

## Motion till riksdagen 2007/08:T329

av Peter Pedersen m.fl. (v)

# Järnvägstrafiken

## 1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut.....	2
3	Inledning .....	3
4	Avreglering och bolagisering .....	3
5	Avkastningskravet.....	5
6	Kombinera ensamrätt med trafikeringsplikt.....	6
7	Ansvaret för den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg ....	7
8	Ansvaret för tågstationerna .....	7
9	Ansvaret för de tågresande.....	8
10	Banunderhåll .....	8
11	Vill inte regeringen satsa på järnvägar? .....	9
12	En jämställd järnvägstrafik.....	10
12.1	Representation.....	10
12.2	Ändra den samhällsekonomiska kalkylen! .....	11
12.3	Regionförstoring.....	12

Fel! Okänt namn på

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen när det gäller att reglera avregleringen inom järnvägstrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kraftigt reducera statens avkastningskrav på SJ AB och genom förändrade ägardirektiv i stället lyfta fram de transportpolitiska målen och målet om samhällsekonomisk effektivitet som styrmedel för järnvägstrafiken.<sup>1</sup>
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ AB ska ha fortsatt ensamrätt till stomlinjerna, men också ha en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla ett helhetsansvar och tydligare krav på samordning för den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen låter utreda möjligheten av och förutsättningarna för skapandet av ett ”resanderåd”.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vara pådrivande i att Banverket och andra trafikverk förändrar de samhällsekonomiska kalkylerna så att värderingen av olika komponenter inte minskar kvinnors tillgång till transporter.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i regleringsbrev till Banverket bör påpeka att jämställdhetsperspektivet alltid analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring.

<sup>1</sup> Yrkande 3 hänvisat till NU.

### 3 Inledning

Vänsterpartiets vision är att SJ återigen ska bli folkets järnväg. Järnvägstrafiken i Sverige styrs idag utifrån företagsekonomiska villkor och inte utifrån vad som är bäst för samhället. Resultatet av privatisering och konkurrensut-sättningar är att SJ tvingats minska antalet anställda, höja biljettpriserna och dra in på underhållet till tågen. Det medför att många resenärer, t.ex. studen-ter, pensionärer och andra med låga inkomster, väljer att istället resa med långfärdsbussar, bil eller flyg. Dessutom har förseningar och inställda tåg inte förbättrat situationen. Då kvinnor använder sig av tåg i högre utsträckning än män, har deras transportbehov försämrats. Och det i en transportvärld som redan är dominerad av män, både vad gäller inriktning och representation. Vänsterpartiet har tidigare fått igenom att 107 miljarder kronor ska investeras i nya järnvägar mellan 2004 och 2012. Det är vi glada för, men för att tåg-resandet ska öka måste folk ha råd att åka – och tågen måste gå i tid. Tåget är en viktig faktor när det gäller att ställa om vårt resande till ekologiskt hållbara transporter. Inte minst den viktiga och stora frågan om människans påverkan på klimatet hänger intimt samman med en utveckling och förbättring av möj-ligheten att färdas med tåg. Det är hög tid att vi får en ändring av färdrikt-ningen när det gäller tågtrafiken. I motionen utvecklar vi våra förslag som kommer att leda till ett effektivare, miljövänligare och mer jämställt samhälle.

### 4 Avreglering och bolagisering

Riksdagen godkände den 31 maj 2000 (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000: TU11, rskr. 1999/2000:238) att verksamheten vid affärsverket Statens Järn-vägar skulle överföras till aktiebolag och regeringen bemyndigades att ge-nomföra ombildningen. Målet med bolagiseringen sades vara att skapa effek-tiva och lönsamma järnvägsföretag, som kan konkurrera inbördes på mark-naden och samtidigt erbjuda kunderna en bra och prisvärd service. I proposi-tion 1999/2000:78 Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. uttrycktes att

väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att till-godose näringslivets behov av långväga transporter och för en konkur-renskraftig kollektivtrafik. En väl utvecklad järnvägstrafik kan också bi-dra till målet om en positiv regional utveckling.

I skrivelsen 2001/02: Redogörelse för bolagiseringen av affärsverket Statens Järnvägar sammanfattar regeringen att den valda strukturen medfört fördelar och ökar förutsättningarna för effektivitet och kvalitet i verksamheten samt ökad service för kunderna. Vi törs påstå att många med all rätt ifrågasatt och ifrågasätter denna slutsats! Vänsterpartiet tillhörde och tillhör fortfarande dessa kritiker.

Vänsterpartiet var också det enda parti som sa nej när riksdagen 1988 be-slutade dela upp Statens Järnvägar i två delar, SJ och Banverket och där SJ fick ensamrätt att trafikera stornätet, medan olika trafikhuvudmän fick trafi-

## Fel! Okänt namn på

keringsrätten för persontrafiken på länsbanorna. Banverket gavs ansvaret för infrastrukturen, dvs. järnvägsspåren. Senare tillkom också Jernhusen AB som en aktör som skulle handha tågstationsbyggnaderna. Vänsterpartiet var djupt oroligt för att ansvaret för en väl fungerande järnvägstrafik skulle bli otydligt – och vi fick rätt.

Problemen ökade ytterligare när affärsverket Statens Järnvägar (SJ) styckades upp i flera bolag år 2001. SJ AB fick sköta persontrafiken, Green Cargo AB godstrafiken och olika privata aktörer släpptes in på spåren. Vi motsatte oss även detta.

Vi menar fortfarande att avregleringen och bolagiseringen inte medför ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Internationellt finns det avskräckande exempel på avregleringens konsekvenser, inte minst England. Även om vi inte stöder avregleringen, finner vi det märkligt att Sverige ska gå i täten för avreglering av den egna marknaden när andra länders tågmarknader hålls stängda för konkurrens. Vi menar att en helhet som tillgodoser samhällets intresse för gods- och persontransporter på järnväg måste vara utgångspunkten, inte kortsiktiga ekonomiska krav som utelämnar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet. Kvinnor och män har olika resemönster och använder transportfärdmedel i olika hög grad. Fler män färdas med flyg och bil och fler kvinnor färdas kollektivt med lokaltrafik och tågtrafik. Om samhällets resurser till kommunikationer ska fördelas likvärdigt mellan kvinnor och män, vilket inte sker idag, är det viktigt att prioritera färdmedel som kvinnor använder.

En positiv regional utveckling försvåras påtagligt om ”huvudspåret” är ökade biljettpriser, nedläggning av trafik, färre tågstopp på mindre stationer, försämrad turtäthet, nedläggning av godstransporter på vissa linjer, biljettkrångel och bristande samordning mellan olika tågoperatörer och andra transportslag osv. En hel del av detta påpekades också i proposition 2005/06:160 Moderna transporter.

Vi vill också hävda att konkurrensutsättningen drabbat de anställda på ett negativt sätt, t.ex. genom personalnedskärningar, längre arbetspass, höjd pensionsålder, sämre ersättningar osv.

Vi vill lyfta fram den nödvändiga kopplingen till de av riksdagen antagna trafikpolitiska målen: trafiksäkerhet, transportkvalitet, tillgänglighet, miljö, regional utveckling och jämställdhet. I beslutet ingår också att de samhällsekonomiskt mest effektiva metoderna ska användas. Vi menar att det som är företagsekonomiskt lönsamt inte per automatik också är bäst sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vänsterpartiet vill att regeringen prövar förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi är medvetna om att en avreglerad marknad kan vara mycket svår att återreglera. Det är i själva verket en av anledningarna till att borgerliga politiker så ivrigt driver på avreglering, bolagisering och utförsäljning av offentlig verksamhet. Ett första steg är att reglera avregleringen. Detta bör ges regeringen till känna.

När våra förslag behandlades i trafikutskottet senast (bet. 2006/07:TU12) behandlades de inte i sak. Majoriteten nöjde sig med att passivt hänvisa till tidigare fattade riksdagsbeslut och EU-harmoniseringen. Vi är väl medvetna om de beslut som tagits och den EU-anpassning som pågår även inom detta område. Men det vi efterfrågar är ett nytänkande och en omvärdering. Vi tvingas upprepa yrkandena 1 och 2 i motion 2006/07:T303. Vår oro förstärks dessutom av de skrivningar regeringen framför i budgetpropositionen (BP 08) utg.omr. 22, volym 12. På s. 35 står följande:

På persontrafik har marknadsöppningen skett stegvis och i takt med utvecklingen inom EU. Även inom persontrafiken sker en utveckling mot fler operatörer i den upphandlade trafiken. Regeringen ser positivt på detta och anser att det långsiktiga målet bör vara en avreglerad persontrafikmarknad inom järnvägsområdet. Regeringen kommer att tillsätta en utredning som ska klargöra hur detta mål ska kunna uppnås. Ambitionen är att återkomma till riksdagen med förslag till ny lagstiftning under nästa riksmöte.

Vänsterpartiet har helt motsatt uppfattning!

## 5 Avkastningskravet

Från att ha varit en samhällelig nytthet, ja "hela folkets järnväg", förändrades SJ AB genom olika trafikpolitiska beslut till att ha som främsta mål att gå med företagsekonomisk vinst. Men det är inte bara vinst SJ AB ska göra, utan företaget har även ett avkastningskrav liggande på sig. Det betyder att staten kräver utdelning till statskassan. Även om det inte går att göra en helt rättvis jämförelse med Danmarks motsvarighet, Danske Bahn (på grund av att det är ett affärsverk och inte ett aktiebolag som SJ AB) kan vi ändå notera att den danska staten ser sitt tåg företag som så viktigt att det varje år tilldelas 4 miljarder danska kronor från staten! Det hårda avkastningskravet har lett till en stark fokusering på att skapa vinst. "Vanliga" resenärer har fått stå åt sidan medan inriktningen har varit att konkurrera med flyget om höginkomstresenärerna, inte minst tjänsteresenärerna, som ansetts vilja betala dyrt för snabba resor. SJ:s inriktning blir därmed ett sätt att fokusera på marknadsandelar där män dominerar. Men är inte kvinnor, ungdomar och pensionärer lika mycket värda att satsa på? Det är i allt väsentligt en misslyckad strategi.

Avkastningskravet har också gjort att SJ AB i sin planering prioriterat ned förhållandevis lågtrafikerade banor i glesbygd. En likartad utveckling har skett inom godstrafiken. Vi menar att det är djupt olyckligt om ett snävt avkastningskrav leder till att presumtiva resenärer utifrån ekonomiska utgångspunkter i stället väljer flyget eller långfärdsbussar, som båda ger en större miljöbelastning. Det är förhållandevis dyrt att resa med tåg i Sverige om man t.ex. jämför med långfärdsbussarna. Biljettpriset måste ner om tågtrafikens marknadsandel ska kunna öka. Om de trafikpolitiska målen ska förverkligas måste fler ges en reell möjlighet att åka tåg i stället för flyg, buss eller bil. SJ AB:s avkastningskrav till ägaren, dvs. staten, bör därför kraftigt reduceras

## Fel! Okänt namn på

genom ändrade ägardirektiv som i stället inriktas på att lyfta fram behovet av att leva upp till de transportpolitiska målen och målet om samhällsekonomisk effektivitet som styrmedel för järnvägstrafiken. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi upprepar detta krav, eftersom frågan inte bemöttes i sak i betänkande 2006/07:NU4. Utskottsmajoriteten nöjde sig med att konstatera att ägarstyrningen av de statliga företagen behandlas av näringsutskottet medan de transportpolitiska målen hanteras av trafikutskottet. Dessutom hänvisades till en översyn av de statliga företagen. Vi tvingas konstatera att det fortfarande saknas en helhetssyn och att det måste till åtgärder för att samordna SJ:s verksamhet utifrån de transportpolitiska målen och de fastställda ägardirektiven och uppställda avkastningskrav.

## 6 Kombinera ensamrätt med trafikeringsplikt

Fram till 1950-talet var tåget det helt dominerande färdmedlet vid längre resor. Sedan har bilen tagit alltmer marknadsandelar från tåget. Tågtrafiken ökar kontinuerligt i absoluta tal när det gäller långväga resor, men minskar sin andel av det totala långväga resandet. Grundbulten för vår järnvägstrafik är fortfarande SJ AB. Det statliga bolaget har genom beslut av regering och riksdag trafikeringsrätt och ensamrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, som i första hand ska ske genom järnvägstrafik som sker på kommersiella villkor. Denna ensamrätt till interregional persontrafik som bedrivs på kommersiella grunder slogs också fast i riksdagens transportpolitiska beslut 1998. Bolaget kan emellertid avstå ensamrätten att trafikera en sträcka som anses olönsam. Om trafiken på en sådan sträcka anses vara viktig kan den upphandlas av Rikstrafiken. Regeringen kan inskränka SJ AB:s ensamrätt om trafik som SJ AB utför konkurrerar direkt med trafik som staten har upphandlat. Upphandling av olönsam järnvägstrafik har i regel skett i konkurrens mellan olika järnvägsföretag som agerar på den svenska marknaden.

Trots att SJ AB har denna ensamrätt har man ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Detta är en orimlig ordning! Det leder i praktiken till att SJ AB avstår från att köra på vissa sträckor och sätter avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Vänsterpartiet menar att detta är oacceptabelt. Det måste ske en förändring genom ett nytt riksdagsbeslut och nya ägardirektiv. Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av dominerande och samhällsviktiga verksamheter, t.ex. genom en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. I det här fallet måste därför ägardirektivet ändras för SJ AB så att trafikeringsrätten också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi upprepar därmed kravet från motion 2006/07:T303 yrkande 4, eftersom trafikutskottets majoritet i betänkande 2006/07:TU12 avslag detta yrkande

utan att gå närmare in på sakfrågan. En sådan trafikeringsplikt innebär förstås att finansieringen av järnvägstrafiken måste bygga på långsiktighet från ägarens sida, t.ex. långsiktiga avtal som reglerar hur trafikeringsplikten ska se ut och finansieras.

## 7 Ansvar för den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg

Järnvägsnätet kan också trafikeras av regionala tåg i de olika trafik huvudmännens regi. Denna trafik finansieras i huvudsak av landsting och kommuner och ska i princip ej överskrida länsgränser för att undvika orättvis konkurrens med SJ AB. Men denna princip gäller inte om trafik huvudmännen i län som gränsar till varandra bestämmer att sköta trafiken tillsammans. Länen kan då gemensamt ansöka hos regeringen om att få driva trafik över länsgränserna.

Trafikhuvudmännen har genom sina regionala bolag s.k. trafikeringsrätt på hela det statliga järnvägsnätet inom länen. Ansvar och de organisatoriska grunderna regleras i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik. Det innebär således att de kan driva egen trafik även på interregionala sträckor som också trafikeras av SJ AB. I en sådan situation kan SJ AB få svårt att konkurrera och uppnå lönsamhet på de attraktiva sträckor som i dag ger bolaget dess inkomster. Om regionala delvis skattefinansierade tågbolag konkurrerar med ett vinstdrivande statligt företag som SJ AB, kan naturligtvis SJ-trafik på vissa sträckor bli olönsam. Det leder till att bolaget minskar turtätheten och kanske till och med ställer in trafik på viktiga linjer. Det innebär alltså att det statliga bolaget på vissa sträckor riskerar att konkurreras ut av regional tågtrafik. Vi bör i stället ha ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi upprepar därmed yrkandet i motion 2006/07:T303 yrkande 5, eftersom trafikutskottets majoritet i betänkande 2006/07:TU12 inte behandlar den beskrivna problematiken i sak utan enbart uttrycker allmänt hållna synpunkter.

## 8 Ansvar för tågstationerna

Det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om vi vill öka det kollektiva resandet. Tågstationerna ska vara inbjudande, inte avskräckande för resenärerna. Tyvärr finns det många exempel på dåligt skötta och för resenären avskräckande tågstationer. Vi finner inga som helst skäl till att ansvaret för stationsbyggnaderna ska ligga hos Jernhusen AB utan anser att ansvaret egentligen borde flyttas över till Banverket. Om stationerna anses ha en nyckelfunktion sett till järnvägstrafiken som helhet

**Fel! Okänt namn på**

finns ingen anledning att ha ett bolag som endast syftar till att tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd, vilket kan leda till bristande underhåll, dåligt öppet-hållande eller försäljning av stationsbyggnader. Banverket ansvarar redan för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar. Det finns därför uppenbara skäl att samordna verksamheten på ett bättre sätt.

I proposition 2005/06:160 Moderna transporter markeras tydligt behovet av attraktiva och tillgängliga bytesplatser för att stimulera det kollektiva resandet. Ett statligt stationsråd har bildats där de olika aktörerna ingår, med uppgift att i samarbete säkerställa tillskapandet av sådana bytesplatser. Vi kommer därför för tillfället inte att föreslå någon annan ordning, men vill redan nu markera vikten av utvärdering. Om detta råd inte åstadkommer något konkret återkommer vi med krav på att Banverket tar över ansvaret för tågstationerna från Jernhusen AB.

Kvinnors och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och baseras på olika riskbedömningar. Genom att bygga bort otrygga miljöer, som mörka tunnlar eller passager, kan man öka trygghetsupplevelsen för kvinnor. I propositionen Moderna transporter (2005/06:160) enades de tre samarbetspartierna v, mp och s om att Banverket och Vägverket ska främja forskning och arbetet med att ta bort de otrygga miljöerna genom att förbättra den fysiska miljön och utformningen av stationer. Detta arbete skulle underlättas påtagligt om ansvaret för stationerna låg hos Banverket.

## 9 Ansvaret för de tågresande

Det är bra om ett stationsråd kan förbättra samordningen och det gemensamma ansvarstagandet när det gäller tågstationerna/bytesplatserna. En ytterligare åtgärd för att olika aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresande är att tillskapa ett "resanderåd" med uppgift att samordna informationen till de resande, t.ex. när förseningar inträffar av någon anledning. För det ska inte vara så att de resande ska behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningen. De resande efterfrågar att så snabbt som möjligt få korrekt information om vilka åtgärder som vidtagits för att minimera skadan, t.ex. ersättningstrafik, tidsförluster, rätt till ersättning m.m. Regeringen bör därför utreda möjligheten och förutsättningarna för att tillskapa ett "resanderåd". Detta bör ges regeringen till känna.

## 10 Banunderhåll

Banverket har gått igenom 55 bansträckor som det kallar för lågtrafikerade. Eftersom de medel som staten anvisat inte räcker har verket flaggat för att 17 järnvägssträckor under en fyraårsperiod kommer att läggas ned på grund av bristande anslag till underhåll. Även om dessa banor inte alltid används idag



är det ett stort resursslöseri att avskaffa redan befintlig infrastruktur. I stället borde vi se värdet av att försöka utnyttja en infrastruktur som vi redan har betalat för. Den största investeringen är redan genomförd i och med att banan finns där. Vi behöver ett ekologiskt hållbart transportsystem och här utgör järnvägen ett modernt, effektivt och miljövänligt sätt att förflytta både gods och människor på. Att i det läget göra sig av med järnvägskapacitet är helt fel väg att gå. I motion 2007/08:T529 anledning av proposition 2007/08:1 utgiftsområde 22, föreslår vi därför att det avsätts 250 miljoner kronor under fem år, för att säkerställa att dessa banor inte läggs ned.

Banverket har även i sin framtidsplan för perioden 2004 till 2012 redogjort för att det under planperioden saknas 8 miljarder kronor till banunderhåll om man vill minska tåg förseningarna med 50 procent. Vi vill se ett transportsystem som är ekologiskt hållbart. Det betyder bl.a. att vi måste få fler transporter av gods och människor att flytta från vägtrafik till järnvägar och kollektivtrafik. Det är även helt i linje med riksdagens transportpolitiska mål God miljö, som innebär att transportsystemet ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås. För att göra tågtrafik attraktivt krävs en viss kvalitet när det gäller standard, tillgänglighet och punktlighet. Det är bra att regeringen i budgetpropositionen, BP 2008, avsätter 385 miljoner kronor till ökat underhåll, men detta är otillräckligt! Vi behöver redan nu avsätta tillräckliga resurser, så att dagens problem med förseningar kan minska betydligt. I motion 2007/08:T529 med anledning av proposition 2007/08:1 utgiftsområde 22, föreslår vi därför att det under åtta år avsätts 1 000 miljoner kronor per år till ökat banunderhåll, vilket är tänkt att minska förseningarna på tågtrafiken med 50 procent. Vi fullföljer därmed våra satsningar från förra årets budgetmotion.

## 11 Vill inte regeringen satsa på järnvägar?

Vänsterpartiet har varit pådrivande vad gäller infrastruktursatsningarna i landet och har framgångsrikt förespråkade en tydlig tonvikt för investeringar på järnvägssidan. Regeringen gjorde en nedskärning av banunderhållet i BP 2007 med 160 miljoner kronor jämfört med det beräknade beloppet som den tidigare regeringen hade avsatt i BP 2006. Vi såg med stor oro på att regeringen i sitt budgetförslag för 2007 utgiftsområde 22, volym 12, på ett flertal ställen angav en ny politisk inriktning, nämligen att man i jämförelse med tidigare investeringsplaner inom infrastrukturen avser att satsa en större del av investeringarna inom vägsektorn. Vi kan konstatera att regeringen i BP 2008 fortsätter på den inslagna linjen. Vi finner det mycket märkligt, eftersom regeringen samtidigt hänvisar till att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Vi fann det också märkligt att regeringen i BP 2007 övervägde andra lösningar än den s.k. Citybanan för att säkerställa att järnvägstrafiken kan flyta på till och från Stockholm, vilket är viktigt för järnvägstrafiken i stort. Det är glädjande att regeringen numera inser att Citybanan är det bästa av tillgängliga alternativ, men vi ogillar regeringens krav på regional medfinansiering, vilket framgår i

## Fel! Okänt namn på

motion 2007/08:T529. De 5 miljarder kronor som fattas vad gäller Citybanans finansiering ska finansieras med nationella medel, dvs. över statsbudgeten, och inte belasta kringliggande kommuner och landstingsekonomi.

Om vi verkligen vill möjliggöra för fler att kunna ta tåget räcker det förstås inte med en väl utbyggd infrastruktur på spårsidan. Det krävs också väl fungerande tåg, tåg som stannar punktligt på välkomnande stationer, hög driftsäkerhet och ett väl fungerande förebyggande underhåll. Det är mot bakgrund av det man ska se vårt förslag här ovan om ökat banunderhåll. Det krävs även fler dubbelspår och att olika flaskhalsar byggs bort. Vidare krävs det ytterligare åtgärder för att underlätta gränsöverskridande järnvägstransporter, som bygger på samarbete snarare än uppköp och ytterligare konkurrensutsättning.

Vänsterpartiet förespråkar att ett nytt system införs för finansiering av infrastruktur, nämligen lånefinansiering i stället för anslagsfinansiering och direktavskrivning av långsiktiga och samhällsviktiga investeringar. I den s.k. framtidsplanen avseende perioden 2004–2015 konstaterar Banverket att anvisade medel inte räcker för tilltänkta investeringsobjekt. I själva verket fattas ca 12 miljarder kronor, vilket leder till att ca 70 investeringsobjekt måste flyttas fram till 2016 och senare. Vi vill återställa dessa medel och avsätter under en åttaårsperiod ytterligare 1,5 miljarder kronor per år ( $8 \times 1,5 = 12$  miljarder kronor) till järnvägsinvesteringar. Den totala nivån på 107 miljarder kronor är viktig att behålla och vi kommer senare att få ta ställning till vilka objekt som ska prioriteras när regeringen lägger fram sin proposition om ändrade infrastrukturplaner för 2010–2019. Se vidare vår budgetmotion 2006/07:T526.

Dessutom har vi tagit intryck av Banverkets nya förslag till investeringsplan för perioden 2010–2019. I ett av förslagen som Banverket presenterar har anslagsnivåerna höjts till 50 procent i förhållande till dagens nivå. Med en sådan hög ambitionsnivå kan järnvägen ta ett rejält kliv in i framtiden och bli en stor satsning på klimatminskande åtgärder. Då finns det förutsättningar att styra över transporter av gods och människor från väg till spår. Vi finner förslaget som en viktig strategisk inriktning och avsätter därför de medel som krävs för att nå den nivån. Eftersom vi redan satsar mycket mer på järnvägarna än regeringen betyder det att vi behöver tillföra ytterligare 25 miljarder kronor under en tioårsperiod för att nå Banverkets +50-nivå. Sammanlagt avsätter vi mellan 2008 och 2019 så mycket som 42 miljarder kronor mer än vad regeringen gör.

## 12 En jämställd järnvägstrafik

### 12.1 Representation

År 2001 beslutade riksdagen att transportpolitiken skulle kompletteras med ett sjätte delmål:

Målet ska vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Transportsystemets utformning beror i hög grad på vilka behov och värderingar som innehas av de personer som arbetar och beslutar inom sektorn, i synnerhet hos dem som innehar ledande befattningar. De undersökningar som gjorts visar på en stor dominans av män i hela transportbranschen. Att kvinnor sitter på de högsta befattningarna inom den politiska ledningen är naturligtvis ett stort politiskt framsteg. Men betydelsen av detta begränsas av att resten av ledningsfunktionerna i sektorn till över 90 procent domineras av män. Det är män som påverkar, planerar och fattar beslut. Dessutom kan den politiska ledningen snabbt bytas ut medan området för den manliga dominansen har visat stor beständighet och tröghet mot förändringar. Med anledning av ovan finns i propositionen Moderna transporter (2005/06:160) krav på att inget kön i trafikverkens ledningsgrupper (alltså även Banverket) ska ha en representation som understiger 40 procent senast 2010. Det är ett mål som vi anser är mycket viktigt att nå och vi kommer med stor noggrannhet att bevaka utvecklingen.

## 12.2 Ändra den samhällsekonomiska kalkylen!

Transportsektorns utformning är i hög grad beroende av var samhället satsar sina resurser. Investeringar i infrastruktur sker efter ekonomiska analyser där man försöker välja det alternativ som är samhällsekonomiskt mest lönsamt. Men vilka värderingar står bakom de faktorer som bestämmer om något är lönsamt? Många av dessa ekonomiska värden sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov. Intjänad tid t.ex. anses vara värd mycket. Mest värdefull är tid som tillbringas på tjänsteresor. Att spara en timme i tjänsteärende med bil är värt 238 kronor medan en sparad timme med kollektivtrafiken – på väg mellan ”dagis” och hemmet – är värd 42 kronor.

Tiden värderas också olika beroende på vilket färdmedel som används i tjänsten. Tid med flyg eller bil är allra högst värt medan buss och tåg är mindre värt. Tidsbesparingar i gång eller cykling har inget värde alls. Frågan man ställer sig är varför är det värt mer att spara en timme med bil och flyg än med buss och tåg. På detta sätt gynnas projekt som underlättar bil eller flygresor medan förbättringar i kollektivtrafik, cykel och gång missgynnas. Alltså, de trafikslag och de ärenden som främst utförs av kvinnor anses ha lägre samhällsekonomiskt värde än de ärenden och trafikslag där män dominerar. Kvinnors värderingar måste få en större tyngd i transportsektorn. Deras önskemål och värderingar ska få minst lika stort genomslag i trafikpolitiken som mäns.

Även här har vi fått genomslag för vår politik i propositionen Moderna transporter (2005/06:160). Trafikverk som Banverket ska utveckla de sam-

Fel! Okänt namn på

hällsekonomiska kalkylerna så att mäns och kvinnors värderingar tillmäts samma vikt. Det är en utveckling som vi länge arbetat för och vi utgår ifrån att den borgerliga regeringen inte motsätter sig denna inriktning.

Regeringen bör vara pådrivande i att Banverket och andra trafikverk förändrar de samhällsekonomiska kalkylerna så att värderingen av olika komponenter inte minskar kvinnors tillgång till transporter. Detta bör ges regeringen till känna.

### 12.3 Regionförstoring

Järnvägstrafiken blir en allt viktigare komponent när det gäller pendlingsmöjligheter till arbete och studier. Denna regionförstoring hyllas av många. Denna utveckling leder till att det finns fler valmöjligheter för kvinnor och män att välja arbetsplats. Men det finns även en oro för hur regionförstoringen påverkar jämställdheten. Överensstämmer verkligen ytterligare större reseavstånd med kvinnors värderingar och behov? Kommer kvinnor att vilja och kunna resa längre eller är det männen som kommer att resa ännu mer medan kvinnorna förblir i hemmets närhet och får ta ett än större ansvar för hem, barn och socialt deltagande? Om regionförstoringen fortsätter är det viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik och sker på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet.

Regeringen bör i regleringsbrev till Banverket påpeka att jämställdhetsperspektivet alltid analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 28 september 2007

*Peter Pedersen (v)*

*Ulla Andersson (v)*

*Wiwi-Anne Johansson (v)*

*Kent Persson (v)*

*Marie Engström (v)*

*Jacob Johnson (v)*