:14) och bedömde att denna form av upphandling inte gett högre produktivitet. Samtidigt identifierades risker för ineffektivitet, bland annat med bakgrund av den större friheten kan resultera i mindre standardisering. Riksrevisionen pekade vidare på att uppföljning av upphandlingarna inte har fungerat tillfredsställande på myndigheten, även avtalsuppföljningen har visat på brister. En annan slutsats som dras i rapporten är att nyttjandet av konsulter medför att myndigheten kan tappa viktig kunskap om sin verksamhet med anledning av ett tilltagande beroende av leverantörerna. Trafikverket lyfter själva fram problemet då de anser att det är svårt att avgöra hur stora utlägg för underhåll och reinvesteringar som görs. Även underhållskostnader som inte är kopplade till åtgärder på spåren ökar inom myndigheten, så som kostnader i samband med upphandling och samverkan med entreprenörer, samtidigt som drift- och underhållsbehoven ständigt ökar. Man ser även ett behov av bättre samordning med leverantörerna för att bättre identifiera och lösa problem (TRV 2011/10161A).

Då Trafikverket har en renodlad beställarroll ställer det krav på upphandlingskompetens inom området, kunskap och resurser för avtalsuppföljning. Järnvägsutredningen (SOU 2013:83) pekar även den på myndighetens kunskapsbrister om anläggningen med överföringen av uppgifter på leverantörer vilket försvårar rollen som en god infrastrukturförvaltare och beställare. Utredningen rekommenderar att Trafikverket för att klara sin roll som beställare åtminstone bör ha egna resurser i form av kunskap och kontroll av den egna anläggningen.

Trafikverket saknar exakt kunskap om vad som görs och behöver göras på spåret. Som infrastrukturförvaltare behövs den kunskapen för att planera underhållet och utföra förebyggande underhåll snarare än akutavhjälpning. Då underhållet är upphandlat finns kunskapen i stor utsträckning hos leverantörerna. Vid ett byte av entreprenör riskerar viktig kunskap om anläggningen gå förlorad. Genom uppsägningar och förändringar i anslag med mera finns en osäkerhet på marknaden för drift- och underhållsarbete på järnvägen, som lutar mot kortsiktighet, risk för kompetenstapp och ovilja att investera i bra maskiner.

Med en beställare som saknar kunskap om anläggningarna och är beroende av entreprenörerna för vetskap om tillståndet på spåren försvåras styrning, planering och prioritering av åtgärder.



Trafikverket måste vidta åtgärder för att förbättra sin beställarroll

Som upphandlande myndighet för Sveriges banunderhåll ställs krav på kunskap och resurser för utformning av upphandlingar som verkar mot kvalitet som säkerställer en säker och tillförlitlig drift av järnvägen utan förseningar, tillbud och olyckor. Med bakgrund av de omständigheter som framkommit i granskningar, och i Trafikverkets egna rapporter, blir bristerna i Trafikverkets roll som beställare tydliga. Kunskap så som kostnader för underhåll, tillståndet på spåren och avtalsuppföljning saknas.

Trafikverket bör få i uppdrag att kvalitetssäkra sin upphandling av banunderhåll.

Bättre avtalsuppföljning

Med bakgrund av problemen med avtalsuppföljningen som beställare och avsaknaden av kunskap om tillståndet på spåren behöver särskilt denna del av beställningsrollen uppmärksammas. Oavsett hur väl upphandlande myndighet formulerar kraven, så behöver de även följas upp på ett bra sätt för att säkerställa att tjänsten levereras på ett fullgott sätt. Vänsterpartiet anser att en förutsättning för att så ska ske är att avtalsuppföljningen bedrivs av ansvarig myndighet, samt att kunskap om tillståndet på spåren finns i den organisationen för att möjliggöra en sådan uppföljning.

Hållbara krav vid upphandling

Trafikverket har börjat ställa sociala krav i sina upphandlingar och man pekar på vissa särskilda projekt där detta tillämpas, så som krav på kollektivavtalsliknande villkor att åtminstone minimilön enligt branschriktstäckande kollektivavtal ska utbetalas. Detta borde tillämpas i hela linjen.

Enligt det nu gällande EU-direktivet för offentlig upphandling finns begränsningar om möjligheten att ställa sociala krav vid upphandlingar, vilket inte betyder att det saknas möjlighet att ställa sådana krav, som bland annat Trafikverket visat. Ett nytt upphandlingsdirektiv från EU ska implementeras i Svensk lagstiftning under 2016 som är tänkt att underlätta social kravställning. EU:s nya LOU-direktiv (2014/24/EU) tar upp offentlig upphandling som ett medel för att hållbar utveckling. Möjlighet ska ges till att exempelvis utesluta leverantörer som inte följer social lagstiftning eller regler i kollektivavtal. Detta är ett steg i rätt riktning. Det är mycket viktigt vid offentliga upphandlingar att sociala krav ställs på leverantörerna.

Krav på att leverantörerna ska följa svensk lagstiftning inklusive sociala lagstiftningen så som arbetsmiljölagen, semesterlagen, föräldraledighetslagen, arbetstidlagen m.m. samt rutiner för att säkerställa att det följs, så även krav liknande de regler och ersättningsnivåer som finns i aktuell bransch rikstäckande kollektivavtal, bör betraktas som en miniminivå vid kravformulering från offentliga beställare. Så även krav på att leverantören ansvarar för att utbildad personal finns tillgänglig för att utföra uppdragen på ett säkert sätt.



Återförande av verksamhet till Trafikverket i egen regi

Den borgerliga regeringen menade att ett återtagande av drift och underhåll i Trafikverkets regi skulle vara förenat med kostnader och risker och att det inte skulle ge en positiv effekt.

Men en avtalsstyrning med en beställare som saknar viktig kunskap om upphandlingsområdet medför risker och brister. Den konkurrensutsatta verksamheten med incitament för att minska kostnader och osäkerhet medför kortsiktighet och problem med kompetensförsörjning.

Delrapporten i järnvägsutredningen och den bakomliggande rapporten från Trafikverket framhävde att det var viktigt att avtalsuppföljningen gick tillbaka till infrastrukturförvaltaren, men att ytterligare inhämtning av verksamhet i egen regi inte var att rekommendera. Ett motiv som nämndes var att trafikverket inte vara redo för en sådan uppgift.

Återförande av underhållet i Trafikverkets regi skulle minska sårbarheten av att viktig kunskap försvinner eller saknas hos infrastrukturförvaltaren och bibehålls inom organisationen som har ansvaret för anläggningen. Drift- och underhåll i egen regi bör medföra en bättre samordning. Nuvarande situation med olika utförare fördelat geografiskt och mellan olika funktioner har medfört samordningsproblem. Genom att samla verksamheten ökar möjligheterna för infrastrukturförvaltaren till bättre styrning och planering av underhållet på kort och lång sikt.

Infranord går in i Trafikverkets verksamhet

Den kompetens och det kunnande som redan finns i det statligt ägda bolaget Infranord ska tas tillvara och gå in i Trafikverkets verksamhet och successivt ta över Sveriges hela drift- och underhållsarbete på anläggningarna, samtidigt som nuvarande avtal med entreprenörer löper ut och inte förlängs.

Sverigeförhandlingen, höghastighetståg och framtidens järnväg

Bakgrund

Några månader innan valet 2014 lanserade alliansregeringen ”Sverigebygget”. Tanken bakom utspelet var att kombinera utbyggnaden av järnvägen i Sverige med ökat bostadsbyggande - en utredning tillsattes. Efter valet har S-MP regeringen tagit över projektet utan att ändra ett komma i direktiven och utredningens stab som leds av Fredrik Reinfeldts f.d. statssekreterare HG Wessberg är också densamma. ”Sverigebygget” blev till ”Sverigeförhandlingen” med uppdraget att utreda frågan om framtidens järnvägsnät för flera bostäder, bättre arbetsmarknad och ett hållbart resande. Syftet är att ta fram ett gemensamt underlag med förslag på sträckningar för nya höghastighetsbanor, utbyggnadsordning och stationsuppehåll för höghastighetstågen samt infrastrukturprojekt i storstäderna som kan öka bostadsbyggandet och andra s.k. nyttor.



Utredningen ska i slutet av 2017 lägga fram förslag till hur en höghastighetsjärnväg mellan Stockholm - Göteborg och Stockholm - Malmö kan etableras och finansieras samt kombineras med byggandet av cirka 100 000 nya bostäder (främst) i storstadsregionerna.

Tanken är att tågen ska kunna köra i 320 km/h. Sverigeförhandlingen tittar också på infrastrukturprojekt som ska förbättra kollektivtrafiken och tillgängligheten i storstäderna Malmö, Göteborg och Stockholm. Direktiven understryker även att olika nyttor och medfinansiering ska vara i fokus där kommuner, regioner, städer och näringsliv kan vara med och påverka resultatet. I slutändan ska finansieringen komma från såväl staten, berörda kommuner och landsting/regioner som från brukaravgifter och privata investerare.

Andra delar av uppdraget

Ett viktigt sidouppdrag kopplad till infrastruktursatsningarna i storstäderna är åtgärder som främjar cykling, hur man tar sig in i städerna, anknypningen till tunnelbanan i Stockholm, lokala kollektivtrafiklösningar i Malmö-Lund-Helsingborg (spårvagn?), Danmarksförbindelserna, järnväg i norra Sverige/Norrbotniabanan, etc.

Varför denna satsning?

Järnvägens problem är många i dagsläget, men ett av de större är kapacitetsbristen i synnerhet på södra och västra stambanorna. Ett uttalat syfte är att korta restiderna mellan storstäderna för att öka arbetspendlingen. Man räknar med 2 timmar mellan Stockholm och Göteborg samt 2 1/2 timme mellan Stockholm och Malmö. Projektet har ett tydligt (traditionellt!) tillväxtperspektiv.

Delrapporter

Under arbetets gång ska Sverigeförhandlarna lägga fram tre delrapporter. Den första ska innehålla författningsförslag som tydliggör hur värdeökning på mark kan ligga till grund för kostnadsdelning i exploateringsavtal (klart till 1 juni 2015). Delrapport två ska överlämnas senast 31 december 2015 och ska innehålla en analys av kommersiella förutsättningar för nya höghastighetsjärnvägar och möjliga finansieringsprinciper. Sista delrapporten överlämnas 1 juni 2016 och ska innehålla förslag till åtgärder i storstäderna inklusive finansieringsprinciper för dessa. Slutrapporten ska dels inkludera förslag till en strategi för utbyggnad av de nya höghastighetsjärnvägarna, dels överenskommelser ingångna med berörda kommuner, landsting och regioner rörande åtgärder kopplade till järnvägs-satsningen samt åtgärder för en ökad tillgänglighet och ökat bostadsbyggande i främst storstäderna.

Investeringskostnader

En preliminär kostnadskalkyl pekar på en samlad investering i nya banor på ca 150 miljarder SEK fram till 2035 då höghastighetsbanorna förväntas vara klara. Till detta kommer övriga kostnader för tåg, biljett- och informationssystem, etc.



Nyttor

Sverigeförhandlarna lyfter fram ett antal s.k. nyttor som ska belysas i utredningsarbetet och vara styrande för till exempel val av stärkningar, stationslägen, pendling, bosättning, etc. utifrån ett nationellt, regionalt och lokalt perspektiv. Följande nyttor lyfts fram: bostadsbyggandet, resenärsfördelar, miljö- och klimatnyttan, arbetsmarknadens utveckling, näringslivets intresse och den sociala nyttan. Ett annat sätt att sammanfatta nyttorna på är Wessbergs formulering - det ska säkra snabba förbindelser, öka integrationen och förtätningen i städerna samt ha ett tydligt hållbarhetsperspektiv. I parantes sägs det också att denna utbyggnad av höghastighetsjärnvägen troligen kommer att leda till en kraftig minskning av inrikesflyget i södra Sverige.

En viktig effekt av den ökade kapaciteten i järnvägsnätet är att skapa större utrymme för en ökning av godstrafiken på järnvägen.

När det gäller val av system är tanken att höghastighetstågen också ska kunna köra på exempelvis stambanorna och att höghastighetsbanorna ska kunna trafikeras av snabbtåg som till exempel har en maxfart på 250 km/h. Därför tittar utredarna inte på alternativa teknologier som magnetåg med flera.

Järnvägsinvesteringar är en mycket långsiktig investering och val av teknik bör noga övervägas för många år framöver. Nya teknikalternativ så som magnetåg bör utredas tillsammans med andra trafiklösningar på samma grunder som andra alternativ i planeringsprocessen.

Finansiering och värdeåterföring

Förhandlarna förväntar sig en stor medfinansiering till själva byggandet från kommuner och landsting/regioner samt från en del privata intressenter.

Trafikeringen ska ske på marknadsmässiga villkor.

Tanken är att lägga fram ett författningsförslag 1 juni 2015 om värdeåterföring, dvs. möjliggöra återföring av delar av den värdeökning som mark och fastighet tillförs genom närheten till den nya höghastighetsbanan.

Analys och kommentarer

1. Hur kommer prioriteringen att bli mellan satsningen på höghastighetsbanorna och de kända eftersatta behoven på underhållet av den befintliga järnvägen, utbyggnaden av stambanorna och den regionala/lokala järnvägen? Den nuvarande nationella infrastrukturplanen täcker långt ifrån alla behov. Underhållet har stora problem och när det gäller godstrafiken behövs stora långsiktiga och nya satsningar i till exempel omlastningsterminaler, mötesspår, etc. Ett förbättrat underhåll av den befintliga järnvägen är a och o för att överhuvudtaget kunna öka punktligheten och förtroendet för att åka tåg.
2. Sverigeförhandlingen måste analysera behoven för resandet i hela systemet ("Hela Sverige ska leva") om en korrekt bedömning ska nås. Underlaget för satsningen på



högastighetstågen bör visa att det är ”värt pengarna”. Var det till exempel relevant att lägga stationerna utifrån upptagningsområde, goda lokala/regionala förbindelser och de utbyggnads- och effektiviseringsbehov i transportsystemet som detta bör leda till? Den årliga uppföljning av de transportpolitiska målen visar tyvärr att vi ligger långt ifrån de miljö- och klimatteffekter som en utbyggd och fungerande järnväg kan ge. Samma sak gäller analyser av män och kvinnors olika behov för kollektivt transport.

3. Satsningen på västsidan av Sverige saknas. Varför inte bygga en höghastighetsbana mellan Göteborg och Malmö – eller snarare mellan Oslo-Göteborg-Malmö/Köpenhamn? Kopplingen till kontinenten ingår inte med tillräcklig tydlighet, bortsett från uppdraget att titta på Danmarksförbindelserna. Det internationella perspektivet är också viktigt för satsningar som ska gynna långväga godstransporter på järnväg.
4. I kommittédirektivet ingår inte att hindra det utredningsarbete som redan finns om projektet ”Den skandinaviska Arenan” - The 8 miljon City, dvs. sammanlänkningen av och utvecklingen i triangeln Stockholm-Oslo-Köpenhamn, med kopplingar till kontinenten i STRING-korridoren mot Hamburg. Detta perspektiv vill dessutom vidga möjligheterna för internationell (med)finansiering.
5. I kommittédirektiven ingår tyvärr inte analyser av den framtida utvecklingen kring arbetsmarknadsregionerna. De socioekonomiska analyserna är inte tillräckliga i detta sammanhang och bör utökas med perspektiv som gäller olika forsknings- och kunskapsbasers utveckling och behov av relevanta interaktions- och kommunikationskanaler inklusive höghastighetståg.
6. Hela finansieringsproblematiken, där kommuner och landsting/regioner ska stå för en stor del av etableringskostnaderna genom medfinansiering, är oklar. Redan i dag finns ett betydande motstånd från kommunal och regional sektor mot kravet på medfinansiering. De flesta kommuner kommer tvingas ta pengarna från kärnverksamhet och lägga dem på satsningar som helt och hållet borde vara en statlig angelägenhet. En grön skatteväxling inom transportsektorn efterlyses. Exempelvis kan trängselskatt, skatt på koldioxidutsläpp från inrikesflyget, kilometerskatt, etc. ingå som en större del av finansieringslösningen.
7. Vad kommer värdeåterföringsprincipen att betyda för priser och hyra för de bostäder som kommer att ligga i närheten av höghastighetsbanorna? Risken är stor för en ny typ av social segregering. ”Värdeåterföringen” kanske också behövs för att satsa på kompensatoriska åtgärder inom en kommun ett landsting/region där höghastighetsjärnvägen kommer ge försämringar, till exempel negativa barriäreffekter.
8. Förutom om snabb lösning av det eftersatta underhållet av befintlig järnväg behövs ett beslut om järnvägens framtida organisation. Samhällsansvaret – inte minst Trafikverkets – måste göras tydligare, privatiseringens konsekvenser måste lyftas fram och förslag om återreglering och avprivatisering måste utformas med intentionen att återskapa en sammanhållen organisation för både utbyggnad, drift och underhåll.
9. Vilka är de arbetsmarknads- och näringslivsmässiga effekterna av denna järnvägssatsning? Blir kompetensförsörjningen bättre? Vilka jobbskapande verkningar följer av satsningen? Hur påverkas näringslivsutvecklingen och nya typer av klusterbildning?



Systemkritiken

Avreglering, fragmentering och samordningsproblem

Avregleringen av järnvägen är en process som i stora drag gjorde att:

- Infrastrukturen separerades från trafikutövningen
- Allt drifts- och underhållsarbete konkurrensutsattes
- Ansvar för infrastrukturen splittrades upp
- Lönsamhet och avkastning blev de statliga bolagens överordnade mål
- Järnvägsnätet öppnades upp för fri konkurrens

Gemensamt för samtliga reformer är att verksamhetens mål och mening har förändrats från funktion och samhällsnytta till lönsamhet och avkastning. Antalet aktörer har vuxit kraftigt. Sammantaget har förändringarna gjort att politiken i princip avsagt sig sitt ansvar för tågtrafiken. Av SJ, som tidigare hade ett integrerat ansvar över hela produktionskedjan, finns det nu kvar en myndighet och tre statliga bolag. Myndigheten, Trafikverket, saknar egen underhållspersonal och fungerar som beställarorganisation som skriver kontrakt med separata entreprenadföretag. De statliga bolagen (SJ AB, Green Cargo och Jernhusen) är små kvarvarande delar av gamla SJ. Samhällsmål med verksamheten, som exempelvis trafikeringskrav, saknas helt. Däremot har SJ AB ett visst avkastningskrav till staten.

Privatiseringsivrarna ”lovade” effektiviseringseffekter och kvalitetslyft för resenärerna. Vad fick vi? En järnvägssektor som lider av eftersatt underhåll, ständiga förseningar, skenande administrations-kostnader, kortsiktighet och inte minst enorma samordningsproblem. I en tid då spårbundna transportalternativ är viktigare och efterfrågas i växande utsträckning har järnvägens samhällsnytta successivt underordnats lönsamhet och konkurrens – det naturliga monopolet har försunnit.

Punktlighet och kapacitetsbrister

Den svenska järnvägen har i dag stora problem med punktlighet och kapaciteten på vissa sträckor. Punktligheten har i synnerhet försämrats p.g.a. privatisering och fragmentering av underhållsarbetet. Tågoperatörerna drabbas hela tiden av en järnväg som inte på alla ställen har tillräcklig kvalitet när det gäller signalsystem, kontaktledningar, växlar etc. och de senare åren har vi sett många omfattande förseningar på de mest belastade sträckningar. Alla drabbas: snabbtågen, den regionala trafiken och godstrafiken. De senare årens anslag till underhåll och utbyggnad av järnvägen har inte räckt till – och ju längre tiden går utan grundläggande insatser kommer problemet att kvarstå. Den enda möjligheten trafikverket har i dag är i stort sett att sätta in akuta åtgärder där slitaget kräver omedelbar handling.



För låga anslag – finansieringen

Även om anslagen höjts för underhåll de senaste åren så finns det en reinvesteringskuld sen tidigare men även en osäkerhet vad som behövs. Det har även visat sig vara svårt att följa upp och bedöma vad som är en god nivå på anslagna medel för underhållsåtgärder, vilket framkom under samråds-perioden för planen. Det här är också en fråga om prioritering om vilka åtgärder som behöver göras.

I den senaste infrastrukturplanen upptar objekt kopplat till vägtrafiken en stor del av de anslagna medlen samtidigt som det finns kapacitetsbrister på järnvägen och trafiken förväntas öka på sikt.

Det behövs stora utsläppsminskningar för att uppnå de uppsatta miljömålen i Sverige och EU. Transporter inom Sverige står för ungefär 30 procent av utsläppen av växthusgaser. Över 90 procent kommer från vägtrafiken. För att uppnå ett hållbart transportsystem behöver bilens roll i transportsystemet minska betydligt. Ökade godsflöden behöver ombesörjas av järnväg och sjöfart i mycket större omfattning.

Efterlevnad transportpolitiska målen - låg hänsyn till hänsynsmålen

Det har framkommit att det finns ett behov av tydligare politisk styrning av hur transportpolitiska målen ska tolkas och prioriteras. Samtidigt framkommer det brister i bedömningsunderlagen av olika objekts nyttoeffekter kopplat till målen, särskilt hänsynsmålen bedöms vara underskattade.

Trafiksäkerhet, arbetsmiljö och olyckor m.m.

Risken för allvarliga olyckor för såväl resenärer som arbetstagare ökar med bristfällig bemanning, med inkompetens i spåren, med prispressen och med dåligt utformade avtal. Det räcker inte med Trafikverkets krav till huvudentreprenörerna när entreprenadsleden samtidigt blir längre och ännu fler underentreprenörer hyrs in.

Olycksfrekvensen och tillbudet har ökat kraftigt sen underhållsarbetet konkurrensutsattes fullt ut 2010. Fram till 2007 låg antalet anmälda olyckor och tillbud vid järnvägsarbete på mellan två och nio per år. 2010, 2011 och 2012 pendlar antalet olyckor och tillbud mellan 30 och 40 per år. Det bristande underhållet leder dessutom till risker för urspårningar och stopp i trafiken p.g.a. slitna kontaktledningar, växlar som inte fungerar, snöröjningsproblem, etc., vilket leder till åtskilliga förseningar, inställda tåg och bristande tillit till tågtrafiken. Aktuella exempel år 2015 är flera hundra kilometer järnväg där rälsen har sprickor, som egentligen är ett fabriktionsfel, men inte byts ut trots att Trafikverket har känt till problemen i flera år. Samma sak gäller ruttna och trasiga slippers på flera ställen. Det är uppenbart att trafiksäkerheten på dessa sträckor är låg och rentav oacceptabel. Situationen bidrar inte till att öka tågtrafikens attraktivitet och utvecklingsmöjlighet.



Utvecklingen/satsningar i övriga världen

Det tidigare övergripande och helstatliga ansvaret för järnvägen är inget unikt för Sverige. I de flesta länder världen över organiserades järnvägen integrerat med ett sammanhållet, oftast statligt, ansvar för hela produktionslinjen.

När Sverige inledde avregleringsprocessen 1988 var vi det första landet i världen att skilja mellan infrastruktur och trafikutövning. Andra EU-länder har i varierande grad senare följt efter, däribland Storbritannien. I mitten av 1990-talet splittrade britererna upp och sålde ut British Rail. Bolaget Railtrack tog över banorna och börsnoterades, Allt gott underhållsarbete upphandlades, lok och vagnar såldes och trafikeringsrätterna auktionerades ut. Byråkratin växte med upphandlingar och kontraktsbråk, samtidigt som färre arbetade med faktiskt underhåll. Ett mönster som vi så väl känner igen från dagens situation i Sverige.

Utöver detta drabbades den brittiska järnvägen av allvarliga olyckor och incidenter. Privatiseringsivern mattades av. Hatfieldolyckan år 2000 blev vändpunkten. Utvecklingen hade gått så långt att ingen riktigt visste vilket skick banan befann sig i. En problematik som uppstår när ingen ansvarar för helheten. Rädslan för nya olyckor ledde till att 165 000 avgångar akut ställdes in och staten fick kompensera trafikoperatörerna för deras förluster. Konsekvensen av detta blev att staten återtog ansvaret genom att lösa ut aktieägarna och begrava Railtrack. Ett nytt non-profit-bolag bildades och år 2003 återtogs allt banunderhåll i egen regi.

Jämfört med exempelvis Frankrike, som har ett integrerat och helstatligt järnvägssystem, är det brittiska subventionerat i samma utsträckning men nästan tre gånger så dyrt för resenäraren att använda. Även i Nya Zeeland och Estland visade sig avregleringen bli en kostsam historia.

Det är oftast relativt svårt att jämföra olika länders organisering rakt av då respektive länders järnvägstekniska och samhällsliga förutsättningar, såväl som de politiska systemen, skiljer sig åt. Inom EU har Sverige lyfts fram som ett föregångsland i frågan, och efter återregleringarna i Storbritannien anses den svenska järnvägen i dag vara den mest avreglerade. Svensk avreglering har dock inte omfattat infrastrukturen, som var fallet i till exempel Storbritannien, Nya Zeeland och Estland. Men en viktig lärdom som kan dras av erfarenheterna är att när järnvägssystemet fragmenteras uppkommer oundvikligen informationsproblem för banhållaren, underbudsproblematik, minimumsunderhåll och nedprioriterat säkerhetsarbete.



Del 5, Enkät till partidistriktet

Arbetsgruppen skickade hösten 2014 en enkät till alla partidistrikt och landstings-/regiongrupper för att pejla diskussionerna runt om i landet när det gäller infrastruktursatsningar på järnväg.

Ett relativt stort antal svar inkom från partidistrikt i hela landet och dessa har i hög grad legat till grund för de förslag till övergripande prioriteringar som arbetsgruppen presenterar.

Sammanfattning av enkätsvaren

Svaren från enkäten gav sammanfattningsvis en tydlig bild av ett Vänsterparti med stort lokalt engagemang i järnvägsfrågan. Både vad gäller person- och godstrafiken.

Förutom stöd och/eller synpunkter till landstingets/regionens inspel till den nationella infrastrukturplaneringen har partiet lokalt och regionalt ofta egna förslag till utbyggnad och förbättringar för den spårburna trafiken.

Förslagen om att rusta upp järnvägen är många. Man vill bland annat rusta upp och öppna gamla banor, bygga nya sträckningar, bygga ut godstrafiken i hela landet och ge den bättre villkor på spåren samt utöka den spårburna kollektivtrafiken i storstäderna.

Generellt stödjer partiet prioriteringarna i den nationella infrastrukturplanen samt de regionala RTI-planerna. Genomgående har dock lokala företrädare högre ambitioner och vill göra större satsningar, oftast av miljö- och klimathänsyn samt för att förbättra och bygga ut kollektivtrafiken i området.



Del 6, Visioner och strategier för framtidens tågtrafik (antagen av Partistyrelsen 5-6/9 2015)

Järnvägen, ett viktigt led i omställningen till ett hållbart samhälle

Transportsystemet är idag inte långsiktigt hållbart och trafiken ökar. Fortfarande råder ett stort fossilberoende. Stora utsläppsminskningar behövs för att nå nivåer nära noll och mer behöver också göras för att minska miljöpåverkan i form av buller och emissioner, och därmed bidra till bättre hälsa.

Vänsterpartiets grundläggande åsikt är att satsningar på järnvägen och spårburen trafik är en grundläggande förutsättning för omställningen till ett hållbart transportsystem och i längden ett hållbart samhälle.

Ett hållbart samhälle innebär också att kvinnor och män har lika goda möjligheter till ett aktivt liv. Kvinnor reser i högre utsträckning kollektivt och kortare sträckor jämfört med männen som tenderar att vara mer bilburna och färdas längre sträckor.

Alla ska ha möjlighet att resa. Social ojämlikhet – där vissa medborgare saknar medel, har ett funktionshinder eller på annat sätt är begränsade eftersom deras behov inte prioriteras i samma utsträckning – hotar ett socialt hållbart transportssystem.

Fler människor ska ges möjlighet till delaktighet och inflytande för att säkerställa att inflytandet och makten över transportsystemets utformning fördelas jämnare, vilket i sin tur bidrar till att transportsystemet bättre svarar upp mot samhällets behov. Behoven är stora på järnvägen idag.

För att möta kapacitetsbristerna, den ständigt ökande trafiken och omställningen till mer trafik på spåren behöver det byggas mer järnväg. Att investera i ny järnväg är en kostsam investering för samhället som är långsiktig. Avkastningsperioden är mycket lång med höga initiala investeringskostnader. För att undvika en allt för trög investeringstakt, eller i värsta fall att inte viktiga och lönsamma infrastruktursatsningar blir av, behövs en finansieringsmodell som fördelar kostnaden över en längre tid genom lånefinansiering.

Övergripande mål för järnvägen

Investeringarna i infrastrukturplaneringen ska leda till att:

- en så stor andel som möjligt av vägtrafiken leds över till spårburen trafik/kollektivtrafik
- klimatpåverkan minskar och miljömålen nås med ett tydligt rättviseperspektiv
- jämställdheten ökar
- trafiksäkerheten förbättras
- det demokratiska inflytande över infrastrukturen förbättras
- tillgängligheten ökar och den regionala utvecklingen stärks



Utöver detta måste:

- driften och underhållet av järnvägen återregleras
- trovärdigheten, kvalitén och precisionen för all spårburen transport öka
- såväl utvecklingen som driften av svensk järnväg ta sin utgångspunkt i ett resenärsperspektiv

De transportpolitiska målen

Vänsterpartiet vill ha en bättre styrning för ökad måluppfyllelse av de transportpolitiska målen. Detta gäller särskilt hänsynsmålet, det vill säga att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö- och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska samtidigt vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

I de av riksdagens antagna transportpolitiska målen ska de samhällsekonomiskt mest effektiva metoderna användas i analysen. Det som är företagsekonomiskt lönsamt är dock inte per automatik det bästa sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Inom järnvägstrafiken finns det mycket tydliga nätverkseffekter, det vill säga att olika delar av ett nätverk fungerar som komplement till varandra. En resa på en sträcka kan vara lönsam, medan en resa på en annan sträcka inte är det. Men genom att kombinera båda sträckorna skapas lönsamhet.

Det här understryker att vad som är företagsekonomiskt lönsamt i mindre skala inte behöver vara samhällsekonomiskt lönsamt i ett större perspektiv.

Granskningar har visat på otydlig styrning i hur miljömål ska beaktas i infrastrukturplaneringen och att miljöeffekter underskattats överlag. Vid målkonflikter mellan olika transportpolitiska mål prioriteras hänsynsmålen först enligt Vänsterpartiets transporthierarki. Underlagen i planeringsprocessen har visat på brister. Det har visat sig vara svårt att avgöra olika alternativs effekter och om föreslagna åtgärder är rimliga. Tillgången till ett tillförlitligt underlag är centralt ur demokratisk synvinkel.

Med nuvarande transportpolitiska inriktning talar det mesta för att miljömålen inte kommer nås. En oproportionerligt stor del av infrastrukturmedlen går till investeringar på vägsidan. Om man menar allvar med en omställning till ett klimatneutralt samhälle krävs en tydlig omprioritering med en konsekvent inriktning där medlen styrs mot hållbara trafikslag. Nyinvesteringar på vägsidan ska noga övervägas om de är absolut nödvändiga, särskilt i storstadsområden med mycket goda möjligheter till ett välfungerande kollektivtrafiksystem. Tillgängligheten på vägsidan ska i huvudsak inrikta sig på att bibehålla nuvarande funktion



genom drift- och underhållsanslaget medan nyinvesteringar hålls till ett minimum. I första hand ska andra åtgärder än nyinvesteringar övervägas för att uppnå högre trafiksäkerhet och minska miljöpåverkan på vägnätet.

Det är viktigt med en tydlig politisk styrning och att en outtalad viktning mot funktionsmål med en omotiverad prioritering av mindre hållbara trafikslag eller åtgärder undviks. Det ska inte råda något tvivel från den politiska styrningen vad som prioriteras.

Utvecklingsmål för infrastruktur och spår

Vänsterpartiets uppfattning är att inriktningen inom järnvägstrafiken, utifrån de övergripande och transportpolitiska målen, ska ta sin utgångspunkt i följande satsningar för att öka förtroendet och tilliten till att trafiken håller hög attraktivitet i form av stor punktlighet samt ge god service och trygghet för resenärerna.

- Behovet är stort av både ökat underhåll och effektivare resursanvändning genom bättre samordning. Underhållet måste samlas i en organisation. Kunskap och kompetens över behovet av banunderhåll i hela järnvägssystemet måste stärkas. Arbetsmiljön för de som sköter underhållet måste förbättras.
- Det finns ett stort behov av ökade investeringar i nya järnvägssträckor för att lösa kapacitetsbrister och en ständigt ökande trafik. Samtidigt som det behövs utrymme för en ökning av andelen trafik på spår - inte minst för godstågen - i omställningen mot ett mer hållbart transportsystem.
- Det trafikslagsövergripande förhållningssättet i planeringsprocessen behöver förbättras. För att minska miljöpåverkan, öka jämställdheten och förbättra trafiksäkerheten med god tillgänglighet och ett väl fungerande transportsystem behövs prioritering av hållbara trafikslag och åtgärder som i första hand ökar hänsyns målets måluppfyllelse. Exempel på detta är intermodala trafiklösningar mellan sjöfart och järnväg som kan ta andelar från godstransporter på väg.
- Resor med kollektivtrafik måste öka påtagligt. Fördubblingsmålet fram till 2020 är en viktig station på vägen liksom kollektivtrafikens andel av det samlade resandet måste öka inom de kommande tio åren.
- Informations- och biljettsystem behöver samordnas nationellt för att förbättra möjligheten till planering och genomförande av hela resan.
- Möjliggör kortare restider på längre sträckor till exempel i form av nya höghastighetsbanor, förstärkningar av befintliga spår och fler dubbelspår.
- För att även möjliggöra snabba järnvägsresor på kortare sträckor krävs investeringar så att regional- och ordinarie fjärrtågstrafik kan kombineras med tåg som går snabbare. Det är idag brist på tåglägen och en konflikt finns mellan interregional och regional tågtrafik vid tilldelningen av avgångar där interregionala trafiken har förtur.



Om järnvägsresandets andel ska öka behöver det finnas attraktiva avgångar för vardagsresandet.

- Positiv klimatpolitik. Om flera orter i Sverige kan nå inom två-tre timmar försvinner nästan helt behovet av inrikesflyg i södra Sverige.
- Befintliga lågtrafikerade banor bör inte läggas ned eftersom den största kostnaden redan är betald i och med byggandet av infrastrukturen.

Kommentarer till utvecklingsmålen

Ökat resande är inte ett positivt självändamål. God samhällsplanering och nyttjande av informationsteknik kan reducera transportbehov. Användningen av förnyelsebara drivmedel är viktigt. Transport genom gång eller cykel är det mest resurseffektiva transportsättet, i andra hand kollektivtrafiklösningar på spår.

Kortare restider på järnvägen möjliggör ökad konkurrenskraft i förhållande till flyget. Samordning mellan mer hållbara trafikslag bör gynnas. Det behövs även välfungerande terminallösningar för att flytta transporter från lastbil till järnväg och sjöfart.

Vänsterpartiet vill förbättra punktligheten för persontrafik och godstrafik genom tydliga beslut när det gäller att hantera eftersläpningen av drift och underhåll, motverka kapacitetsbrister och möta den ökade efterfrågan genom reinvesteringar av föråldrade anläggningar och nyinvesteringar. För detta behövs höjda anslag. Nuvarande anslagsnivåer räcker inte till. Samtidigt finns det en inbyggd ineffektivitet, då allt större andel av anslagen försvinner i administrationen av det upphandlade underhållet.

Beslutsprocesser inom transportområdet ska präglas av öppenhet och inkludera organisationer och medborgare till delaktighet och inflytande som motverkar social ojämlikhet och säkerställer bra avvägningar vid intressekonflikter.

Vänsterpartiets åsikt är att planprocessen behöver demokratisäckras genom ett tydligt samhälleligt samrådsansvar. Ansvariga myndigheter ska i större utsträckning än vad man gör idag aktivt söka upp berörda med information och ge dessa möjlighet att vara delaktiga i processen och möjliggöra att även grupper som idag har relativt sett mindre inflytande ges möjlighet till mer delaktighet och ökad påverkan:

- Personer med funktionshinder stöter fortfarande på hinder i nyttjandet av transportsystemet och åtgärder för att förbättra detta sker långsamt.
- Vissa socioekonomiska grupper missgynnas p.g.a. för höga biljettavgifter.
- Kvinnors resmönster och transportbehov är annorlunda än männens. Utvecklingen på landsbygden jämfört med tätorterna, särskilt storstadsområdena, är ojämlik. Transportinfrastrukturen måste utformas så det blir lättare för personer som bor utanför storstäder, tätorter och stora pendlingsstråk att transportera sig på ett miljö- och klimatvänligt sätt.



- Mer koll på potentialen inom arbetspendlingen, till exempel till och från större offentliga arbetsplatser när trafikförsörjningsplaner antas, behövs. Hänsyn bör också tas till arbetspendling som görs mellan näraliggande arbetsmarknadsregioner.
- Transportpolitiken behöver bli mera demokratisk, bland annat genom att följa upp planprocessen utifrån ett demokratiperspektiv. Nya kollektivtrafiklagen trycker exempelvis på att samråd ska genomföras med myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, näringsliv och resenärer vid fastställande av regionala trafikmål. Enbart krav på myndigheter till samrådsförfarande vid transportpolitiska policyprocesser räcker inte. Metoder för samråd behöver ständigt utvecklas och kontinuerligt följas upp med fastställda kvalitetsmål.

Vänsterpartiets prioriteringar

Följande prioriteringar är centrala i Vänsterpartiets arbete för utvecklingen av den svenska järnvägen. Sist i detta avsnitt presenteras även en tydlig prioriteringsordning.

1. Resenärsperspektivet

Resenären ska sättas i centrum när ett transportbehov ska lösas. Tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser är av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt. Likaså är det viktigt att bygga bort otrygga miljöer i anslutning till tågstationer. Den enskilda individens beteende respektive transportköparens behov är också ett uttryck för rådande struktur inom transportsystemet. En utbyggd kollektivtrafik ska i så hög utsträckning som möjligt vara ett alternativ till privat bil. I syfte att på allvar öka andelen spårburna transporter och resor vill Vänsterpartiet kraftigt öka investeringar för nya järnvägar och förbättrat underhåll av banorna. Vi vill också att ansvaret för tågstationerna flyttas från Jernhusen till Trafikverket.

Sett ur ett resenärsperspektiv är det även viktigt att bevara och utveckla nattågen. Nuvarande förbindelser marknadsförs dåligt av SJ och standarden måste förbättras väsentligt. Vänsterpartiet vill också ge SJ i uppdrag att utveckla ett modernt system för biltåg i Sverige.

2. Hållbart transportsystem

Transporterna i Sverige står för ungefär en tredjedel av våra klimatutsläpp. Genom att fler resenärer och mer gods färdas på järnväg istället för på våra vägar kan utsläppen minskas. Ett Sverige med miljö- och klimatansvar måste göra de hållbara resealternativen ekonomiskt fördelaktiga och attraktiva för resenärer och företag. För att uppnå de antagna nationella miljömålen vill Vänsterpartiet att kraftiga åtgärder och omprioriteringar görs, detta för att få en fossiloberoende fordons-flotta till år 2030 och en nollvision år 2050. Vänsterpartiet vill säkra den sociala och ekonomiska hållbarheten genom kombinerade järnvägs- och kollektivtrafiklösningar i hela landet. Hela Sverige ska leva.



3. Samhällsnyttan

Istället för att privatisera och stycka upp järnvägstrafiken på en mängd aktörer och bolag behövs ett sammanhållet system som prioriterar samhällsnyttan. Uppfyllelse av transportpolitiska mål så som att hela Sverige ska ha en fungerande trafikförsörjning är överordnat. SJ måste därför få ett annat uppdrag som betonar samhällsnyttan, istället för att som idag fungera som vilket affärsdrivande bolag som helst, med avkastningskrav till staten. Vänsterpartiet vill slopa SJ:s avkastningskrav och istället använda pengarna till nya tåg och sänkta biljettpriser.

För att få en fungerande och pålitlig tågtrafik vill Vänsterpartiet, förutom att öka investeringar, skapa ett sammanhållet järnvägssystem. Den avreglerade järnvägstrafiken, uppsplittrad på en mängd privata och statliga aktörer som försöker skapa ekonomisk lönsamhet, missgynnar den enskilda individen och leder till en försämrad och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. Vänsterpartiet vill ge SJ AB företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna. Övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme.

4. Återreglering, en nödvändighet

Järnvägstrafik är ett naturligt monopol, där de olika delarna är intimt förknippade och beroende av varandra för att skapa en fungerande helhet. Trots detta har järnvägssystemet styckats av, delats upp och privatiserats.

På underhållssidan har konkurrensutsättningen lett till att det i dag är avsevärt färre anställda än vad som var fallet för 15 år sen. Betydligt färre personer arbetar på spåren, vilket blir synligt inte minst under snöiga vintrar. Säkerheten brister för såväl resenärer som för de som arbetar på spåren.

Sen år 2013 utför Trafikverket inget underhåll i egen regi. På marknaden finns istället några få aktörer som i sin tur anlitar ett stort antal underentreprenörer för att sköta underhållet vilket har medfört samordningsproblem och merkostnader.

Vänsterpartiet vill revidera hela detta system och återreglera underhållet. Ett första steg är att hårdare reglera avregleringen. Trafikverket måste vidta åtgärder för att förbättra sin beställarroll och, allt eftersom avtalen går ut, bygga upp en underhållsorganisation i egen regi.

Vänsterpartiet anser att en förutsättning för en fungerande avtalsuppföljning är att den bedrivs av beställaren och av en organisation som har kapacitet att genomföra en sådan uppföljning. Som infrastrukturförvaltare behöver Trafikverket också skrapa kraven vid upphandlingarna med krav på kollektivavtals liknande krav.

5. Öka godstransporterna på järnväg

Den föregående regeringens 12-åriga plan för infrastrukturen är i ekonomisk ram och innehåll otillräcklig för att möjliggöra nödvändig överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Den försvårar arbetet med att minska utsläppen inom



transportsektorn och saknar nödvändiga incitament för näringsliv och sysselsättning. Genom satsningar på ökad spårkapacitet, flera industrispår, omlastningsterminaler och intermodala lösningar samt miljöstyrande avgifter (som till exempel kilometerskatt, beskattning av fossilt fordonbränsle, osv.) ska godstransporterna styras om från bil till järnväg och sjöfart.

6. Stora järnvägssatsningar för höghastighetsbanor

Vänsterpartiet har när det gäller infrastrukturplanen 2014-2025 avsatt 231 miljarder kronor för utvecklingen av transportsystemet: 218 miljarder till järnvägsinvesteringar och 13 miljarder till lokal spårtrafik. I detta ingår bland annat höghastighetsbanor, första etappen av Ostlänken (Stockholm-Linköping) samt sträckan Göteborg-Borås via Landvetter.

Sverigeförhandlingen, som tidigare och nuvarande regering stödjer, ska utreda sträckningen Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö för höghastighetstrafik. Vänsterpartiet är positivt till satsningen om den innebär en ökad kapacitet i hela järnvägssystemet och att orter som inte ligger omedelbart i stationsläge får fungerande kopplingar till höghastighetsbanorna genom reella lokala och regionala satsningar. Anslutningstrafiken måste utvecklas och ökad spårkapacitet måste leda till överflyttning av mer godstrafik till järnväg samt till att inrikesflyget i södra Sverige minskar markant.

Enligt Vänsterpartiet måste svenska höghastighetssträckningarna planeras i ett gränsöverskridande och internationellt perspektiv, vilket bland annat omfattar sträckning Oslo-Göteborg-Malmö/Köpenhamn och vidare till Hamburg och kontinenten. Så görs inte i Sverigeförhandlingen idag. Ovan nämnda överensstämmer bland annat med visionen om The Scandinavian 8 miljon City som knyter ihop de tre nordiska huvudstäderna Stockholm, Oslo och Köpenhamn med kontinentala förbindelser.

Vänsterpartiet anser också att viss mängd gods bör kunna transporteras med höghastighetståg.

7. Järnvägsinvesteringar för att klara kapacitetsbrister

Konkreta strategiskt viktiga projekt som är avgörande för järnvägens långsiktiga utveckling är ökad spårkapacitet för godstrafik och för lokal/regional persontrafik samt att åtgärda de flaskhalsproblem som finns i det befintliga järnvägssystemet. Vänsterpartiet har tidigare pekat på behovet av höjd standard och fler spår på stambanorna samt Ostkustbanan och Dalabanan. Utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholm är också viktig. Norrbotniabanan måste byggas ut med sträckan Umeå-Luleå.



Godskapaciteten på inlandsbanan måste öka och satsningar på godsstråk genom Bergslagen bör prioriteras. För stambanan/malmbanan mellan Luleå-Riksgränsen måste dubbelspår byggas för att klara behovet som finns av både person- och godstrafik.

8. Nya satsningar i Västsverige

Vänsterpartiet anser att det pågående arbetet med Västsvenska paketet måste intensifieras både när det gäller stadstrafiken i Göteborg och transittrafiken genom staden. Göteborg hamn är central för en mycket stor del av godstrafiken till Norge, övriga Sverige och nordn, varför en utbyggnad av hamnbanan har hög prioritet. Transportförbindelsen är ett exempel på en intermodalförbindelse mellan järnväg och sjöfart som möjliggör effektiva och miljövänliga transporter inom och utanför Sverige. Hamnbana har idag kapacitetsbrister.

Men även trafiken med persontåg mellan Göteborg och Oslo är undermålig och måste byggas ut. En höghastighetsbana, Oslo-Göteborg-Malmö/Köpenhamn, mot kontinenten vore en bra lösning på detta och skulle dessutom frigöra kapacitet på Västkustbanan till fler regionaltåg och godståg (se även punkt 6).

Investeringar på västsidan har uppmärksammats i ett projekt inom ramen för den skandinaviska 8 miljonerstaden. Genom att bland annat utreda förutsättningar för person- och godstransporter på spår genom höghastighetståg och en grön godskorridor. En stor del av godstransporterna sker på lastbil i nuläget.

9. Finansieringsformer

Större grad av lånefinansiering ska användas när det gäller reinvesteringar och nyinvesteringar av järnvägsinfrastrukturen. Att bygga järnvägar i det nationella järnvägsnätet är, och ska fortsätta vara en statlig och nationell angelägenhet. Huvudprincipen ska vara lånefinansiering när nya järnvägar byggs. Det är viktigt att sprida ut kostnaderna på flera år för inventeringar med lång livslängd såsom järnvägar. Vänsterpartiet vill i Sverigeförhandlingen slopa kravet om kommunal och regional medfinansiering. En eventuell värdeåterföring, om riksdagens majoritet beslutar om den i år, får inte påverka hyressättningen i de nya bostäder som kommer att byggas i stationsnära områden.

10. Förslag till prioriteringsordning

När det gäller järnvägsinfrastruktursatsningar ska Vänsterpartiet arbeta efter prioriteringsordning som beskrivs nedan.

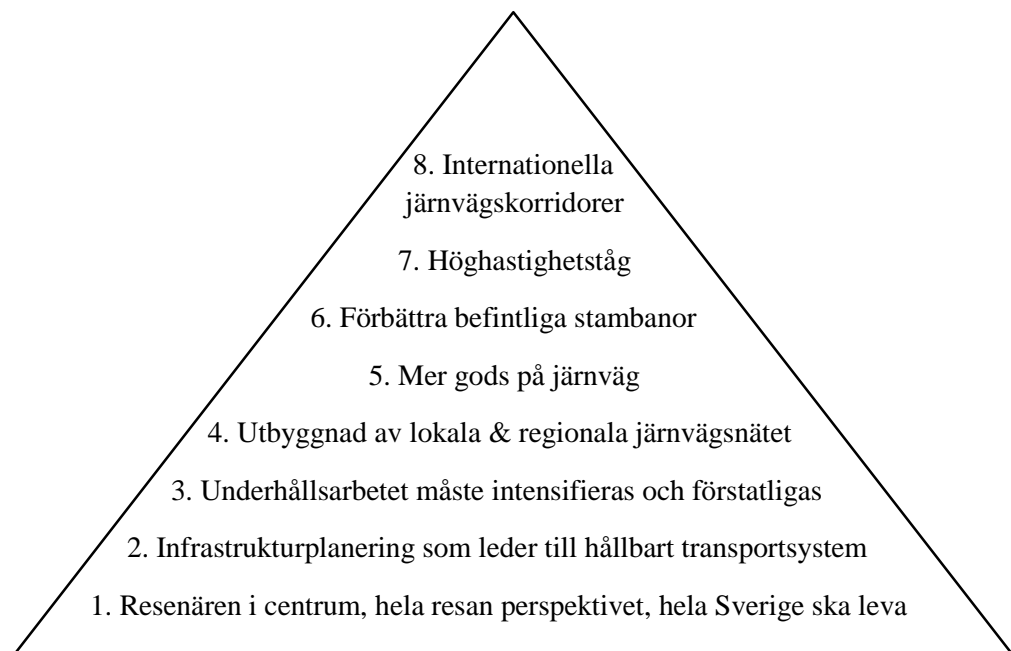
Med resenärens som utgångspunkt, och hela-resan-perspektivet ska systemförbättringar och kvalitén öka på bekostnad av en ökad privatisering och marknadsekonomisk anpassning. Om nödvändigt ska SJ ha ensam trafikeringsrätt på sträckningar som anses särskilt samhällsekonomiska viktiga. Underhållet av järnvägen ska samlas i en



organisation under Trafikverket och hela upphandlingssystemet måste ses över och revideras. Säkerheten och arbetsmiljön för dem som arbetar med underhållet ska ses över och förbättras markant.

Övergripande mål

- att en så stor andel som möjligt av vägtrafiken leds över till spårburen trafik/kollektivtrafik
- att klimatpåverkan minskar och miljömålen nås med ett tydligt rättviseperspektiv
- att jämställdheten ökar och att ett tydligt genusperspektiv genomsyrar all planering
- att trafiksäkerheten förbättras
- att det demokratiska inflytande över infrastrukturen förbättras
- att tillgängligheten ökar och den regionala utvecklingen stärks
- återreglering och skapande av ett sammanhållet system
- ökad trovärdighet, kvalité och precision för all spårburen transport
- resenärsperspektivet som grund för utveckling, drift och underhåll av järnvägen



Del 7

Litteraturförteckning

- Alternativ för framtida organisering av järnvägsunderhållet*, Slutrapport 1 april 2015, Trafikverket
- Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta*, 2013, Trafikverket
- Beräkningsmetodik för transportsektorn samhällsekonomiska analyser*, Version 2015-04-01, Trafikverket
- En enkel till framtiden? Delbetänkande av utredningen om järnvägens organisation* SOU 2013:83, 2013, SOU
- Fallet Järnvägen*, 2014, Katalys
- Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025*, 2014 Näringsdepartementet (Regeringsbeslut 2014-04-03)
- Framtidsinvesteringar för fler jobb och ett mer klimatsmart samhälle*", 2015 Regeringskansliet (pressmeddelande 2015-04-15)
- Förvaltningen av samhällsekonomiska metoder inom infrastrukturuområdet*, 2010, Riksrevisionen (RiR 2010:27)
- Godstransporter i Sverige, redovisning av ett regeringsuppdrag*, 2012, Trafikanalys (rapport 2012:7)
- Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag år 2014*, 2014, Trafikanalys
- Hållbara analyser? Om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling*, 2015, Trafikutskottet
- Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem*, 2012, Prop. 2012/13:25
- Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem*, 2012, Riksdagsmotion Vänsterpartiet med anledning av prop. 2012/13:25 (2012/13:T7)
- Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021*. 2011, delrapport Trafikverket (TRV 2011/17304)
- Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor 2012/13:TU11*, 2013, Trafikutskottet
- Kapacitetsbrister i järnvägsnätet, 2015 och 2021, efter planerade åtgärder*, 2011, Trafikverket (TRV 2011/17304)
- Miljön och transportererna – Vänsterpartiets transportpolitik utifrån ett miljöperspektiv*, 2010 Vänsterpartiet
- Mål för framtidens resor och transporter*, 2009, Prop. 2008/09:93



Nya myndigheter på transportområdet – fördjupningsfrågor för uppföljning av Trafikverket och Transportstyrelsen, 2014, Statskontoret

Ny syn på järnvägsunderhållet. 2014, SEKO

Persontrafik och godstransporter 2010–2030 och kapacitetsanalys för järnväg, 2012, KTH Arkitektur och samhällsbyggnad

Planeringssystem för transportinfrastruktur, 2012, Prop. 2011/12:118

Rödgrön infrastruktur för jobb och klimat, April 2010, Överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet

Sammanhållen järnväg och kollektivtrafik, 2014 Riksdagsmotion Vänsterpartiet (2014/15:192)

Situationen i det svenska järnvägsnätet, 2011, Trafikverket (TRV 2011/10161A) sverigeförhandlingen.se

Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser 2014,2015, Trafikanalys

Trafikverkets upphandling av vägar och järnvägar – leder den till hög produktivitet?, 2012, Riksrevisionen

Transporter – Underlag till färdplan 2050, 2012, Trafikverket (delrapport)

Transportsektorn samhällsekonomiska kostnader 2015, 2015, Trafikanalys

Transportstyrelsens marknadsövervakning, 2013, Transportstyrelsen (rapport TSG 2012-172)

Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050. 2012, Trafikverket (huvudrapport)

Tågförseningar – orsaker, ansvar och åtgärder, 2013, Riksrevisionen

Underhåll av järnväg, 2010, Riksrevisionen

Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050, 2012, Naturvårdsverket

Utredning om information, bokning och biljettförsäljning av kollektivtrafikresor, 2014 Näringsdepartementet (Pm 2014-05-05)

Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2013 och Utvärdering av avreglering och konkurrens samt Utvecklingen av länshuvudmännens trafik, 2013, KTH Arkitektur och samhällsbyggnad.

