

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:2785

av **Stina Bergström och Niclas Malmberg (båda MP)**

En järnvägspolitik med resenären i centrum

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om SJ:s samhällsuppdrag och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ inte ska ge någon vinstutdelning till staten, utan vinsten ska i stället återinvesteras i verksamheten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av gemensamma biljettsystem och rabattkort och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett förstatligande av järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Många av oss vill resa, möta nya människor och kulturer. Och kunna gör det med gott samvete, i vetskap om att vår resa inte bidragit till klimatförändringar nu och i framtiden.

Tyvärr går utvecklingen åt fel håll. Flyget har mer och mer blivit förstahandsvalet vid resor ut i Europa och bidrar till att våra flygresor idag genererar lika stora utsläpp som vårt bilåkande. Och utsläppen från vägtrafiken i Sverige står idag för 30 procent av landets utsläpp.

Vi menar att det beror på flera saker. En anledning är självklart att priset på bensin och diesel är lägre idag än på många år på grund av det ständigt sjunkande oljepriset.

Men en annan anledning är också brister i den svenska järnvägen. Vi har nu en regering som gör stora extrasatsningar på järnvägsunderhåll vilket är väldigt positivt. Men det behövs också en bättre planering och samordning av hela järnvägssystemet. Schweiz är ett positivt exempel, där har politiken satt tågresenären i centrum och utformat tågtrafiken utifrån människors behov av bekväm och pålitlig kollektivtrafik. Resultatet är slående: tåg som går och kommer i tid, många möjligheter till byten och årskort i kollektivtrafiken som fungerar i hela landet.

Ett annat problem, för den som vill resa ut i Europa, är problemet med att boka biljetter och få information om resrutten. Vårt statliga järnvägsbolag SJ erbjuder inte längre den tjänsten. Att boka biljetter för tågresor utomlands är numera både krångligt och tidskrävande.

Ett ytterligare problem är att nattågen från Köpenhamn ned till Europa inte längre går. En glädjande nyhet är dock att de tyska regeringspartierna har börjat arbeta för att nattågstrafiken ska återupptas.

Miljöpartiets och regeringens tågpolitik

Miljöpartiet har länge drivit på för större satsningar på järnväg och bättre organisation av tågtrafiken. Nu är det också den rödgröna regeringens politik.

Regeringsöverenskommelsen säger bland annat:

Vårt mål är att minska miljöpåverkan från transportsektorn och flytta långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart. (...) Resenärer ska kunna lita på att tågen går i tid. Vi ska förbättra och bygga ut såväl det nationella järnvägsnätet som den regionala spårtrafiken och börja bygga banor för höghastighetståg. Vi vill att staten ska återta kontrollen över banunderhållet. SJ får ett uttalat samhällsuppdrag.

I regeringsförklaringen 2017 deklarerade statsministern:

Det ska gå att både resa hållbart och komma fram i tid. Rekordstora investeringar görs i järnvägar och vägunderhåll. En nationell plan för transportinfrastrukturen fram till 2029 beslutas. Nya moderna stambanor för höghastighetståg ska byggas. Tåget ska vara snabbare än bilen och billigare än flyget.

För att allt detta ska bli verklighet krävs en långsiktig politisk vision, vad gäller investeringar, organisation och kompetensutveckling, inte minst när det gäller SJ:s långsiktiga villkor och uppdrag. Det är naturligt att statens eget tågbolag ska förnyas och utvecklas för att vara stommen i det svenska nationella järnvägsnätet – och vår länk till grannländerna. Den här motionen handlar om några viktiga förslag för ett förnyat uppdrag för SJ. Och om att man som tågresenär måste kunna hitta information och köpa biljetter till resor i Sverige och utomlands på ett ställe. Men också om vikten av att staten tar tillbaka kontrollen över underhållet. Fragmentering och bristfällig samordning drabbar tågresenärerna.

Avregleringens följder

Sverige är ett av de länder i Europa som gått längst i att avreglera tågtrafiken och i att stycka upp järnvägens olika organisation och delar, såsom stationer och underhållsområden m.m. Från att SJ hade ensamrätt att köra interregional trafik, med möjlighet att t ex korsfinansiera, dvs. finansiera olönsamma sträckor med intäkter från lönsamma sträckor har vi nu ett system där i stort sett vem som helst får köra tåg.

Avregleringen har haft positiva effekter för utvecklingen av den regionala persontrafiken och för innovativa godslösningar. Men den har också skapat problem för resenärerna och näringslivet. Vi politiker behöver skapa långsiktiga förutsättningar för en robust och heltäckande järnvägsförsörjning med tydliga villkor så inte bara de mest lönsamma sträckningarna trafikeras samtidigt som andra delar av järnvägsnätet läggs ned.

Ersätt vinstutdelningen från SJ med ett samhällsuppdrag för SJ

När även SJ måste se till att varje sträcka eller service är lönsam eftersom man inte längre har möjlighet att korssubventionera inom verksamheten blir viss tågtrafik i mer glesbefolkade delar av landet nedläggningshotad. När en sträcka går med förlust måste SJ lägga ner trafiken för att fortsätta att uppfylla vinstkraven eller så går staten in och handlar upp trafiken. Konsekvenserna av avregleringen har blivit att vissa enskilda operatörer plockar russinen ur kakan på lönsamma sträckor som Göteborg–Stockholm, samtidigt som samhället får gå in och finansiera tågtrafik som SJ tidigare kunnat finansiera ur egen ficka. Detta system sätter varken resenären eller skattebetalarna i centrum och behöver därför förändras.

Ett exempel är nedläggningen av nattågen till Jämtland. Den frågan har nu fått lösas genom att staten går in och anslår extra pengar till SJ för att köra nattågen. Men det kommer att dröja till nästa sommar innan nattågen kommer att gå regelbundet igen.

Ett annat exempel på SJ:s neddragningar är stängningen av biljettförsäljningen på stationerna. Idag finns den bara kvar på några större stationer i landet. SJ har, som tidigare nämnts, också helt slutat att sälja biljetter för tågresor utomlands.

Förra mandatperioden beslutade riksdagen att tillkännage för regeringen att SJ bör få ett samhällsuppdrag. Alliansregeringen misslyckades med detta. Det är nu hög tid att genomföra riksdagens beslut. Enligt nuvarande uppdrag är kraven enbart avkastning och vinstutdelning. Det behövs ett långsiktigt uppdrag att utveckla tågtrafiken för att tillgodose behoven hos framtidens resenärer. Det är också nödvändigt att staten ger SJ förutsättningar för att klara ett sådant uppdrag.

I samband med uppdraget ska SJ:s utdelningskrav till staten slopas. Vi anser att det är bra att SJ, som alla bolag, går med vinst, men anser att vinstutdelningskravet till staten bör tas bort. Vinsten ska istället återinvesteras i verksamheten.

I SJ:s samhällsuppdrag bör bland annat ingå att

- köra nattågstrafik i Sverige
- sälja tågbiljetter till utlandet
- verka för att nattågstrafiken från Köpenhamn ut i Europa återupptas
- trafikera vissa trafiksvaga banor som är samhällsekonomiskt motiverade
- samarbeta med andra tågoperatörer kring tidtabeller, biljettsystem, vid tågförseeningar m.m.
- lämna information och sälja biljetter till alla tåg i Sverige, även de som körs av andra operatörer.

Det måste vara lätt att köpa biljett

”All information utan garanti” står det på mobilappen Reserobot där de flesta resor med tåg och buss i Sverige finns. När appen lanserades förra mandatperioden var det branschens svar på politikernas ”hot” om att ställa krav på samordnade biljett- och tidtabellsystem. Det lovades då att resenärer i en snar framtid skulle kunna köpa biljetter i appen. Så har det inte blivit. Och det gäller att ta informationen om avgångstiderna med en nypa salt eftersom all information är utan garanti ...

Ska det vara enkelt att resa kollektivt i ett land med en mängd olika operatörer måste det finnas både en nationellt samordnad och lättillgänglig biljettbokning för samtliga operatörer, ett gemensamt biljett- och informationssystem och gemensamma rabattkort och årskort för tåg och bussar. I Schweiz finns det kort från några tusenlappar och uppåt

som innefattar all kollektivtrafik i hela landet. I Sverige finns SJ:s Årskort med tillval Resplus som gäller på SJ:s alla linjer och inom regional kollektivtrafik i Sverige. Det billigaste, SJ Årskort Silver kostar 59 300 år 2017. Dock saknas operatörsneutrala och mindre påkostade alternativ till lägre pris. Erfarenheterna från Schweiz visar att prisvärda och enkla årskort leder till att många använder kollektivtrafiken även vid längre resor i landet. Erfarenheten har visat oss att det är regeringen som måste ta initiativ till att detta ska komma till stånd även i Sverige.

Staten måste återta kontrollen av underhållet.

Trots mer pengar till underhåll minskar inte förseningarna i tågtrafiken. Det är inte bara pengar som behövs utan behovet av en samlad organisation för järnvägsunderhåll i egen regi under Trafikverket är också stort. Redan förra mandatperioden fanns det en majoritet i riksdagen för återtagande av järnvägsunderhållet i statlig regi. Detta var som sagt också något regeringen gick ut och lovade att arbeta med i början av mandatperioden.

Problemet i dag med en splittrad organisation och ett kortsiktigt tänkande är svårt att lösa utan att en aktör får det samlade ansvaret – så att den som tar hand om förebyggande underhåll också tar ansvar för akut felavhjälpning och vice versa. Med en aktör som har kontrakt på fem år för förebyggande underhåll riskerar man att få en utveckling där aktören inte tänker längre än kontraktet räcker och att mer arbete i ett senare skede blir akut felavhjälpning. Förebyggande underhåll måste skötas med en sådan systematik och ambition att akut felavhjälpning och underhåll minimeras.

Vi anser att det driftsnära underhållet, inklusive felavhjälpning och förebyggande underhåll, bör ske i Trafikverkets egen regi. Det är de delar som mest påverkar att tågen går i rätt tid utan alltför långa driftsavbrott. Dessa delar omfattar uppskattningsvis cirka en tredjedel av det totala anslaget för underhåll och reinvesteringar. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Stina Bergström (MP)

Niclas Malmberg (MP)