

FRÅN TÅGKAOS TILL ORDNING OCH REDA

- Miljöpartiets förslag till åtgärder för ett effektivt och robust järnvägssystem

NIO PUNKTER FÖR ETT ROBUST JÄRNVÄGSSYSTEM

De senaste veckornas förseningar och olägenheter i tågtrafiken är ingen slump. Åratals av eftersatt underhåll och ansvarslös avreglering av verksamheten har i kombination med låga nivåer för nyinvestering i järnväg bäddat för det tågkaos som just nu pågår. Det förekommer många förseningar i tågtrafiken även utan snön, och de förseningar som resenärerna utsätts för under dessa dagar är ett tydligt exempel på ett skriande behov av åtgärder för att järnvägen ska kunna bli det klimatsmarta, bekväma och pålitliga alternativ det har möjlighet att vara. Läget är akut även för godstrafiken, två av fyra rangerbangårdar har varit stängda sedan i lördags.

I dagens snökaos skyller ett flertal aktörer på varandra. Vi vill tydliggöra ansvaret för järnvägen så att det blir ett integrerat och sammanhållet system. Samtidigt behövs satsningar på nyinvesteringar som ger ökad kapacitet och minskad sårbarhet i järnvägsnätet. Åsa Torstenssons påstående att regeringen gör allt som går i fråga om att bygga järnväg stämmer inte. Många investeringar har lagts på is på grund av regeringens prioritering av vägprojekt. Miljöpartiet satsar 33 miljarder kronor mer på drift och underhåll av järnvägen och närmare 80 miljarder kronor mer på nyinvestering i järnväg åren 2010-2021 jämfört med regeringen.

I denna PM presenterar Miljöpartiet nio förslag på åtgärder för att komma tillrätta med problemen och skapa ett järnvägssystem som är tillförlitligt och effektivt även vintertid. I varje åtgärdsförslag gör vi en internationell utblick och jämförelse med liknande förslag och erfarenheter från andra länder.

Peter Eriksson, språkrör

Karin Svensson Smith, trafikpolitisk talesperson

Nio punkter för ett robust och fungerande järnvägssystem:

VIDGA KAPACITETEN OCH ÖKA UNDERHÅLLET

1. **Vidga kapaciteten i järnvägsnätet.** Mer pengar till nyinvestering behövs för att minska sårbarheten i systemet. I Schweiz satsar man tre gånger så mycket på järnvägen per person jämfört med i Sverige. Över hälften av järnvägens och tågtrafikens finansiering i Schweiz kommer från kilometerskatt på lastbilar, vägavgifter och koldioxidavgifter på bensin.
2. **Öka volymen förebyggande underhåll och reinvesteringar** som gör järnvägssystemet mer robust. En jämförelse kan göras med tunnelbanedriften i HongKong som tack vare förebyggande åtgärder och ett väl integrerat system håller en extremt hög punktlighet på 99,7 procent¹.
3. **Ompröva investeringsmedel till nya motorvägar.** I Parisregionen har man bestämt sig för att minst 80 procent av investeringarna i infrastruktur ska gå till spår – nya vägar löser inte trängsel eller andra problem.
4. **Satsa på höghastighetståg.** Gör en avsiktsförklaring för att bygga ut en infrastruktur för höghastighetståg som kan avlasta den befintliga järnvägen så att den har utrymme för mer pendel- och godståg utan att vara så sårbar för störningar. I Spanien finns en målsättning om att minst 90 procent av befolkningen ska ha högst fem mil till närmaste höghastighetsbana senast 2020.

SKAPA ETT INTEGRERAT OCH SAMMANHÅLLET JÄRNVÄGSSYSTEM

5. **Ersätt statens krav på vinstutdelning från SJ med ett krav på att upprätthålla och utveckla tågtrafiken.** I Schweiz låter man tågtrafik få kosta pengar. Det är ett politiskt beslut för att gynna livskvalitet och landets ekonomi.
6. **Låt SJ få huvudansvar för nationell tågtrafik.** Erfarenheterna från Storbritannien är nedslående och där har man återtagit tågtrafiken på vissa järnvägssträckor, till exempel mellan London och Edinburgh.
7. **Låt Banverket utföra underhåll i egen regi.** Dagens avreglerade system har lett till ökade kostnader för administration och färre personer som jobbar direkt på spåren med underhåll. I Nya Zeeland återfördes skötsel och spår till offentlig regi efter att privata företag maximerade vinst till aktieägarna istället för att underhålla järnvägssystemet.
8. **Låt Banverket ta ansvar för järnvägsstationer, verkstäder och terminaler.** Överför Jernhusens verksamhet till Banverket så att järnvägsstationer, verkstäder, terminaler, mark mm blir ett sammanhållet system med ett samhällsuppdrag i stället för det avkastningskrav som finns i dag.
9. **Inga höjda banavgifter förrän väg- och flygtrafik har tillräckliga klimatskatter** som täcker de kostnader för klimatförändring mm. de ger upphov till för andra. I Tyskland konstaterade man att en ensidig höjning av banavgifterna ledde till ökade transporter på väg. En kilometerskatt för tunga lastbilar infördes för att balansera prisrelationerna.

¹ Mätt i mindre än två minuters förseningar, vilket är ett skarpare mått än vad som brukar användas i Sverige.

VIDGA KAPACITETEN OCH ÖKA UNDERHÅLLET

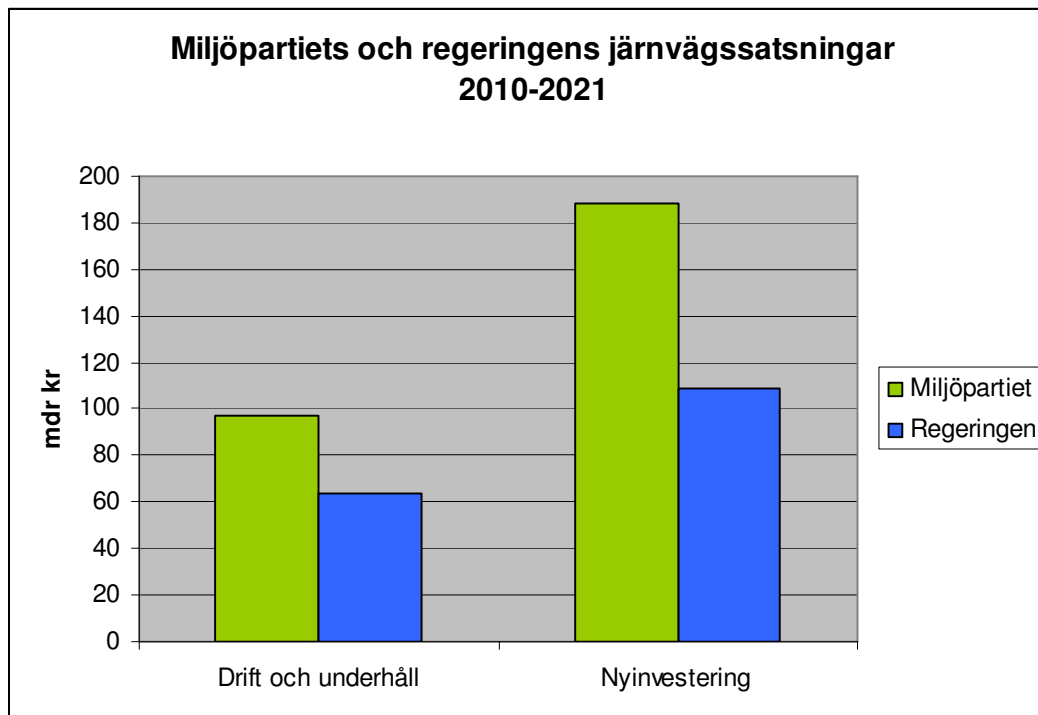
VIDGA KAPACITETEN FÖR JÄRNVÄGSTRAFIK

En av de största bristerna i den borgerliga regeringens politik är nedprioriteringen av järnvägen i förhållande till nya vägar. Den förra regeringen satsade 2,5 kronor på järnväg för varje krona på väg. Nuvarande regering har villkorat investeringsnivåerna så att minst 50 procent ska gå till nya vägar. Det gör att många av de mest angelägna åtgärderna för att bygga bort flaskhalsar och skapa smartare mötespunkter riskerar att inte bli av. Liksom ett flertal större projekt för att öka kapaciteten och minska sårbarheten i järnvägsnätet.

Miljöpartiet vill satsa 188 miljarder kronor på nyinvestering i järnväg under 2010-2021, i jämförelse med regeringen som säger att minst hälften av deras totala anslag på 217 mdr kronor till utveckling av transportsystemet ska gå till nya vägar. Regeringens linje ger i bästa fall 108,5 mdr kronor till nyinvestering i järnväg, det vill säga närmare 80 miljarder kronor mindre än med Miljöpartiets förslag.

ÖKA VOLYMEN FÖREBYGGANDE UNDERHÅLL OCH REINVESTERINGAR

För att förbättra drift och underhåll av järnvägen krävs mer resurser. Underhållet av järnvägen har försummats i många år. Miljöpartiet föreslår 33 miljarder kronor mer än regeringen för drift och underhåll av järnvägen 2010-2021. Nivån bygger på den högsta av de ambitionsnivåer Banverket presenterat i sitt underlag.



OMPRÖVA INVESTERINGSMEDEL TILL NYA MOTORVÄGAR

Miljöpartiet anser att regeringens prioritering av vägbudgeten i förhållande till järnvägen är felaktig, och att de investeringsmedel som avsatts för nya motorvägar bör omprövas. Det nya Trafikverket bör få i uppdrag att återkomma med ett transportslagsövergripande förslag för hur investeringsvolymen som idag går till vägutbyggnad bäst ska användas för att uppnå transportpolitiska mål.

SATSA PÅ HÖGHASTIGHETSTÅG

Att bygga höghastighetsbanor handlar inte bara om att skapa snabbare tågförbindelser, ett system med höghastighetsbanor skapar också en kraftigt utökad kapacitet i järnvägsnätet vilket gör att det blir mindre känsligt för störningar. Miljöpartiet anser att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för att utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen. Det ger utrymme för mer pendel- och godståg utan att vara så sårbar för störningar som det svenska järnvägsnätet är i dag

SKAPA ETT INTEGRERAT OCH SAMMANHÅLLET JÄRNVÄGSSYSTEM

ERSÄTT STATENS KRAV PÅ VINSTUTDELNING FRÅN SJ MED ETT KRAV PÅ ATT UPPRÄTTHÅLLA OCH UTVECKLA TÅGTRAFIKEN

SJ:s enda uppgift idag är att vara företagsekonomiskt lönsamt och leverera ekonomiskt överskott till statskassan. Detta går stick i stäv med de transportpolitiska målen och missgynnar resenärens behov. Miljöpartiet anser att det istället bör ingå i bolagets uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen ska nås, samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.

LÅT SJ FÅ HUVUDANSVAR FÖR NATIONELL TÅGTRAFIK

Miljöpartiet anser inte att en avreglering av tågtrafiken är ett sätt att stärka järnvägen, utan snarare ett sätt att undergräva förutsättningarna för ett effektivt och sammanhållet järnvägssystem. Vi anser att staten bör ta ett helhetsansvar för tågtrafiken och att avregleringen avbryts. Internationella exempel från såväl Storbritannien som Nya Zeeland visar att ensidigt fokus på privat vinst leder till försämringar i tågtrafiken. En återreglering av trafiken är fullt möjlig och nödvändig. Det är resenärens perspektiv som ska stå i fokus, inte operatörens.

I Schweiz, som är ett föregångsland vad gäller punktliga och effektiva järnvägstransporter, konstaterar järnvägschefen att en komplex järnvägsverksamhet inte kan bedrivas utan offentliga medel och han kan inte förstå den önskan som finns i vissa andra länder om att överföra järnvägen till privata sektorn. Det integrerade företagets styrka är att det har ansvar för optimeringen av hela systemet, i synnerhet vad gäller persontrafiken.

LÅT BANVERKET UTFÖRA UNDERHÅLL I EGEN REGI

Banverkets underhåll är sedan ett antal år tillbaka konkurrensutsatt. Tanken från den borgerliga regeringen var att fler operatörer skulle öka effektiviteten. Med facit i hand kan det konstateras att så inte skett:

- Antal personer som jobbar direkt med underhåll har minskat med 1500 personer sedan 1998 medan antal personer som administrerar verksamheten har ökat med lika många. Färre personer på spåren och fler i bokföringen är resultatet.
- Kostnaderna har ökat. Sedan 2004 har kostnaderna för drift, underhåll och reinvesteringar ökat med drygt 2 miljarder kronor. Jämförelsen med England är slående. Under det sista året med statligt ägande uppgick anslagen till de engelska järnvägarna till totalt £1 miljard. Vid slutet av det första året av privatisering hade dessa mer än fördubblats till £2,1 miljarder. En fjärdedel av detta ökade anslag absorberas av transaktionskostnader (juridiska kostnader), vinstmarginaler, högre försäkrings- och kapitalkostnader.

- Ingen fungerande marknad. Den marknad som finns för järnvägsentreprenader rör sig så gott som uteslutande om nybyggnationer, någon nordisk marknad för drift och underhåll finns inte. Kundunderlaget är minst sagt begränsat. Den självreglerande marknaden kan aldrig fungera utan perfekta förutsättningar med tillräckligt många säljare och tillräckligt många köpare. Utan detta blir konkurrensen kontraproduktiv och järnvägen förlorar i konkurrenskraft mot andra mindre miljövänliga transportalternativ

Alltså har kostnaderna stigit samtidigt som personalstyrkan direkt ute på spåren har minskat och persontrafiken ökat med ca 60 procent de senaste tjugo åren (mätt i personkilometer). Det säger sig självt att en sådan utveckling inte är hållbar i längden. Samtliga dessa faktorer pekar på att det bästa för resenärerna är att Banverket får driva underhåll och drift i egen regi. Det ger förutsättningar för mer personal på spåren och mer nytta för pengarna. Miljöpartiet anser att Banverket produktion ska återgå till egen regi som en del av Banverkets verksamhet.

LÅT BANVERKET TA ANSVAR FÖR JÄRNVÄGSSTATIONER, VERKSTÄDER OCH TERMINALER

Stationshusen och verkstäder är viktiga nav för tågtrafiken, inte bara för resenärer utan även för godstransporter. I dag har det statliga fastighetsbolaget Jernhusen ansvar för dessa, liksom vissa terminaler för omlastning och uppställning. Dagens akuta brist på anläggningar för att ta bort is från tågagnar och lok (så kallade avisningsanläggningar) kan delvis förklaras av att Jernhusens krav på att leverera vinst till staten inte leder till största möjliga samhällsnytta. Avisningsanläggningar är en flaskhals för spårtrafiken idag. Detsamma gäller tillgången till verkstäder. Det handlar även om att optimera användningen av mark i anslutning till stationerna, med uppställningsplatser etc.

För att kunna ge en optimal service och tillgänglighet till tågresenärer och godstransportörer föreslår Miljöpartiet att driften av Jernhusens verksamheter ska föras över till Banverket. Det innefattar stationer såväl som verkstäder och terminaler. Det behövs ett sammanhållet system med en samhällsuppgift i stället för det ensidiga avkastningskrav som finns i dag.

INGA HÖJDA BANAVGIFTER I VÄNTAN PÅ TILLRÄCKLIGA KLIMATSKATTER

Regeringen planerar att fördubbla banavgifterna under en period av fyra år. Detta utan att planera för att införa kilometerskatt för tunga lastbilar, flygskatt eller andra ekonomiska styrmedel. Det innebär att prisrelationen mellan järnväg respektive lastbil och flyg kommer att förskjutas ytterligare till järnvägens nackdel. Det är inte rimligt. De transportslag som har störst klimatpåverkan ska beskattas därefter. I väntan på att så blir fallet anser Miljöpartiet att banavgifterna inte ska höjas.