

## Motion till riksdagen 2005/06:T444

av Peter Pedersen m.fl. (v)

# Järnvägstrafiken

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres 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 i motionen anføres om att kraftigt reducera statens avkastningskrav på SJ och genom förändrade ägardirektiv i stället lyfta fram de transportpolitiska målen och målet om samhällsekonomisk effektivitet som styrmedel för järnvägstrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att SJ skall ha fortsatt ensamrätt till stomlinjerna, men också en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att konkurrensutsättningen av interregional persontrafik bör ersättas av ett statligt ansvar för hela den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att överföra ansvaret för tågstationsbyggnaderna från Jernhusen AB till Banverket.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i övrigt anføres i motionen rörande olika åtgärder för att gynna ett ökat kollektivt resande på järnväg, t.ex. en fortsatt satsning på att bygga bort flaskhalsar, tillskapande av dubbelspår, satsning på en högre driftsäkerhet, ett bättre förebyggande underhåll samt åtgärder för att underlätta gränsöverskridande järnvägstransporter.

Fel! Okänt namn på

## Bakgrund

Riksdagen godkände den 31 maj 2000 (prop.1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238) att verksamheten vid affärsverket Statens järnvägar skulle överföras till aktiebolag och regeringen bemyndigades att genomföra ombildningen. Målet med bolagiseringen sades vara att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag, som kan konkurrera inbördes på marknaden och samtidigt erbjuda kunderna en bra och prisvärd service. I prop. 1999/2000:78 Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. uttrycktes att ”väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att tillgodose näringslivets behov av långväga transporter och för en konkurrenskraftig kollektivtrafik. En väl utvecklad järnvägstrafik kan också bidra 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 tillhör dessa kritiker.

## Avreglering och bolagisering

Vänsterpartiet var det enda parti som sa nej när riksdagen 1988 beslutade dela upp Statens järnvägar i två delar, SJ och Banverket, där SJ fick ensamrätt att trafikera stommätet, medan olika trafikhuvudmän fick trafikeringsrätten 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 oroliga för att ansvaret för en väl fungerande järnvägstrafik skulle bli otydligt och vi fick rätt.

Problemen har ökat ytterligare sedan affärsverket Statens järnvägar (SJ) styckades upp i flera bolag från 2001, där SJ AB fick sköta persontrafiken, Green Cargo AB som fick ansvar för godstrafiken och där olika privata aktörer släpptes in på spåren.

Vänsterpartiet motsatte sig även detta.

Vi menar fortfarande att avregleringen och bolagiseringen inte medför ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Även internationellt finns det avskräckande exempel på avregleringens konsekvenser, t.ex. i England. Vi finner det märkligt att Sverige skall gå i täten för en avreglering av den egna marknaden när andra marknader 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.

En positiv regional utveckling försvåras påtagligt om ”huvudspåret” är ökade biljettpreiser, 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.

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 i stället 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 skall användas. Vi menar att det som är företagsekonomiskt lönsamt inte per automatik också är bäst sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vänsterpartiet vill att regeringen ges i uppdrag att pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på jämväg. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Avkastningskravet

Från att ha varit en samhällelig nyttighet, ja ”hela folkets järnväg”, förändrades SJ genom olika trafikpolitiska beslut till att ha som främsta mål att gå med företagsekonomisk vinst. Det hårda avkastningskravet har lett till en stark fokusering på att skapa vinst, vilket inte alltid har lyckats, för att klara ägarens avkastningskrav. ”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.

Det var i allt väsentligt en misslyckad strategi med Linx-förbindelsen Stockholm–Oslo som ett tydligt exempel. Den tydliga satsningen på snabbtåg med ett fåtal stopp har trängt undan de billigare Inter City-tågen på spåren. Avkastningskravet har också gjort att SJ 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 beroende på ekonomiska förutsättningar i stället väljer flyget eller långfärdsbussar, som båda innebär en betydligt hårdare miljöbelastning. Vi menar att biljettpriset måste ner om tågtrafikens marknadsandel skall kunna öka. Det är förhållandevis dyrt att resa med tåg i Sverige, t.ex. jämfört med långfärdsbussarna. Om de trafikpolitiska målen skall förverkligas måste fler ges en reell möjlighet att åka tåg istället för flyg, buss eller bil. SJ AB:s avkastningskrav till ägaren, dvs. staten, bör därför kraftigt reduceras genom ändrade ägardirektiv som i stället inriktas på att lyfta fram behovet 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.

Fel! Okänt namn på

## Ensamrätt på stornätet för SJ men också trafikeringsplikt

Fram till 1950-talet var tåget det helt dominerande färdmedlet vid längre resor. Sedan har bilen alltmer tagit 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 trafikeringsrätt, alltså ensamrätt, på att bedriva fjärtrafik på järnvägsnätet. Bolaget kan emellertid avstå den rätten på olönsamma linjer. Om trafiken på en sådan sträcka anses vara viktig kan den upphandlas av Rikstrafiken.

Trots att SJ AB har denna ensamrätt har man ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Vi finner detta vara en orimlig ordning! Det leder i praktiken till att SJ avstår från att köra på vissa sträckor och därvid sätter avkastningen i första rummet, inte resenärerna. Vänsterpartiet menar att detta är en oacceptabel ordning, som måste ändras genom nya ägardirektiv. Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av dominerande och samhällsviktiga verksamheter, t.ex. 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 så att trafikeringsrätten också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. *En sådan trafikeringsplikt innebär förstås att finansieringen av järnvägstrafiken måste bygga på långsiktighet från ägarens sida, t.ex. långsiktiga avtal som reglerar hur trafikeringsplikten skall se ut och finansieras.*

## 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 skall 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 driva trafiken tillsammans. Länen kan då gemensamt ansöka hos regeringen om att få driva s.k. interregional trafik.

Det leder till att regionala bolag kan driva egen trafik även på interregionala sträckor som också trafikeras av SJ AB. I en sådan situation har SJ AB svårt att konkurrera och uppnå lönsamhet på de attraktiva sträckor som i dag ger bolaget dess inkomster. Det pågår en stark rörelse i t.ex. Skåne och Norrland där regionala tågbolag vill driva trafiken på egen hand. Om regionala tågbolag, genom en jämförelsevis fördelaktig finansiering, gör SJ AB:s trafik på vissa sträckor olönsam kommer bolaget att minska turtätheten och kanske

**Fel! Okänt namn på**

till och med ställa in all trafik på ett flertal viktiga linjer. Det innebär alltså att det statliga bolaget konkurreras ut av subventionerad interregional tågtrafik.

Vi finner detta vara en orimlig ordning. I stället bör prövas om inte staten via SJ AB skall ta över ansvaret för den interregionala och regionala tågtrafiken med trafikeringsplikt, som beskrivits ovan. *Detta skall givetvis ske i samverkan med de berörda länen, landstingen och kommunerna utifrån respekt för deras behov och önskemål.*

Vänsterpartiet anser att konkurrensutsättningen av interregional persontrafik bör ersättas av ett statligt ansvar för hela den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Ansvar för tågstationerna

Det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om vi vill öka det kollektiva resandet, t.ex. på tåg. Tågstationerna skall 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 skall ligga hos Jernhusen AB och föreslår i stället att ansvaret flyttas över till Banverket. Om stationerna anses ha en nyckelfunktion sett till järnvägstrafiken som helhet finns ingen anledning att ha ett bolag som endast verkar syfta till att tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd, t.ex. genom bristande underhåll, dåligt öppethållande 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.

Vi föreslår med anledning av detta att Banverket tar över ansvaret för tågstationerna från Jernhusen AB. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Övriga åtgärder

Vänsterpartiet har varit pådrivande vad gäller infrastruktursatsningarna i landet och har därvid framgångsrikt förespråkat en tydlig tonvikt för investeringar på järnvägssidan. Om vi skall få fler att 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 driftssäkerhet och ett väl fungerande förebyggande underhåll. Det krävs fler dubbelspår och att olika flaskhalsar byggs bort. Det krävs också ytterligare åtgärder för att underlätta gränsöverskridande järnvägstransporter, som bygger på samarbete snarare än uppköp och ytterligare konkurrensutsättning. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 29 september 2005

*Peter Pedersen (v)*

*Owe Hellberg (v)*

*Sten Lundström (v)*

*Karin Thorborg (v)*

*Kjell-Erik Karlsson (v)*

*Sven-Erik Sjöstrand (v)*