

Vänsterpartiets visioner och strategier för framtidens tågtrafik



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 helt utifrån vinstsyfte, inte utifrån vad som är bäst för samhället. Privatiseringar 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.

En underhållsskuld finns sedan länge efter år av eftersatt underhållsarbete. Samtidigt försvåras arbetet dels av att drift- och underhållsanslagen går till kostnader som inte har med åtgärder på spåret att göra. Varje åtgärd beställer Trafikverket av upphandlade leverantörer som både kan vara utspridda geografiskt och ha olika uppdrag på samma sträcka vilket bidrar till samordningsproblem och ineffektivitet.

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.

Järnvägen, ett viktigt led i omställningen till ett hållbart samhälle

Transportsystemet är idag inte långsiktigt hållbart och trafiken ökar. Fortfarande råder ett stort fossilberoende. Utsläppen av växthusgaser har förvisso minskat något, men minskningarna svarar inte upp mot de beslutade miljömålen, och i förlängningen ett fossil oberoende trafiksystem. 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 är begränsade för att deras behov inte prioriteras i samma utsträckning, saknar medel, eller har ett funktionshinder som försvårar resandet, hotar ett socialt hållbart transportsystem.



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 idag, 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 hänsyns målet, dvs. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska 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, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

I de av riksdagens antagna transportpolitiska mål 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, dvs. 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 transportpolitiskainriktning talar det mesta för att inte miljömålen 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 hänsynsmålets 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 t.ex. 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 fjärrtågtrafik 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 nås 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 bland annat motverkar social ojämlikhet och säkerställer bra avvägningar vid intressekonflikter.

Vänsterpartiets åsikt är att planprocessen behöver demokratisäkras genom ett tydligt samhälleligt samrådsansvar. Ansvariga myndigheter ska i större utsträckning än vad man gör



idag aktivt söka upp berörda med information och att dessa ges 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 möter fortfarande på hinder i nyttjandet av transportsystemet och åtgärder för att förbättra detta sker långsamt.
- Vissa socioekonomiska grupper missgynnas ofta p.g.a. för höga biljettavgifter.
- Kvinnors resmönster och transportbehov är annorlunda än männens. Den ojämlika utvecklingen på landsbygd jämfört med tätorterna särskilt storstadsområdena. 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 t.ex. till och från större offentliga arbetsplatser när trafikförsörjningsplaner antas. Hänsyn tas också till arbetspendling som görs mellan näraliggande arbetsmarknadsregioner.
- Transportpolitiken behöver bli mera demokratisk. Genom att bland annat 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 måste göras, detta för att få en fossil oberoende fordonsflotta 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 biljettpreiser.

För att få en fungerande och pålitlig tågtrafik vill Vänsterpartiet, förutom att öka investeringar, skapa ett sammanhållet järnvägssystem. Den avreglerade järnvägstrafiken, uppsplittrat 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 en organisation som har kapacitet att genomföra en sådan



uppföljning. Som infrastrukturförvaltare behöver också Trafikverket 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 t.ex. kilometerskatt, beskattning av fossilt fordonsbränsle, etc.) ska godstransporterna styras om från bil till järnväg och sjöfart. Vänsterpartiet går emot trenden att öppna upp för ännu tyngre lastbilar på de svenska vägarna.

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 bl.a. omfattar sträckning Oslo-Göteborg-Malmö/Köpenhamn och vidare till Hamburg och kontinenten. Så görs inte i Sverigeförhandlingen idag. Ovan nämnda överensstämmer bl.a. 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 lokal/regional persontrafik, 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. Norrbotniabanen måste byggas ut med sträckan Umeå-Luleå. Svenskan, se över i hela stycket.



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 Norden, 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. Hamnbanan 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.

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 underhåll, 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 investeringar 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 resenären 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 samhälls-ekonomiska 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, kvalitet och precision för all spårburen transport
- resenärsperspektivet som grund för utveckling, drift och underhåll av järnvägen

