

Infrastrukturminister Tomas Eneroth

Förutsättningar för en hållbar och grön återstart

Vi återkommer härmed ännu en gång till vår dialog med Infrastrukturdepartementet med anledning av den allvarliga påverkan på Sveriges järnvägstrafik som Coronapandemin haft och – dessvärre – fortsätter att ha. Persontrafiken på järnväg fortsätter att påverkas med låg biljettförsäljning och dramatiskt minskade intäkter till följd av Folkhälsomyndighetens rekommendationer som syftar till att minska smittspridningen i samhället. Läget fortsätter att vara mycket allvarligt för den långväga trafiken och resenärsstappet har under en tid varit högre än 90 procent med intäktsminskningar på samma nivå. Godstrafiken på järnväg hade stora utmaningar redan innan krisen slog till och de – än så länge begränsade – volymminskningar som redan är ett faktum och utgör ett hot i sig. Samtidigt är framtiden mer osäker än på länge. I en synnerligen utmanande tid har tåg företagen bidragit till att hålla igång Sverige – men uthålligheten är begränsad. Tåg företagens medlemmar har hållit igång trafiken och har, till skillnad från flyget, infört begränsningar i antal bokningsbara platser för att skapa större avstånd mellan resenärerna. Konsekvensen är att alla aktörer i branschen går med stora förluster och att risken för utslagning och permanent skada är stor då tiden för återhämtning till ett normalläge av allt att döma blir mycket lång.

Sammantaget ger nuvarande villkor för järnvägstrafiken inte tillräckliga förutsättningar för att stödja samhället i en snabb återhämtning efter krisen. De budgetstöd som beslutats och ska kanaliseras till godstrafiken på järnväg är välkomna, men träffsäkerheten i incitament behöver adresseras framgent.

Permitteringar och andra anpassningar har genomförts som en följd av den minskade trafiken. Trots det präglas branschen av en fortsatt hög kostnadsbas, vilket föranleder behov av statliga stöd på kort och lång sikt. Vi konstaterar med förvåning att Trafikverket i rådande läge – visserligen planenligt – höjer banavgifterna inför 2021.

Som vi lyft fram i tidigare kommunikation är vår oro att om järnvägsbranschen tillåts tippa över kanten med möjliga konkurser, resurstapp och förlorad hållbar konkurrenskraft så kommer det få stor påverkan på samhället och vårt näringsliv. Med ett riktat stödpaket till

järnvägsbranschens ekosystem (stora och små operatörer, leverantörer, underhållsföretag, städföretag, m m) minskas i stället risken för onödiga kvarhängande kostnader för såväl företag som samhället i stort. Därigenom kan tiotals miljarder i samhällsvärden genereras och vi förbättrar förutsättningarna för en hållbar återstart. Dessa värden består huvudsakligen av att näringslivets transporter kan fortgå utan avbräck och att konkurrenskraften bibehålls, att arbetspendlingen och arbetsresandet kan växlas upp i en lämplig takt och att samhället därigenom kan hålla ihop. Utan tåget stannar Sverige.

Vi noterar en pågående diskussion om mångmiljardstöd till den regionala kollektivtrafiken. Vi ställer oss bakom dessa önskemål från regioner och trafikhuvudmän om statligt stöd. I rådande marknadsläge måste dock stödet utformas så att det går vidare till de berörda operatörerna. Det krävs också klagörande av kontraktsfrågor, exempelvis att upphandlade operatörer i detta krisläge inte ska drabbas av viten för inställda tåg på grund av personalbrist.

Det är tydligt att EU-kommissionen särskilt värnar om järnvägens betydelse i detta krisläge och poängterar att medlemsstaternas regeringar måste skapa förutsättningar för en hållbar och snabb återstart av industri, näringsliv och samhälle. En icke fungerande järnväg innebär en hög risk för att samhället drastiskt minskar i tillgänglighet, industrin tappar i konkurrenskraft och järnvägens förväntade viktiga bidrag till uppnående av klimatmålen i enlighet med Sveriges och EU:s klimatagenda uteblir.

Inom ramen för ”den största järnvägssatsningen i modern tid” tillskjuter riksdagen mer pengar till underhåll av och investeringar i järnvägar och ökade underhållsinsatser är på gång när trafiken tunnas ut till följd av krisläget. Väl fungerande infrastruktur är viktigt och centralt, men utan trafik kan värdet av den ifrågasättas. Det behövs åtgärder för att stärka trafiken och möjliggöra mer gods- och fler personresor på järnväg. Vi har sett att andra EU-medlemsstater – som Tyskland, Frankrike och Österrike – reducerar eller helt avskaffar banavgifter och de ger stöd till operatörernas investeringar i tystare bromsblock och ERTMS-ombordutrustning.

Vi föreslår lättnader enligt följande förenklade beskrivning:

- nedsättning av samtliga banavgifter under återstoden av 2020, exempelvis motsvarande vad flera europeiska länder redan infört
- kreditering av samtliga banavgifter från årsskiftet 2019/2020
- stöd till investering i ERTMS-ombordutrustning och tystare godsvagnar

Vi hemställer om möte inom kort och ser fram emot en fortsatt dialog om hur vi tillsammans möjliggör att järnvägen kan bidra till en hållbar och grön återställning av näringsliv och samhälle.

Med vänlig hälsning

Stockholm den 9 oktober 2020

Pierre Sandberg
Förbundsdirektör Tåg företagen

Björn Westerberg
Branschchef Tåg företagen