

Motion till riksdagen 2021/22:3214

av **Jens Holm m.fl. (V)**

Stärkt järnväg för en fossilfri transportsektor

Innehåll

1	Förslag till riksdagsbeslut	2
2	En fossilfri transportsektor kräver konkurrenskraftig järnväg	3
3	Staten måste öka anslagen för hållbara resor och transporter	4
4	Inför styrmedel som minskar lastbilstransporterna	5
4.1	Inför avståndsbaserad vägslitageskatt för tung trafik	5
4.2	Fusket med cabotage och kombidirektivet måste omöjliggöras	6
5	Ändra avkastningskrav och ägardirektiv till SJ	7
6	Stärk järnvägsstationernas nytta för resenärerna	9
7	Höjda banavgifter begränsar järnvägens klimatnytta	10
8	Staten bör ta ett helhetsansvar för införande av ombordutrustning för ERTMS	11
9	Sammanhållet och effektivt banunderhåll i statlig regi	12
10	Utveckla de regionala järnvägarna och inför moratorium mot nedläggning av regionala banor	14
11	Utveckla järnvägsinfrastrukturen i hela landet	14
12	Tågfärjor behöver statligt stöd	15
13	Inför stöd för godspendlar på järnväg	16
14	Inför stöd till nattågsfordon	16

1 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 skyndsamt bör återkomma med förslag på effektiva åtgärder mot olagligt cabotage och missbruk av EU-regelverket för kombinerade transporter och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett ägardirektiv om samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta senast till bolagsstämman 2023 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2023 och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förändrade ägardirektiv för SJ AB 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 senast till bolagsstämman 2023 och tillkännager detta för regeringen.
6. 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.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ändrade ägardirektiv för Jernhusen så att bolaget får ökat resenärsfokus och erbjuder avgiftsfria väntsalar i hela landet senast till bolagsstämman 2023 och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett sänkt avkastningskrav för Jernhusen senast till bolagsstämman 2023 och tillkännager detta för regeringen.

9. 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 järnvägstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
10. 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 ERTMS-ombordutrustning samt skälig kompensation för risker och störningar under införandetiden och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en tidssatt 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 och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium mot nedläggning av regionala banor ska införas och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera järnvägsinvesteringar i infrastrukturplaneringen, särskilt i samband med industriinvesteringar som är en del av klimatomställningen, och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på lånefinansiering av höghastighetsbanorna med egen budget och tillkännager detta för regeringen.
15. 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.

2 En fossilfri transportsektor kräver konkurrenskraftig järnväg

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. Enligt Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen 2021 minskade transportsektorns koldioxidutsläpp under 2020

men att den främsta orsaken till detta var coronapandemin. Trots detta ligger nivån för utsläppen över var vi borde vara för att följa en linjär utveckling mot etappmålet för 2030. Trafikanalys slår fast att ytterligare åtgärder därmed kommer att behövas för att det ska bli troligt att målet nås i tid. Sommaren 2021 publicerade FN:s klimatpanel IPCC sin nyaste rapport som visar att klimatförändringen fortskrider snabbare än tidigare beräknat. För att begränsa de katastrofala konsekvenserna av den globala uppvärmningen måste man vidta kraftiga och storskaliga åtgärder.

Förutom ökad användning av el och förnybara drivmedel krävs åtgärder för ett transporteffektivt 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 antog redan 2018 en godstransportstrategi, men effektfulla styrmedel för ökad användning av järnväg har inte lanserats. Inte heller regeringens infrastrukturproposition 2021 innehåller tillräckliga medel för att åtgärda järnvägens underhållsskuld eller för att bygga ut järnvägsinfrastrukturen. För att uppnå målsättningar om fossilfri sektor till 2030 krävs 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 hänvisas även till våra motioner En fungerande och tillgänglig järnväg (2018/19:1762) och Sammanhållen järnvägs- och kollektivtrafik (2017/18:1142). Vänsterpartiets prioriteringar för järnvägsinvesteringar finns i vår följdmotion (2020/21:4037) med anledning av prop. 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige.

3 Staten måste öka anslagen för hållbara resor och transporter

För att möjliggöra en fossilfri transportsektor måste staten öka stöd och investeringar till 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. Investeringar i nya järnvägar måste öka för att möjliggöra att tillgängligheten förbättras till hållbara resor och godstransporter i hela vårt land. I Vänsterpartiets motion på Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:V452) redovisar vi våra förslag på en sådan inriktning för 2022.

4 Inför styrmedel som minskar lastbilstransporterna

Dagens infrastruktur- och transportpolitik baseras på strukturer som gynnar lastbilstransporter och hindrar överflyttning till järnväg. Därför är styrmedel för minskade lastbilstransporter relevanta för ökade godstransporter på järnväg. För att gynna järnvägstransporter vill Vänsterpartiet införa en avståndsbaserad vägslitageavgift och åtgärda fusket med cabotagetrafiken.

4.1 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. Regeringen har inte kommit med ett förslag om vägslitageavgift, utan har tillsatt ytterligare en utredning; Nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg, som enligt plan ska avrapporteras i mars 2022.

Vänsterpartiet anser att 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. Det omförhandlade direktivet ger medlemsländerna möjlighet till att implementera miljö- och klimatstyrande vägavgifter, och regeringen bör använda denna möjlighet att implementera ett nytt styrmedel för ett hållbart transportsystem.

En vägslitageskatt innebär en förändrad prissättning av godstransporter på väg. Detta kommer att leda till att en viss andel av transporterna 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.

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.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt av tung lastbilstrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.2 Fusket med cabotage och kombidirektivet måste omöjliggöras

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 allt mer 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, olagligt cabotage. 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. Förutom social misär påverkar verksamheten konkurrenskraften så att både järnvägstransporter och lastbilstransporter med mindre miljöskadliga fordon och schyssta villkor missgynnas. Det är en oacceptabel situation som gör det svårt att bedriva hållbar och ansvarstagande transportverksamhet.

Problematiken har uppmärksammats och EU-länderna har förhandlat fram det s.k. mobilitetspaketet. Förslag på införlivandet av paketet i svensk lagstiftning har nyligen remitterats ut. Även ett förslag om höjda sanktionsavgifter för olagligt cabotage har varit ute på remiss. Vänsterpartiet välkomnar alla åtgärder som kan få bukt med fusk och social dumpning, men vi är inte nöjda förrän effektiva åtgärder är implementerade. Vi föreslår t.ex. införandet av den danska modellen mot fusk och social dumpning i yrkestrafiken i Sverige. Förslaget utvecklas vidare i vår motion Förbättrade arbetsvillkor i yrkestrafiken (2021/22:V444).

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på effektiva åtgärder mot olagligt cabotage och missbruk av EU-regelverket för kombinerade transporter. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 Ändra avkastningskrav och ägardirektiv till SJ

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.

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 tagit bort biljettförsäljningen över disk och även ombord vilket innebär att resenärerna hänvisas till appar, försäljning på internet och biljettautomater. Personlig service är tillgänglig endast via telefon efter långt köande och att köpa biljett kontant är svårt och dyrt.

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, förbättra servicen och trafikera fler banor 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 ägardirektiv om samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta senast till bolagsstämman 2023. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör återkomma med ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2023. 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 i dag upphandlar överflyttas till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverkets upphandling minskas.

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 utvecklingen av den regionala järnvägstrafiken.

Regeringen bör återkomma med förändrade ägardirektiv för SJ AB 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 senast till bolagsstämman 2023. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 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 regionaltågstrafik 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 privatiseringen av kollektivtrafiken har resulterat i en mängd aktörer vilket försvårat en tydlig vägledning för kollektivtrafikresenärerna. Resenärsforum, Sveriges enda nationella konsumentorganisation för kollektivtrafikresenärer, gjorde för några år sedan 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. Dessa brister kvarstår trots att de är välkända.

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. Även ägardirektiven för Jernhusen bör ändras. Bolagets fokus på att utveckla kommersiella lokaler på järnvägsstationer har lett till kommersialisering av stationsutrymmena och att avgiftsfria väntsalar har tagits bort.

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.

Regeringen bör återkomma med ändrade ägardirektiv för Jernhusen så att bolaget får ökad resenärsfokus och erbjuder avgiftsfria väntsalar i hela landet senast till bolagsstämman 2023. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör återkomma med ett sänkt avkastningskrav för Jernhusen senast till bolagsstämman 2023. 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 har utrett ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken och ser fram emot att regeringen lägger fram ett förslag om det. 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 ställa på aktörerna.

7 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 allt mer 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. 2018 uppgick Trafikverkets intäkter till 1 767 miljoner kronor från banavgifterna. Till 2025 beräknas de uppgå till nästan 2,5 miljarder kronor. Sedan 2009 har regeringar av olika kulör höjt banavgifterna för godstransporter på

järnväg med nästan 300 procent. 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 utan att behöva betala för dem. 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 allt för 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.

Coronapandemin har slagit hårt mot järnvägsbranschen. För att stimulera återhämtningen föreslår Vänsterpartiet därför en tillfällig åtgärd som innebär att tågoperatörerna inte ska behöva betala några banavgifter till staten under 2022. För 2023-2024 föreslår vi en halvering av banavgifterna. Mer detaljerad information om detta finns i vår motion på Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:V452).

Regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8 Staten bör ta ett helhetsansvar för införande av ombordutrustning för 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 allt mer angeläget. Sverige har inte råd att tappa tempo i denna nödvändiga omställning till fossilfria transporter till 2030.

I dag används till övervägande del Automatic Train Control (ATC) i vårt nationella signalsystem. För att EU ska utveckla ett gemensamt signalsystem med syfte att underlätta gränsöverskridande trafik och effektivisera trafikledningen ska European Rail Traffic Management System (ERTMS) 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 håller på att implementeras för tillfället. 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 minst 30 miljarder kronor.

För tågoperatörerna beräknas införandet av ERTMS ha en samlad kostnad på minst 3 miljarder kronor eftersom tekniken i loken behöver anpassas för det nya signalsystemet. Detta är en kostnad som branschen själv förväntas bära i Sverige, till skillnad mot ett antal andra länder där staten tar ett betydande ansvar för finansieringen. Kostnad för varje enskilt lok är minst 3 miljoner kronor och ungefär 1 000 lok behöver denna åtgärd.

Regeringen bör återkomma med förslag på hur staten kan införa lämpliga former för finansiering av installation av ERTMS-ombordutrustning samt skälig kompensation för risker och störningar under införandetiden. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

9 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 15-20 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. Allt faktaunderlag pekar på att underhållet varken har blivit effektivare eller billigare efter konkurrensutsättningen. Ett skäl till att underhållet inte har blivit så billigt är att budgivarna ofta lämnar underbud för att vinna upphandlingarna. De tar i stället extra betalt för tillkommande uppgifter, något som är lätt att peka på när allt inte omfattas av upphandlingsspecifikationen. Detta att sockra anbudet för att sedan salta tillkommande räkningar kallar Riksrevisionen för obalanserad budgivning och lyfts upp som ett av de största problemen gällande kontrollen av upphandlingarna av järnvägsunderhållet. I rapporten Drift och underhåll av järnvägar (RiR 2020:17) konstaterar de att kostnaderna

för underhållet har ökat med 74 procent jämfört med det avtalade priset med underhållsbolagen.

Brister i järnvägsunderhåll har varit kända under en lång tid. Det finns flera exempel på olyckor som har skett på platser med kända fel som inte har åtgärdats. En allt större underhållsskuld har 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 framsteg att vi nådde 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 skulle innebära att Trafikverket skulle ha fått 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 tåg förseningar som urholkar allmänhetens och näringslivets förtroende för järnväg som transportslag. Det krävs både stärkt statligt ansvar och ökade anslag för att råda bot på rådande situation som drabbar både resenärer och gods.

Den förra S-MP-regeringen och Vänsterpartiet kom 2018 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. Utredningen Framtidens järnvägsunderhåll, presenterades 2020. Utredningen konstaterar att konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet inte har lett till den effektivisering och innovation i underhållsverksamheten som var förhoppningen. Likaså att en allt för stor del av underhållet går åt till att åtgärda fel i anläggningen och att det finns lite utrymme för förebyggande underhåll. Vidare konstaterar utredningen att Trafikverket inte har tillräckliga kunskaper om anläggningens skick och status även om myndigheten är ansvarig för anläggningen. Då blir det också svårt att agera i beställarrollen gentemot underhållsleverantörerna. Utredningen föreslog bl.a. att Trafikverket skulle driva delar av basunderhållet i egen regi och anskaffa modernare maskinpark. Vi anser att förslagen är steg i rätt riktning, men otillräckliga. Regeringen har varken gått vidare med en proposition eller ens remitterat utredningens förslag. 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. På sikt

bör Trafikverket sköta allt banunderhåll i egen regi, bli en utförarorganisation i stället för beställarorganisation.

Regeringen bör återkomma med 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. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

10 Utveckla de regionala järnvägarna och inför moratorium mot nedläggning av regionala banor

De regionala banorna spelar en riktig roll i ett fungerande järnvägssystem och i klimatomställningen. Därför behöver det regionala järnvägsnätet rustas upp och underhållas för att möjliggöra för hållbara godstransporter och kollektivtrafik.

Utvecklingen har tyvärr gått åt motsatt håll under en längre tid, och regionala banor tillåts förfalla för att sedan läggas ner med hänvisning till det dåliga skicket. Inte ens när det finns intresse att trafikera vissa banor öppnas de åter för trafik. Ett exempel på detta är Lysekilsbanan. Vänsterpartiet anser att de regionala banornas potential bör förverkligas för att utveckla ett hållbart transportsystem i hela landet.

Nedläggningshotade banor bör rustas upp för att skapa möjligheter för ökad trafikering och inga banor ska läggas ner. Vi preciserar vår syn på utveckling av regionala banor i vår motion (2020/21:4037) med anledning av prop. 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige.

Regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium mot nedläggning av regionala banor ska införas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11 Utveckla järnvägsinfrastrukturen i hela landet

Vänsterpartiet menar att vi måste genomföra ett systemskifte inom infrastrukturen. För en sådan omställning krävs ökade anslag till hållbara transportslag och införande av nya styrmedel. Transportinfrastrukturen ska planeras så att den verkar i enlighet med våra nationella klimat- och miljömål och ger människor möjlighet att färdas med hållbara transporter och så att fler företag kan frakta sina varor med en godstrafik som minimerar utsläppen och ger svensk industri ökad konkurrenskraft med snabba, leveranssäkra

transporter. Satsningen på nya stambanor för höghastighetståg bör lånefinansieras och medel för investeringar och reinvesteringar inom järnvägen prioriteras i infrastrukturplaneringen. Industri- och infrastrukturinvesteringar måste gå hand i hand för att skapa förutsättningar för klimatomställningen, inte minst när det gäller investeringar i fossilfri industri och förnybar energi i Norrland. Vi specificerar våra prioriteringar för investeringar i järnvägsinfrastrukturen i vår motion (2020/21:4037) med anledning av prop. 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige.

Regeringen bör prioritera järnvägsinvesteringar i infrastrukturplaneringen, särskilt i samband med industriinvesteringar som är en del av klimatomställningen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till regeringen.

Regeringen bör återkomma med förslag på lånefinansiering av höghastighetsbanorna med egen budget. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

12 Tåg färjor behöver statligt stöd

Trafikverket har nyligen analyserat vilken funktion tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland har för en långsiktigt hållbar transportförsörjning. I dag går tre dagliga avgångar i båda riktningar med tåg färjor mellan Trelleborg och Rostock i Tyskland. Tåg färjan är ett viktigt alternativ för godstransporter med tåg, främst vid långvariga avbrott eller störningar på Öresundsbron eller vid störningar på järnvägen genom Danmark. Det järnvägsgods som fraktas på färjorna från Trelleborg är främst exportvaror från svensk basindustri, som stål, papper och sågat virke. Importen består av bl.a. livsmedel, läkemedel och bränsle. Även ur ett totalförsvarsperspektiv är det viktigt att det finns flera försörjningsvägar till och från Sverige. Slutar tåg färjorna att gå ökar sårbarheten i transportsystemet och godstransporter som fraktas med tåg blir mer sårbara.

Tåg färjorna har haft en nedgående trend sedan en längre tid tillbaka. 1993 fraktades ca 200 000 vagnar på tåg färjorna mellan Trelleborg och Tyskland. Nu är antalet vagnar ca 20 000. Det statligt ägda Green Cargo har nyligen meddelat att de slutar använda sig av tåg färjor p.g.a. kostnaderna och tidsförluster. Detta leder till att tåg förbindelsen tappar en tredjedel av sin volym. Transporterna med tåg färjan i Trelleborg skulle tvärtom behöva öka markant för att förbindelsen ska bära sig ekonomiskt på lång sikt. Eftersom det är både billigare och kortare transporttid för tåg landvägen via Danmark

till Tyskland har godstransporter på tåg färjor mellan Sverige och Tyskland minskat. Trafikverket ser därför att det kan krävas någon form av ekonomiskt stöd om tåg färjan ska kunna upprätthållas. I Vänsterpartiets motion på Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:V452) föreslår vi en sådan satsning för 2022.

13 Inför stöd för godspendlar på järnväg

Regeringens målsättning om att flytta över godstransporter från väg till järnväg har inte fungerat. Ett sätt att i närtid kunna göra det vore att inrätta tåglinjer för godstransporter på järnväg, s.k. godspendlar. Ett av förslagen handlar om att få till stånd en godspendel från södra Sverige norrut genom landet, exempelvis från Helsingborg till Stockholm/Älvsjö. Statliga fastighetsbolaget Jernhusen äger och driver kombiterminalen i Älvsjö och de har efter att gjort stora investeringar nu stor kapacitet och nya kranar. Det finns också förslag kring en godspendel från Göteborg till Stockholm. En godspendel skulle företrädesvis kunna gå på natten då det finns kapacitet på spåren. Dagligvaror som livsmedel och annat som i dag går med lastbil på våra motorvägar skulle kunna gå med tåg i stället.

Enligt bedömningar skulle det behövas 25-50 miljoner kronor per år för att få igång en godspendel. Efter ett eller ett par år skulle den kunna drivas utan statligt stöd. Enligt branschen skulle en godspendel kunna dras igång med mycket kort varsel. Under coronapandemin har vi sett att godstransporterna på järnväg har fungerat bra. Kapaciteten finns på våra spår särskilt nattetid och viljan finns hos branschen. Det enda som saknas är en mindre medfinansiering från regeringen. Varje godspendel av det här slaget skulle bespara Sverige 36 lastbilstransporter/dygn och på ett år minska utsläppen med 6000 ton samt minska trängsel, vägslitage och buller. I Vänsterpartiets motion på Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:V452) föreslår vi en sådan satsning för 2022.

14 Inför stöd till nattågsfordon

Trafikverket upplyser regeringen i sitt budgetunderlag för perioden 2021-2023 att man successivt behöver öka låneramen kopplat till investeringsbehov av nattågsfordon. De vagnar som finns i dag är ålderstigna och slitna. Trafikverket har i dag upphandlad nattågstrafik för två trafikavtal med fordonsbehov av 100 vagnar och 16 lok. Den totala

kostnaden för att ersätta egna och operatörens fordon bedöms vara 3,8 miljarder kronor. Eventuellt kan ytterligare avtal för nattågstrafik till Europa tillkomma enligt Trafikverket. I Vänsterpartiets motion på Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:V452) föreslår vi en sådan satsning för 2022.

15 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.

Järnvägstekniska utbildningar finns inom yrkeshögskoleutbildning, yrkesvux, och som företagsförlagd utbildning. Antalet platser täcker dock inte 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. Vår utbildningssatsning på transportområdet som täcker både järnväg och sjöfart specificeras i vår motion på Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:V452), men det räcker inte att skjuta till resurser. Det krävs att man tar fram en åtgärdsplan och att man tydliggör var ansvaret för utbildningarna ligger.

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.

Jens Holm (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Yasmine Posio (V)

Elin Segerlind (V)

Håkan Svenneling (V)

Jessica Thunander (V)