

PM 4 JULI 2011

DAGS FÖR EN NY TÅGORDNING

miljöpartiet de gröna



SAMMANFATTNING

Avregleringen av tågtrafiken har skapat en rad problem som ständiga förseningar, höjda priser, krångliga biljettköp, stängda stationer, dumpade anbud, sämre snöröjning och underhåll. Miljöpartiet de gröna vill ha en ny tågordning där SJ och Trafikverket moderniseras och får tydliga samhällsupdrag.

I detta PM presenterar vi vad som inte fungerar idag och lämnar några förslag på vad som behöver göras:

- 1. ERSÄTT SJS VINSTUTDELNING MED ETT KRAV PÅ ATT UTVECKLA TRAFIKEN**
Miljöpartiet anser att SJ bör förnyas med ett samhällsupdrag – att verka för ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet för resor mellan alla delar av Sverige och till huvudorterna i våra grannländer.
- 2. GE SJ HUVUDANSVARET FÖR NATIONELL TÅGTRAFIK**
Ett utvecklat SJ skall planera för en utvecklad tågtrafik med hög punktlighet och kvalitet mellan alla delar av Sverige och huvudorterna i våra grannländer. SJ ska kunna ta över om en annan tågoperatör går i konkurs eller av andra skäl tvingas lämna trafiken.
- 3. LÅT TRAFIKVERKET UTFÖRA UNDERHÅLL I EGEN REGI**
Miljöpartiet anser att tidigare Banverket produktion ska återgå till egen regi som en del av Trafikverkets verksamhet. Det ger förutsättningar för mer personal på spåren och mer nytta för pengarna. Trafikverket skall ha ansvar för snöröjningen och i den ingår beredskap med både små och stora snölok.
- 4. GE TRAFIKVERKET ANSVAR FÖR STATIONER OCH VERKSTÄDER**
Jernhusens verksamheter ska föras över till Trafikverket. Samtliga operatörer skall erbjudas väl utrustade och moderna verkstäder och terminaler i alla delar av Sverige. Alla stationer med dagliga persontåg skall ha öppna väntsalar med en stationsvärd och Trafikverket skall kunna sätta in extra informatörer vid förseningar.
- 5. SAMHÄLLSANSVAR FÖR MODERNA LOK OCH VAGNAR**
Riksdagen måste avsätta tillräckliga belopp för stöd till nya fordon till det svenska järnvägsnätet. Bl a behövs en ny generation nattåg. SJ bör ha extra vagnar som snabbt kan sättas in om andra operatörer inte klarar sina åtaganden.
- 6. SAMORDNA BILJETTBOOKNING OCH TIDTABELLER**
Skapa en nationellt samordnad biljettbokning där alla operatörer är med. Utred ett riksårskort för alla tåg och bussar i Sverige. Samordna tidtabellerna mellan olika operatörer. Prioritera tåglägen och tidtabeller så att förseningar undviks.

BAKGRUND

Det behövs mer resurser till järnvägen och kollektivtrafiken. Vinterns snöoväder med inställda eller försenade tåg som följd kostade samhället 2,4 miljarder kronor bara i form av förlorade arbetstimmar. Det visar en studie som Trafikverket presenterat.¹ Kostnader för företag och andra drabbade tillkommer.

– Vi har ett eftersatt underhållsbehov på järnvägen samtidigt som trafiken fortsätter att öka. Det kommer att bli fortsatta problem i trafiken. Att tro något annat är att drömma. säger Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm.

Satsningarna på drift och underhåll behöver höjas till omkring 9 miljarder årligen och det behövs stora investeringar på mötesplatser och nya spår för att klara behoven från industrin och miljömålen. Miljöpartiet och de rödgröna har redan krävt mer resurser och kommer att fortsätta med det.

VÄXANDE INSIKT OM SYSTEMFEL

Under de senaste åren har det samtidigt växt fram en växande medvetenhet att det inte bara är pengar som behövs. Det finns också systemfel i tågtrafiken, som har splittrats upp på allt fler aktörer utan samlat ansvar. Den avreglering som regeringen driver på har lett till en rad problem. Flera av dem har Miljöpartiet lyft bl a under valrörelsen. Under det senaste halvåret har alltfler aktörer uppmärksammat detta, t ex gjorde Håkan Juholt sitt första utspel som partiledare i denna fråga, Naturskyddsföreningen tar upp frågan i Almedalen och tidigare moderatledaren och SJ styrelseordföranden Ulf Adelson begär en timeout för avregleringarna.²

Adelson vill precis som Miljöpartiet att statens bolag SJ skall sköta den nationella trafiken och att man analyserar "vad som händer när man konkurrensutsätter trafik på spår som inte finns och fragmentiserar alla tjänster i anslutning till tågtrafiken" innan man fattar nya beslut.

Ett majoritetsbeslut nyligen i Riksdagen vill tvinga regeringen att utreda avregleringens följder, och tågtrafiken nämns explicit. Även om beslutet talar om "skyndsamt" så riskerar det att dröja, regeringen har bett Trafikanalys att utreda frågan till 2014. Det behöver hända saker snabbare än så. Kanske skulle det också gå att få majoritet i Riksdagen för en timeout eller några beslut för att åtgärda systemfelen.

INBJUDAN TILL DISKUSSION

Miljöpartiet har bjudit in de rödgröna partierna och SEKO-facket för service och kommunikation till Almedalen för en öppen diskussion om en samordnad järnvägstrafik. Detta underlag skall ses som en tankekarta inför dessa diskussioner. Det är skrivet från ett resenärsperspektiv.

¹ <http://www.dn.se/ekonomi/tagforseningar-blev-annu-dyrare>

² http://doc.mediaplanet.com/all_projects/7472.pdf

PROBLEM

DUMPADE BUD OCH BYTEN AV OPERATÖRER

Den avreglerade tågtrafiken har vid ett flertal tillfällen skapat akuta hot mot tågtrafiken. Ett aktuellt exempel är krisen för Öresundstågen, där danska statligt ägda DSB genom sitt dotterbolag DSB First har lagt ett så lågt bud på trafiken så att trafiken gått med underskott och bolaget varit nära en konkurs. I sista minuten har politikerna räddat situationen och valt en ny tillfällig operatör, Veolia, för de kommande åren. Det är oklart vad förändringen innebär för biljettpriserna, tidtabeller, hur trafiken påverkas av byten av personal vid danska gränsen, anställningsvillkor osv. Öresundstågen trafikeras Öresundsbron men också hela sträckorna från Helsingör till Göteborg och Växjö och har hundratusentals resenärer. Stora resurser skall nu läggas på en ny upphandling av trafiken.³

SKA ANDRA LÄNDERS SKATTER FINANSIERA VÅRA TÅG?

Någon fri marknad med kommersiella aktörer finns inte på tågområdet. De bolag som lägger anbud är oftast andra staters tågbolag, t ex Deutsche Bahn som står bakom Arriva, Danska Stadsbanerna som står bakom DSB First, Veolia med stöd från franska staten och Norska Stadsbanorna som står bakom Tågkompaniet. Det aktuella fallet med Öresundstågen illustrerar problemen med detta. Danska skattebetalare skulle få betala det underskott som DSB First fått efter sitt dumpade bud. Danska trafikministern valde då att offra trafiken på den svenska sidan.

KRÅNGLIG BILJETTBOOKNING OCH OSYNKADE TIDTABELLER

Många människor upplever det som krångligt att boka tågbiljetter. Tidigare kunde man gå in på stationen och boka men idag är många stationer stängda och olika tågbolag har olika tidtabeller för samma sträcka. Det gäller också att stiga på rätt tåg. Ett exempel: Om man ska åka Gävle-Stockholm finns både SJ och Tågkompaniet och Upptåget, alla med olika priser, tidtabeller och rabatter. På Upptåget kan man inte åka med X-trafiks kort, men med UL-kort, dock bara till Upplands Väsby där man måste byta till pendeltåg och stämpla en SL-remsa. Det gäller dock att inte stiga av på Arlanda för då gäller ytterligare en annan taxa. Situationen kan förvärras i vinter då flera nya aktörer kommer att köra parallellt med SJ.

Man kan idag få bra information om olika resekombinationer via Resplus och SJ:s hemsida, oklart hur det blir med fler operatörer. Man kan dock inte boka hos Resplus. Hos SJ kan man även boka anslutande tåg och bussar, men det går inte att omboka biljetten på dessa sträckor.

HÖJDA PRISER FÖR TÅGRESORNA

Avregleringen har inte sänkt priserna. De genomsnittliga kostnaderna för resenärerna har ökat, särskilt om man jämför med priser på bil och flyg. ESO har i en dagsaktuell rapport⁴ visat att priserna för tågresor ökat snabbare än både bensinpriset och konsumentprisindex sedan avregleringarna började 1980.

³ <http://www.sydsvenskan.se/danmark/article1504360/Ingen-konkurs-for-DSB-First.html>

⁴ Jan-Eric Nilsson, Kollektivtrafik utan styrning. Finansdepartementet 2011:6

Det går att få billiga biljetter på tåg, men speciellt vid veckoslut då lönearbetare kan resa är priserna ofta höga. Priserna på SJ upplevs av många som ett lotteri.

När SJ hade hela trafiken på 1980-talet fanns en avståndsrabatt med fria resor på sträckor över 100 mil. Sedan 1990 har priset för en tågresa på Luleå- Malmö tredubblats vilket är mycket mer än ökningen av konsumentprisindex.⁵

MÅNGA OPERATÖRER FÖRVÄRRAR FÖRSENINGARNA

En bidragande orsak till förseningarna under de senaste åren är bristande underhåll, en annan är bristen på spår. Ett sent tåg gör att andra tåg måste vänta och också blir sena. Spåren är redan fulla eller i vissa fall överfulla/överbelastade och det finns därmed inga marginaler. Kombinationen av tung godstrafik, snabbtåg och regionaltåg på samma spår förvärrar denna situation. Med många olika operatörer finns också risken att var och en ser till sina egna intressen och att man skyller problemen på någon annan. Situationen kan förvärras ytterligare med ännu fler operatörer.

I Schweiz går tågen som klockan. En anledning är att Schweiz satsar betydligt mer pengar per rälskilometer än Sverige.⁶ Tidtabellerna styrs också hårt nationellt, och borde styras tydligare även i Sverige. Idag händer det ofta att de regionala tåg- och bussanslutningarna passar dåligt med de nationella tågavgångarna då ingen samordnar detta. Regeringens nuvarande prioritering att släppa in nya operatörer på deras egna villkor kan komma att ställas emot en samordning av tidtabellerna.

DEM KÖPER IN NYA LOK OCH VAGNAR?

Många upphandlingar av tågtrafik sker för fem år, vilken är en för kort tid för att få ekonomi att köpa in nya lok och vagnar. Ingen vill köpa in t ex nya nattågsvagnar och olika operatörer fortsätter att köra med de vagnar som SJ beställde på 1980-talet. Rikstrafiken (nu inom Trafikverket) har förra året angett brist på vagnar som en faktor som på sikt hotar nattågstrafiken till övre Norrland.⁷ I Finland där tågtrafiken är samordnad på ett annat sätt har staten nyligen köpt en ny generation sovovagnar.

De rödgröna har tidigare fått igenom statligt stöd till fordon och många moderna tåg som går i pendeltrafik har kommit till på grund av detta. Men den borgliga regeringen har tagit bort detta stöd.

STATIONER, VÄNTSALAR, INFORMATION

Järnvägsstationerna blir mer och mer antingen kommersiella köpcentra eller stängda "museer". I samband med förseningarna under de senaste vintrarna har arga resenärer väntat utanför stängda väntsalar, köat vid underbemannade säljkontor eller letat efter någon som vet om och när sena tåg kan tänkas ankomma, när och var ersättningsbussar går etc. I utredningen Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen⁸ beskriver moderaten Per Unckel hur ansvaret vid stationerna är mycket uppsplittrat. Trafikverket har hand om skyltarna, trapporna, klockorna och högtalarna, kommunen har hand om parkering för cyklar och bilar medan Jernhusen äger väntsalar och andra gemensamma utrymmen (i

⁵ Resan Mot Framtiden. Miljöförbundet Jordens Vänner 2007 och uppdaterat mot SJ och Veolia 2011

⁶ UIC, union internationale des chemins de fer. Lasting infrastructure cost benchmarking (LICB). Summary report december 2008

⁷ Rikstrafiken 2010: Nattågstrafik 2013-2021 s 46-48

⁸ SOU 2010:69

de fall de inte har sålt stationen). Jernhusen har sedan bildat ett särskilt dotterbolag; Svenska reseterminaler (SRAB) som i sin tur hyr ut väntsalarna till järnvägsföretagen som grupp. Bolaget ansvarar för att låsa upp, för vaktbolag och ett städbolag, men inte för någon stationsvärd som kan möta resenärerna.

OM AVISNING, TERMINALER, VERKSTÄDER

Stationshus 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. Ett exempel: När pendelstågstrafiken i Östergötland upphandlades blev det Deutsche Bahn (DB Regio) som tog över och underhållet gick till Mantena (ägt av norska staten) som sköter underhållet i Helsingborg och i ett tält i Norrköping! Tågen körs nu till Helsingborg för större underhåll trots att Euromaint har verkstäder på stationen i Linköping. Ett dilemma är också att värdebevarande och trafiknära underhåll inte lyder under samma organisation. Länstrafikbolaget ansvarar för det löpande dagliga underhållet medan utföraren sköter det större underhållet vilket ger svåra gränsdragningsproblem – vem ansvarar för vad?⁹ Detta är också en fråga om säkerheten i järnvägstrafiken.

FÄRRE SKÖTER UNDERHÅLLET UTE PÅ SPÅREN

Banverkets (sedan 2010 Trafikverket) 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.¹⁰ Färre personer på spåren och fler i bokföringen är resultatet. Detta samtidigt som 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. I Storbritannien ledde avregleringen till en rad olyckor i järnvägstrafiken och risken finns att säkerheten på de svenska spåren också urholkas med ett bristande underhåll. En del som föll mellan stolarna vid uppdelningen mellan SJ och Banverket var vem som skulle hålla beredskap med stora snöplogslök som behövs vid särskilt hårda vintrar. De flesta sådana lok har skrotats vilket visade sig vara ett stort problem snövintrarna 2010 och 2011.¹¹ För de enskilda operatörerna lönar det sig inte att hålla stora snöplogslök som används sällan, men någon måste ta det ansvaret. Den naturliga aktören för detta borde vara Trafikverket då det handlar om att hålla spåren farbara.

⁹ Information vid studiebesök i Linköping maj 2011

¹⁰ <http://www.seko.se/Aktuellt/Nyheter/2010/Februari/SEKO-om-tagkaoset-Dags-att-sluta-leka-marknad-pa-jarnvagen/>

¹¹ SOU 2010:69

FÖRSLAG PÅ LÖSNINGAR

Detta PM handlar huvudsakligen om persontrafiken. Vi återkommer i andra sammanhang med en kraftfull politik för att föra över mer gods till tågen.

Miljöpartiet de gröna har vid ett flertal tillfällen under de senaste åren framfört en del förslag på hur tågtrafiken kan samordnas. Vi kommer under sommaren att förtydliga och utveckla dem inför Riksdagens höstmöte.

Här är några av våra viktigaste förslag:

ERSÄTT SJS VINSTUTDELNING FRÅN MED ETT KRAV PÅ ATT UTVECKLA TRAFIKEN

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 klimatmålen och missgynnar ofta resenärens behov.

Miljöpartiet anser att SJ bör förnyas med ett samhällsuppdrag – att verka för ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet för resor mellan alla delar av Sverige och till huvudorterna i våra grannländer. SJ ska inte lämna något överskott till staten, pengarna skall återinvesteras i trafiken.

GE SJ HUVUDANSVARET FÖR NATIONELL TÅGTRAFIK

Avregleringen av tågtrafiken har inte gynnat resenärerna och tågresandet, nackdelarna överväger. En ny tågordning för trafiken är fullt möjlig och nödvändig. Det är resenärens perspektiv som ska stå i fokus, inte operatörernas.

Det är naturligt att statens eget bolag SJ skall förnyas och utvecklas för att vara stommen i det svenska nationella järnvägsnätet – och vår länk till grannländerna. Det integrerade företagets styrka är att det har ansvar för optimeringen av hela systemet, i synnerhet vad gäller persontrafiken.

Ett utvecklat SJ skall planera för en utvecklad tågtrafik med hög punktlighet och kvalitet mellan alla delar av Sverige och huvudorterna i våra grannländer. Samhället har satsat stora belopp på t ex Öresundsbron och Citytunneln och vi har rätt att förvänta oss en samlad trafikstrategi även för den internationella trafiken. På sikt bör de statliga tågbolagen kunna samsas om en europeisk tidtabell t ex mellan huvudstäderna.

När det gäller regional trafik som körs inom länet och över länsgränser ska de regionala huvudmännen även i fortsättningen kunna upphandla dessa av olika bolag, men alla operatörer skall råda under samordnade tidtabeller, biljettsystem och system för information och tågunderhåll. Upphandlingstiderna kan behöva förlängas.

SJ ska kunna ta över om en annan tågoperatör går i konkurs eller av andra skäl tvingas lämna trafiken.

LÅT TRAFIKVERKET UTFÖRA UNDERHÅLL I EGEN REGI

Miljöpartiet anser att tidigare Banverket produktion ska återgå till egen regi som en del av Trafikverkets verksamhet. Banverket har skött underhållet av spåren bra sedan uppdelningen av SJ i början av 1990-talet. Det bästa för resenärerna är att Trafikverket

nu åter får driva underhåll och drift i egen regi. Det ger förutsättningar för mer personal på spåren och mer nytta för pengarna. Trafikverket skall ha ansvar för snöröjningen och i den ingår beredskap med både små och stora snöplogslök.

GE TRAFIKVERKET ANSVARET FÖR STATIONER, VERKSTÄDER OCH TERMINALER

För att kunna ge en optimal service och tillgänglighet till tågresenärer och godstransportörer föreslår Miljöpartiet att driften av Jernhusens verksamheter ska föras över till Trafikverket. 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.

Samtliga operatörer skall erbjudas väl utrustade och moderna verkstäder och terminaler i alla delar av Sverige.

Alla stationer med dagliga persontåg skall ha öppet minst några timmar innan avgång, vid väntetid på knytpunkter och vid förseningar, särskilt vintertid. Alla dessa stationer skall ha en stationsvärd och Trafikverket skall kunna sätta in extra informatörer vid förseningar.

SAMHÄLLSANSVAR FÖR MODERNA LOK OCH VAGNAR

Riksdagen måste avsätta tillräckliga belopp för stöd till nya fordon till det svenska järnvägsnätet. Bl a behövs en ny generation nattåg för det svenska järnvägsnätet. SJ bör ha extra vagnar som en beredskap som snabbt kan sättas in om andra operatörer inte klarar sina åtaganden.

SAMORDNA BILJETTBOOKNING OCH TIDTABELLER

Skapa en nationellt samordnad biljettbokning där samtliga operatörer är med. Utred ett gemensamt riksårskort för tåg och bussar i Sverige. Samordna tidtabellerna mellan olika operatörer. Prioritera tåglägen och tidtabeller så att förseningar undviks.

GLÖM INTE INVESTERINGARNA

Detta PM handlar om styrningen och samordningen av tågtrafiken. Men för att det hela skall fungera krävs också mer pengar till underhåll och investeringar i nya spår. Regeringen måste därför ompröva den nationella planen och kraftigt öka de belopp som satsas på järnvägen. På några års sikt måste flera nya höghastighetsbanor börja byggas som kan frigöra kapacitet på stambanorna och locka resenärer från inrikesflyget. Men denna satsning tar tid och på kort sikt måste vi också öka kapaciteten i det befintliga järnvägsnätet. Tidigarelägg mötesspår och strategiska investeringar som t ex längs norrlandskusten, godsstråket Gävle- Hallsberg, trafiken i Skåne med fler sträckor där det är fullt på spåren.

/ Stina Bergström, riksdagsledamot trafikutskottet och Karin Svensson-Smith, partistyrelseledamot.