



Naturskyddsföreningen

Ge oss kraft  
att förändra  
Pg.90 1909-2

## Rapport

Rädda järnvägen  
– den tillhör framtiden !

# Innehåll

<b>Rädda järnvägen</b>	1
<b>Naturskyddsföreningens förslag</b>	3
1. 10 miljarder/år till underhåll och reinvesteringar 2011-2021	3
2. Ompröva genast den ogenomtänkta avregleringen	5
3. Sänk SJ:s avkastningskrav till högst 5 %	6
4. Avsätt 14 miljarder/år till nyinvesteringar 2011-2021	7
5. Utredning om höghastighetståg mellan de stora städerna	8
6. Frys banavgifterna på 2010 års nivå	9
7. Lagg inte ner järnvägslinjer och industrispår	10
8. Förbättra information och samordning	11

# Rädda järnvägen – den tillhör framtiden!

Det är sorgligt att det som en gång stolt kallades "hela folkets järnväg" och som byggdes med hjälp av stora materiella och personella insatser nu är i ett så bedrägligt skick och sköts så dåligt att Sverige har bland Europas sämsta järnvägar.

Slutsummeringen efter första snökaosvintern 2009-2010 var: Inställda tåg, förseningar, bristande samordning mellan nya aktörer, dålig information till resenärer, utsliten personal, gravt nerslitna spåranläggningar efter årtionden av eftersatt underhåll, X-2000 tåg som går nästan ständigt utan tid till underhåll, olyckstillbud, På samma spår har persontrafiken ökat med 60 % mellan 1998 och 2009.

I det läget valde regeringen att göra en rekordstor neddragning av satsningarna på järnvägen i regeringens budget 2010. Järnvägsinvesteringarna kommer att dras ned till en tredjedel, det sedan mycket lång tid eftersatta järnvägsunderhållet krymper ytterligare och banavgifterna fördubblas. Det går inte att se hur detta skulle kunna leda till något annat än sämre, färre och dyrare tågresor samt ett fortsatt elände i form av förseningar och trasiga tåg. Regeringens kommer att minska neddragningarna i vårpropositionen 2011 genom att med en akutinsats utlova 800 miljoner extra till järnvägsunderhållet 2011. Det är förstås mycket välkommet. Tyvärr skulle dock den summan ha behövt vara ungefär dubbelt så stor bara för att klara av ett bibehåll under 2011.

Bakgrunden är också att regeringen i oktoberbudgeten 2010 skar ner järnvägsunderhållet med ytterligare 277 miljoner från de ramar för den nationella transportplanen som hade beslutats så sent som i mars 2010. Vad hade regeringen lärt sig av snökaoset 2009-2010 - att det krävdes mindre medel till järnvägsunderhållet? Eller att den förödande bristen på samordning mellan nya aktörer skulle förbättras genom att släppa in ytterligare aktörer på marknaden, på själva stomlinjerna i järnvägsnätet, vilket man snabbt beslöt införa den 1 oktober 2010?

Det var därför ingen överraskning att ingen påtaglig förbättring kunde iakttas under vintern 2010-2011. Det blev en repris på eländet. Det är svårt att undvika att spekulera i om regeringen inte tog en rövare och hoppades att man inte skulle behöva råka ut för en sån vinter igen, som på nytt skulle lyfta fram de stora bristerna i såväl tåg, system som organisation.

I den öppna utfrågning om vinterväghållningen som riksdagen ordnade i december 2010 fick Trafikverkets generaldirektör frågan om det var sant att det bara fanns två fungerande snölok att tillgå och han svarade att det var riktigt att *"situationen inte var bra"*. Tydligt berodde det på att de tidigare nyinköpta snöplogarna vid privatiseringen överläts till nya entreprenörer som använt dessa för att transportera grus då de inte såg att de skulle komma att behöva användas. Det framkom också att den utrustning som skulle snösäkra växlar vid infarten till Stockholms central fortfarande vid hearingen låg omonterad bredvid växeln. Regeringens omtalade krisövning bestod av en endagsträff på ett hotell där olika verksamhetschefer som började prata med varandra kom fram till att det vore bra om de hade mera kontakt med varandra.

I Trafikverkets verksamhetsplan för 2011-2013 visar skrivningarna på flera ställen tydligt att verket är närmast desperat när det gäller järnvägsunderhållet.

I förordet skriver generaldirektören Gunnar Malm:

*"Kapacitetsutnyttjandet på järnvägen har aldrig tidigare varit så högt som i dag och järnvägstrafiken väntas fortsätta att öka samtidigt som vi öppnar upp anläggningen för fler aktörer. Underhållsbehovet är stort, framför allt på järnvägen men även inom vägnätet. Den nationella planen för åren 2011-2021 innehåller många investeringsobjekt under perioden 2011-2013, vilket gör att utrymmet för smärre åtgärder och övriga effektiviseringar i transportsystemet är mycket begränsade. Samtidigt ska vi klara av dessa utmaningar med minskade anslag inom flera av dessa områden."*

På andra platser skrivs att *”Vår förmåga att leda och styra trafiken är kritisk”* och *”att alltid ha kunden i fokus är avgörande för att klara vårt uppdrag”*.

Det bantas på alla delar i järnvägsbudgeten. Trafikverket noterar i sin verksamhetsplan också att:

*”Trafikverkets anslag för övriga insatser för effektivisering av transportsystemet (före detta sektorsanslaget) minskas med nästan 40 %, eller drygt 200 miljoner kronor, från 2010 till 2011. Anslaget kommer även under 2012-2013 att ligga kvar på 2011 års nivå. Detta får stora konsekvenser för verksamheten. Trafikverkets insatser inom detta område består dels i att delta i samhällsplaneringens tidiga skeden, dels i att genomföra övriga insatser för effektivisering av transportsystemet. De senare omfattar samverkan med aktörer, framtagande av kunskapsunderlag, strategiarbete och expertstöd”*.

Det vill säga möjligheterna till strategitänkande och planering för framtiden behöver Trafikverket inte låta experter ägna sig åt - det gör regeringen åt dem.

Och regeringen vet vad de vill satsa pengarna på inom järnvägsområdet. Helst gör man det på storskaliga nyinvesteringar som drivs fram i närtid (dvs i lagom tid till nästa val) och som därefter naturligtvis därefter kommer att kräva ytterligare underhållsmedel. Detta medan våra växlar och spår börjar närma sig de kritiska gränserna för sin fysiska livslängd.

Eller som utredaren och moderata landshövdingen Per Unckel, utredare i betänkandet om förbättrad vinterberedskap, uttrycker det:

*”Mitt andra övergripande förslag är att staten måste satsa mer pengar på underhållet. Det har varit eftersatt i många år. Dessutom är det för trångt på spåren, det gör systemet känsligt - Det är naturligtvis roligare för en politiker att inviga ny järnväg än att lägga pengar på förebyggande underhåll av det som finns, men det är nödvändigt”*.

Men de enorma problem som tydligt tornar upp sig inför framtiden väljer regeringen mycket medvetet att blunda för och flyttar i stället 2,2 miljarder kronor från järnvägarna till vägarna. Detta trots att Trafikverket beträffande vägarna anger att *”..anläggningarnas tekniska tillstånd har förbättrats. Under perioden har det skett ett skifte från avhjälpande till förebyggande underhåll.”*

Högre banavgifter, fler aktörer, ett dåligt och fortsatt försämrat järnvägsunderhåll leder till mera förvirring, fler förseningar, inställda tåg och olyckstillbud, fortsatt nedläggning av för stunden olönsamma järnvägssträckor kom-

mer att leda till ett sjunkande passagerarunderlag samt att mer godstrafik flyttar över på väg. Allt ledande till att det blir allt mindre attraktivt att välja tåget som i sin tur leder till sämre lönsamhet. Det kommer att bli en fortgående negativ spiral som det krävs ett tydligt övergripande politiskt beslut om att bryta. Koldioxidutsläppen från transportsektorn som är Sveriges största klimatproblem kommer att öka när fler människor tvingas välja bort det miljövänligaste alternativet av alla, tåget. Det gäller för persontransporterna men i ännu större grad för godstrafiken, där punktlighet ofta är helt avgörande, och där det inte finns någon på järnvägsmarknaden som är redo att betala för de förluster som företagen åsamkas av förseningarna.

Punktligheten för persontrafiken minskade från 93 % 2009 till 87 % 2010 och godstrafiken från 78% till 66 %. Dock ingick inte de tåg som ställdes in i de siffrorna vilka i december utgjorde 12 % av persontågen och 24 % av godstrafiken.

Inga avgörande politiska beslut har enligt Naturskyddsföreningen tagits som skulle kunna hindra oss från att vi även en tredje vinter kan få se ministrar och höga trafikchefer i TV be svenska folket om ursäkt för inställda tåg och förseningar men fortsätta att försäkra oss om att man gör allt man kan för att komma till rätta med problemen. Det förslag som Trafikverket i februari 2011 presenterade för att kunna förbättra den akuta situationen är att minska antalet tågavgångar.

Det övergripande målet för den svenska transportpolitiken är *”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”*.

Dit är vi inte på väg med dagens politik.

Naturskyddsföreningen efterlyser nu ett blocköverskridande politiskt beslut som innebär att det genomförs en kraftfull och långsiktig satsning på att rusta upp, underhålla samt effektivt och långsiktigt sköta Sveriges järnvägs-system.

Staten har unika möjligheter att när som helst gå in med ägardirektiv till SJ och i regleringsbrev för Trafikverket reglera, bestämma och styra verksamheten. Dessutom går det som flera andra länder har gjort att ta ett steg tillbaka och se över var gränserna för järnvägens avreglering bör gå.

**Allt som fattas är kloka poliska beslut!**

# Naturskyddsföreningens förslag

## 1. 10 miljarder/år till underhåll och reinvesteringar 2011–2021

Nedskärningarna på det sedan ett par decennier tillbaka eftersatta järnvägsunderhållet fortsätter. I regeringens höstbudget 2010 har avsatts 4,9 miljarder har anslagits för drift och underhåll av järnvägen 2011, en summa som successivt sjunker mot 4 miljarder till 2013. Denna summa är också lägre än den planeringsram som gällde vid framtagandet av den nationella transportplanen och som fastställdes så sent som i mars 2010. Regeringens neddragningar på järnvägs-trafiken går också stick i stäv med de positiva uttalanden som gjordes före valet att man inte på något sätt tänkte minska på järnvägssatsningarna.

Det är positivt att regeringen i vårpropositionen 2011 har tvingats skjuta till 800 miljoner för akutinsatser under 2011 men det räcker inte på långa vägar. Uppenbarligen har regeringen så sakta i alla fall börjat inse det ohållbara i att permanent åderlåta järnvägen för att kunna betala miljard-satsningar på nya motorvägar.

Såväl Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm som SJ:s plötsligt avgående styrelseordförande Ulf Adelson har gått ut i media och uttalat allvarlig kritik mot och stor oro för de låga anslagsnivåerna till drift och underhåll av järnvägen. Svensk trafikpolitik har enligt Ulf Adelson ”*varit en lekstuga för okunniga politiker i 25 år*” och att det handlar om 20 till 25 års försummelse av svensk järnväg.

Även VD för Jernhusen AB hävdade vid riksdagens utfrågning att underhållet vad gäller järnvägsfastigheterna var kraftigt eftersatta och uppmanade politikerna att uppvärdera underhållet och i stället ”*komma ut och klippa band*” när underhållsarbeten inleds.

Oron framgår och redovisas också mycket tydligt i Trafikverkets senaste verksamhetsplan:

”*Nuläget på järnvägssidan kännetecknas av ökande efterfrågan, ökande trafikvolymerna och ökande kvalitetskrav. Samtidigt minskar det ekonomiska utrymmet. Inom järnvägssystemet kan vi konstatera att trafikmängden är större*

*än någonsin och det körs tyngre, bredare, högre och längre tåg, vilket direkt påverkar behovet av underhåll. Som en följd av ökad trafikmängd blir spåren också mer svårtillgängliga för underhållsarbete. Detta leder till dyrare underhåll. Minskat underhåll och färre reinvesteringar ökar andelen störningar som beror på infrastrukturen vilket påverkar trafiken negativt.*

*Situationen kopplad till de minskade anslagen för drift- och underhållsåtgärder i järnvägssystemet är mycket problematisk. Det finns stora risker att vi inte kommer att kunna bidra till de transportpolitiska målen på ett tillräckligt bra sätt. Anslagen räcker inte till att upprätthålla dagens servicenivå på järnvägsanläggningen. Detta i sin tur har stor påverkan på kundernas nöjdhet och förtroende för systemet samt Trafikverkets varumärke.”*

Särskilt allvarligt är det när Trafikverket pekar på att ett fortsatt urholkat underhållsanslag riskerar att leda till fler olyckstillbud. X2000-tågen körs nästan ständigt och slits extra hårt av att köras på illa underhållna räls. Hjul och hjulaxlar har varit i så dåligt skick att SJ har tvingats genomföra omedelbara förstärkningar. Det finns inga reserver i systemet när allt ska vara optimerat. Enligt professor Stefan Östlund på järnvägsgruppen är X2000-tågen därför mer eller mindre pensionsfärdiga trots att tågen egentligen borde ha haft en livslängd på trettio år.

Ulf Adelson tvingas nu i april 2011 av regeringen att lämna posten som ordförande för SJ. Den ansvariga ministern Peter Norman kommenterar i SvD beslutet med att ”*Det handlar förstås om att kunna kommunikationer, dels gäller det att ha en viss, vad ska vi säga, politisk musikalitet som gör att man kan leda ett sådant här bolag, för det är en stor press på ordföranden.*”

Med andra ord är regeringen missnöjd med att den tidigare så populära moderata partiledaren nu uttalat så massiv kritik mot hur regeringen av principiella skäl prioriterat ner järnvägen. Ulf Adelson har målande beskrivit läget:

”*Vårt nuvarande järnvägsnät kräver mycket, mycket underhåll. Som det ser ut nu är det sämst i Europa. Det resulterar*



Centralstationen i Stockholm. Foto: Trafikverket

*i ständiga signalfel, växelfel och spårarbeten som stör trafiken. En tredjedel av våra förseningar beror på det. Å ena sidan rullar för många tåg på för lite, och för illa underhållen räls, å andra sidan har SJ så få tåg att de knappt kan ställa ett X2000 på verkstaden utan att det blir störningar i trafiken. Och där hamnar de som sagt allt oftare”.*

I Banverkets rapport 2007 angavs att det årliga underhållsanslaget borde vara 8,8 miljarder men underlaget för denna bedömning ansåg Riksrevisionen var osäker. För att upprätthålla miniminivån för befintlig standard, dvs utan att arbeta bort tidigare underhållsskuld, har Trafikverket angivit miniminivån till 6 miljarder/år (ramnivå 1) och som högsta nivå 7,6 miljarder/år. Underhållsskulden har av olika bedömare uppskattats till mellan 15 och 30 miljarder. Håkan Westerlund trafikforskare på KTH anser också att

förseningarna nu kostar skattebetalarna 8-10 miljarder varje år.

Naturskyddsföreningens bedömning är att anslaget för underhåll och reinvesteringar, räknat som medelvärde för perioden 2011-2021, i dagsläget behöver vara 7 miljarder/år. Men då vi anser det oansvarigt att lämna det eftersatta underhållet till sitt öde bedöms ytterligare tre miljarder per år behöva avsättas till reinvesteringar i den nedslitna infrastrukturen, räknat som medelvärde den kommande tioårsperioden. Takten att byta ut växlar skulle t ex behöva öka med 200 %. Stora byten av signalställverken kommer att behöva genomföras redan om drygt 10 år och om 20-25 år kommer även en betydande andel av spåren att ha nått sin tekniska livslängd.



## 2. Ompröva genast den ogenomtänkta avregleringen

Det är resenärens och godsägarens perspektiv som ska stå i fokus, inte operatörens. Sverige har släppt in en mycket stor mängd operatörer på järnvägsmarknaden men det har uppenbarligen inte lett till ökad effektivitet för järnvägstransporterna. Mycket troligen beroende på att järnvägsmarknaden inte fungerar som en konkurrensmarknad, förutom vid nybyggnationer.

Den 1 oktober 2010 beslutade regeringen dessutom att bryta SJs monopol på att köra tågtrafik på de viktiga stomlinjerna, som mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö.

Sverige har då valt att gå mycket längre i järnvägsprivatiseringarna än så gott som alla andra länder. I dagarna ska intresserade operatörer ha lämnat in sina intresseanmälningar för att driva trafik på stomlinjerna till regeringen.

SJ:s nu avgående styrelseordförande Ulf Adelson, under flera år ordförande för moderaterna, har mycket hårt kritiserat regeringen för att den enligt honom hastade fram avregleringen av persontrafiken 2009. Det borde ha gjort en ordentlig analys av konsekvenserna för resenärerna när olika tågforetag ska dela spår, anser han. Han tycker inte att SJ är moget för konkurrens på det nationella järnvägsnätet.

Han har tidigare uttalat *”Vi har inget sammanhållet tågnet i Sverige och då blir det inte lätt när det kommer flera aktörer. Redan i dag kan vi inte ta ansvar om en av våra resenärer från Stockholm till Göteborg missar sin anslutning med Öresundståget”*.

Vid presskonferensen i samband med att han tvingades lämna sin post deklarerade Ulf Adelson åter sin bestämda åsikt att *”Det svenska järnvägsnätet är alldeles för överlastat och på nationell nivå saknas förutsättningar för konkurrens. Det finns för få lönsamma linjer”*.

Intressant att studera är att av de större tågbolag som kan tänkas lämna in intresseanmälningar för trafik på det nationella stomnätet finns kanske främst de helstatliga järnvägsbolagen i Danmark, Norge och Tyskland. Var blir det då av den marknadsmässiga viktiga principen med en avreglering?

Att som regeringen tro att *”Fler operatörer på spåren leder till en förbättrad, billigare och ökad trafik”* anser även föreningen är en felaktig slutsats. Grundproblemet är kapacitetsbrist, för lite spår och dåligt underhåll av spårsystemen, inte att vi har för få järnvägsaktörer.

Internationella erfarenheter talar också för att det krävs ett nationellt helhetsansvar för att optimera hela tågsystemet.

I Storbritannien, Nya Zeeland, Schweiz och Estland visade det sig att aktörer som fokuserade på det egna resultatet i flera fall ledde till så oacceptabla försämringar i tågtrafiken och så dyra suboptimeringar att järnvägstrafiken har fått återförstatligas.

Trafikverket pekar i verksamhetsplanen på att privatiseringen också kostar, medel som ytterligare urholkar verkets resurser för järnvägssatsningar:

*”...en betydande och ökande andel av de totala resurserna för underhåll och reinvesteringar går till aktiviteter som inte direkt förnygrar och förnyar järnvägsnätet.... Delvis beror detta på att antalet operatörer och aktörer i järnvägsnätet ökar, vilket leder till ökad komplexitet som måste hanteras. Denna utveckling av komplexiteten kan komma att fortsätta när nu järnvägsnätet helt har öppnats upp för egna aktörer...”*

I Trafikverkets egen vinterrapport gjordes ett försök att värdera samhällskostnaderna för tågforeningarna men branschorganisationen Tågoperatörerna menar att effekterna av godstrafikens problem klart underskattas och inte ens fångar in de direkta ekonomiska konsekvenserna för järnvägsföretagen. Kostnaderna för viten och uteblivna intäkter tillsammans med skador på fordonen har drabbat flera företag hårt. Vintern har därmed åter aktualiserat avsaknaden av regelrätta leveransavtal mellan Trafikverket och järnvägsföretagen, med möjlighet till regressrätt när t.ex. ökade kostnader och minskade intäkter kan härröras till brister i leveransåtagandet.

När SJ inte längre sköter både tågtrafik och banor är det naturligt om tågoperatören SJ i dag köper in tåg som bara är tillräckligt bra för den egna driften och sedan övervältra ansvaret på Trafikverket för att trafiken ska fungera. Det gäller dock inte de 20 nya snabbtåg som är beställda, och som efter sommaren ska börja ersätta de utslitna X2000-tågen. Här har SJ i stället utgått från att dagens dåliga banor kommer att vara kvar för överskådlig framtid och har därför valt tåg som inte kommer att ha kapacitet att hålla de hastigheter som X2000-tågen en gång kunde.

I samband med en översyn av trafikeringsrättigheterna bedömer Naturskyddsföreningen det svårt att komma runt att SJ:s ensamrätt till trafikeringsrättigheter på stomlinjerna återupprättas. Det bör också regleras att en fungerande tågtrafik måste upprätthållas på i dag olönsamma men samhällsviktiga tågsträckor.

Nu måste man våga ta några steg tillbaka och revidera det som blivit fel i privatiseringen. Inga principer, hur heliga de än kan anses vara politiskt, mår bra av att drivas i absurdum.

### 3. Sänk SJ:s avkastningskrav till högst 5 %

SJ har ett krav att leverera en vinst till staten som motsvarar en avkastning på eget kapital på 10 procent över en konjunkturcykel. Det har SJ också gjort de senaste åren med cirka en miljard per år. Härutöver ska bolaget till staten också dela ut en tredjedel av varje års vinst.

När SJ bolagiserades och styckades bestämdes avkastningskravet till 12 procent. Riksrevisionen bedömde dock avkastningskravet som så orealistiskt att regeringen sänkte det till 10 procent.

Naturskyddsföreningen anser att om SJ kan göra ett överskott så ska det gå till underhåll, investeringar och inköp av nya tåg. Vinstkravet bör därför sänkas till maximalt 5 % och utdelningskravet helt slopas.

Det samma gäller Jernhusen. Bolagets främsta uppgift är i dag att till staten leverera god avkastning på de fastigheter invid järnvägarna, stationshus, verkstäder m.m som tidigare ägdes av SJ. Samordningsproblemen gentemot Trafikverket och SJ behöver ses över men bolagets uppdrag bör hur som helst omformuleras så att bolagets viktigaste uppgift, om det ska finnas kvar, ska vara att serva järnvägs- trafiken

Foto: Trafikverket







Foto: www.sxc.hu

#### 4. Avsätt 14 miljarder/år till nyinvesteringar 2011-2021

Regeringen skär i den nya budgeten mycket kraftigt ner på järnvägsinvesteringarna. Från årets prognos på drygt 13 miljarder i investeringar fortsätter anslaget att krympa varje år framöver och når inte ens upp till 5 miljarder 2014.

Det största problemet i dag är kapacitetsbristen på järnvägsnätet och speciellt utsatta är flaskhalsarna in och ut ur de större städerna. Det finns dåligt med tid till spårarbeten på de mest trafikerade ställena där varje arbete riskerar att medföra förseningar för alla efterkommande tåg. I Stockholm, där det avgår ungefär ett tåg varje minut, kan man i princip bara utföra arbeten mellan kl 2 och 5 på natten.

I storstäderna finns det också stark konkurrens mellan olika markintressen. Det blir inte lätt att bygga nya järnvägsanläggningar som kräver stor plats. En mötesplats för ett godståg kräver t ex 750 meter lång mötesplats.

Större järnvägsanläggningar brukar visserligen bedömas vara av riksintresse och därmed få en ganska stark ställning i den kommunala planeringen men just i kritiska flaskhalsområden borde länsstyrelsen i större grad än som i dag är fallet behöva säkerställa att det avsätts spårreservat för framtida spårutbyggnader.

Då utbyggnaden av infrastrukturen, trots satsningar, inte har skett i takt med trafikutvecklingen så innebär det att den, speciellt under rusningstid, utnyttjas maximalt.

Det gör att systemet även i normalläget är känsligt för störningar och att det finns en begränsad förmåga till snabb återställning. De gångna vintrarna visade sedan tydligt upp dessa brister. Ett problem för järnvägen som inte delas av vägtrafiken är att det ofta är svårt att leda om trafiken vid störningar. Sådana åtgärder skulle kunna underlättas om Trafikverket investerade i att bygga s.k. triangelspår på fler platser i Sverige.

Frågan har ironiskt ställts vad Banverket ska ha flera snöröjningslok till om de bara ska stå uppställda på pallar. Därmed vill man peka på att det stora problemet är att få ut utrustningen till de platser där de behövs. Investeringarna måste alltså vara smarta. Ett stort problem i dag är också att den nya teknik som införs är mera känslig för störningar.

Även på övriga direkta miljöåtgärder bantas utgifterna. Totalt läggs endast 15 miljoner kronor på buller och vibrationsåtgärder. Behovet är betydligt större och en rimlig nivå skulle enligt Trafikverket utifrån detta snarare vara 50 miljoner kronor per år. Marksanering sägs bara komma att genomföras i de fall det är stor risk för föreläggande.

Naturskyddsföreningen anser att det krävs stora nyinvesteringar i mötesplatser och nya spår och att nyinvesteringsanslaget därför kommer att behöva ligga kvar på nuvarande nivå även efter det att nuvarande större järnvägsbyggen har slutförts. Då finns det även att finnas utrymme för några större viktiga nya dragningar under perioden.



Kinesiskt höghastighetståg. Foto: Istockphoto

## 5. Utredning om höghastighetståg mellan de stora städerna

Regeringen bör också se vad som är det framtida alternativet till flygresor inom Europa - bekväma höghastighetståg.

I september 2009 presenterades ett regeringsuppdrag som föreslog att separata höghastighetsbanor byggs på sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö

En utbyggnad av separata dubbelspår för trafik i upp till 320 kilometer i timmen på de båda sträckorna kostnadsberäknades till 125 miljarder kronor. Utredningen bedömde att staten kommer att få svara för cirka hälften av kostnaden. Återstående kostnader täcks enligt förslaget av biljettintäkter samt medfinansiering från berörda regioner och från EU. Biljettpriset förutsätts ligga på samma nivå som för dagens tågresor.

Den samhällsekonomiska kalkyl som genomförts för projektet visade att projektet, med gjorda antaganden, är samhällsekonomiskt lönsamt.

Restiden från Stockholm till Göteborg med höghastighetstrafik beräknas till två timmar och till Malmö beräknas restiden bli cirka två och en halv timme. Även orter vid sidan av höghastighetsbanorna beräknas få betydligt kortare restider genom direkta tåg som går på både höghastighetsnätet och det vanliga järnvägsnätet.

För godstrafiken skulle de nya banorna innebära en möjlighet att öka och utveckla trafiken genom att spårkapacitet

frigörs på Västra och Södra stambanan.

En utbyggnad av höghastighetsbanor skulle enligt utredningen skapa förutsättningar för ett helt nytt transportsystem med förbättrade möjligheter till effektiva gods- och persontransporter och samtidigt kommer förutsättningarna för var man kan bo och arbeta att ändras. Bedömningen var att trafiken på banorna kunde starta 2023-2025.

Inget har dock hänt sedan 2009. Medan övriga Europa bygger ut för framtiden sitter Sverige kvar på åskådarläktaren uppe i norr i stället för att knyta ihop oss med Europa. Det behövs ett tidsmässigt och miljömässigt alternativ till flygresorna i Europa.

Den 47 mil långa sträckan mellan Madrid och Sevilla har nästan sex miljoner passagerare om året, och de regionala effekterna har blivit tydliga. Möjligheten att smidigt pendla till Madrid hade betytt mycket för de mindre orterna längs sträckan och i flera av dem har invånarantalen fördubblats.

Naturskyddsföreningen vill därför att regeringen gräver fram den fortfarande färska utredningen och ber Trafikverket ta fram konkreta planer, utifrån reglerna för den s.k. fyrstegsprincipen, för de första eventuella utbyggnadsetapperna på höghastighetsbanor i Sverige med sikte på att trafiken ska kunna vara i drift senast 2028. Eventuell utbyggnad ska ske utifrån fyrstegsprincipen och med respekt för viktiga naturområden.

## 6. Frys banavgifterna på 2010 års nivå

Alla tågoperatörer som kör gods- eller persontrafik på statens spåranläggningar måste betala banavgifter. Trafikverket tar ut dessa avgifter med stöd av järnvägslagen. År 2010 uppgick de totala banavgifterna till ca 560 Mkr, vilket är ca tio procent mer än 2009.

I stället för att försöka möta den ökade efterfrågan på tågresor aviserade regeringen i budgeten att man tänker fördubbla banavgifterna under mandatperioden. Sett på en tioårsperiod kommer tågoperatörerna att drabbas av en höjning på cirka 7 miljarder vilket enligt branschorganisationen Tågoperatörerna motsvarar hela det samlade rörelseresultatet hos alla tågbolag som opererar i Sverige. Det kommer oundvikligen att resultera i höjda biljettavgifter, riskera att slå ut järnvägstrafiken på mindre trafikerade sträckor samt snedvrیدا konkurrensen gentemot bil och flyg. Sveriges regering har ännu inte infört någon form av klimatskatt på flyget eller kilometerskatt på lastbilar men vill ändå straffbelägga järnvägen. Möjligheterna att behålla Sveriges järnvägar som ett lönsamt, attraktivt och ytterst miljövänligt transportslag försämras drastiskt. Det ger helt fel signaler. Hur ska man som individ uppmuntras

Foto: [www.sxc.hu](http://www.sxc.hu)



att ta klimatansvar om biljettpriserna blir dyrare samtidigt som kvaliteten i tågtrafiken försämras?

Tågoperatörerna uppskattar att resandet minskar 2-3 % när personresor blir dyrare och att minst 10 % av godsvo-lymerna går över från järnväg till väg när godstranspor-terna blir dyrare.

Trafikverket har bedömt att utvecklingen av avgifterna kommer att innebära en avgiftsnivå motsvarande cirka 1 miljard kronor år 2013, exklusive s.k. brukaravgifter. Tillsammans med andra tillkommande avgifter beräknas det totala avgiftsuttaget från järnvägsföretagen uppgå till 15,6 miljarder under planperioden 2010-2021, en ökning med 8,8 miljarder jämfört med dagens nivå.

Det har visserligen framhållits att de ökade avgifterna är avsedda att användas för kvalitets- och kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet men ett krav är då att ökade intäkter från banavgifter inte samtidigt leder till lägre bud-getsanslag, vilket kan bli besvärligt att redovisa.

Tågoperatörerna anser att en bättre lösning än höjda banavgifter vore införandet av differentierade banavgifter, vilket kan innebära att tåg som får den högsta prioriteten på hårt belastade sträckor får betala mer, medan tåg som får lägre prioritet och går på tider och banor med låg belastning, ska betala mindre.



## 7. Lägg inte ner järnvägslinjer och industrispår

Trafikverket har föreslagit att man bör lägga ner 75 mil lågtrafikerade järnvägslinjer och rusta upp 160 mil av dessa. Utan att ha underlag för att ifrågasätta bedömningen är det viktigt att ha ett långsiktigt perspektiv på vilka järnvägslinjer som av olika orsaker är viktiga att ha kvar i framtiden. Det gäller också många av de äldre industrispår som kan vara ytterst användbara för företag som på ett enkelt och

smidigt sätt önskar vill ha möjlighet att kunna föra över sina transporter till järnväg. Dessa spår fungerar då som ”kapillärspår” i Trafikverkets järnvägssystem utan att Trafikverket har möjlighet att styra över dessa. Det har föreslagits att statsbidrag för att vidmakthålla viktiga spår skulle kunna vara ett sätt att tackla problemet.

Industrispårvägen Värtabanan i Stockholm är skyddad av EU som en del av ”Trans European Network” som en länk till Finland.

Foto: [www.sxc.hu](http://www.sxc.hu)





Foto: Trafikverket

## 8. Förbättra information och samordning

En god information och kommunikation är av stor vikt när störningar uppstår. Det gäller dels kommunikationen till resenärer och till godskunder men för att informationen ska fungera på ett bra sätt måste också kommunikationen mellan Trafikverket, stationerna och de olika järnvägsföretagen förbättras betydligt.

Detta har också Trafikverket och regeringen tagit upp som viktiga förbättringsåtgärder. Tågoperatörerna påpekar att reduktion av trafiken inte bör genomföras reflexmässigt när vinterväder väntas, utan i första hand bör vara aktuell när andra åtgärder inte bedöms tillräckliga. Det finns också särskilda problem med att reducera godstrafik med kort

varsel. Vinterproblemen sägs också ha påverkat flera järnvägsföretags förmåga att överleva på marknaden och därmed att orka med att genomföra de åtgärder som behövs för att förbättra vinterberedskapen.

Det stegvisa införandet av kvalitetsavgifter kommer förhoppningsvis att bidra till att bättre samordning och disciplin mellan aktörerna. Samtidigt kommer det naturligtvis att innebära att byråkratin med att reglera de många olika aktörernas inbördes juridiska ansvar kommer att växa ytterligare.

*Stockholm 2011-03-04 (Rev 2011-04-13)  
För information: Svante Lundquist, trafikexpert,  
08-702 65 98.  
svante.lundquist@naturskyddsforeningen.se*





Rädda järnvägen – den tillhör framtiden!

## Tåget – bäst för miljön!

Naturskyddsföreningen efterlyser ett blocköverskridande politiskt beslut som innebär att det genomförs en kraftfull och långsiktig satsning på att rusta upp, underhålla samt effektivt och långsiktigt sköta Sveriges järnvägssystem. I denna rapport redovisas våra 8 förslag.

1. 10 miljarder/år till underhåll och reinvesteringar 2011-2021
2. Ompröva genast den ogenomtänkta avregleringen
3. Sänk SJ:s avkastningskrav till högst 5 %
4. Avsätt 14 miljarder/år till nyinvesteringar 2011-2021
5. Utredning om höghastighetståg mellan de stora städerna
6. Frys banavgifterna på 2010 års nivå
7. Lägg inte ner järnvägslinjer och industrispår
8. Förbättra information och samordning



Naturskyddsföreningen

Ge oss kraft  
att förändra.  
Pg.90 1909-2

Naturskyddsföreningen. Box 4625, 11691  
Stockholm. Tel 08-702 65 00. [info@naturskyddsforeningen.se](mailto:info@naturskyddsforeningen.se)

Naturskyddsföreningen är en ideell miljöorganisation med kraft att förändra. Vi sprider kunskap, kartlägger miljöhot, skapar lösningar samt påverkar politiker och myndigheter såväl nationellt som internationellt. Föreningen har ca 190 000 medlemmar och finns i lokalföreningar och länsförbund över hela landet.

Vi står bakom världens tuffaste miljömärkning  
Bra Miljöval.

[www.naturskyddsforeningen.se](http://www.naturskyddsforeningen.se)



Bra Miljöval