

KOLLEKTIVTRAFIKEN, KONJUNKTUREN OCH KLIMATET

- Satsa på fler jobb i fordonsindustrin

FÖRORD

Vi är inne i en djup konjunktur- och finanskris. Många företag varslar och säger upp anställda. Investerare är villrådiga över vilka satsningar som ger utdelning och var det finns potential att växa. Fordonsindustrin är en av de branscher som har störst problem. Det är en strukturell kris som kräver genomgripande förändringar för att möta såväl nuvarande marknad som framtidens krav.

Hur vi hanterar den ekonomiska krisen och klimatkrisen nu kommer att påverka hur Sverige ser ut som industriland i framtiden. Den framtida teknikmarknaden kommer till stora delar att styras av en övergång från fossila bränslen och energislöseri till förnyelsebara energikällor och energisparande. Hittills har fokus i debatten om energieffektivisering gällt bränsleåtgång per personbil. Det är centralt, men det räcker inte. Ett av de effektivaste sätten att minska energianvändningen är en övergång från transporter med i snitt drygt en person i varje bil till att färdas gemensamt. Vi vill med denna PM belysa kollektivtrafikens möjligheter att möta lågkonjunkturen och samtidigt uppnå klimatmålen.

Kollektivtrafikdelen av fordonsindustrin verkar på en globalt växande marknad och de flesta industriländer gör stora satsningar inom detta område. Beställningar av snabbussar ökar i Latinamerika. Indien och Kina satsar på snabbtåg, spårvagnar och bussar med stor kapacitet. Både USA och Tyskland har nyligen beslutat om investeringar i järnväg och kollektivtrafik. Investeringarna är både en del av regeringarnas konjunkturpaket för att få hjulen att snurra igen och en klimatpolitisk åtgärd.

Med stor verkstadsindustriell och teknisk kompetens är det naturligt att Sverige ligger i fronten av denna utveckling. Risken är annars att svensk spetskompetens på järnvägs- och kollektivtrafikområdet går förlorad när andra länder satsar mer offensivt.

Kollektivtrafikbranschen behöver inga kreditgarantier, men det behövs större kapacitet och tydliga ansvarsförhållanden som gör att deras potential kan tas tillvara. Om kollektivtrafiken ges en klar prioritet, budgetmässigt såväl som i gatuutrymmet så att den blir snabb och attraktiv, kommer beställningar av fordon att komma av sig självt. Det som behövs från statens sida är en tydlig avsiktsförklaring om att öka kollektivtrafikandelen av transporterna och att göra de investeringar som behövs för att så ska bli fallet. Kollektivtrafikfordonen behöver också få en egen plattform för att vara med i den statligt satsningen på fordonsindustrins forskning och utveckling.

Att göra rätt satsningar för framtiden är viktigt, men lika viktigt är att skapa hopp och framtidstro bland svenska företagare och ingenjörer. Historiskt sett har Sverige legat i frontlinjen vid flera teknikskiften. Det bör vi fortsätta med.

Maria Wetterstrand

Karin Svensson Smith

SAMMANFATTNING

I Sverige verkar fyra av världens största företag inom kollektivtrafikbranschen, tre av dessa har tillverkning i landet. I denna PM beskrivs hur strategiska och snabba satsningar på den svenska kollektivtrafiken både kan skapa ett klimatsmartare Sverige och nya arbetstillfällen på kort sikt, och samtidigt ge en redan livskraftig industrisektor möjligheter att nyttja sin potential, utveckla nya produkter, öka sin kompetens och därmed också öka den svenska konkurrenskraften internationellt.

På tekniksidan ligger det stora möjligheter i att satsa på kollektiva och energisnåla transporter. Det är inte så många år sedan Sverige hade en omfattande tillverkning av tåg. Vi har fortfarande industri som är inblandad i tåg- och spårvagnssystem, mycket tack vare den offensiva satsning som SJ gjorde på X2000 för ett antal decennier sedan. För att utveckla och driva denna industri vidare bör staten ta sig an rollen som motor och pådrivare, genom investeringar, forskning och tydliga styrmedel.

De förslag som Miljöpartiet lagt fram, exempelvis 24 miljarder till spårvägssatsningar i de större städerna och uppgradering av stambanorna för högre hastigheter, borde genomföras omgående och kopplas till satsningar på forskning för till att utveckla svenskt know-how och svensk tillverkning. Om detta inte görs finns en risk att upparbetad kunskap i svensk industri går förlorad. Det gäller att tillvarata svensk tradition av teknisk forskning och utbildning inom fordonsindustrin och låta det bli en positiv kraft i omställningen till ett klimatsmart transportsystem.

Dessa investeringar är oundvikliga i arbetet med att skapa ett modernt och miljövänligt trafiksystem och borde skyndas på av strategiska skäl. Vi behöver projekt som skapar spinoffeffekter som hjälper den framtida svenska industriutvecklingen, som höjer vår kompetens inom nyckelområden och som skapar rörelseenergi i en avsaktande ekonomi. Med tanke på konjunkturläget är det rätt tid att göra dessa beställningar nu.

Miljöpartiet anser att staten bör vara motor i att driva på en fordonsutveckling som leder till klimatsmarta transporter. Att resa tillsammans istället för en och en i en bil är oslagbart för att nå det målet. Den här typen av satsningar och prioriteringar fyller givetvis främst de ambitioner som Miljöpartiet företräder på klimatområdet, men en viktig samlad effekt av dem blir också att de ger en stark ekonomisk stimulans till en bransch som är strategiskt viktig för Sverige i framtiden. De har alltså även en viktig strukturellt styrande effekt på industriområdet.

Miljöpartiets förslag:

1. Miljöpartiet föreslår att Vägverket ges i uppdrag att avsätta 12 miljarder kronor under 2010-2021 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Viktiga åtgärder i detta sammanhang är att introducera Bus Rapid Transit och att få till stånd en bättre samordning av upphandling av bussar genom att Sverige ansluter sig till EU:s nya bussdirektiv.
2. Miljöpartiet föreslår en statlig delfinansiering på 24 miljarder kronor de närmsta femton åren för spårvägsutbyggnad i större städer. Vi föreslår också att Banverket får till uppgift att bygga upp ett nationellt kompetenscentrum som kan fungera som en motor i spårvägsutbyggnaden.
3. Miljöpartiet föreslår flera åtgärder för ökad hastighet på befintliga järnvägsspår. Viktig fokus i detta arbete är Gröna Tåget, den nya generationens X2000, och en uppgradering av södra stambanan.
4. Miljöpartiet föreslår att de statliga medlen till fordonsforskning klimatanpassas. Forskningsmedel bör också kunna ges till spårvägs- och tågprojekt.
5. Miljöpartiet föreslår att SJ ges ett tydligare uppdrag i att verka för att de transport- och klimatpolitiska målen uppnås och att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.

FORDONSBRANSCHEN IDAG OCH FRAMÖVER

Den nuvarande krisen berör den svenska industrin genom att den ställer de problem som bilindustrins strukturkris skapar för Sverige på sin spets. Vi riskerar att förlora kompetens, marknadsandelar och tillväxtmöjligheter om vår industri inte tillverkar produkter som är attraktiva på en global marknad.

Skillnaderna i villkor för de olika delarna av fordonsbranschen kan illustreras med följande korta schematiska genomgång:

| | Personbilar tillverkning | Tåg och spårvagn tillverkning | Busstillverkning |
|--------------------------------|--------------------------|-------------------------------|--|
| Orderingång | Vikande | Ökande | Vikande på kort sikt (1-2 år), ökande på längre sikt |
| Behov av lån och stöd | Ja | Nej | Nej |
| Uppsägningar, Varsel | Ja | Nej, nyanställer | Ja, främst vikande efterfrågan turistbuss |
| Överetablering | Ja | Nej, expanderar | Anpassat till marknaden, nationellt |
| Potential kort sikt | Dålig | Bra | Bra |
| Potential lång sikt | Osäker | Bra | Bra |
| Vilar på hushållens konsumtion | Ja, till stor del | Nej | Nej |
| Har attraktiva produkter idag | Tveksamt | Ja | Ja |

Personbilsmarknaden vilar tungt på hushållens konsumtionsbeslut och förtroende för sina egna ekonomiska utsikter och för den ekonomiska utvecklingen i stort. Det problem som alltid uppkommer i kriser är att hushållen ökar sitt sparande, vilket minskar efterfrågan i ekonomin i stort och särskilt gällande dyra produkter som bilar. Detta beteende kan illustreras med att nyregistreringen av personbilar i Sverige var 36 procent lägre i januari jämfört med samma månad förra året.

När det gäller tillverkningen av personbilar står branschen globalt inför en stor strukturomvandling till följd av överetablering. Tillverkningspotentialen var redan innan krisen högre än efterfrågan. Ett problem för branschen i helhet är att en massiv satsning på tillverkningen av stora bilar med hög bränsleförbrukning skedde precis innan klimatförändringar och stigande oljepriser började göra sig gällande som faktorer att räkna med.

Med andra ord: Osäkerheten i konjunkturen gör att efterfrågan på bränsleslukande bilar inte ökar trots att bensinen för tillfället är billigare. Det är dessutom högst osäkert om efterfrågan kommer att öka då konjunkturen blir bättre eftersom bensinen då med all sannolikhet blir dyrare igen.

Vad gäller fordon för kollektivtrafik är marknaden annorlunda. Den bygger till stora delar på direkt eller indirekt offentligt finansierade satsningar och är därför beroende av de klimat- och trafikpolitiska ambitioner olika länder har kopplat till den finanspolitik som förs under nuvarande konjunkturedgång.

De flesta länder tycks ha förstått att det offentliga måste beställa mer för att få hjulen att snurra: Eftersom både hushåll och företag ökar sitt sparande under ekonomiska kriser så faller ett tyngre ansvar på de offentliga ekonomierna för att hålla efterfrågan uppe. Detta är en grund till de stimulanspaket som förbereds eller genomförs i många länder och som oftast har tyngdpunkten på offentliga investeringar snarare än skattesänkningar för att stimulera hushållens konsumtion. Detta kanske inte får någon direkt effekt på de trafiksatsningar som görs, men kan indirekt hindra att satsningar skärs ner, skjuts upp eller ges upp.

Företag inom kollektivtrafikbranschen bedömer själva att deras utsikter de närmsta åren är goda. Kunnandet och även utvecklingspotentialen är hög. Branschen gynnas också av möjligheterna att ta över högt kvalificerad övertalig arbetskraft från personbilsindustrin. Särskilt positiva inför framtiden är producenterna av tåg och spårvägar, Alstom och Bombardier. Bombardier rapporterar att tillverkningen ligger på "all-time-high". Volvo Bus bedömer att kollektivtrafiken med bussar kommer att växa globalt trots nuvarande lågkonjunktur, om än på en lägre nivå än tidigare. När det gäller bussar som inte opererar i linjebunden kollektivtrafik som turisttrafik har en avmattning skett som kommer att bestå något år framåt. Sammantaget förutser Volvo Bus en stagnerande global bussmarknad i närtid med en ökande volym när finanskrisens återverkningar avmattas. Scania kan se en lägre volym än normalt de närmaste åren, men på medellång och lång sikt en växande marknad, mycket tack vare nödvändiga satsningar på miljö och energibesparing i samhället.

INTERNATIONELL UTBLICK

I Obamas krispaket för USA ingår stora satsningar på både kollektivtrafik och höghastighetsbanor. Den 17 februari i år gav Obama klartecken för satsningar på 8,4 miljarder USDollar till höghastighetsbanor och lika mycket till andra kollektivtrafiksatsningar. Obama har personligen varit pådrivande för den höga summan till höghastighetsbanor. Ordföranden för den amerikanska kollektivtrafikorganisationen American Public Transportation Association, William W Millar, var mycket nöjd, och konstaterade att detta blir en win-win mellan de som behöver jobb och de som reser med kollektivtrafik och tåg.

Tyska parlamentet beslutade den 20 februari i år om ett paket för jobb i Tyskland som innebär 700 miljoner euro till järnvägsinvesteringar och 100 miljoner euro till att förbättra kombinationen av olika transportslag. Järnvägsinvesteringarna handlar främst om ny teknik vid spåren, bulleråtgärder och modernisering av stationer.

I januari i år tecknade Bombardier Transportation och Deutsche Bahn ett ramavtal som omfattar 800 dubbeldäckade tåg. Avtalet är värt upp till 1,5 miljarder euro. Drivsystemen till dubbeldäckarna utvecklas och tillverkas av Bombardier Transportation i Västerås. Ett uttalat mål är att stärka och bidra till att säkra jobben hos Deutsche Bahn¹.

Enligt Mauro Moretti, ordförande för *Community of European Railway and Infrastructure Companies* (CER). Kan infrastrukturinvesteringar, i synnerhet i järnväg bli ett viktigt bidrag för både jobb och

¹ infrastrukturnyheter.se 2009-01-21 <http://www.branschnyheter.se/article44944.php>

klimatmål. Om EU ska nå sina klimatmål är investeringar i järnväg nödvändiga. Transporterna står för 27 procent av EU:s koldioxidutsläpp, och 70 procent kommer från vägtransporter. De ökande utsläppen från trafiken är ett stort hinder i arbetet med att nå EU:s klimatmål om minskade utsläpp med 20 procent till 2020. Ett skifte från väg- till järnvägstransporter är en nyckelfråga, som kräver stora investeringar i järnväg.

BUSSAR

Den tillverkning av fordon och bisystem som finns i Sverige inskränker sig inte till personbilar. I landet finns världens näst största busstillverkare Volvo bussar, liksom Scantias busstillverkning. Dessa två har dessutom stor kompetens inom forskning och utveckling som har som syfte att öka kapaciteten för buslösningar samtidigt som man minskar klimatpåverkan, exempelvis Bus Rapid Transit (BRT) och elbussar. BRT innebär en prioriterad och strukturerad busslinjetrafik, där bussen ges företräde framför bilen och på så sätt leder till kortare restider och därmed ökad attraktionskraft.

Bussar är det enda vägtransportslag där nyregistreringen av fordon i Sverige ökat det senaste året, med 58 procent till januari 2009 i jämförelse med samma månad förra året. Detta till skillnad från andra transportslag på vägsidan, såsom personbilar och lastbilar, som minskar. Under hela 2008 registrerades 1210 bussar, vilket var 22 procent fler än 2007, då 991 stycken registrerades. Bussen har framtiden för sig som klimatverktyg. Dessutom finns en stor del av produktionen förlagd till Sverige. En nationell satsning på busstrafik leder alltså inte bara till klimatvinster, utan även till flera jobb inom landet.

BUS RAPID TRANSIT

Bus Rapid Transit (BRT) är en form av snabbuss som ges en tydlig prioritering i gaturummet och tät trafik. Den tydliga prioriteringen genom bussbanor gör att BRT strukturerar staden och får spårvägsliknande egenskaper. Systemet är också förhållandevis billigt och går snabbt att genomföra. Ett exempel är Lundalänken som invigdes 2003 i Lund, anpassad för att möjliggöra framtida spårtrafik. De internationella exemplen är många, men Sydamerika brukar framhållas mest i sammanhanget. Mest känd är Curitiba, eftersom Volvos bussar dominerar där². Volvo Bussar har 80 procent markandsandel för bussar till BRT-system i Latinamerika.

Det finns ofta en föreställning om att det finns ett motsatsförhållande mellan utbyggnad av buss eller spårväg. Så är det inte. Snarare är det så att dessa två går hand i hand. Ett smart och effektivt bussystem kan i ett senare skede byggas om till spårväg, eller slussa resenärer till spårvägen på anslutande sträckor. I mindre städer är spårväg inget alternativ, eftersom det blir för dyrt, och då passar en utbyggnad av Bus Rapid System eller trådbuss väldigt bra. På så sätt prioriteras busstrafiken i gaturummet och restiden minskar, tillförlitligheten och attraktionskraften ökar.

Både Volvo Bussar och Scania arbetar aktivt med olika koncept av BRT som är speciellt anpassade för svenska förhållanden. Volvo har utarbetat ett konceptfordon för det nyutbyggda hamnområdet Eriksberg i Göteborg. Ett liknande system kan passa bra för svenska städer med mer än 50 000 invånare, ett tjugotal svenska städer skulle på detta sätt kunna modernisera och förbättra sin kollektivtrafik.

I januari i år presenterade KTH en förstudie *Bus Rapid Transit i Sverige? – kunskapssammanställning med identifiering av forskningsfrågor*. Där konstateras att BRT (Bus Rapid Transit) är ett av de intressantaste utvecklingsområden inom kollektivtrafiken internationellt sett och att Volvo Bussar och Scania är ledande inom utveckling av högkapacitetsbussar. Studien tydliggör de brister som präglar svensk stadsbusstrafik

² Johansson & Lange, *Persontransporter i långa banor*, Banverket 2008, s 48

med låg medelhastighet, prioritering och turtäthet. BRT lämpar sig väl för medelstora och större tätorter, men förutsätter en aktiv samhällsplanering. I dag när spårvagnar är det stora modeordet bland politiker kan det noteras att kostnaden för ett BRT-system endast är en tiondel av motsvarande spårburna system. Ska kollektivtrafikens marknadsandel fördubblas till år 2020 är BRT en självklar framtidssatsning och också en av de mest kostnadseffektiva. Förstudien identifierar bland annat följande BRT satsningar i Sverige: Karlstad, Kristianstad, Helsingborg, Jönköping, Södertälje och Stockholm.

MÅNGA MODELLER LEDER TILL STÖRRE KOSTNADER

Även inom produktion av bussar, liksom för spårvägar, krävs en bättre samordning av upphandling för att sänka kostnaderna för inköp av fordon. Av Bussbranschens Riksförbunds medlemsföretags drygt 10871 bussar finns det sammanlagt 4084 olika bussmodeller³. Detta är resultatet av de små serier som bussarna tillverkas i, vilket delvis är en följd av de vitt skilda krav på fordon som ställs mellan landets olika trafikhuvudmän i upphandlingar. Ju mindre serier en buss tillverkas i desto högre blir produktionskostnaden, som ytterst resenären och skattebetalarna får betala. Ett annat exempel är att antalet varianter på olika busdörrar ligger på omkring 600-700 stycken. Detta leder inte bara till förhöjda kostnader för tillverkning, utan också till att optimal teknik inte kan tas tillvara, vilket drabbar resenärerna. Ersättningsbussar behöver allt för ofta sättas in, även om det är ganska enkla problem, som fel på busdörrarna.

VOLVO BUS

Volvo Bussar är världens näst största tillverkare av bussar med verksamhet i Skövde, Göteborg, Borås och Uddevalla. Man sysselsätter cirka 1000 personer i Sverige och cirka 1500 i Polen. De bussar som sätts samman i Polen tillverkas dock till största delen av svensktillverkade komponenter. Av Volvo Bussars karosser kommer cirka 80 procent av värdet från svensktillverkade komponenter, liksom cirka 80 procent av materialet. Ett inköp av en buss från Volvo leder således till stor andel tillverkning i Sverige.

Volvo Bus har en stor chassifabrik i Borås och en karossfabrik i Säffle. I Polen har de en stor karossfabrik där de även tillverkar en del chassier. I Indien har de en ny fabrik med produktion av både chassier och karosser. I Kina finns en samägd anläggning med en kinesisk partner som tillverkar chassier och karosser för turistbussar. I Shanghai har Volvo Bus ett samägande med en annan partner och tillverkar stadsbussar, chassi och kaross. I Brasilien har Volvo Bus chassitillverkning tillsammans med Volvo Lastvagnar. Chassier för ledbussar till BRT system är en viktig produkt. I Kanada har Volvo Bus ett varumärke vid namn Prevost som gör turistbussar och ett varumärke vid namn Nova Bus som tillverkar stadsbussar. Nova Bus öppnar en fabrik i USA snart för att sälja på denna marknad. I Mexico har de en fabrik utanför Mexico City för tillverkning av turistbussar och ledbussar för BRT system. Globalt har Volvo Bus cirka 7 400 anställda, säljer cirka 10 000 bussar (chassier och kompletta bussar) och omsätter 17 miljarder kronor.

När det gäller anställda har Volvo Bus på huvudkontoret och inom produktutveckling i Göteborg cirka 400 tjänstemän samt 50 kollektivanställda. Chassifabriken i Borås har 280 kollektivanställda och 70 tjänstemän. Karossfabriken i Säffle har 260 kollektivanställda och 50 tjänstemän. I Uddevalla har Volvo Bussar en ramtillverkning med 110 kollektivanställda och 30 tjänstemän.

När det gäller verkstäder utnyttjar Volvo Bus samma verkstäder som Volvo Lastvagnar och huvuddelen av dessa är privatägda. Totalt rör det sig om nära hundra verkstäder i Sverige. En buss genererar cirka hundra timmars arbete för service och underhåll per år.

³ Bussbranschens Riksförbund, *Statistik om bussbranschen 2009*, s 20

Volvo Powertrain i Skövde gjuter och bearbetar alla stora motorkomponenter för Volvogruppens bolag. Dessutom monteras en bussmotor där, liksom motorer för lastbilar, anläggningsmaskiner och marinmotorer. De andra bussmotorerna Volvo använder monteras i Frankrike. Enligt en ungefärlig bedömning uppskattas tillverkningen av bussmotorer ge cirka 100 årsarbeten i Skövde.

SCANIA

Scanias tillverkning av bussar är tätt kopplad till deras tillverkning av lastbilar. Cirka 85 procent av komponenterna är samma i bussens eller lastbilens underrede (chassi). Scania har produktionsanläggningar i Sverige, Polen, Ryssland, Nederländerna, Frankrike, Brasilien, Argentina. Bussverksamheten utgör ungefär 10 procent av Scanias totala försäljning. Scania har totalt 9000 anställda i Södertälje, med både lastbils- och busstillverkningen inkluderad. I Oskarshamn finns nära 2000 personer anställda och i Luleå drygt 700 personer. I Sverige har Scania cirka 6000 verkstadsanställda och cirka 1500 ingenjörer. Scania har cirka 200 underleverantörer som är relaterade till produktionen, samt ett hundratal andra leverantörer som till exempel företag som driver personalmatsalar etc. Uppgifter om antal anställda hos leverantörer finns inte, men uppskattningsvis handlar det om många tusen. Inom verksamheter kopplade till återförsäljning och service av fordon på den svenska marknaden finns ungefär 1600 anställda. Scania har 27 återförsäljare i Sverige (fristående och Scania-ägda).

För Scanias bussverksamheten totalt inom fabriksledet arbetar cirka 1700 personer. Av dessa arbetar nära 300 inom forskning och utveckling (merparten i Södertälje), Inom produktionen finns i Sverige (Södertälje) 200 anställda kopplade till bussverksamheten. För försäljning och marknadsföring finns omkring 40 personer anställda i Sverige. I Brasilien finns omkring 150 anställda för produktion, i Polen 800, i Ryssland 200, och övriga inom försäljning och marknadsföring.

SPÅRVAGNAR OCH TÅG

Sverige har sedan länge även haft en stor kompetens när det gäller tåg, tunnelbanetåg och spårvagnar. Stora delar av detta finns idag kvar i Bombardier som köpt upp svenska verksamheter inom området. I Sverige finns även Alstom som är ett av världens ledande företag inom spårtrafiksområdet, men de har för närvarande ingen tillverkning i landet. Det finns även några mindre företag i branschen. I Malmö tillverkar exempelvis Kockums specialdesignade vagnar för järnvägstransporter vilket sysselsätter cirka hundra personer.

Bombardier har byggt vidare på ASEA:s långa tradition av att bygga tåg. En sammanslagning gjordes mellan av Asea och Brown Boveri 1988. ABB tillverkade bland annat X2000-tågen men även många andra järnvägsfordon över en stor del av Europa. ABB:s tågtillverkning sammanslogs 1996 med Daimler-Benz järnvägssektor och det nya bolaget Adtranz bildades. Adtranz köptes i sin tur upp av Bombardier 2001.

Medan många andra branscher varslar folk i dessa kristider så nyanställer Bombardier. I slutet av 2008 sökte företaget omkring 100 personer i Sverige, främst tekniker och ingenjörer, men också annan personal. En ökad efterfrågan på spårteknik och moderna spårvagnar gör att behovet av arbetskraft ökar.

Från Alstom rapporteras att orderböckerna är fyllda och att de har produktion i samtliga produktionsanläggningar. Alstom Transport rekryterade 3000 ingenjörer och chefer över hela världen under 2007 och är på väg att upprepa det under 2008. Under det brutna räkenskapsåret 2007/2008 redovisade Alstom Transport en försäljningsökning på 39 procent i jämförelse med föregående år.

Swedtrain är en branschförening inom spårburen trafik, rälsfordon och tillhörande infrastruktur. De ser rekryteringsbehov framförallt bland yrkesarbetare och ingenjörer. Miljöpartiet instämmer i deras huvudbudskap att en stark järnväg i Sverige är en förutsättning för en livskraftig tillverkande järnvägsindustri. De hinder som finns idag är bland annat brist på yrkesfolk och kompetent arbetskraft. För liten spårkapacitet och brist på effektiva järnvägsterminaler försvårar konkurrensen att köra gods på

järnväg istället för väg. Swedtrain lyfter fram järnvägsforskning som en nyckelfaktor för sektorns och industrins framgång. De länder som inte beställer nya fordon riskerar att framöver förlora sin verksamhet till andra länder som är mer offensiva för satsningar på kollektivtrafik.

Internationellt ser branschen för light rail (en typ av modern spårvagnsteknik) mycket ljusa ut⁴. I dagsläget finns 29 500 km av light rail i drift och 44 000 tillhörande fordon i världen. Den största potentialen för tillväxt finns i länder som inte har spårvägssystem, såsom USA och Kina. Light rail-fordon utgör 15 procent av den globala spårvagnsflottan och den övervägande majoriteten finns i Västeuropa där de utgör 40 procent av flottan. Beräkningar baserade på ett spårvagnsfordons livslängd, som är ca 30 till 40 år, leder till slutsatsen att det behövs ungefär 1500 fordon årligen enbart för att ersätta den befintliga flottan. I dagsläget görs inte detta. Anledningen är att många kortare fordon ersätts med längre som har större kapacitet och att det finns begränsade ekonomiska resurser i många av de länder som har stora spårvagnsflottor, exempelvis Östeuropa. Det nuvarande årliga marknadsvärdet i världen är ungefär 1,6 miljarder Euro för nya fordon och 1,9 miljarder Euro för service av fordon som är i drift. Framtida upphandlingar av fordon kan delas in i två områden. Ett område rör investeringar i nya light rail-system, och ett rör ersättning av fordon i befintliga system. Inom båda dessa områden kommer det sannolikt att finnas stora behov framöver.

Sverige är en paraplyorganisation för svenska företag som tillverkar järnvägsprodukter för export. Organisationen har knappt 40 medlemmar, bland andra ABB, Bombardier, SKF, Euromaint, Banverket Produktion och SSAB. Enligt Sveriges bedömning berörs deras marknad inte av den ekonomiska krisen i någon större utsträckning. Många länder satsar på infrastruktur, både ur klimat- och miljösynpunkt och för att dämpa arbetslösheten och skapa förutsättningar för tillväxt. Stora investeringar planeras på många håll, EU satsar till exempel stort i Centraleuropa. Branschen har brist på kompetent arbetskraft, framförallt ingenjörer med järnvägstekniskt kunnande. Vissa större bolag skolar om anställda för att kunna arbeta med järnvägen. **Sverige gör en grov uppskattning att det finns ungefär 10 000 anställda som jobbar med järnvägsrelaterade frågor i Sverige, och att branschen har en omsättning av ungefär 15 miljarder, i tjänster och produktion.** I det inkluderas de stora järnvägslinjerna såväl som tunnelbana, spårvägar och pendeltåg. Sverige ligger långt framme på järnvägssidan och många företag har särskilda spetskompetenser.

BOMBARDIER

Bombardier Transportation i Sverige sysselsätter cirka 2000 anställda vid anläggningar i Västerås, Gävle, Stockholm, Hässleholm, Nässjö och Göteborg och har verksamheter i Sverige för konstruktion, tillverkning, projektledning samt eftermarknadsaktiviteter. Merparten anställda finns i Västerås med 1400 anställda. I Stockholm har Bombardier 415 anställda, i Hässleholm 95 anställda, i Göteborg 30 anställda, i Nässjö 12 anställda och i Gävle 12 anställda. Sverige utgör ett teknologiskt centrum för Bombardier med utveckling av signalutrustning och driv- och styrsystem för den globala marknaden. Bombardier Transportation har verksamheter i 21 länder och 43 tillverkningsanläggningar. Huvuddelen av verksamheten är koncentrerad till Europa med 75 procent av de anställda. Bombardier Transportation finns representerat i över 60 länder med cirka 31 000 anställda och har levererat mer än 100 000 järnvägsfordon världen över.

I Sverige har Bombardier bland annat levererat tvärbanan i Stockholm. En rad andra projekt har genomförts av Bombardier i Sverige, till exempel X2000, Regina, Rc-lok, malmlok etc. Bombardier skrev kontrakt med SJ AB i maj 2008 om 20 tåg om fyra vagnar av modellen Regina Alfa. Fler av de nu pågående projekten är Flexity Classic till Norrköping, A 32 till Stockholm, Regina och ITINO till olika länsbolag,

⁴ Metro Report International, december 2008, *Dynamic Growth in the light rail sector*, s 47-48

Regina Alfa till SJ, TRAXX till Green Cargo och ombyggnadsprojekten Rc2/Rd och T44/Td. Bombardier är också involverade i utvecklingen av Gröna Tåget som är ett sätt att höja hastigheterna på befintliga spår.

Bombardier Transportation i Sverige har levererat mer än 5100 fordon, varav 32 procent för export. Exportverksamheten omsätter cirka 4,5 miljarder kronor, där två av de största exportaffärerna går till SNCF i Frankrike och till DB i Tyskland, övriga marknader är Kina, Indien, Singapore, Indonesien m.fl. tillväxtländer.

ALSTOM

Alstom Transport är ett företag med verksamhet i hela världen, de levererar allt från infrastruktur till signalsystem och spårbundet trafik. Alstom har utvecklat världens snabbaste tåg AGV och deras spårvagnar går att hitta i 29 städer världen över.

I Europa finns produktionsanläggningar i Frankrike, Tyskland, Spanien, Italien och Polen. Alstom Transport har inga produktionsanläggningar i Sverige, men har verksamhet i Västerås, Upplands Bro och Hagalund, Solna, samt med huvudkontor i Stockholm. Alstom Transport är cirka 140 medarbetare i Sverige vara cirka 30 är ingenjörer.

I Alstom Transport jobbar totalt 26000 personer i världen. Hela Alstom inklusive Power utgör 76000 personer varav cirka 800 arbetar i Sverige. Alstom har levererat Arlandaexpressstågen, 43 dubbeldäckare med sammanlagt 113 vagnar till SJ, de nya pendeltågen till SL samt de nya Pågatågen till Skånetrafiken. Alstom kommer också att leverera till Norrtåg, Västtrafik AB, Jönköpingslänstrafik och Östgötatrafiken.

EUROMAINT RAIL

Euromaint Rail är den största aktören i Sverige på underhåll av järnvägsrelaterad trafik. De har 52 procent av marknadsandelen och har ungefär 1400 anställda i Sverige samt ett trettio-tal anställda i Lettland (för underhåll av svenska tåg). De ser ljus på framtiden eftersom järnvägstrafik är en tillväxtmarknad. Ett hinder för Euromaints fortsatta utveckling är Jernhusen som höjt hyrorna drastiskt för verkstäder och som är mycket restriktiva med att tilldela mark för nya verkstäder.

FORDONSFORSKNING

Enligt trafikutskottets inventering av pågående forskning inom transportområdet går huvudparten av pengar till utveckling och forskning till vägtrafik, och ungefär en tiondel till spårtrafik. Under 2007 gick 78 procent av de statiga medlen inom forskning, utveckling och demonstration (FUD) till vägtrafik, 12 procent gick till spår, 6 procent till luftfart och 4 procent till sjöfart⁵. Med regeringens politik har ännu större andel av forskningspengarna förts över till vägtrafiken, i första hand på personbilssidan.

Regeringen har anslagit medel till fordonsforskning genom Vinnova i proposition 2008/09:50 *Ett lyft för forskning och innovation*. Pengarna ska fördelas utifrån ett avtal mellan staten och fordonsindustrin. Under 2009 uppgår summan till 330 miljoner kronor, under 2010 till 390 miljoner kronor och 2011 till 450 miljoner kronor⁶. Dessa forskningspengar går enbart till vägtrafikfordon och de fordonstillverkare som ingår i samarbetet är Saab, Volvo, Volvo Cars, Fordonskomponentgruppen och Scania. Det är sannolikt att andelen för forskning till bussar blir låg, men ännu har inga medel fördelats sedan projektet sjösattes 1 januari 2009. Tanken är att angelägna forskningsprojekt ska finansieras till hälften med statligt stöd och med andra hälften av branschen. Enligt programavtalet ska projekt inom klimat och miljö utgöra 67 procent och projekt inom säkerhet 33 procent.

⁵ Trafikutskottet 2008/09:RFR5, *Inventering av pågående forskning inom transportområdet 2008*, s 14

⁶ Telefonsamtal med Carl Naumburg, Vinnova, 2009-03-04

I december 2008 beslutade regeringen att lägga tre miljarder kronor till forsknings- och utvecklingsverksamhet till fordonsbranschen via aktiebolagsform (Regeringens proposition 2008/09:95). Hur dessa pengar ska fördelas är fortfarande oklart. Det finns heller inga instruktioner för hur pengarna ska fördelas utifrån forskningsmässiga behov. Bolaget ska, enligt Näringsdepartementet, kunna engagera sig i åtgärder i brett spektrum där behoven uppstår⁷. Syftet är inte att konkurrera med Vinnovas forskningsinsatser utan att huvudsakligen ägna sig åt kommersiella projekt som ett instrument i fordonskrisens spår. Med fordonsklustret avses i första hand företag som tillverkar vägfordon. Regeringens prioritering ligger i första hand på att stötta den delen av fordonsbranschen som har sämst framtidsutsikter. I slutet av mars 2009 kommer beslut att tas om ny bolagsordning och ny styrelse. Om detta kommer leda till tydligare prioriteringar är fortfarande oklart.

Scania och Volvo Buss mfl ingår i projektet European Bus System of the Future. Tillsammans ska tillverkare, operatörer och myndigheter se till att det kommer att finnas bussar och bussystem som passar för europeiska förhållanden. Sammanlagt är 47 aktörer inblandade och projektet har en budget på 30 miljoner Euro. Projektet påbörjades september 2008 och kommer att fortgå i fyra år. Förhoppningsvis kan detta forskningsprojekt leda till ny kunskap om hur andelen resande med kollektivtrafik ska kunna öka.

KOLLEKTIVTRAFIKENS VILLKOR IDAG

Kollektivtrafikens andel av trafiken står still i ett nationellt perspektiv. Den lokala och regionala kollektivtrafiken har ökat med 61 procent de senaste tio åren⁸. Trots detta ökar inte andelen kollektivtrafikresor, vilket innebär att kollektivtrafiken inte lyckas med utmaningen att locka över bilister. Andelen resta personkilometer med bil är drygt 76 procent och med kollektiva transportmedel knappt 20 procent. I första hand beror alltså ökningen av kollektivtrafikresande på att resandet totalt sett har ökat. För att nå klimatmålen krävs en övergång från bil till kollektivtrafik. Därför behövs både åtgärder som gör det möjligt att åka kollektivt snabbt och bekvämt i kombination med åtgärder som gör det mindre fördelaktigt att åka bil. Det handlar om åtgärder på lokal, regional och nationella nivå. Dessutom krävs större kapacitet för att ta hand om resenärer som bestämt sig från att ställa bilen eller skippa flyget. I Klimatberedningen fanns en blocköverskridande enighet om att kapaciteten i järnvägsnätet behöver öka med minst 50 procent till 2020.

MILJÖPARTIETS FÖRSLAG

Miljöpartiet anser att staten bör vara motor i att driva på en fordonsutveckling som leder till en utveckling av klimatsmarta transporter. Att resa tillsammans istället för en och en i en bil är oslagbart för att nå det målet. Den här typen av satsningar och prioriteringar fyller givetvis främst de ambitioner som Miljöpartiet företräder på klimatområdet. Men en viktig samlad effekt av dem blir också att de ger en stark ekonomisk stimulans till en bransch som är strategiskt viktig för Sverige i framtiden. De har alltså även en viktig strukturellt styrande effekt på industriområdet.

De förslag Miljöpartiet här vill lyfta fram är:

⁷ Telefonsamtal Hans G Pettersson, Näringsdepartementet, 2009-03-04

⁸ SIKA Statistik, Kollektivtrafik 2008:30, *Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2007*, s 7

1. Miljöpartiet föreslår att Vägverket ges i uppdrag att avsätta 12 miljarder kronor under 2010-2021 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Viktiga åtgärder i detta sammanhang är att introducera Bus Rapid Transit och att få till stånd en bättre samordning av upphandling av bussar genom att Sverige ansluter sig till EU:s nya bussdirektiv.
2. Miljöpartiet föreslår en statlig delfinansiering på 24 miljarder kronor de närmsta femton åren för spårvägsutbyggnad i större städer. Vi föreslår också att Banverket får till uppgift att bygga upp ett nationellt kompetenscentrum som kan fungera som en motor i spårvägsutbyggnaden.
3. Miljöpartiet föreslår flera åtgärder för ökad hastighet på befintliga järnvägsspår. Viktig fokus i detta arbete är Gröna Tåget, den nya generationens X2000, och en uppgradering av södra stambanan.
4. Miljöpartiet föreslår att de statliga medlen till fordonsforskning klimatanpassas. Forskningsmedel bör också kunna ges till spårvägs- och tågprojekt.
5. Miljöpartiet föreslår att SJ ges ett tydligare uppdrag i att verka för att de transport- och klimatpolitiska målen uppnås och att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.

1. FRÄMJA BYGGANDET AV BUS RAPID TRANSIT (BRT)

Av regeringens budgetproposition 2009 framgår att etappmålet för ett ökat resande med kollektivtrafik inte har uppnåtts men trots detta föreslås inga kraftfulla åtgärder för att åtgärda detta. Miljöpartiet anser att Vägverket i alltför hög grad har fokus på framkomlighet för person- och lastbilar och att den mer energisnåla och klimatvänliga kollektivtrafiken ofta får stå tillbaka. **Miljöpartiet föreslår att Vägverket ges i uppdrag att avsätta 12 miljarder kronor under planeringsperioden 2010-2021 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna.** I detta kan BRT ha en betydande roll för att öka kollektivtrafikens attraktivitet.

För att minska problemen med små serier som leder till dyra produktionskostnader krävs bättre samordning av upphandlingen. **Den viktigaste åtgärden för att få till stånd en bättre samordning av upphandling av bussar är att Sverige ansluter till EU:s nya bussdirektiv, som innebär gemensamma krav vid upphandling.**

2. STATLIG SATSNING PÅ SPÅRVÄGAR

Miljöpartiet anser att en av de viktigaste åtgärderna för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft i de större städerna är investeringar i spårvägar. **Miljöpartiet föreslår en statlig delfinansiering för spårvägsutbyggnad i större städer med 24 miljarder kronor de närmaste femton åren.** De enskilda kommunerna har ofta inte tillräckliga medel, och det behövs en motor och statlig finansiär för att få kommunerna att gå vidare med att utveckla och genomföra spårvägsutbyggnaden.

Utöver finansiella medel krävs ett nationellt kompetenscentrum för spårvägsutbyggnaden. Många kommuner har inte möjlighet att införskaffa den kompetens som krävs på egen hand. **Därför föreslår vi att Banverket får till uppgift att bygga upp ett nationellt kompetenscentrum som kan fungera som en motor i spårvägsutbyggnaden runtom i landet.**

En viktig fråga är att skapa samordning inför upphandlingen av spårvägar. På så sätt kan kostnaderna pressas rejält, både genom att satsa på likartade system och genom att det blir en större volym på beställningen. Idag kostar kollektivtrafikfordon ofta extra på grund av lokala önskemål om utformning etc. Ibland leder specifika krav även till försämrad effektivitet i utförandet, eftersom den optimala tekniska lösningen inte kan tas till vara.

Ett aktuellt exempel är att Skånetrafiken nu föreslagit en samordning av de städer i Skåne som planerar spårvägar, dvs. Lund, Malmö och Helsingborg, för att sänka kostnaderna.

Sådana här samordningar behöver naturligtvis inte begränsas till Sverige. Även i våra grannländer Norge och Danmark finns starkt intresse för utbyggnad av kollektivtrafiken. De spårvagnar som Norrköping nu köper in görs i samband med en större australiensisk order. Genom samordning av upphandlingar av kollektivtrafiksystem ökar volymerna på beställningarna och kostnaderna sänks. Större volymer på beställningar leder också till bättre möjligheter för leverantören att planera produktionen långsiktigt och vid behov lägga delar av tillverkningen i anslutning till beställaren.

3. MED NY TEKNIK HÖJA HASTIGHETEN PÅ BEFINTLIGA BANOR

Utbyggnaden av höghastighetsbanor ligger långt fram i tiden. I väntan på det krävs andra åtgärder som kan höja hastigheterna på befintliga spår. Ett par exempel är Gröna Tåget och hastighetshöjande åtgärder på södra stambanan.

Gröna Tåget – snabbt sätt att korta restiderna⁹

Tanken med Gröna Tåget är att uppgradera hastigheterna på framförallt befintliga spår, med målsättningen att skapa en uppföljare till X2000. Gröna Tåget är ett fordonsforskningsprogram som initierats av Banverket i avsikt att bygga upp kompetens och förmåga att både utveckla och upphandla nästa generations snabbtåg med anpassning till svenska och nordiska förhållanden. I detta ingår att tåget ska vara flexibelt och kunna användas i olika slags trafik - långväga och mera kortväga, i långa tåg och kortare. Det ingår också att tåget ska vara skonsamt mot spåret och att tåget ska kunna köra utan att skaka alltför mycket på icke-perfekt spår. Gröna Tåget är ett motorvagnståg och har all drivkraft under golvet, det vill säga inte ett enda lok som driver hela tåget. Denna teknik sänker kostnaden och energiförbrukningen med cirka 30 procent i relation till X2000 vid högre hastighet. Bombardier är en viktig aktör i projektet. Därför är framtida allianser med dem intressanta även ur denna aspekt.

De tre främsta investeringarna som krävs för att möjliggöra Gröna Tåget är (1) en uppgradering av signalsystemet, (2) en uppgradering av kontaktledningen och (3) en vidareutveckling av Gröna Tåget (det vill säga själva tåget). Från beslut till genomförande skulle ett helhetskoncept med Gröna tåget, inklusive uppgradering av signalsystem och kontaktledningar, ta i storleksordningen fem år, kanske till och med fyra år om processen påskyndas. Om ett beslut skulle tas 2010 innebär det att konceptet skulle stå klart 2015. Vid den tidpunkten är X2000 25 år gammalt.

Vad gäller en uppgradering av signalsystemet ligger det i dagsläget ganska långt ner på Banverkets prioriteringslista. Istället avvaktar Banverket det nya europeiska signalsystemet där huvudlinjerna ska vara klara 2025-2030. Miljöpartiet föreslår att det nuvarande systemet uppgraderas under tiden för att på så sätt möjliggöra högre hastigheter.

För att möjliggöra högre hastigheter krävs en uppgradering av kontaktledningen, en oundviklig åtgärd som i så fall skulle påskyndas. Om hastigheten stiger krävs också mer tätt liggande förbigångsstationer.

Gröna Tåget beräknas kunna gå upp till 250 km i timmen på stambanorna. X2000 maxgräns ligger idag på ungefär 200 km/h. Gröna Tåget kan sannolikt utvecklas till att gå ungefär 300 km/h på nya höghastighetsbanor. Tågen beräknas bli något dyrare än ett tåg med dagens teknik, men skillnaden är inte särskilt stor. Det stora problemet handlar inte om kostnaden för själva tåget, utan vem som ska bekosta utvecklingen av tåget. Kanske skulle en samfinansiering mellan industrin och staten kunna vara en lösning.

⁹ Telefonsamtal med Evert Andersson, KTH, 2009-02-16

Likaväl som regeringen nu satsar utvecklingspengar till bilindustrin, skulle pengar kunna avsättas för utveckling av Gröna Tåget. Arbetstillfällena i Sverige handlar framförallt om ingenjörsarbete vid utvecklingen. Tillverkningen görs i ett flertal länder, framförallt i Europa. Slutmontaget utgör 5-10 procent av förädlingsvärdet och utgör en mindre del än ingenjörsarbetet. Den svenska tågindustrin hade kanske varit nedlagd idag om det inte hade varit för X2000. SJ drev frågan om ett nytt tågtrafiksystem. Det säger något om vikten av att ligga först och vara pådrivande i utvecklingen av ny tågteknologi.

Om SJ, som är den dominerande operatören idag, skulle beställa 200 vagnar inom fem år, skulle säkert finansiering ordnas via industrin med cirka fem, sex hundra miljoner i utvecklingskostnader. Om beställaren är försiktig och bara beställer 50 vagnar kommer de bli väldigt dyra. Säkert kan en del av finansiering ske via spinnoff-affärer, men det är osäkert om industrin vill räkna hem det i förhand.

Alldeles oavsett behöver SJ beställa nytt. Delvis har det redan gjorts, men inte tillräckligt. X2000-tågen är gamla och behöver successivt bytas ut. Alla prognoser pekar dessutom på att inrikesflyget kommer att minska i takt med förväntade ökade kostnader. Det kräver en satsning på högre hastigheter och större kapacitet på järnvägen.

Miljöpartiet anser att Gröna Tåget lyfts in i det forskningsstöd på 450 miljoner kronor årligen (se förslag under rubrik 4. Stöd till forskning för ny teknik på kollektivtrafikområdet), så att forskningsprojektet slutförs tillsammans med berörda högskolor. Det krävs också att SJ vågar ta beslut om att uppgradera och förnya vagnparken. **Det bör skrivas in i SJ:s bolagsordning att de bör säkra tillgången på fordon för högre hastigheter.**

Högre hastigheter på södra stambanan

Genom att rusta upp södra stambanan kan både kapaciteten öka och restiderna minska. Det är åtgärder som både ger stor effekt och som går snabbt att genomföra. Det är i stort sett bara att stoppa spaden i jorden. Stambanan, som är ett nätverk med 24 kommuner samt Region Skåne och Regionförbunden i Jönköpings, Kalmar och Kronobergs län som medlemmar, arbetar redan med järnvägs- och utvecklingsfrågor med fokus på Södra Stambanan.

De åtgärder som krävs för att höja hastigheterna på södra stambanan är bland annat bättre underhåll, byte av luftledningarna och räls samt kapacitetsförbättrande åtgärder som förbigångsspår vid de värsta flaskhalsarna. För att sänka restiden för banan behövs bland annat kurvuträkningar och ny sträckning mellan Gripenberg och Nässjö. Om allt detta genomförs kan restiden mellan Stockholm och Malmö sänkas med nästan 19 minuter. En viktig effekt av den ökade hastigheten på banan blir att restiden för tågen mellan Nässjö och Alvesta respektive mellan Alvesta och Hässleholm då kan pressas till strax under 30 minuter. Det förbättrar förutsättningarna för resenärer som kommer med, eller ska resa vidare med, anslutande tåg i dessa tre orter.

Att satsa på kapacitetshöjande åtgärder inom järnvägen är arbetsintensivt och leder till arbetstillfällen. Kostnaden för åtgärder som höjer kapaciteten och hastigheterna på södra stambanan ligger på fyra miljarder kronor. Dessa åtgärder är bland annat underhåll, nya spår och upprustningar av befintliga spår och kräver arbetskraft från byggsektorn.

Miljöpartiet anser att åtgärder för att uppgradera hastigheterna på södra stambanan bör prioriteras. Miljöpartiet anslår 33 miljarder kronor mer till drift och underhåll av järnvägen som delvis kan användas i detta syfte under 2010-2021. Miljöpartiet anslår 188 miljarder kronor till investeringar i järnväg 2010-2021. Regeringen har angett att minst hälften av de 217 miljarder som anslagits till nya investeringar i infrastruktur 2010-2021 ska gå till investeringar i nya vägar, vilket ger att deras anslag till järnvägen i

bästa fall bara blir 108,5 miljarder kronor. Miljöpartiets förslag innebär alltså att det blir minst 80 miljarder extra till järnvägsinvesteringar.

4. STÖD TILL FORSKNING FÖR NY TEKNIK PÅ KOLLEKTIVTRAFIKOMRÅDET

Miljöpartiet anser att de forskningsmedel regeringen anslagit via Vinnova till fordonsforskning bör fördelas till projekt som leder till långtgående reduktioner av klimatpåverkan utifrån EU:s och Sveriges klimatmål, utan att äventyra andra hälso- eller miljökrav. Att ställa denna typ av krav på energieffektivisering är också ett sätt att skapa ett incitament för personbilsbranschen att anpassa sig till de krav som kommer att finnas i framtida fordonsflottor. Att fördela forskningsmedel utan specifika krav är att göra branschen en björntjänst. För att nå målsättningarna om 67 procent projekt inom klimat och miljö och 33 procent inom säkerhet krävs tydlig uppföljning. Annars riskerar detta att bli ett industristöd mer än ett forskningsstöd.

Miljöpartiet anser att det är smart att satsa på framtidsbranscher inom fordonstillverkning för kollektivtrafiken som både har vind i seglen och möjligheter att expandera, istället för att satsa alla pengar på en bransch med både finansiella och miljömässiga problem. Ur ett ekonomiskt långsiktigt perspektiv bidrar sådana investeringar sannolikt både till större samhällsnytta och ekonomisk stabilitet. **Miljöpartiet anser därför att även spårbunden fordonsindustri bör få ta del av de tre miljarder som regeringen anslagit i bolaget för fordonsforskning.** Styrelsen för bolaget bör därför ha representanter med från bland andra Banverket, Vinnova, Bombardier och Alstom.

Miljöpartiets tidigare krav om att ställa klimatkrav i anslutning till fördelning av dessa medel står självklart fast, enligt motion 2008/09:mp025. En del av den nuvarande krisen inom fordonsindustrin härrör ur deras hittillsvarande oförmåga att se kraften i klimatutmaningen och vilka krav den ställer på nya klimatsnåla produkter. En del av ansvaret delas också av lagstiftaren som inte i tillräcklig utsträckning ställt krav på effektivisering och minskade utsläpp.

För att det ska vara berättigat med stöd i den omfattning som regeringen föreslår menar vi att det också måste bygga på en gemensam bild av läget när det gäller framtida behov av energieffektivisering och utsläppsminskningar. Till exempel vet vi redan i dag att de bränslereregleringar som EU beslutat om och som kommer att träda i kraft under kommande år är fullständigt otillräckliga för att klara den klimatomställning vi står inför. Innan ny forskning och produktutveckling sätts i gång krävs ett rejält analysarbete kring vilken typ av fordon och vilka utsläpp som kan tillåtas från fordonsflottan och att de projekt som sedan startas tar sin utgångspunkt i en sådan analys. **Miljöpartiet menar därför att det måste vara ett uttalat mål för den forskning som bedrivs, både när det gäller lätta och tunga fordon, att den utgår ifrån den verklighet vi står inför och de krav på utsläppsminskningar som krävs för att klara klimatmålen t.ex. i form av tvågradersmålet.**

Ett exempel på forskning som Miljöpartiet anser bör prioriteras är hur hastigheter på befintliga banor kan höjas på kort sikt (se även avsnitt om Gröna Tåget och uppgradering av södra stambanan).

5. GE FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR LÅNGSIKTIG PLANERING OCH UTVECKLING

Av flera orsaker har SJ i dag begränsade möjligheter att satsa på utveckling av fordonsparken. De två främsta handlar om utdelningskravet till staten och osäkerheten inför framtiden med anledning av regeringens förslag till avreglering av den interregionala tågtrafiken.

SJ har ett utdelningskrav att leverera en del av sin vinst till staten. Detta vinstkrav försvårar möjligheterna för SJ att göra investeringar som bidrar till att de transportpolitiska målen och klimatpolitiska målen nås. **Miljöpartiet anser att kravet på SJ bör omformuleras så att det ingår i SJ:s uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås, samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.**

Regeringen planerar just nu för en avreglering av den interregionala trafiken. Detta bidrar till en osäkerhet för SJ som inte vet om de kommer att trafikera de enda lönsamma linjerna mellan Sveriges storstäder i framtiden eller inte. SJ var drivande i att ta fram X2000 för ett tjugotal år sedan. Att SJ inte tar en mer drivande roll i utvecklingsarbetet av till exempel Gröna Tåget beror delvis på detta faktum – att osäkerheten om den framtida trafikeringen är för stor. Detsamma gäller förstås även för andra kommersiella aktörer som kommer att ha svårt att veta om det är värt det att investera i ny teknikutveckling för en osäker marknad. **Miljöpartiet anser därför att SJ bör få en fortsatt ensamrätt till trafikering i interregional trafik.**

Fastighetsbolaget Jernhusen är ett helägt dotterbolag till holdingbolaget AB Swedcarrier som i sin tur är helägt av svenska staten. Stationshusen är ett viktigt nav för tågtrafiken, inte bara för resenärer utan även för godstransporter eftersom vissa terminaler för omlastning och uppställning ingår i Jernhusen. **Som Miljöpartiet tidigare föreslagit i en motion på regeringens infrastrukturproposition (2008/09:mp010) anser vi att Banverket bör få i uppdrag att överta de ansvarsområden som Jernhusen har idag.** Detta skulle möjliggöra ett mer optimerat användningssätt av den mark som finns i anslutning till järnvägen, för att främja en utveckling både för gods- och persontrafik.

SLUTSATSER

Sammantaget syftar de föreslagna åtgärderna i denna PM till att fördubbla andelen resande med kollektivtrafik. Just nu finns ett öppet fönster att kombinera detta med positiva konjunkturer genom att satsa på tillverkning och utveckling av kollektivtrafikfordon. Miljöpartiet anser att denna möjlighet bör tas tillvara i regeringens kommande klimatpolitiska proposition. Där kommer det att visa sig om det finns en politisk vilja eller inte att se möjligheterna till utveckling och framsteg i den ekonomiska krisen.

Branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik efterlyser att regeringen ska skapa förutsättningar för en fördubblad kollektivtrafik och fler jobb, bland annat genom att tidigarelägga investeringar som gagnar kollektivtrafiken¹⁰.

En enig klimatberedning föreslog för ett drygt år sedan att järnvägens kapacitet bör öka med 50 procent till 2020. Detta är en inriktning som regeringen hittills inte agerat för att uppfylla, till exempel genom satsningar på motorvägsbyggen istället för järnvägar.

Vi hoppas att regeringen denna gång kommer att ta tillfället i akt att göra en tydlig omprioritering för klimatet, kollektivtrafiken och konjunkturen.

¹⁰ Dagens Industri, 2009-02-26, Debatt: *Snabba på kollektivåtgärder*