

Ta tillbaka kontrollen över järnvägen

2023.06.30

Sammanfattning

En gång i tiden kunde man lita på de svenska tågen. Men med decennier av uppsplittring, privatisering och bolagisering har pålitligheten gått förlorad och istället har vi fått dagens tågkaos.

Vänsterpartiet föreslår därför att staten tar tillbaka kontrollen över järnvägen. Förslaget innebär att helhetsansvaret för den svenska järnvägen samlas i en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. De ska äga och underhålla statens järnvägsinfrastruktur i egen regi samt sätta priser, ansvara för all bokning och ha fullt ansvar för tågplaneringen. De olika tågoperatörerna kvarstår på grund av EU-krav men får verka i ett system där samhället har kontrollen och där järnvägens bästa kommer i första rummet, inte operatörernas.

Järnväg Sverige ska sätta förutsägbara priser och sänka dem med 20 procent för att nå ambitionerna om ökad spårbunden trafik. Vänsterpartiet föreslår även att ett konkret mål sätts för en ökning av spårbundna transporter och att ny räls byggs för att öka spårkapaciteten.

Med återtagen kontroll och ett samlat helhetsansvar får vi lägre priser och pålitliga tåg. Vinnare är resenärerna, klimatet och industrin.

Bakgrund

Tågtrafiken i Sverige omgärdas av lång rad problem. Allt ifrån bristande kvalitet och kapacitet till oförutsägbarhet. Sverige var först ut i Europa med att avreglera hela tågtrafiken. Sedan 2011 är ensamrätten för staten helt avskaffad och privata tågoperatörer har kunnat ansöka om att få trafikera alla linjer i landet. Resultatet har blivit katastrofalt. I en tid när vi i högre grad behöver resa kollektivt och transportera gods med hållbara trafikslag utgör tågtrafiken allt mer sällan ett fungerande alternativ. Det är tydligt att järnvägen inte passar som marknad.

Det går att identifiera ett antal konkreta problem:

- Alldeles för lite spårbunden trafik
- För dyrt
- Kaos i bokning
- Kaos i priser
- För lite spårkapacitet
- För lite och ineffektivt underhåll
- Allvarligt bristande samordning av spår, underhåll och tåg
- För opålitligt
- Dålig personalpolitik och arbetskraftsbrist



Själva tekniken – tågen, datasystemen, signalsystemen, o.s.v., – har utvecklats under de senaste decennierna men ändå har vi dessa brister i järnvägstrafiken. Orsakerna ligger i politiken. Det handlar om decennier av att steg för steg splittra upp ansvaret och försöka göra järnvägen till en marknad, i kombination med eftersatta investeringar. Några viktiga förändringar som skett är:

1988 Infrastrukturen separeras från trafikutövningen genom skapandet av Banverket.

1990 Offentligt upphandlad persontrafik och ensamrätten för trafikutövning börjar avvecklas

1996 Godstrafik avregleras och ensamrätten för trafikutövning fortsätter att avvecklas

2001 SJ bolagiseras. Sex separata bolag bildades. De statliga bolagens överordnade mål med verksamheten är lönsamhet och avkastning.

2001 Stationer och verkstäder överförs till Jernhusen AB

2001 Järnvägens drift och underhållsarbete konkurrensutsätts.

2010 Banverket Produktion avvecklas och därmed utförs allt banunderhåll av entreprenörer

2010 Interregional kommersiell persontrafik och ensamrätten för trafikutövning är helt avvecklad.

Källa: rapporten Tågfallet (Katalys)

Problemen med biljettsläpp och tågtidtabeller

Problemen med biljettsläpp och möjlighet för tågföretagen att få tidtabeller i tid, har pågått under en längre tid. Det handlar delvis om planering och implementeringsproblem hos Trafikverket. Enligt lag ska Trafikverket ge besked om tågtidstabel 18 veckor i förväg. Sedan december 2022 har det dock snarare handlat om dagar. Det handlar också om att systemet blivit väldigt komplext att styra och reglera i det som kallas ”marknadsanpassad planering av kapacitet”. Tågföretagen får idag helt enkelt information om tidtabellerna för tågens avgångar alldeles för sent, vilket leder till att biljetter inte kan släppas i god tid med allt vad det innebär för den resenär som vill kunna planera sin resa. Godståg kan tvingas lägga om rutterna med kort varsel eller transporter ställas in. Det orsakar också sena schemaändringar för personalen, vilket var ett av skälen till att det var mycket nära tågstrejk i maj.

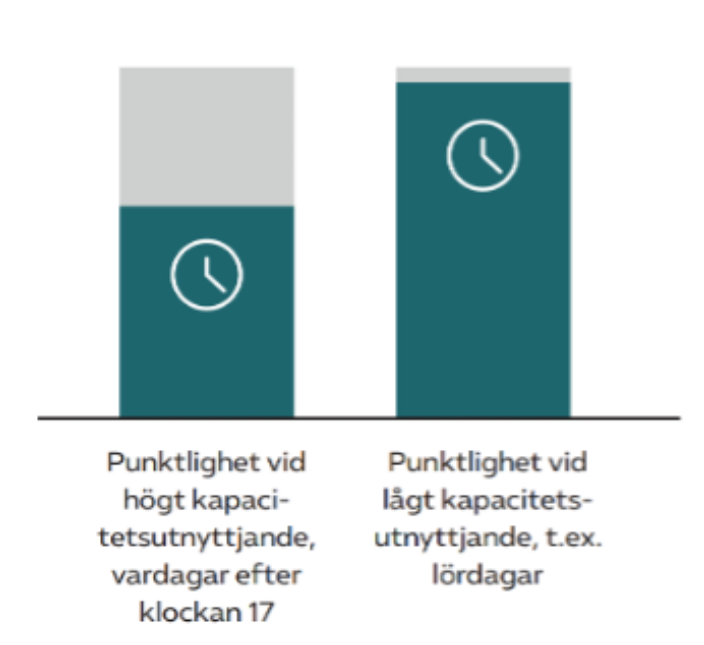
Även om en marknadsanpassad planering av kapaciteten är ett ineffektivt och komplext system är det uppenbart att Trafikverket fungerar på ett ofördelaktigt sätt. Det handlar om ett tågplaneringsprojekt som planerats under tio års tid och kostat över en miljard, men som väldigt förhastat implementerats. Behovet av att samla järnvägskompetensen på en och samma plats är tydligt, istället för dagens ordning där tågplaneringen sker på Trafikverket, vilka även ansvarar för vägtrafik, sjöfart och flyg.

En rad storföretag (Stora Enso, SSAB, Volvo Cars och Green Cargo) krävde i början av juni 2023 att regeringen skulle agera och företagen varnar för att deras godstransporter inte kommer fungera under sommaren. Ett godståg från SSAB motsvarar t.ex. 2 000 lastbilar på vägarna.



Förseningar och inställd trafik

Det sägs ibland i debatten om tåg förseningar att punktligheten är bättre än många upplevelse. Orsaken till att statistiken kan se bättre än förväntat ut är att punktligheten varierar. De tider då få människor åker tåg är punktligheten förhållandevis hög, medan den här betydligt lägre vardagar efter kl 17, det vill säga de tidpunkter i veckan då allra flest resenärer vill åka tåg.



Källa: Tågföretagen

Till detta kommer att en stor mängd tåg över huvud taget inte går och dessa räknas då inte med i Trafikverkets statistik över försenade tåg. Av de 1 123 794 tåg som var fastställda att avgå enligt tågplanen år 2022 ställdes mer än var tionde tåg in.¹

Problemen med en havererad tågmarknad skadar efterfrågan. Forskare vid KTH har undersökt hur mycket tåg förseningar påverkar efterfrågan på tågresor. Om resenärerna inte kan lita på tåget väljer många andra färdmedel istället, eller att inte resa alls. De konstaterar att om medelförseningen ökar med 10 % så minskar efterfrågan i personkilometer med 6 %. Det innebär t.ex. att om ett snabbtåg i medeltal är 20 minuter försenat för (utifrån ett typiskt värde för snabbtåg + 5 minuter) och medelförseningen ökar till 24 minuter eller med 20 % så kommer efterfrågan att minska med 12 procent. Med hjälp av resandestatistik och ett tidsvärde samt värderingen av förseningstid jämfört med restid kan man beräkna resenärernas förluster i form av tidskostnad.²

¹ <https://www.trafa.se/bantrafik/punktlighet-pa-jarnvag/>

² <http://kth.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1699994&dsid=4308>



Det brittiska exemplet

Sveriges mycket långtgående uppsplittring av ett nationellt tågssystem är ur ett internationellt perspektiv förhållandevis extremt. En liknande politik har dock förts i Storbritannien. Att de nu väljer att istället samla ansvaret är därför särskilt intressant för Sverige.

Den brittiska järnvägen privatiserades under mitten av 1990-talet av John Majors konservativa regering. Under perioden 1994–1997 styckades också den statliga infrastrukturförvaltaren British Rail upp i flera delar. Samtliga delar privatiserades och olika företag fick ansvar för underhåll av järnväg, underhåll av fordon, hantering och skötsel av stationer etc. Ägandet av infrastrukturen fördes över till det privata företaget Railtrack.

Bara några år senare, 2001, återförstatligades huvuddelen av järnvägsunderhållet. Den enstaka händelse som ledde till att politiken kastades om var en tågolycka i Hatfield, orsakad av att skenor med sprickbildningar bröts sönder. Den efterföljande utredningen visade att sprickorna hade upptäckts nästan två år tidigare men att bristerna ändå inte åtgärdats av Railtrack och dess entreprenör Balfour Beatty. Undersökningarna visade också att det fanns hundratals ytterligare sprickor i rälsen inom järnvägssystemet. Kritiken mot hur järnvägsunderhållet var organiserat växte till orkanstyrka och den brittiska järnvägshistorikern Christian Wolmar beskrev skeendet som ett ”katastrofalt marknadsmisslyckande”. Wolmar menar att den brittiska privatiseringen av järnvägsunderhållet är en ”falsk form av kapitalism, till sist är det ändå staten som måste ta ansvar för järnvägen och därmed ta de yttersta ekonomiska riskerna”.³

Verksamheten togs över av det statliga bolaget Network Rail, en icke-vinstdrivande organisation som numera äger större delar av det brittiska järnvägsnätet och har det samlade ansvaret för, förvaltning, planering och underhåll.

Under 2021 skedde en ytterligare utveckling inom järnvägsområdet i Storbritannien. Under premiärminister Boris Johnsons bildades myndigheten Great British Railways. Enligt direktivet ska denna myndighet äga och ansvara för underhållet av järnvägen, samt även kontrollera kontakten med tågoperatörer och ansvara för biljettpriser och biljettintäkter. Upplägget med att ha Franchise-bolag som sköter drift av vissa sträckor ska upphöra och ersättas av upphandling av kontrakt med gemensamt ansvar. Myndigheten har också fått i uppdrag att ta fram en 30-årig strategi för att utveckla järnvägen i Storbritannien.

Den nya organiseringen av järnvägen i Storbritannien föreslogs i “The Williams-Shapps Plan for Rail”.⁴ Arbetet bedrivs för närvarande i en omställningsmyndighet: Great British Railways Transition Team. Organisationen ska på sikt helt ta över Network Rail.

³ Wingborg (2022), Privatiserat järnvägsunderhåll – en undersökning om erfarenheter och konsekvenser i Sverige och andra länder. SEKO Infranord.

⁴ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/994603/gbr-williams-shapps-plan-for-rail.pdf



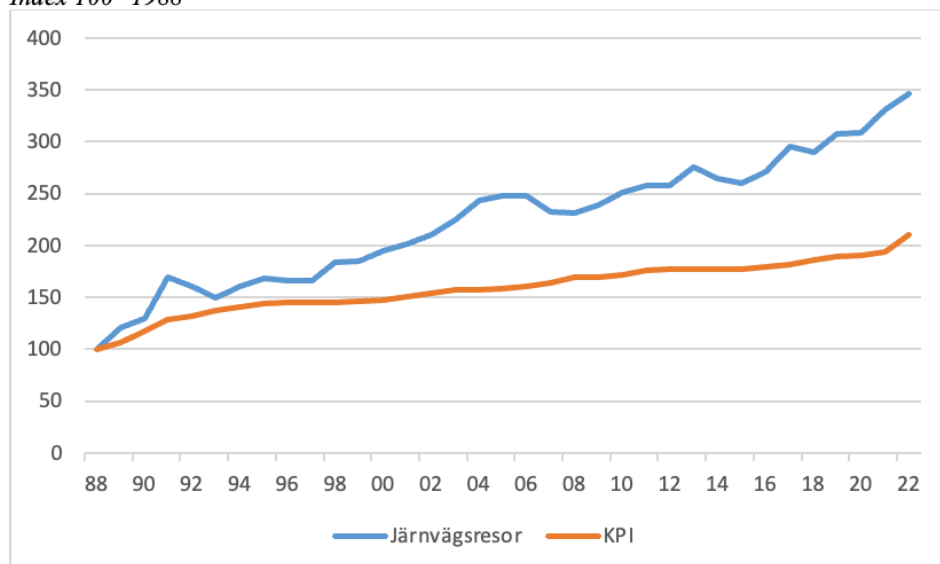
De höga biljettpriserna

Kostnaden för att åka tåg har ökat betydligt mer än priserna i samhället överlag. Det drabbar resenärerna, inte minst idag när många hushåll har en väldigt ansträngd ekonomi, och är direkt oansvarigt i en tid av klimatkris då fler människor behöver välja tåget framför fossildrivna transporter.

Vänsterpartiet har bett Riksdagens utredningstjänst (RUT) att ta fram siffror över hur biljettpriserna på järnvägsresor har utvecklats i förhållande till KPI sedan 1988. Startåret har valts för att det året kan ses som startpunkten för avregleringen av den svenska järnvägen, då det gamla SJ delades upp i en myndighetsdel, Banverket, och en affärsverksdel, SJ. Medan konsumentprisutvecklingen, KPI, har ökat med cirka 110 procent, det vill säga lite mer än fördubblats mellan åren 1988 och 2022 har priserna på resor med järnväg ökat med 246 procent., se figur 1.

Figur 1 Prisutveckling järnvägsresor och KPI

Index 100=1988



Källa: RUT, Dnr 2023:782

Som framgår av figuren stiger priserna på järnvägsresor trendmässigt snabbare än KPI över hela perioden. Under 2000-talet har järnvägspriserna stigit med cirka 77 procent, medan KPI ökat med drygt 42 procent. Om priset på järnvägsresor hade ökat i takt med KPI under 2000-talet hade järnvägspriserna idag varit cirka 20 procent lägre än dagens biljettpriser.⁵

⁵ Med "idag" avses här senaste året för prisjämförelsen, dvs. 2022.



Vänsterpartiets förslag

Vänsterpartiets förslag för att ta tillbaka kontrollen över järnvägen består av fyra delar: samla ansvaret i Järnväg Sverige, sänk priserna och gör dem förutsägbara, sätt ett mål för tågtrafiken samt bygg ny räls.

1. Samla ansvaret i Järnväg Sverige

Förslaget innebär att det som har splittrats upp och slagits sönder istället samlas i en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. De ska äga och underhålla statens järnvägsinfrastruktur i egen regi samt sätta priser, ansvara för all bokning och ha fullt ansvar för tågplaneringen.

Idag har vi en situation där statligt ägda bolaget Jernhusen AB ansvarar för stationerna och, inte minst viktigt, verkstäderna. Dessa verksamheter påverkar allt annat i järnvägssystemet men Jernhusen AB är separata och ser till sin egen lönsamhet, med högt satta krav på avkastning. I samband med överföringen av Jernhusen AB överförs också verkstädernas verksamhet till egen regi i Järnväg Sverige.

Även drift och underhåll av järnvägen ska föras in i Järnväg Sverige. Dessa sköts idag av olika entreprenörer och aktiebolag, varav det största är statligt ägda Infranord. Drift och underhåll ska ske i egen regi, även om vissa befintliga avtal kan behöva löpa ut.

Planeringen av vilka tåg som ska åka var och när är central för en fungerande och pålitlig spårtrafik, men planeringen måste idag betraktas som ett haveri. Tågplaneringen ligger idag på Trafikverket, vilka även ansvarar för vägtrafik, sjöfart och flyg. Genom att föra över planeringen till Järnväg Sverige och där samla kompetensen för just järnväg blir möjligheterna till en fungerande planering betydligt bättre. Utöver att kompetensen då samlas på en och samma plats, förbättras förutsättningarna för en tillfredsställande planering kraftigt då hela järnvägssystemet samlas under ett helhetsansvar.

Även prissättning och biljettbokningen behöver komma in i Järnväg Sverige. Idag kan resenärer boka de flesta resor hos SJs biljettbokning, men det finns tågresor som inte går att boka där eftersom det handlar om olika operatörer som konkurrerar med varandra.

På grund av EU-regler kommer tågoperatörerna att finnas kvar. De skulle med den nya modellen dock verka i ett system där den statliga organisationen Järnväg Sverige har kontroll och där det bästa för de som använder järnvägen kommer i första rummet, inte tågoperatörerna. När det offentliga har kontroll över prissättningen kan man också kontrollera att tågoperatörernas vinstjakt inte går ut över personalens arbetsvillkor.

2. Gör priserna förutsägbara och sänk dem med 20 procent

Tågtrafiken är till sin natur sådan att den inte kan fungera som en riktig marknad. Den är ett naturligt monopol, i grunden eftersom det endast får plats ett tåg åt gången på en viss sträcka av spåret. Det är därför inte rimligt att ge privata tågoperatörer makten att sätta vilka priser de vill. I vår modell sätts priserna istället av det nya Järnväg Sverige. Detta i linje med det nya systemet i Storbritannien.



Genom att Järnväg Sverige sköter prissättningen har vi också kontroll över hur prissättning görs. Det system med dynamisk prissättning som har använts sedan 2005 gör priserna oförutsägbara och bör överges. Detta eftersom det allvarligt försvårar resenärernas möjlighet att planera sina resor. Det är inte rimligt att resenären ena dagen kan se ett visst pris för en specifik resa, för att när man dagen efter kommer tillbaka för att boka resan upptäcka att priset har fördubblats.

Utöver att biljettpriserna ska göras förutsägbara, behöver de sänkas. Vi föreslår en kraftig sänkning på 20 % jämfört med idag. Vi bedömer att prissänkningen blir möjlig genom att samlad organisation och helhetsansvar innebär kraftiga effektiviseringsvinster, men om det inte räcker hela vägen bör staten skjuta till medel. Vi kan inte ha en situation där det är billigare att ta flyget än att åka tåg.

3. Sätt ett konkret mål för en ökning av spårbundna transporter

Sverige har idag inte någon målsättning om ökning av spårbundna transporter. De senaste 30 åren har det enligt Trafikverket skett en fördubbling av antalet resor med tåg. Det gäller både om man ser till hur långt tågen kör och antalet resor. Toppnoteringen gjordes 2019 med över en miljon persontåg och långt över 250 miljoner tågresor. Under pandemin skedde så en kraftig minskning. Det tycks nu gå uppåt igen men är fortfarande på låga nivåer. Många människor har vant sig vid att åka bil istället för tåg. För att vinna tillbaka förlorade resenärer och därutöver vinna nya krävs en fungerande tågtrafik till rimliga priser.

Under det senaste decenniet har vi också sett en ökning av andelen trafik på väg när det gäller godset, i klartext diesellastbilar. En viktig förklaring är att industrin inte litar på tågen och att järnvägen inte lyckas tillfredsställa industrins behov. Det är helt orimligt när hela samhället behöver ställa om för klimatet.

Sverige behöver ett mål om antal transportkilometrar med spårbunden trafik för person respektive gods. Det behövs för att styra utvecklingen så att vi når klimatmålen.

4. Bygg ny räls och öka spårkapaciteten

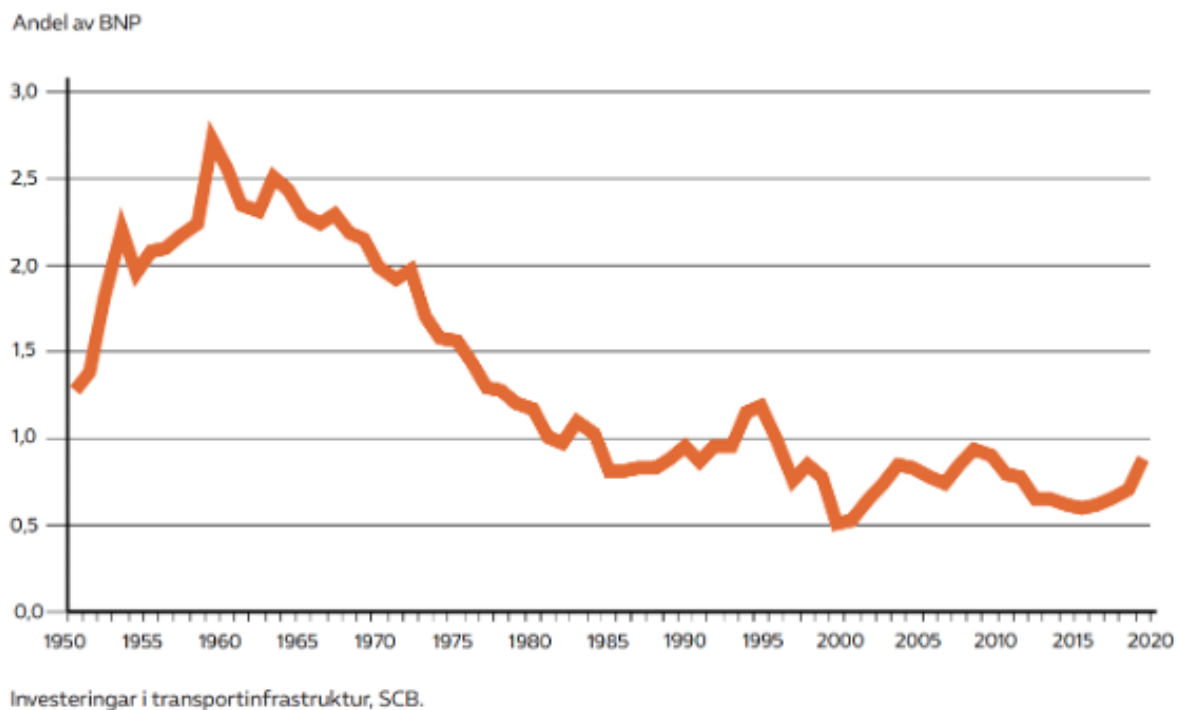
Att samla helhetsansvaret för järnvägen och ta tillbaka kontrollen är nödvändigt, särskilt eftersom vi idag har kapacitetsbrist på spåren. Sverige har för lite räls. Till de organisatoriska förändringarna behövs därför omfattande investeringar i nya spår för att öka kapaciteten.

Det är redan nu fullt på spåren mellan våra tre största städer och det är svårt att i någon större utsträckning öka järnvägstransporterna för personer och gods. När den två mil långa Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland står färdig senast 2029 kommer vi att kunna resa snabbare till Hamburg från Malmö (på 3 timmar jämfört med dagens 5,5) än till Stockholm. Både gods- och persontransporterna väntas öka kraftigt. I dag finns det inte plats för detta. Bygger vi inte ut kapaciteten på våra spår nu kommer hela Sverige att förvandlas till en flaskhals; människor och gods kommer att resa med flyg och på vägarna. Därför måste nya stambanor byggas.



Satsningen på nya stambanor bör lånefinansieras. Det är det naturliga för den typen av långsiktiga investeringar. Medel för investeringar och reinvesteringar inom järnvägen behöver prioriteras i infrastrukturplaneringen. Industri- och infrastrukturinvesteringar måste gå hand i hand för att skapa förutsättningar för klimatomställningen, inte minst när det gäller investeringar i fossilfri industri och förnybar energi i Norrland.

Mer järnväg och nya stambanor skulle ge en utökning av kapacitet och en separation av trafikslagen, så att ett snabbtåg inte hamnar bakom ett mer långsamt godståg eller att pendeltåget upptar bana som ett högvärdigt godståg skulle kunna använda. Med nya stambanor blir det enklare att underhålla och reparera befintliga banor och istället för att stänga av delar av banan kan trafiken ledas om till närliggande bana.



Om man ser på investeringar i transportinfrastruktur under de senaste 70 åren så är det tydligt att det var under perioden 50-tal till 80-tal som en ambitiös investeringspolitik fördes och den svenska transportinfrastrukturen byggdes ut. Sedan dess har transportinvesteringarna under större delen av tiden legat under 1 % av BNP. Vi har levt på tidigare generationers investeringar, men bidragit alldeles för lite själva. En sådan politik går en tid men resultatet blir till slut omfattande brister och ett försvagat samhälle.

Vänsterpartiets konkreta förslag för investeringar i järnvägen, med nivåer och utpekade järnvägssträckor, finns i partiets budgetmotion.

