

Motion till riksdagen 2019/20:1623

av **Jonas Sjöstedt m.fl. (V)**

Stärkt järnväg och kollektivtrafik för en fossilfri transportsektor

1 Innehållsförteckning

1 Innehållsförteckning	1
2 Förslag till riksdagsbeslut.....	2
3 En fossilfri transportsektor kräver konkurrenskraftig järnväg och kollektivtrafik.....	3
3.1 Staten måste öka anslagen för hållbara resor och transporter.....	3
3.2 Inför avståndsbaserad vägslitageskatt för tung trafik	4
3.3 Ändra avkastningskrav och ägardirektiv till SJ	4
3.4 Stärk järnvägsstationernas nytta för resenärerna	5
3.5 Höjda banavgifter begränsar järnvägens klimatnytta	6
3.6 Inför moratorium för nya investeringar i signalsystemet ERTMS	7
3.7 Staten bör ta ett helhetsansvar för införande av ombordutrustning för ERTMS ...	9
3.8 Stärk miljökompenserande system	9
3.9 Kombidirektivet har inte bidragit till mer hållbara godstransporter	10
3.10 Sammanhållet och effektivt banunderhåll i statlig regi	10
3.11 Stärk kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn	11
3.12 Nationell handlingsplan för att nå fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken.....	12
3.13 Inför styrmedel som minskar bilberoendet och ökar resandet med kollektivtrafik	12

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt av tung lastbilstrafik och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta senast till bolagsstämman 2021 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2021 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2021 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på nationell ansvarsfördelning i syfte att stärka information, ledsagning, tillgänglighet samt service genom ökad bemanning på landets järnvägsstationer och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för godstrafik på järnväg och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör göra en paus i införandet av det nya signalsystemet ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur staten kan införa lämpliga former för finansiering av installation av ombordutrustning samt skälig kompensation för risker och störningar under införandetiden och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, med incitament för att stärka transportköparens val för att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att nuvarande kombidirektiv avskaffas och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en tidsatt färdplan med förslag på åtgärder och utredningar, för att drift och underhåll inklusive reinvesteringar ska genomföras på det statliga järnvägsnätet i statlig regi genom Trafikverket bör tas fram och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med en åtgärdsplan för genomförande av kompetensförsörjning och kompetenslyft inom järnvägssektorn som även omfattar Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en översyn genomförs över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande resekostnaden för motsvarande resor med personbil och tillkännager detta för regeringen.

3 En fossilfri transportsektor kräver konkurrenskraftig järnväg och kollektivtrafik

Inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Vägtrafiken står i sin tur för mer än 90 procent av transportsektorns utsläpp. Sverige har etappmål om att senast till 2030 minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter exklusive luftfart med minst 70 procent jämfört med 2010. Med nuvarande förutsättningar och beslut kommer transportsektorn bara att nå halvvägs till 2030-målet. Därtill ökade utsläppen från inrikes transporter under 2018.

För att nå målet krävs omfattande politiska åtgärder. Förutom ökad användning av el och förnybara drivmedel krävs åtgärder för ett transporteffektivare samhälle. Det kräver att statliga investeringar och styrmedel syftar till att främja hållbara och effektivare transporter av personer och gods. Transportpolitiken måste med andra ord utvecklas inom ramen för våra klimatmål. En sådan politik kräver att bilberoendet, i synnerhet i våra storstäder, minskar och att andelen persontransporter med kollektivtrafik, järnväg och cykel ökar. Flygresandet måste kraftigt minska och järnvägen måste i högre grad utvecklas till ett reellt alternativ för resenärerna. För att uppnå hållbara godstransporter krävs att både järnvägen och sjöfarten ges förutsättningar att ta ökade andelar av godstransporterna. Regeringen har sedan 2018 antagit en godstransportstrategi och Trafikverket har getts i uppdrag att inventera vilka åtgärder myndigheten kan vidta för fler godstransporter på järnväg och med fartyg. Trafikverket skulle ha redovisat sitt uppdrag senast 15 september 2019. Det är lovvärda initiativ som Vänsterpartiet välkomnar. För att uppnå målsättningar om fossilfri sektor till 2030 krävs dock åtgärder i närtid. I den här motionen föreslår Vänsterpartiet åtgärder för att stärka järnvägens och kollektivtrafikens konkurrenskraft för ökad andel gods- och persontransporter i syfte att uppnå en fossilfri transportsektor. För en mer heltäckande bild av Vänsterpartiets förslag när det gäller järnväg och kollektivtrafik hänvisas även till riksdagsmotionerna En fungerande och tillgänglig järnväg (2018/19:1762) samt Sammanhållen järnvägs- och kollektivtrafik (2017/18:1142).

3.1 Staten måste öka anslagen för hållbara resor och transporter

För att möjliggöra en fossilfri transportsektor måste staten öka stöd och investeringar till kollektivtrafik och järnväg. För att råda bot på de omfattande tågstörningar som drabbar resenärer och näringsliv måste decenniernas eftersläpande underhåll på järnvägen åtgärdas. Det är otillräckligt att anslå nivåer för banunderhållet som bara bibehåller dagens standard. Klimatkrisen kräver en fungerande och attraktiv järnväg. Detta förutsätter att underhållsskulden i vårt järnvägssystem åtgärdas samt att staten får ett utökat ansvar för att åtgärda dessa brister. Investeringar i nya järnvägar måste öka för att möjliggöra att tillgängligheten förbättras till hållbara resor och godstransporter i hela vårt land. För att

stärka människors tillgänglighet till kollektivtrafik krävs ett ökat statligt ansvar som möjliggör billigare och utökad regionaltrafik såväl i tätorter som i glesbygd. I Vänsterpartiets motion Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2019/20:2697) redovisar vi våra förslag på en sådan inriktning för år 2020.

3.2 Inför avståndsbaserad vägslitageskatt för tung trafik

Den tunga lastbilstrafiken betalar i dag inte för den påverkan den har genom sina externa kostnader för samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan och slitage på vägarna. I samarbete med Vänsterpartiet tog den föregående regeringen fram promemorian *En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik* som remitterades 2018. Promemorian föreslår att beskattningen bör ändras från en tidsbaserad till en avståndsbaserad beskattning för tung lastbilstrafik. Inriktningen på promemorian syftar till att lastbilstrafiken i högre grad ska betala för sina externa kostnader, i större utsträckning bidra till att finansiera infrastruktur och jämna ut konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk lastbilstrafik som kör i Sverige. Skatten bör differentieras geografiskt dels utifrån tätorts- och landsbygdskörning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. Remissinstanserna har bl.a. i sina yttranden tagit ställning till att skatten bör differentieras så att den avspeglar utsläpp med hänsyn till vad som är möjligt enligt Eurovinjettdirektivet, vilket är föremål för omförhandling.

En vägslitageskatt innebär en prissättning av godstransporter på väg. Detta kommer enligt promemorian att leda till att en viss andel av transporter flyttar över till alternativa trafikslag som sjöfart och järnväg. Framför allt gäller det transporter över 30 mil, som är utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Hur stor överflyttningen blir beror delvis på skattenivåer men också på tillgängliga alternativ. Om möjligheterna att transportera gods via järnväg eller sjöfart är goda så ökar priskänsligheten för vägslitageskatten och därmed överflyttningen.

Den tidigare S-MP-regeringen aviserade ambition om att man skulle återkomma med en inriktningsproposition före mandatperiodens slut. Så skedde aldrig trots det alltmer ökade behovet att klimatstyrande åtgärder för att minska utsläppen inom transportsektorn.

Vänsterpartiet har under lång tid förespråkat en avståndsbaserad skatt på tunga lastbilar som träffsäkert ska vara möjlig att differentiera. Förutom den klimatnytta en sådan beskattning skulle kunna medföra ser vi stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter skulle ges bättre möjligheter, genom automatiserat avläsningsbart system, att upptäcka den illegala lastbilstrafiken. Promemorian *En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik* har remitterats och därmed har redan en god grund lagts för att ett förslag på avståndsbaserad beskattning av tung lastbilstrafik bör kunna läggas fram i riksdagen i närtid. Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt av tung lastbilstrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

3.3 Ändra avkastningskrav och ägardirektiv till SJ

SJ AB är av staten ålagt att skapa företagsekonomisk vinst och har därutöver ett avkastningskrav som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på den redovisade

nettovinsten. Avkastningskravet leder till starkt fokus på att skapa vinst. SJ AB tvingas därmed se till marknadsandelar och snäv vinstmaximering. Det gör att resenärers behov prioriteras ned. Bolaget har exempelvis beslutat att ta bort försäljning av utlandsresor över disk. I dag har SJ bara tre butiker kvar i Stockholm, Göteborg och Malmö, vilket innebär att alla andra järnvägsstationer i Sverige saknar manuell biljettförsäljning.

Järnvägssystemets uppsplittring och avreglering har generellt lett till en mängd olika bolag vars drivkraft är vinstmaximering för varje enhet. Med ett sådant system kan avisningslokaler för tågen prissättas så att de inte används optimalt och plogtåg hyras ut som godståg för att det lönar sig bättre. Samhällsnyttan är ingens ansvar och med rådande situation riskerar resenärer och skattebetalare att få bära de kostnader som aktörerna kan undkomma.

Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil i stället. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav skulle SJ kunnat sänka priserna på biljetter och förbättra servicen och därmed prioritera samhällsnyttan. I stället för att ge avkastning till staten bör pengarna användas i verksamheten med en sådan inriktning.

Vänsterpartiets mål är att det överskott SJ gör på sin verksamhet ska användas för att förbättra servicen och sänka biljettpriserna. Det skulle då bidra till att fler kan åka kollektivt och minskad miljö- och klimatpåverkan.

Regeringen bör återkomma med ett samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta samt ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2021. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vi anser även att SJ AB ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik på kommersiella villkor. Men SJ bör även bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart.

Om trafiken på en viss sträcka i dag anses vara viktig kan den upphandlas av Trafikverket. Om SJ AB ges ett större mandat utifrån ett samhällsansvar att bedriva nationell tågtrafik, kan sträckor som Trafikverket idag upphandlar överflyttas till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverkets upphandling minskas.

När SJ AB tidigare hade ensamrätt till stambanorna hade det ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Detta var en orimlig ordning. Det ledde i praktiken till att SJ AB avstod från att köra på vissa sträckor och satte avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av samhällsviktiga verksamheter, exempelvis en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. En sådan inriktning är enligt vår uppfattning fullt möjlig utan att det hindrar utvecklande av den regionala järnvägstrafiken.

SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2021 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

3.4 Stärk järnvägsstationernas nytta för resenärerna

För att få fler att resa med kollektiva färdmedel måste resandet vara enkelt för resenären. Våra stationer och deras funktion är av stor betydelse för att så ska vara

fallet. Järnvägsstationer kan omfatta både fjärr- och regionalstågstrafik men är även ofta ett nav för regional och lokal busstrafik. Det statliga bolaget Jernhusen förvaltar ett stort antal järnvägsstationer men det är även vanligt att regioner, kommuner eller privata aktörer äger stationsbyggnader. Trafikverket har ansvar främst för plattformar och i viss utsträckning även informationsanläggningar. Avregleringen av järnvägen och kollektivtrafiken har resulterat i en mängd aktörer vilket försvårat en tydlig vägledning för kollektivtrafikresenärerna. Resenärsforum, Sveriges enda nationella konsumentorganisation för kollektivtrafikresenärer, har gjort en sammanställning över brister och lösningar när det gäller våra stationer. Rapporten visar genom intervjuer med väntande resenärer på ett flertal brister när det gäller information och service. Det finns t.ex. behov av att ankomst- och avgångstider finns tillgängliga i både digital och tryckt form. När trafikstörningar uppstår är resenärerna ofta extra utsatta på en station och det finns sällan trafikpersonal tillgängliga för att besvara frågor. Resenärer efterfrågar att utrop om störningsläget görs på både svenska och engelska samt att information ges om alternativa resvägar och om rätt till ersättning. Hissar och rulltrappor måste ha tydlig skyltning och ledstråk krävs. Informationstavlor måste ha god läsbarhet och bör vara utrustade med talstöd för synskadade.

EU kräver att varje medlemsland ska upprätta en plan för hur stationerna ska kunna uppnå s.k. universell tillgänglighet enligt förordningen om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet. Sverige har dock inte redovisat vilken myndighet som ska ha det övergripande ansvaret för detta arbete. Regeringen bör återkomma med förslag på nationell ansvarsfördelning i syfte att stärka information, ledsagning, tillgänglighet samt service genom ökad bemanning på landets järnvägsstationer. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Många resenärer har under lång tid även lyft behovet av att det ska vara enkelt att köpa biljett när du åker kollektivt oavsett var i landet du råkar befinna dig. Vänsterpartiet har under lång tid lyft behovet av att ett gemensamt biljettsystem införs i Sverige. Vi välkomnar därför att regeringen nu tillsatt en utredning om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Vår utgångspunkt är att ett nationellt biljettsystem ska omfatta både tåg, bussar och övrig kollektivtrafik och det bör finnas ett nationellt kollektivtrafikkort som kan laddas på oavsett var i landet resenären vill resa kollektivt. Om kollektivtrafikföretag och andra operatörer inte frivilligt vill tillhandahålla biljettförsäljning och information genom nationell åtkomst bör regeringen vidta åtgärder så att detta krav blir möjligt att införa på aktörerna.

3.5 Höjda banavgifter begränsar järnvägens klimatnytta

Vänsterpartiet delar en allmän inriktning att alla trafikslag på sikt ska bära de externa kostnader de orsakar samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan, slitage och olyckor. I dag varierar det dock kraftigt i vilken utsträckning godstransporter bär de kostnader de orsakar, beroende på om de t.ex. sker med tunga lastbilar eller på spår med järnväg. Därtill kräver det alltmer växande klimathotet att de klimatpåverkande utsläppen från våra transporter skyndsamt minskas. Vi måste därför försäkra oss om att våra styrmedel inom transportområdet inte försvårar konkurrensmöjligheterna för de trafikslag som minskar utsläppen och stärker hållbarheten.

I dag är det EU-direktiv som styr hur Trafikverket ska och får sätta banavgifter. Genom järnvägslagen har kraven skrivits in i svensk rätt. Det innebär att banavgifterna i allt högre grad, genom att successivt årligen höjas, ska tillse att trafikoperatörerna

betalar för de samhällskostnader de orsakar, t.ex. slitaget. Intäkterna använder Trafikverket för banunderhåll. År 2018 uppgick Trafikverkets intäkter till 1 767 miljoner från banavgifterna. Till år 2025 beräknas de uppgå till nästan 2,5 miljarder kronor. Detta är en kostnad som i hög utsträckning drabbar godstransportörerna på järnvägen och som försvårar deras möjlighet att konkurrera med den tunga lastbilstrafiken som orsakar större klimatutsläpp. Den är en orimlig ordning enligt vår uppfattning. Vi motsätter oss inte att även järnvägsoperatörerna ska bidra till sina samhällskostnader, men i ett läge då den tunga, och delvis konkurrerande, lastbilstrafiken i alltför liten utsträckning betalar för sin höga påverkan på klimat och vägslitage gynnar inte rådande situation en utveckling för hållbara godstransporter. EU:s reglering av banavgifterna måste i högre grad beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge samt att detta förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte får undermineras av höjda banavgifter. Regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för godstrafik på järnväg. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

3.6 Inför moratorium för nya investeringar i signalsystemet ERTMS

Järnvägens signalsystem är mycket betydelsefullt för att optimera kapaciteten på spåren och samtidigt säkerställa trafiksäkerheten. I skuggan av accelererande klimatförändringar är behovet av ökad kapacitet för säker järnvägstrafik för resenärer och gods alltmer angeläget. Sverige har inte råd att tappa tempo i denna nödvändiga omställning till fossilfria transporter till 2030.

I dag används till övervägande del ATC (Automatic Train Control) i vårt nationella signalsystem. För att EU ska utveckla ett gemensamt signalsystem med syfte att underlätta gränsöverskridande trafik och effektivisera trafikledningen ska ERTMS (European Rail Traffic Management System) införas av samtliga medlemsstater.

Riksdagen har beslutat att all reinvestering på järnvägen ska följa EU:s krav och sedan 2012 har Trafikverket i uppdrag att ta ett helhetsansvar för införandet av ERTMS i Sverige. ERTMS-systemet har hittills i Sverige införts på tre pilotbanor (Ådalsbanan, Haparandabanan och Västerdalsbanan) samt på Botniabanan. Malmbanan ska driftsättas med ERTMS fr.o.m. 2021. I den nationella planen för perioden 2018–2029 som regeringen fastställde i juni 2018 ingår insatser för utveckling och införande av ERTMS till en kostnad av 11,6 miljarder kronor. Den totala kostnaden uppskattas till runt 30 miljarder kronor.

Vänsterpartiet har förståelse för att ERTMS är ett mycket omfattande och tekniskt komplext projekt som påverkas av en rad faktorer som påverkar genomförandet. Vi har också full förståelse för att nuvarande signalsystem är ålderstiget. Därför ställs mycket höga krav på analyser som beaktar samhällsnyttan utifrån alternativa tillvägagångssätt när ett så stort investeringsprojekt som detta ska planeras att genomföras för att optimera klimatnytta och minska kostnader. De effekter vi redan nu kan se för hur kostnader och nyttor förändrats i Trafikverkets uppskattningar samt hur tågoperatörerna drabbas av kostnader i genomförandet är allvarliga signaler om att det brister i införandet av ERTMS. När införande av ERTMS beslutades för många år sedan hade Sverige valmöjligheten att ha både ERTMS och det gamla signalsystemet ATC utmed banan. Men beslutet blev i stället utfasning av ATC parallellt med införande av ERTMS. Den valda strategin, den s.k. fordonsstrategin, förutsatte att ERTMS installeras

på fordonen innan järnvägsspåren utrustats med systemet. Operatörernas investeringar ger alltså inte något som helst värde förrän efter investeringen gjorts p.g.a. lång utrullningstid i anläggningen. Det finns ett flertal exempel på hur tågoperatörer i Sverige drabbas av betydande kostnadsökningar.

Samtliga Norrtågs fordonstyper måste ERTMS-anpassas senast 2023. En av deras fordonstyper har en teknisk livslängd fram till 2027, vilket innebär att Norrtåg ställs inför ett beslut att installera ERTMS på en utgående fordonmodell till höga kostnader. Norrtåg får ensamt stå för hela kostnaden för typgodkännande, fordonsanpassning och installationer. Green Cargo skaffar i nuläget nya lok med ERTMS som ska användas i SSAB:s ståltåg. Den nuvarande lokanskaffningen innebär efter ERTMS-införandet ett system med begränsad redundans för Green Cargo. För SSAB är lokkapacitet detsamma som volymkapacitet. För att Green Cargo ska kunna ha tillgång till nödvändig reservkapacitet måste därför ytterligare, i många fall gamla lok, utrustas med ERTMS. Att ERTMS-utrusta gamla lok ger ökade produktionskostnader som slår mot basindustrins transporter på järnväg. I nuläget överväger Green Cargo hur framtida trafikering av sträckan Boden–Luleå och Haparandabanan ska kunna se ut i framtiden, eftersom intäkterna från trafiken på dessa bandelar med stor sannolikhet inte kan motivera investeringar i ERTMS-utrustning. Detta är några exempel på hur införandet av ERTMS riskerar att försvaga vår möjlighet att transportera gods på järnvägen i ett skede där vi av klimatskäl i stället kraftigt behöver öka kapaciteten.

Även i övriga EU-länder kommer oroande signaler enligt branschföreningen Tågoperatörerna. I Danmark, som i likhet med Sverige har fordonsstrategin och därutöver valt en snabb utrullning av systemet på hela den danska järnvägen, växer osäkerheten om ERTMS-systemet. Under 2018 konstaterades att införandet kommer att fördyras med flera miljarder och försenas med 4 år. I Tyskland beställde transportministeriet en genomförbarhetsstudie från konsultfirma som, förutom rekommendationen att göra ett omtag på Tysklands ERTMS-projekt, konstaterade att med ett helhetsperspektiv så skulle ett genomförande kunna göras på 25 år. En sådan förhållandevis snabb utbyggnadstakt förutsätter engagemang från alla inblandade parter samt att det är väsentligt billigare att ge stöd till fordonsägarna än att dubbelutrusta järnvägen med gamla signalsystem och ett nytt ERTMS-system. I Spanien har produktiviteten minskat med 25 procent p.g.a. kompatibilitet och 20 procent av flottan är paralyserad p.g.a. ERTMS-tester. Ingen tar ansvar för helheten och kostnaderna har ökat dramatiskt. Även utanför EU finns problem och det norska ERTMS-systemet dras med förseningar bl.a. på Malmbanan.

Riksrevisionen konstaterar i sin rapport 2018 om ERTMS att Trafikverket kraftigt underskattat kostnaden för att utveckla ett fungerande ERTMS-system. Man bedömer därför att kostnadsuppskattningarna för utvecklingen av systemet inte varit välgrundade och att det finns risk för att ytterligare kostnadsökningar kan uppstå i framtiden. Riksrevisionen ifrågasätter också Trafikverkets bedömning att myndigheten framöver genom att introducera en ny arbetsmetod kan spara resurser genom s.k. läreffekter. Detta då Trafikverket saknar underlag för var och hur effektiviseringen ska uppstå mer specifikt i ERTMS-utrullningen. Riksrevisionen konstaterar att kostnaden gällande ERTMS som redovisas i nationella planen 2018–2029 bygger på antaganden som inte är tillräckligt underbyggda och väl dokumenterade.

Vänsterpartiet anser sammantaget att nuvarande strategi för införande av ERTMS och samordningen med en reinvestering av nuvarande signalanläggning visar på alltför stora brister. Med nuvarande genomförande riskerar Sverige att få lägre kapacitet på

spåren, högre kostnader för staten och för tågoperatörerna och försämrade konkurrenskraft för järnvägen. Det finns därför starka skäl att ifrågasätta samhällsnyttan med införandet i nuläget. Vi anser därför att införandet av ERTMS bör pausas och att berörda aktörer och myndigheter bör inbegripas i ett omtag för införandet av nytt signalsystem för att utarbeta förslag på hållbar strategi i genomförandet. Sverige bör göra en paus i införandet av det nya signalsystemet ERTMS. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

3.7 Staten bör ta ett helhetsansvar för införande av ombordutrustning för ERTMS

Införandet av ERTMS har medfört ökade kostnader för ett flertal operatörer, vilket framgår av avsnittet ovan. För att minska de negativa effekterna för tågoperatörerna anser Vänsterpartiet att regeringen bör följa Tysklands exempel när det gäller att värna konkurrenssituationen för järnvägstrafiken. Regeringen bör återkomma med förslag på hur staten kan införa lämpliga former för finansiering av installation av ombordutrustning samt skälig kompensation för risker och störningar under införandetiden. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

3.8 Stärk miljökompenserande system

Genom Vänsterpartiets budgetsamarbete med regeringen under föregående mandatperiod infördes miljökompensation för godstransportörer på järnvägen. Detta styrmedel infördes i syfte att motverka de negativa effekterna av höjda banavgifter och kompensera för den miljönytta godstransporter på järnväg ger jämfört med de på väg. Stödets omfattning var dock enligt vår uppfattning alldeles för lågt och upphör dessutom år 2020. Vi vill därför förlänga miljökompensationen samt öka den med motsvarande medel som banavgifterna höjs den kommande treårsperioden. Vi föreslår därför en miljökompensation på 500 miljoner kronor till år 2020. I vår motion för utgiftsområde 22 (2019/20:2697) redogör vi för vår ökade satsning.

I Danmark har, enligt uppgift från Branschföreningen Tågoperatörerna, banavgifterna närapå reducerats till noll genom det kompensationsystem som man tillämpat i över 10 år. Det visar att det inom ramen för EU:s regelverk finns nationellt utrymme att agera. För att ytterligare stärka överflyttning av gods och passagerare till mer klimatsmarta transporter är det centralt att utsläppen av växthusgaser värderas korrekt. Forskning visar att risker och effekter av utsläppen av växthusgaser kan vara större än man trott. I Tyskland har den tyska motsvarigheten till Naturvårdsverket föreslagit ett värde på koldioxidutsläpp som är nästan dubbelt så högt som svenska myndigheters. Korrekta värderingar över de negativa effekter som utsläpp av växthusgaser orsakar samhället är grunden för att styrmedel ger tillräckliga incitament att genomföra överflyttning av passagerare och gods till mer klimatsmarta transporter där så är möjligt. Regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, med incitament för att stärka transportköparens val för att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

3.9 Kombidirektivet har inte bidragit till mer hållbara godstransporter

I EU:s direktiv från 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (kombidirektivet) finns regler om kombinerade transporter mellan länderna. I dag är kombidirektivet införlivat i svensk rätt genom yrkestrafikförordningen. Vänsterpartiet anser att syftet med direktivet var lovvärt då det skulle främja att godset i ökad utsträckning kunde transporteras på järnväg eller vatten i stället för på väg. Så har dock inte blivit fallet och det har inte kunnat påvisas någon tydlig miljöeffekt. Kombidirektivet är otydligt och komplicerat vilket inneburit att det har varit svårt att kontrollera att enskilda lastbilstransporter verkligen utförs enligt kombidirektivets regelverk. I stället har kombidirektivet i sin nuvarande form bidragit till en alltmer osund konkurrens och social dumpning inom åkeribranschen. Kombidirektivet gör det möjligt för företag att permanent stationera trailerdragare i Sverige för att med utländska chaufförer utföra transporter från hamnar och kombiterminaler med löner och arbetsvillkor i enlighet med chaufförens hemland. Chaufförerna utför körningar enligt kombidirektivet men nyttjas oftast till andra inrikestransporter. I praktiken bedriver således mindre nogräknade transportföretag från andra EU-länder i princip stadigvarande verksamhet i Sverige med låga löner och dåliga arbetsvillkor genom att kombidirektivet gör att man kan komma runt cabotagereglerna. Det leder till snedvriden konkurrens och att arbetstagare utnyttjas. Det är en oacceptabel situation. Vänsterpartiet anser därför att kombidirektivet i sin nuvarande form bör avskaffas. På EU-nivå pågår för närvarande förhandlingar om ett stort paket med förändringar inom transportsektorn, det s.k. mobilitetspaketet. När nya lagar och regler kan vara på plats är fortfarande oklart och hur dessa kommer att förändra kombidirektivet vet vi inte. Problemen med den osunda konkurrensen på våra vägar är dock akut och vi anser därför att nuvarande kombidirektiv bör skrotas. Regeringen bör verka för att nuvarande kombidirektiv avskaffas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

3.10 Sammanhållet och effektivt banunderhåll i statlig regi

Under lång tid har del efter del i järnvägssystemet styckats av, delats upp och ofta privatiserats trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol där de olika delarna är intimt förknippade och beroende av varandra för att skapa en fungerande helhet. På underhållssidan har konkurrensutsättningen lett till att det i dag är avsevärt färre anställda än vad som var fallet för 15 år sedan. Det finns alltså mycket färre personer som arbetar ute i spåren, vilket blir synligt när det är snöiga vintrar. Säkerheten brister på ett oacceptabelt sätt såväl för resenärer som för dem som arbetar på spåren. Trafikverket utför sedan 2010 inget underhåll i egen regi utan samtliga underhåll sker numera genom entreprenadkontrakt. På marknaden finns i dag huvudsakligen 3–4 aktörer som i sin tur anlitar ett stort antal underentreprenörer.

År 2013 uppdagades tydliga brister på åtgärder i underhållet på våra järnvägar (SVT Östnytt 20 november 2013). Av 61 stora urspårningar sedan 2008 var bristerna kända på över 20 av olyckplatserna men ändå inte åtgärdade. Larmet kom bara dagar efter att ett urspårat godståg i Stockholm lamslagit trafiken trots att brister i underhållet hade påtalats på den aktuella sträckan tidigare. Bristerna var dock inte överraskande för flertalet verksamma inom järnvägen som upplever hur en allt större underhållsskuld

byggts upp i vårt järnvägssystem. Vänsterpartiet bedömer att för att upprätta en fungerande tågtrafik för resenärer och företag krävs ett sammanhållet system där nödvändigt banunderhåll och kontroll av detsamma sker i statens egen regi. Vi ser det därför som ett stort framsteg att vi nått en överenskommelse med regeringen om att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhåll av de svenska järnvägarna. Regeringen tog ett viktigt beslut i januari 2017 när det beslutades att Trafikverket ska göra leveransuppföljning och underhållsbesiktning av järnvägen i egen regi. Beslutet innebär att Trafikverket får bättre koll på sina egna anläggningar och att det som har beställts verkligen levereras. För att staten ska ta det samlade ansvaret krävs nu åtgärder för att även utförande av underhåll ska ske i statlig regi. Brister i vårt järnvägsunderhåll är en betydande orsak till tågförseningar och det krävs både stärkt statligt ansvar och ökade anslag för att råda bot på rådande situation som drabbar både resenärer och gods. Vi välkomnar därför att regeringen och Vänsterpartiet i mars 2018 kom överens om att tillsätta en utredning i syfte att basunderhållet, dvs. det dagliga underhållet, som i dag utförs av det statliga bolaget Infranord AB ska överföras till Trafikverket. En sådan åtgärd stärker Trafikverkets ansvar och kunnande och ger förutsättningar för ett mer effektivt järnvägsunderhåll. Utredningen har genom tilläggsdirektiv fått i uppdrag att även analysera allt basunderhåll som Trafikverket upphandlar och inte bara begränsa sig till de kontrakt Infranord AB har vid överföringstillfället. Utredningstiden har även förlängts och uppdraget ska redovisas senast 31 december 2019. Men för att vi ska få tåg som går i tid behöver mycket mer göras när det gäller underhållet. Vänsterpartiet anser att hela Infranords verksamhet bör införlivas i Trafikverket, inte bara dess basunderhåll.

En tidsatt färdplan med förslag på åtgärder och utredningar, för att drift och underhåll inklusive reinvesteringar ska genomföras på det statliga järnvägsnätet i statlig regi genom Trafikverket bör tas fram. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

3.11 Stärk kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn

Behovet av tekniker inom järnvägen är stort och investerings- och underhållsbehovet inom järnvägssystemet kommer att växa det kommande decenniet för att få en fungerande järnväg. Bantekniker, eltekniker, signaltekniker och spårsvetsare är några exempel på kompetenser som kommer att behövas i ökad utsträckning. I dag arbetar ca 2 800 tekniker inom järnvägen. Inom fem år kommer 1 700 årsarbeten, enligt branschen, att saknas framför allt beroende på pensionsavgångar. Järnvägstekniska utbildningar finns inom yrkeshögskoleutbildning, yrkesvux, och som företagsförlagd utbildning. Antalet platser täcker dock inte behovet. Hösten 2018 startade järnvägstekniska utbildningar i form av Trafikverksskolan i Ängelholm, Vansbro, Åmål och Falköping. Där erbjuds drygt 100 platser totalt vilket långt ifrån täcker behovet. Vänsterpartiet anser att det är ytterst angeläget att tillgång till yrkeskunnig personal inom järnvägssektorn säkras de kommande åren för att möjliggöra nödvändiga satsningar på klimatsmarta resor och transporter på en fungerande järnväg med hög kapacitet och tillförlitlighet. Regeringen bör skyndsamt återkomma med åtgärdsplan för genomförande av kompetensförsörjning och kompetenslyft inom järnvägssektorn som även omfattar Trafikverket. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

3.12 Nationell handlingsplan för att nå fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken

En mängd utredningar och rapporter de senaste åren har presenterat möjliga åtgärder för att minska klimatpåverkan från våra transporter och öka andelen persontransporter med kollektivtrafik. Dit hör t.ex. betänkandet *Fossilfrihet på väg* (SOU 2013:84), regeringsuppdraget *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet* (2017) och Trafikverkets inriktningsunderlag inför antagandet av den nationella planen 2018–2029. År 2016 tog *Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik* genom uppdrag fram en rapport som redogör för möjligheterna till fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030. Rapporten konstaterar att det kommer att krävas betydande insatser för att nå en marknadsandel på 36 procent som är branschens målsättning för det motoriserade resandet. Detta skulle innebära en fördubbling om man utgår från en basnivå år 2006, vilket branschen gör, och då marknadsandelen var 18 procent. För att strukturera arbetet med de åtgärder som presenterats i dessa underlag gällande att öka kollektivtrafikens marknadsandel bör en handlingsplan tas fram med lämpliga statliga åtgärder för att möjliggöra branschens målsättning till år 2030. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

3.13 Inför styrmedel som minskar bilberoendet och ökar resandet med kollektivtrafik

Vänsterpartiet anser att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen. En stadsplanering med ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med lägre pris har visat sig vara ett framgångsrikt sätt att minska bilismen och uppnå hållbara städer. Det har visat sig att effektiva helhetssatsningar som innehåller stadsplanering för minskat utrymme för bilar samt en ökad täckningsgrad för kollektivtrafik med sänkt taxa ger ett större antal resenärer till kollektivtrafiken. Genom att resandet med kollektivtrafik ökar i hög grad med en sådan kombinerad satsning har det också lett till ökade intäkter i kollektivtrafiken. En sådan satsning kräver mer resurser inledningsvis men har, om den planeras rätt, sedan möjlighet att bli självbärande. Freiburg i Tyskland är ett exempel där denna modell använts och varit framgångsrik.

För att få fler människor att välja t.ex. bussen framför bilen måste kollektivtrafikresorna bli det ekonomiskt lönsamma alternativet i högre utsträckning. Därför krävs politiska insatser som innebär att det miljövänliga alternativet också är det billigaste. De senaste årens prisutveckling inom kollektivtrafiken är i det avseendet oroväckande. Priset på att resa kollektivt har ökat med ungefär 70 procent under en period av femton år och konsumentprisindex (KPI) har under samma period ökat med 18 procent. Priset på att resa kollektivt har alltså ökat nästan fyra gånger så mycket som den allmänna prisökningen. Vänsterpartiet anser att detta är mycket bekymmersamt då prisbilden för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter. De samlade transporterna i samhället behöver effektiviseras och minska i omfattning genom resurssnål samhällsplanering. Satsningar på kollektivtrafik underlättar för den som i dag reser med bil att resa på ett mer hållbart sätt. Men satsningar på kollektivtrafik ökar också möjligheten för den som saknar tillgång till bil att resa och röra sig i

samhället. Vänsterpartiets långsiktiga mål är en utbyggd, avgiftsfri kollektivtrafik. Med satsningar på lägre priser inom kollektivtrafiken når vi ett rättvisare och mer jämlikt transportsystem.

Regeringen bör tillse att en översyn genomförs över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande resekostnaden för motsvarande resor med personbil. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jonas Sjöstedt (V)

Maj Karlsson (V)

Karin Rågsjö (V)

Linda Westerlund Snecker (V)

Birger Lahti (V)

Mia Sydow Mölleby (V)

Jens Holm (V)