

Partimotion

Motion till riksdagen: 2014/15:192

av Jonas Sjöstedt m.fl. (V)

Sammanhållen järnväg och kollektivtrafik

---

## 1 Innehållsförteckning

1	Innehållsförteckning.....	1
2	Förslag till riksdagsbeslut .....	2
3	Samhällsnytta före avreglering av järnväg och kollektivtrafik .....	4
4	Mer demokrati, mindre avregleringar .....	5
5	Ökad konkurrens leder inte till lägre priser .....	5
6	Avreglering ger inte lägre priser och bättre utbud .....	5
7	Bytesresorna med tåg försämras .....	6
8	Återreglera järnvägssystemet .....	7
9	Konkurrens kostar mer för staten.....	8
10	Konkurrensen ger nationella och regionala effekter på utbudet .....	8
11	Fler godstransporter på järnväg.....	10
12	Exemplet Arlandabanan.....	11
13	Sätt resenären i centrum och fördubbla andelen resenärer inom kollektivtrafiken	11
13.1	Ge SJ AB företräde på stambanorna .....	12
13.2	Kombinera SJ AB:s företrädesrätt med en trafikeringsplikt .....	12
13.3	Avskaffa SJ AB:s avkastningskrav.....	13
13.4	Sammanhållet och effektivt banunderhåll i statlig regi .....	13
13.5	Skapa trygga stationer med god service .....	15
13.6	Öka investeringarna i järnvägen .....	16
13.7	Ge tågresenären rätt till information.....	16
13.8	Riv upp beslut om ny kollektivtrafiklag.....	16
13.9	Fördubbla andelen resande med kollektivtrafik .....	17
13.10	Staten har ett ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken .....	17
13.11	Mer kollektivtrafik på vatten .....	18

13.12	Förändra förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort .....	18
13.13	Gemensamt biljettsystem.....	18
13.14	Förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.....	19
13.15	Möjliggör medtagande av cykel vid resor med tåg och buss .....	19

## **2 Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att järnvägen bör återregleras och samhället ta ett helhetsansvar för järnvägssystemet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en översyn av lämpliga åtgärder för att öka andelen godstransporter på järnvägen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-train AB så att resenärerna till Arlanda erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör offentliggöra vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett förslag som innebär att SJ AB ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ägardirektivet bör ändras senast år 2016 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2016.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda behovet av förändringar när det gäller omfattning och ägande av verkstäder och depåer.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvaret för stationsbyggnaderna bör flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket.

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer i anslutning till tågstationer, såsom mörka tunnlar eller passager, för att på så sätt öka tryggheten.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett resanderåd.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att riva upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med konkreta förslag på hur målet om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt och fördubblat antal resor till år 2020 ska förverkligas.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats, ska ha möjlighet att ställa krav på operatörer som bedriver kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där det är berättigat och denna efterfrågan finns från resenärer.

### **3 Samhällsnytta före avreglering av järnväg och kollektivtrafik**

För att få ett ekologiskt hållbart transportsystem måste andelen resor med kollektivtrafiken öka. Ett ökat resande med kollektiva färdmedel kräver en utbyggd,

tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik i ett sammanhållet transportsystem. Vi vill därför understryka behovet av att sätta resenären i centrum för att få socialt och ekologiskt hållbara kommunikationer.

Inom både järnväg och regional kollektivtrafik har tidigare sammanhållna system styckats upp. På järnvägssidan har SJ:s ensamrätt att trafikera stambanorna tagits bort och de senaste decennierna har präglats av stegrande marknadsanpassning, bolagisering och privatisering inom järnvägssystemet. Inom den lokala och regionala lokaltrafiken har privata operatörer obegränsad tillgång att trafikera vilka rutter som helst. Fokus har därmed legat på företags rätt att etablera sig på marknaden. Vänsterpartiet talar hellre om individens frihet att få ett sammanhållet system med god överblickbarhet och där det är lätt och smidigt att byta mellan linjer och få information från en och samma källa. Järnväg och regional kollektivtrafik är klimatsmarta gemensamma nyttigheter som kräver stabilitet och pålitlighet för att vara effektiva och resenärstillvända. Vi vill inte införa en stängd dörr för privata aktörer men avlägsna den ideologiskt förblindade fokusering på marknadsanpassning som länge varit rådande inom transportslagen.

Vänsterpartiet anser därför att det är den enskilda resenären som ska vara i fokus när man funderar på hur man ska lösa ett transportbehov inom persontrafiken. Till exempel är tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt.

Resenären är i första hand inte intresserad av vem som utför en tjänst utan av att trafiken fungerar, är prisvärd och av god kvalitet. Men detta kan försvåras genom användandet av företagsekonomiska principer på samhällspolitiskt viktiga områden. Individer vill kunna beställa en resa som en helhet, inte uppdelat på olika operatörer. Resenären blir knappast lyckligare av att veta att det är ett annat företag som har hand om delar av en enhet när det är snökaos eller när tåg/bussar ställs in. Kvinnor och män måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig när de vill ta sig till jobbet/utbildningen eller vid fritidsresor, annars blir det svårt att få fler att resa kollektivt och på så sätt minska miljö- och klimatbelastningen. Staten har ett ansvar att stärka individens rättigheter inom järnvägstrafiken, samtidigt som miljö- och klimatmål uppnås.

Vänsterpartiet föreslår i motionen ett antal åtgärder för en sammanhållen järnväg och kollektivtrafik.

## **4 Mer demokrati, mindre avregleringar**

I grunden handlar avregleringar om att minska demokratin. Om infrastruktur och annat samhällsviktigt i stället styrs av samhället sker det under demokratisk kontroll och är därmed påverkbart. Om den privata infrastrukturen ökar, så minskar demokratin. Men

det handlar även om att avreglering försvårar möjligheten att öka andelen kollektivresande, eftersom priser och utbud kan försämrats. Detta är oroande eftersom det är viktigt av både sociala och ekologiska skäl att fler kan åka kollektivt.

Vänsterpartiet anser att det är nödvändigt att fram till år 2020 fördubbla andelen resande med kollektivtrafik. En förbättrad kollektivtrafik stärker jämlikheten och jämställdheten inom transportsektorn.

Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnor i sin vardag får en bättre transportsituation. Det är viktigt att män och kvinnor får samma makt att styra över sitt eget resande och att användandet av hållbara transportsystem möjliggörs i högre grad för både män och kvinnor. Mäns högre inkomster är en av förklaringarna till att de oftare färdas i bil. Med en starkt kollektivtrafik kan både kvinnor och män använda sig av ett ekologiskt hållbart transportsystem i högre grad. Viktigt att komma ihåg är dock att jämställdhetsarbetet inom trafiksektorn måste inriktas på systemförändrande åtgärder som både förändrar sektorn och bidrar till förändring av samhället i stort.

## **5 Ökad konkurrens leder inte till lägre priser**

Det finns en mytbildning att konkurrens automatiskt leder till lägre priser. I SOU 2005:4 visas exempel på det motsatta, dvs. där det blivit dyrare efter att man liberaliserat/ökat konkurrensen på en marknad. Det här gäller för post, el, flyg och taxi. Orsaken till detta är att vinstdrivande företag har till uppgift att skaffa vinst till ägarna. Ett privat företag kommer att sätta priset så att intäkterna blir så höga som möjligt.

## **6 Avreglering ger inte lägre priser och bättre utbud**

Borttagandet av SJ:s ensamrätt på stambanorna medförde inte ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Samma princip blir fallet med den nya kollektivtrafiklagen som infördes år 2012. Utgångspunkten måste i stället vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse av persontransporter på järnväg och inom kollektivtrafiken. Kortsiktiga ekonomiska perspektiv som minskar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet kan aldrig vara till gagn för samhället.

Den föregående regeringen hävdade att en ökad konkurrens, dvs. fler operatörer på spår och inom kollektivtrafik, leder till förbättrad och utökad trafik. Det är ett märkligt påstående och indikerar att regeringen var ideologiskt förblindad i sin strävan att konkurrensutsätta så mycket som möjligt. Inom järnvägstrafiken är det stora problemet inte att vi har för få operatörer, utan att vi dels har kapacitetsbrist i form av för lite spår, dels eftersatt banunderhåll med bristande styrning. Fler operatörer kommer på intet sätt leda till att det blir lättare att få fler tågavgångar och bättre punktlighet. Vi kan dock

åtgärda kapacitetsbrister genom att bygga fler järnvägar och förbättra banunderhållet. Det är en politik som Vänsterpartiet länge föreslagit.

Det fanns inga internationella exempel som stödde den dåvarande regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik ger de effekter som hävdas, dvs. fler aktörer, ett ökat trafikutbud och lägre priser. Tvärtom har det visat sig att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som liknar det vi tidigare hade i Sverige, ett system som innebar att det offentliga tog ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar. Sedan kunde driften skötas av antingen det offentliga eller av privata aktörer.

## **7 Bytesresorna med tåg försämras**

Avreglering av järnvägen leder till försämrade möjligheter att bedriva nationell järnvägstrafik. När SJ förlorat trafikeringsrätten blir det svårare att nå miljö- och klimatmål, eftersom den icke-kommersiella järnvägstrafiken får svårare att verka och kvaliteten hotas i form av tider och utbud.

Det är viktigt att anlägga en systemsyn på tågtrafik, dvs. att många trafikanter är beroende av att kunna byta linjer för att genomföra hela resan. 30–50 procent av alla resor är bytesresor från stora stråk till mindre. Med operatörer som ”plockar russinen ur kakan” på kommersiellt lönsamma sträckor blir det svårt att upprätthålla trafik på de sträckor som ensamma kanske inte är lönsamma, men är så i kombination med andra sträckor. Det är viktigt att även komma ihåg att det förekommer omfattande bytesresor mellan trafikslagen och inte minst mellan tåg och buss. Med många fler operatörer på spår att ta hänsyn till kan bytesmöjligheterna försvåras och försämras för resenären.

I ett system med sämre utbud och svårare överblick väljer människor andra trafikslag, t.ex. bil och flyg, för att kunna resa. Det gagnar vare sig människor med sämre ekonomi eller miljön och klimatet.

I riksdagens transportpolitiska mål ska de samhällsekonomiskt mest effektiva metoderna användas. Det som är företagsekonomiskt lönsamt är dock inte per automatik det bästa sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Inom järnvägstrafiken finns det mycket tydliga nätverkseffekter, dvs. att olika delar av ett nätverk fungerar som komplement till varandra. En resa på en sträcka kan vara lönsam, medan en resa på en annan sträcka inte är det. Men genom att kombinera båda sträckorna skapas lönsamhet. Det här understryker att vad som är företagsekonomiskt lönsamt i mindre skala inte behöver vara samhällsekonomiskt lönsamt i ett större perspektiv.

## 8 Återreglera järnvägssystemet

Det är oerhört viktigt att sätta den enskilde resenären och transportköparen i centrum när man funderar på hur man ska lösa ett transportbehov. Till exempel är tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt.

Men den enskilda individens beteende respektive transportköparens behov är också ett uttryck för rådande struktur inom transportsystemet. Finns det ingen kollektivtrafik måste självklart individen färdas med bil. Utifrån det perspektivet kan individen anse att det är viktigt att satsa mer på vägtrafik. När en företagare vill transportera en vara till en kund är hen självklart rationell i sitt agerande och väljer den logistiklösning som är bäst, smidigast och/eller billigast. Om det då t.ex. inte finns möjlighet att redan från början frakta varor på ett industrispår som leder ut till stambanan, kan det vara rationellt för företagaren att välja lastbil hela vägen till kunden. Även i detta fall kan företagaren då anse att det finns ett stort behov av att satsa på vägtrafik.

Den enskilda individen och den enskilde företagaren utgår från sina egna behov och kan inte förväntas se helheten i de transportpolitiska och miljöpolitiska mål som riksdag och regering arbetar utifrån. Det är här det politiska systemet kan möjliggöra för individer och företag att transporter kan ske på ett ekologiskt och socialt hållbart sätt.

Den ena delen av en statlig politik är att införa ekonomiska styrmedel som styr mot de mål som är uppsatta. Den andra delen består i att möjliggöra att transportsystemet lever upp till både god tillgänglighet och en struktur som leder mot att de nationella målen nås. Satsningar på infrastruktur kan inte bara stödja ett samhälle i utveckling, utan kan också utveckla ett samhälle. Och då är avreglering med fler operatörer inom järnvägstrafiken inte ett sätt som ökar utbudet av transporter.

SJ måste få tydliga mål som prioriterar samhällsnyttan. Avregleringar och privatiseringar inom järnvägen måste ersättas med ett gemensamt och sammanhållet järnvägssystem som sätter resenären och transportköparen i centrum. Järnvägen bör därför återregleras och samhället ta ett helhetsansvar för järnvägssystemet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 9 Konkurrens kostar mer för staten

Dåvarande Rikstrafiken<sup>1</sup> gjorde i en rapport från 2009 (RT 2009/22) en bedömning av Rikstrafikens långsiktiga åtagande. I samband med det genomfördes även beräkningar för vad regeringens konkurrens på spåret skulle innebära i ökade kostnader för staten.

---

<sup>1</sup> Rikstrafiken upphörde 2011 och dess åtaganden om subventionering av nationell trafik övertogs av Trafikverket.

Rikstrafiken konstaterade att dåvarande regerings förslag om att ta bort SJ:s trafikeringsrätt på stambanorna (konkurrens på spåret) leder till att det främst är de lönsamma järnvägssträckorna som kommer att ha konkurrerande trafik. Det handlar då om Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö samt Stockholm–Sundsvall (framför allt Stockholm–Gävle). Övrigt järnvägsnät kommer alltså inte ha någon konkurrerande trafik, och SJ kan enligt Rikstrafiken väntas dra sig tillbaka från att köra många sträckor på kommersiell bas. Den totala lönsamheten för SJ kommer att sjunka i och med att andra operatörer kör på de mer lönsamma sträckorna. Rikstrafiken konstaterade att grunden för att SJ i dag kör vissa sträckor kommersiellt trots att de i sig inte är lönsamma är att de ofta har en betydande matarfunktion till den egna trafiken på mer lönsamma sträckor. Sammantaget med övriga intäkter ger de då en relativt rimlig lönsamhet. Om vinsten av matarfunktionen uteblir kan stora delar av lönsamheten försvinna.

Rikstrafiken (och nu Trafikverket) hade statens uppgift att genom trafikavtal lösa tillgänglighetsbrister över hela landet (flyg, tåg, båt, buss). Förutsättningen är att det inte handlar om trafik som bedrivs av regionala kollektivtrafikmyndigheter eller som drivs på helt kommersiella villkor. Om utbudet försämras och tågsträckor läggs ned måste Trafikverket upphandla den nedlagda järnvägstrafiken, eftersom det fortfarande finns ett samhällsbehov av att trafikera många sträckor. I annat fall finns det risk att det bedrivs trafik endast vissa dagar i veckan eller under vissa delar av året. Totalt bedömde Rikstrafiken att konkurrens på spåren skulle leda till att Rikstrafiken fick ökade kostnader med ca 100 miljoner kronor. Med andra ord kostar alltså konkurrens på spåren för staten, samtidigt som privata operatörer tjänar pengar på att ”plocka russin ur kakan”.

## **10 Konkurrensen ger nationella och regionala effekter på utbudet**

I dag sköts fördelningen av tåglägen av Trafikverket. Fördelningen görs strikt utifrån vilken trafik som är samhällsekonomiskt mest lönsam. Det innebär t.ex. att pendeltågen i Stockholm har förtur under morgontrafiken eftersom det är samhällsekonomiskt klokt att människor kommer till jobbet i tid. På eftermiddagen görs den omvända prioriteringen, och fjärrtågen i stället placeras först i kön. En sådan ordning, som kan liknas vid en slags ransonering, är nödvändig för ett system som präglas av stor kapacitetsbrist och för vilket förändringar i trafikutbudets sammansättning får tydliga effekter på samhällsekonomin.

Med avreglering avhänder man sig delvis möjligheten att göra samhällsekonomiskt kloka prioriteringar av trafikutbudet. I dag har SJ på vissa sträckor avsevärt högre



intäkter per personkilometer från fjärrtågsresenärerna än från arbetspendlarna. Med ett avreglerat system finns det uppenbar risk att den högre betalningsviljan hos fjärrtågsresenärerna kommer att förändra trafikutbudet på ett sätt som leder till samhällsekonomiska konsekvenser. Eftersom det är samhällsekonomisk lönsamhet som avgör strukturen på trafikutbudet begränsas SJ:s möjligheter att ”göra sig av” med arbetspendlarna till att höja biljettpriserna och/eller minska antalet stopp för på- och avstigning. Med en avreglering får SJ och andra tillkommande fjärrtågsbolag helt andra möjligheter att styra trafikutbudet mot en struktur som är företagsekonomiskt gynnsam men samtidigt samhällsekonomiskt skadlig.

För att de regionala trafikmyndigheterna ska kunna konkurrera om banutrymmet med fjärrtågsbolaget fordras taxehöjningar och/eller ett ökat skatteuttag för att höja subventionsgraden ytterligare. Alternativet är att länstrafikbolagen i framför allt Mälardalen, Skåne, Västsverige och Östergötland ersätter stora delar av sina tågavgångar med buss.

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

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 t.o.m. ställer in trafik på viktiga linjer. Det innebär alltså att det statliga bolaget på vissa sträckor riskerar att konkurreras ut av regional tågtrafik. Osubventionerad tågtrafik, i de flesta fall SJ AB, får med andra ord konkurrera med skattesubventionerad trafik på samma sträcka. Till exempel gick inga fjärrtåg mellan april 2012 till december 2013 på Väst kustbanan mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn p.g.a. bristande lönsamhet.

Den regionalt upphandlade järnvägstrafiken har växt och har i vissa fall även skapat bättre tågförbindelser för många resenärer. Utmaningen i framtiden ligger i att förena lokalt och regionalt ansvar med stärkt samordning för ett större helhetsansvar.

Vi bör ha ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. När tågförbindelser försämras söker sig människor annars till alternativa färdmedel, t.ex. bil och flyg. Att ge

trafikeringsrätt till regionala aktörer kan därmed leda till att fler tar flyget och därmed ökar miljöbelastningen.

## **11 Fler godstransporter på järnväg**

Den föregående regeringens 12-åriga plan för infrastrukturen är i ekonomisk ram och innehåll otillräcklig för att möjliggöra nödvändig överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Den försvårar arbetet med att minska utsläppen inom transportsektorn och saknar nödvändiga incitament för näringsliv och sysselsättning. Näringslivet konstaterade i januari 2014 att återkommande urspårningar, signalfel, rälsbrott och trängsel på järnvägen kostar svenskt näringsliv miljardbelopp varje år. Man identifierar tre stora flaskhalsar som står högt på deras önskelista att åtgärda. Enligt Trafikverkets åtgärdsplan kan det ta år, kanske så länge som till år 2025, innan dessa är bortbyggda.

Vänsterpartiet välkomnar att regeringen avser införa en vägslitageavgift för tunga fordon på våra vägar. Det är ett nödvändigt styrmedel för en överflyttning av transporter från väg till spår. Innan en vägslitageavgift är på plats bör banavgifternas storlek beaktas så att effekterna av dessa inte försämrar järnvägens konkurrenskraft och näringslivets förutsättningar att transportera gods på järnväg. Den föregående regeringen ansåg att intäkterna från banavgifterna i högre utsträckning ska täcka kostnaderna för banunderhållet och successivt höjda avgiftsnivåer var planerade under perioden. Vänsterpartiet menar att höjda banavgifter allvarligt riskerar att påverka järnvägstrafikens konkurrensförutsättningar gentemot andra trafikslag. Utgångspunkten bör vara att alla transporter på sikt ska betala för sina kostnader, inklusive de kostnader som utsläpp och buller medför.

Vänsterpartiet anser att det de närmaste åren finns ytterligare behov av styrmedel och investeringar för att stimulera godstransporter på järnvägen. Regeringen bör återkomma med en översyn av lämpliga åtgärder för att öka andelen godstransporter på järnvägen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **12 Exemplet Arlandabanan**

Det privata Arlandabanan (som är en OPS-lösning, dvs. Offentlig Privat Samverkan) är ett bra exempel som tydliggör att privata vinstintressen inte överensstämmer med samhällliga mål. Arlanda flygplats har ett miljötillstånd som innebär att man bara får släppa ut en viss mängd växthusgaser, ett s.k. utsläppstak. Nu är man mycket nära att slå i utsläppstaket, vilket kan leda till att flygtrafiken på Arlanda måste inskränkas.

Eftersom minst hälften av flygplatsens utsläpp kommer från vägtrafiken till och från flygplatsen skulle lösningen på problemet vara att fler åker tåg till Arlanda. Men priset på Arlanda Express är satt så högt att många i stället väljer att ta sig dit med bil.

För privata ägare är det inte alltid företagsekonomiskt motiverat att öka antalet resenärer genom sänkta priser. Utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv kan däremot ett sänkt pris vara oerhört rationellt, eftersom det leder till att fler åker tåg och miljöpåverkan därmed minskar. Den samhälleliga finansiella risken kan därför ses i ett större sammanhang och i ett längre perspektiv. Det hade därför varit lättare att använda sig av en annan prispolitik om Arlandabanan hade tillhört den samhälleliga sfären.

Mycket talar för att OPS-lösningar (som är en slags avreglering) leder till ökade samhällskostnader, samtidigt som makten över projekten skjuts från den offentliga sfären till den privata. Vi anser att infrastrukturinvesteringar ska beslutas av demokratiska organ och förvaltas av statliga eller kommunala myndigheter med en öppen insyn i verksamheten. Det är samhällsekonomiskt effektivt att äga och driva infrastruktur. Privat ägande leder lätt till målkonflikter mellan företagsekonomiska bedömningar och samhällsekonomiska aspekter.

Regeringen bör ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-train så att resenärerna till Arlanda erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Regeringen bör offentliggöra vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **13 Sätt resenären i centrum och fördubbla andelen resenärer inom kollektivtrafiken**

I dag är det största problemet för kollektivtrafikresenärerna alla förseningar. Med utgångspunkt i resenären måste det till en ändring. Det är inte acceptabelt att tvingas använda delar av sin tid till väntan på väg till eller från arbetet eller skolan. Men förseningar löser man inte genom att avreglera. Det som behövs är en utbyggd kollektivtrafik på väg och järnväg, förbättrat banunderhåll och fler spår. Då minskar även trängseln på våra vägar.

Som vi tidigare nämnt är bytesresor viktiga för alla resor. När en operatör blir försenad på ett större stråk är det knappast troligt att en annan operatör på ett mindre stråk väntar in det försenade tåget. Det är ett annat bolag och inte en del av samma resultaträkning. Resenären blir därmed strandad och utlämnad till marknadskrafter som inte är överblickbara eller i vart fall inte sätter resenären i centrum.

I stället för avregleringar måste samhället ta ett helhetsansvar för järnväg och regional kollektivtrafik. Vänsterpartiets motförslag till regeringens privatiseringsiver och avregleringssträvan är ett paket av förslag där vi sätter resenären i centrum.

### **13.1 Ge SJ AB företräde på stambanorna**

Beslutet att avreglera järnvägstrafiken missgynnar den enskilda individen och leder till en försämrad och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. Det riskerar att fler människor känner sig tvingade att ta bil eller flyg. Det betyder även att de miljö- och klimatmål som är uppsatta blir svårare att nå. Regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att SJ AB ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **13.2 Kombinera SJ AB:s företrädesrätt med en trafikeringsplikt**

Vi anser 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 trafikens 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 upphandlar överflyttas till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverkets arbete minskas.

När SJ AB tidigare hade ensamrätt till stambanorna hade det ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Detta var en orimlig ordning. Det ledde i praktiken till att SJ AB avstod från att köra på vissa sträckor och satte avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av samhällsviktiga verksamheter, t.ex. genom en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. SJ AB:s trafikerings- och företrädesrätt på länsgränsöverskridande sträckor bör återinföras och ägardirektivet ändras senast 2016 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **13.3 Avskaffa SJ AB:s avkastningskrav**

SJ AB är av staten ålagd 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 ner. På senare tid har bolaget t.ex. beslutat att ta bort försäljning av utlandsresor över disk och genomfört begränsningar i sovvnagnstrafiken. Järnvägssystemets uppsplittring 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 och plogtåg hyras ut som godståg för att det lönar sig bättre. Samhällsnyttan är ingens ansvar och med rådande situation riskerar skattebetalarna att på sikt få bära de kostnader som aktörerna kan undkomma.

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 och så höga lönsamhetsmål, skulle SJ t.ex. kunna sänkt priserna på biljetter och prioritera samhällseliga värden. Vinsten bör rimligen investeras i verksamheten och lönsamhetskravet beakta samhällsekonomisk vinst. Det skulle då bidra till att fler kan åka kollektivt och minskad miljö- och klimatpåverkan. Regeringen bör återkomma med förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2016. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **13.4 Sammanhållet och effektivt banunderhåll i statlig regi**

Under lång tid har del efter del i järnvägssystemet styckats av, delats upp och ofta privatiserats, detta 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 år sedan. Det finns alltså mycket färre antal personer som arbetar ute i spåren, vilket blir synligt när det är snöiga vintrar. Säkerheten brister på ett oacceptabelt sätt för såväl resenärer som de som arbetar på spåren. Trafikverket utför sedan år 2010 inget underhåll i egen regi, samtliga underhåll sker numera genom entreprenadkontrakt. På marknaden finns i dag huvudsakligen 3–4 aktörer som i sin tur anlitar ett stort antal underentreprenörer.

År 2013 uppdagades tydliga brister på åtgärder i underhållet på våra järnvägar (SVT Östnytt 20 november 2013). Av 61 stora urspårningar sedan år 2008 var bristerna kända på över 20 av olyckplatserna men ändå inte åtgärdade. Larmet kom bara dagar efter att ett urspårat godståg i Stockholm lamslagit trafiken trots att brister i underhållet hade påtalats på den aktuella sträckan tidigare. Bristerna var dock inte överraskande för flertalet verksamma inom järnvägen som upplever hur en allt större underhållsskuld 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 är därför glada över att i budgetpropositionen för 2015 ha nått en överenskommelse med

regeringen om att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhåll av de svenska järnvägarna.

I dag utförs även kontrollen av underhållet av de privata entreprenörerna genom egenkontroll. Trafikverket saknar även kunskap om befintlig status på våra järnvägsanläggningar. Myndigheterna har därmed bristande kontroll av vår gemensamma infrastruktur. Det bristande underhållet riskerar att allvarligt försämra säkerheten och fortsatt ge stora störningar i trafiken för resenärer och gods. När behovet av hållbara transporter på järnväg är som störst av klimatskäl riskerar förtroendet och kapaciteten att försämrats. Trafikverkets järnvägskompetens och dess kunskap över statusen på våra järnvägsanläggningar måste förstärkas.

En stor andel av Trafikverkets upphandlingar sker numera genom s.k. totalentreprenader i stället för utförandeentreprenader. Totalentreprenader innebär en större frihet för entreprenören att utforma anläggningen. Riksrevisionen konstaterade i sin rapport ”Trafikverkets upphandling av vägar och järnvägar – leder den till hög produktivitet?” (RiR 2012:14) att en risk med totalentreprenad består i att kvaliteten blir lidande, t.ex. för att beställaren inte lyckats specificera kvaliteten på ett entydigt och rättssäkert sätt. Man konstaterar vidare i rapporten att Trafikverket är en av Sveriges största offentliga beställare då man köper varor och tjänster för ca 40 miljarder årligen och att Riksrevisionens granskning inte ger stöd för att Trafikverkets senaste upphandlingsstrategi är ändamålsenlig. På längre sikt finns enligt Riksrevisionen risker för ineffektivitet, eftersom kvaliteten kan befaras bli sämre och livscykelkostnaderna högre till följd av den ökade variantrikedom som totalentreprenader medger. Med anledning av rapporten motionerade Vänsterpartiet om tillkännagivanden baserade på Riksrevisionens rekommendationer i rapporten. Tillkännagivandena fick majoritet i riksdagen och vi förväntar oss att regeringen inom en snar framtid informerar riksdagen om uppnådd effektivitet. Vi befarar att en effekt av avregleringen av underhållet både på järnväg och väg är att priserna är så pressade att kvaliteten blir lidande.

Åtgärder fordras nu för ett underhåll som klarar både nödvändig kapacitet och förbättrad säkerhet. För detta krävs både höga anslagsnivåer för banunderhåll samt åtgärder för att säkra att skattepengar för ändamålet används effektivt med hög kvalitet. En förutsättning för detta är att Trafikverket till en början får kontroll över statusen på anläggningarna. Därför bör Trafikverket som en första åtgärd mäta statusen på anläggningarna i egen regi. En annan lämplig åtgärd bör vara att stärka det statliga Infranord som underhållsorganisation. Dessutom finns mycket som talar för att Trafikverket inte längre bör upphandla reinvesteringar och nyinvesteringar på lägsta pris utan att de i stället säkerställer att beställd funktion fås till lägsta pris. Vår bedömning är

att den bästa lösningen för det dagliga underhållet av våra järnvägar är att det sker i Trafikverkets egen regi.

I dag är det Jernhusen AB som äger och driver majoriteten av alla verkstäder och depåer för fordon. Det är viktigt att det finns tillräckligt antal verkstäder och depåer, men även att tillträde till dessa sker på ett så optimalt sätt som möjligt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Regeringen bör utreda om det behövs förändringar när det gäller omfattning och ägande av verkstäder och depåer. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **13.5 Skapa trygga stationer med god service**

Det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om vi vill öka det kollektiva resandet. Tyvärr finns det många exempel på dåligt skötta och för resenären avskräckande tågstationer. På ett flertal stationer går en tydlig prioritering av de kommersiella intressena ut över tillgången på sittplatser för allmänheten. Vi anser att stationerna har en nyckelfunktion i järnvägssystemet och ser ingen anledning till att ha ett bolag som Jernhusen, vars syfte är att enbart tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd. Det kan leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande eller försäljning av stationsbyggnader. Trafikverket 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. Ansvaret för stationsbyggnaderna bör flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Det är också så att kvinnors och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och bygger på olika riskbedömningar. Trafikverket bör ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer i anslutning till tågstationer, såsom mörka tunnlar eller passager, för att på så sätt öka tryggheten. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **13.6 Öka investeringarna i järnvägen**

Vi är övertygade om att massiva investeringar i järnväg är bra för långsiktigt hållbar tillväxt, för att skapa effektiva, bekväma och säkra resor för resenären och inte minst för att flytta över fler godstransporter från väg till järnväg. Vi vill att tågresorna ska fortsätta att öka, både de regionala och de långväga persontransporterna. Detta ska åstadkommas bl.a. genom utbyggnad av järnvägskapaciteten över hela landet och genom ökad samordning mellan transportslagen. Det är något som gynnar resenären och klimatet.

Vi anser att det krävs tydliga prioriteringar när infrastrukturen byggs. De beslut som vi fattar i dag kommer att påverka den svenska transportstrukturen en lång tid framöver. Investeringar i ny infrastruktur behöver sammantaget bidra till att minska utsläppen och det kräver en prioritering av projekt som bidrar till en sådan utveckling. Kapaciteten för ökade spårbundna transporter måste höjas radikalt.

Ett bärande inslag i framtidens transport- och klimatpolitik måste vara överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårbunden trafik, vilket innebär kraftfulla satsningar på investeringar i nya järnvägar.

### **13.7 Ge tågresenären rätt till information**

Vi vill att olika aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresandet genom att skapa ett ”resanderåd” med uppgift att samordna informationen till de resande, t.ex. när förseningar inträffar av någon anledning. De senaste årens ökning av antalet operatörer på spår har lett till sämre information och svårare överblickbarhet. Så länge det finns olika aktörer inom järnvägssystemet ska resenärerna inte behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningen. De efterfrågar att så snabbt som möjligt få korrekt information, t.ex. om tidsförluster och om vilka åtgärder som vidtagits för att minimera skadan, som t.ex. ersättningstrafik och rätt till ersättning. Regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett resanderåd. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **13.8 Riv upp beslut om ny kollektivtrafiklag**

Det finns inga internationella exempel som stöder tesen att en avreglerad kollektivtrafik skulle ge de effekter som hävdas, dvs. fler aktörer, ett ökat trafikutbud och lägre priser. Tvärtom har det visat sig att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som liknar det vi haft i Sverige under de senaste 10–15 åren, ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer.

Regering bör återkomma till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **13.9 Fördubbla andelen resande med kollektivtrafik**

Stora delar av branschen inom kollektivtrafik har som målsättning att fördubbla antalet resenärer mellan åren 2006–2020 och att på sikt uppnå en fördubbling av kollektivtrafikens resandeandel. Vänsterpartiet delar denna målsättning. Enligt Trafikverket skulle en fördubbling av kollektivtrafiken minska persontrafikens



koldioxidutsläpp med drygt 20 procent och ge en samhällsekonomisk vinst på drygt fyra miljarder kronor.

Det finns inget större behov av mer omfattande utredningar, men däremot behöver det genomföras en snabbutredning med en mer sammanfattande översyn, inte minst över effekter av olika styrmedel, för att fördubbla kollektivtrafikens resandeandel på sikt samt fördubbla antal resor till år 2020.

Översynen skulle även behöva presentera hur kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, vilka möjligheter det finns att samla den särskilda kollektivtrafiken som sjuk- och färdtjänstresor inom samma lagstiftning.

Regeringen bör tillsätta en ny utredning som har till uppgift att utifrån ovannämnda inriktning återkomma till riksdagen med konkreta förslag på hur målet om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt samt fördubblat antal resor till år 2020 ska förverkligas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **13.10 Staten har ett ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken**

En resenär eller företagare utgår från sina egna behov och kan inte förväntas se helheten i de transportpolitiska och miljöpolitiska mål som riksdagen och regeringen arbetar utifrån. Det är här det politiska systemet kommer in genom att möjliggöra för individer och företag att transporter kan ske på ett ekologiskt och socialt hållbart sätt.

Den ena delen av en statlig politik är att införa ekonomiska styrmedel som styr mot de mål som är uppsatta. Den andra delen består i att möjliggöra att transportsystemet lever upp till både god tillgänglighet och en struktur som leder mot att de nationella målen nås. Satsningar på infrastruktur kan inte bara stödja ett samhälle i utveckling, utan också utveckla ett samhälle. Och då är avreglering inte en metod som ökar utbudet av transporter.

För att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar. Kvinnor och män måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig när en vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. Staten har ett ansvar att stimulera och tillse att kollektivtrafiken tar en större andel av antalet resor. Inte minst busstrafiken kan inom en relativt kort tidsperiod ersätta betydande delar av bilpendlingen som har negativ klimatpåverkan.

### **13.11 Mer kollektivtrafik på vatten**

Att transportera gods och resenärer på vatten är mycket resurseffektivt. Trafikverkets kapacitetsutredning (2012) konstaterar att utökad kollektivtrafik till sjöss kan bidra till att öka kapaciteten i våra storstadsregioner. Vänsterpartiet bedömer att potentialen för utökad trafik är störst i dessa regioner men att utrymme även finns i övriga delar av

landet. Ökade statliga stimulansåtgärder behövs på sikt för att koppla ihop vattenburen kollektivtrafik med övriga kollektivtrafiknät. Resor med kollektivtrafik på båt, inte minst de säsongsberoende, kan för resenären även innebära positiva upplevelser som andra kollektiva färdslag inte erbjuder. Sjötransporter kan dock genom drift på fossila bränslen ge negativa miljöeffekter varför stimulans för drivmedel med låg miljöbelastning för dessa transporter behövs.

I Stockholmsområdet ser vi utökad potential t.ex. på sträckorna Liljeholmen–Stadshuset /City, Tappström (Ekerö)–City samt förstärkning av befintliga linjen Frihamnen–Nacka strand–Nybroplan.

### **13.12 Förändra förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort**

I dag är bilen norm för beskattning och planering av resor och transporter. Om de ekonomiska styrmedlen förändras så att de blir färdmedelsneutrala, kan bättre möjligheter skapas för personer att välja kollektivtrafiken som färd sätt. Det skulle då leda till att minska biltrafikens skadliga miljöpåverkan. Vänsterpartiet vill utreda möjligheten att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån på samma tekniska sätt som görs i dag med t.ex. bidrag till friskvård.

### **13.13 Gemensamt biljettsystem**

För att uppnå ett sammanhållet kollektivtrafiksystem krävs förbättrad samordning. Resenären måste uppleva att det är enkelt att planera en resa. För detta krävs ett förbättrat och gemensamt biljettsystem. Regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats, ska ha möjlighet att ställa krav på operatörer som bedriver kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

### **13.14 Förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning**

Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder (DHR) varnade redan innan den nya kollektivtrafiklagen kom till år 2012 att den riskerade att försämra tillgängligheten och menar att regeringen bryter mot FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

### **13.15 Möjliggör medtagande av cykel vid resor med tåg och buss**

Ett miljöanpassat samhälle måste målmedvetet arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken

måste det bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. Regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

I dag har Trafikverket inga befogenheter att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cykel. Vänsterpartiet anser att en ändring krävs inom detta område. Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där det är berättigat och denna efterfrågan finns från resenärer. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*Jonas Sjöstedt (V)*

*Jens Holm (V)*

*Maj Karlsson (V)*

*Hans Linde (V)*

*Karin Rågsjö (V)*

*Mia Sydow Mölleby (V)*

*Emma Wallrup (V)*