

## Motion till riksdagen 2010/11:T377

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

# Tågtrafikens framtida möjligheter

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidga kapaciteten i järnvägsnätet för att möjliggöra en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik och ökad andel gods på spåren samt för att skapa ett mer robust järnvägs-system.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka volymen förebyggande underhåll och re-investeringar som gör järnvägssystemet mer robust.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att återkomma med ett transportslagsövergripande förslag för hur investeringsvolymen som i dag går till vägutbyggnad bäst ska användas för att uppnå transportpolitiska och miljöpolitiska mål.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en avsiktsförklaring för att bygga ut en infrastruktur för höghastighetståg som kan avlasta den befintliga järnvägen, så att den har utrymme för mer pendel- och godståg utan att vara så sårbar för störningar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att slopa kraven på vinstutdelning till staten från SJ.<sup>1</sup>
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ ska få i uppdrag att bidra till en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ ska verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ge SJ huvudansvar för nationell tågtrafik.

**Fel! Okänt namn på**

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Trafikverket utföra banunderhåll i egen regi.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Trafikverket ta ansvar för järnvägsstationer, verkstäder och terminaler.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avbryta höjningen av banavgifter i väntan på att väg- och flygtrafik har tillräckliga klimatskatter.

**Fel! Okänt namn på**

<sup>1</sup> Yrkande 5 hänvisat till NU.

Fel! Okänt namn på

## Motivering

De förseningar och olägenheter som varit i tågtrafiken det senaste året är ingen slump. Åratal av eftersatt underhåll och ansvarslös avreglering av verksamheten har i kombination med låga nivåer för nyinvestering i järnväg bäddat för det tågkaos som just nu pågår. Det förekommer många förseningar i tågtrafiken även utan snön, och de förseningar som resenärerna utsätts för under det gångna året är ett tydligt exempel på ett skriande behov av åtgärder för att järnvägen ska kunna bli det klimatsmarta, bekväma och pålitliga alternativ den har möjligheten att vara.

Ett flertal aktörer skyller problemen i tågtrafiken på varandra. Vi vill tydliggöra ansvaret för järnvägen så att det blir ett integrerat och sammanhållet system. Samtidigt behövs satsningar på nyinvesteringar som ger ökad kapacitet och minskad sårbarhet i järnvägsnätet. Många investeringar har lagts på is på grund av regeringens prioritering av vägprojekt.

I den debatt som förts i kölvattnet av vinterns tågkaos framstår det ofta som att det är en enda aktörs fel när trafiken inte funkar. Antingen är det SJ, Trafikverket eller den som underhåller och reparerar tågen. Alla skyller på alla. Och alla aktörer har givetvis ett ansvar, inte minst SJ, som har en skyldighet att se till att tågen kommer i tid och att det är bekvämt och enkelt att åka tåg. De gånger förseningar ändå uppstår har de ett ansvar att ordna smidiga, alternativa förbindelser samt ordna ekonomisk ersättning för resenärerna.

Men det största ansvaret ligger hos oss politiker. Det är upp till oss att ta beslut om att höja investeringarna i järnvägen så att tågen kan komma fram utan att bli försenade. Nya banor och mer spår är en nödvändighet för att få fler tåg. Vi har ansvar för att SJ har långsiktiga villkor att agera utifrån, som gör det möjligt för dem att planera och köpa in nya moderna vagnar.

## Vidga kapaciteten och öka underhållet

### Vidga kapaciteten för järnvägstrafik

En av de största bristerna i den borgerliga regeringens politik är nedprioriteringen av järnvägen i förhållande till nya vägar. Under den förra planeringsperioden satsades 2,5 kronor på järnväg för varje krona på väg. Den borgerliga regeringen däremot har villkorat investeringsnivåerna så att minst 50 procent ska gå till nya vägar. I regeringens höstbudget blir det också tydligt hur regeringens nationella plan 2010–2021 slår mellan investeringar i väg och järnväg. Investeringarna i järnväg minskar stadigt från 2010 till 2014, från prognosen 14,5 mdr kr 2010 till 11,8 mdr kr 2011 för att landa på 5 mdr kr år 2014<sup>1</sup>. Det innebär en sänkning av investeringarna i järnväg med två tredjedelar på fem år. Samtidigt planerar regeringen mer än en fördubbling av banav-

<sup>1</sup> Budgetpropositionen för 2011, Utgiftsområde 22 Kommunikationer, tabell 3.21, s. 59.

## Fel! Okänt namn på

gifterna, utan att införa km-skatt för tunga lastbilar. Snedvridningen av transporterna till nackdel för järnvägen kommer att förstärkas ytterligare. Med regeringens politik kommer investeringarna i väg att vara mer än 2,5 gånger så stora som investeringarna i järnväg år 2014. Det gör att många av de mest angelägna åtgärderna med att bygga bort flaskhalsar och skapa smartare mötespunkter inte blir av liksom ett flertal större projekt för att öka kapaciteten och minska sårbarheten i järnvägsnätet.

I Schweiz satsar man tre gånger så mycket pengar på järnvägen per person jämfört med i Sverige. Över hälften av järnvägens finansiering i Schweiz kommer från lastbils-, väg- och miljöavgifter.

Järnvägskapaciteten behöver vidgas för att möjliggöra en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik och mer gods i framtiden, samt för att skapa ett mer robust järnvägsystem. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Det kräver investeringar i nya banor och att man bygger bort flaskhalsar m.m. Därför har vi i det rödgröna samarbetet föreslagit 100 miljarder kronor mer till satsningar på järnväg och kollektivtrafik fram till 2021, jämfört med regeringen.

### **Öka volymen förebyggande underhåll och reinvesteringar**

För att förbättra drift och underhåll av järnvägen krävs mer resurser. Volymen på anslaget för banunderhåll och drift av järnvägen behöver höjas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Underhållet av järnvägen har försumrats i många år. En jämförelse kan göras med tunnelbanedriften i Hongkong som tack vare förebyggande åtgärder och ett väl integrerat system håller en extremt hög punktlighet på 99,7 procent<sup>2</sup>. I det rödgröna samarbetet föreslår vi åtta miljarder kronor mer till drift och underhåll av järnvägen, jämfört med regeringen.

### **Ompröva investeringsmedel till nya motorvägar**

Miljöpartiet anser att regeringens prioritering av vägbudgeten i förhållande till järnvägen är felaktig, och att de investeringsmedel som avsatts för nya motorvägar bör omprövas. I Parisregionen har man bestämt sig för att minst 80 procent av investeringarna i infrastruktur ska gå till kollektivtrafiken – nya vägar löser inte trängsel eller andra problem. Trafikverket bör få i uppdrag att återkomma med ett transportslagsövergripande förslag för hur investeringsvolymen som idag går till vägutbyggnad bäst ska användas för att uppnå transportpolitiska och miljöpolitiska mål. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

<sup>2</sup> Mätt i mindre än två minuters förseningar, vilket är ett skarpare mått än vad som brukar användas i Sverige.

Fel! Okänt namn nå

### **Satsa på höghastighetståg**

Att bygga höghastighetsbanor handlar inte bara om att skapa snabbare tågförbindelser, ett system med höghastighetsbanor skapar också en kraftigt utökad kapacitet i järnvägsnätet, vilket gör att det blir mindre känsligt för störningar. I Spanien finns en målsättning om att minst 90 procent av befolkningen ska ha högst fem mil till närmaste höghastighetsbana senast 2020.

Vi anser att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för en utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Det ger utrymme för mer pendel- och godståg utan att vara så sårbart för störningar som det svenska järnvägsnätet är i dag.

## **Skapa ett integrerat och sammanhållet järnvägssystem**

### **Ersätt statens krav på vinstutdelning från SJ med ett krav på att upprätthålla och utveckla tågtrafiken**

SJ:s enda uppgift idag är att vara företagsekonomiskt lönsamt och leverera ekonomiskt överskott till statskassan. Detta går stick i stäv med de transportpolitiska målen och missgynnar resenärens behov. Vi anser därför att de politiska uppdragen till SJ behöver förtydligas, så att bolaget blir en drivande faktor för att nå ett effektivt och klimatsmart transportsystem. SJ har en nyckelroll att spela i denna omställning.

I dagsläget är det ofta billigare att flyga än att ta tåget. Den som vill ta ett miljömässigt hållbart beslut får helt felaktiga signaler. Flyget är helt befriat från koldioxidskatt, vilket innebär en kontinuerlig subvention av ett miljöförstörande alternativ. Regeringens ensidiga höjning av banavgifterna blir i det läget bara ytterligare ett sätt att ge både väg- och flygtrafik nya fördelar jämte det miljömässigt bästa alternativet.

Vi vill slopa kraven på vinstutdelning till staten från SJ. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Det är bättre att överskottet används till investeringar och underhåll för en bättre service och att vi successivt får en bättre balans mellan priset på tåg- och flygbiljetter. Det ska vara billigare att åka tåg än att flyga.

SJ bör ha som främsta uppgift att öka tågresandet, istället för att ha som enda uppgift att leverera vinst till staten. SJ:s uppdrag ska därför vara att bidra till en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. SJ ska också verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås, samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

I Storbritannien har man framgångsrikt provat en intressant modell kallad Public Interest Companies (PIC) för styrning av sådan statlig verksamhet som i Sverige sker i form av statliga bolag. I Storbritannien har man valt denna form bland annat för drift av järnvägstrafiken. Idén bakom PIC är att skapa ökad legitimitet och transparens samt förbättrad måluppfyllelse i offentlig

verksamhet samtidigt som de fördelar som finns i bolagsformen behålls. En av grunderna i PIC-modellen är att öka möjligheten till inflytande och därmed ansvarstagande hos intressenterna i bolaget. Det kan handla om brukarnas inflytande, personalens inflytande samt andra grupper som påverkas av företagets verksamhet. Genom att involvera bredare intressentgrupper kan verksamheten drivas mer långsiktigt och med större träffsäkerhet. Ett av de problem som PIC-modellen syftar till att lösa är problemet med att reglera komplex verksamhet där målen för verksamheten är svåra att beskriva i form av kontrakt.

I en rapport beställd av Riksrevisionen år 2005<sup>3</sup> beskrivs diskussionen kring PIC i Storbritannien och hur PIC-modellen skulle kunna vara en väg framåt för att förbättra styrningen av statliga bolag i Sverige. Vi anser att PIC-modellen är intressant i ett svenskt perspektiv, eventuellt inom järnvägssektorn.

### **Låt SJ få huvudansvar för nationell tågtrafik**

Miljöpartiet anser inte att en avreglering av tågtrafiken är ett sätt att stärka järnvägen, utan snarare ett sätt att undergräva förutsättningarna för ett effektivt och sammanhållet järnvägssystem. Vi anser att staten bör ta ett helhetsansvar för tågtrafiken och att avregleringen bör avbrytas. SJ bör ha huvudansvar för nationell tågtrafik. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Internationella exempel från såväl Storbritannien som Nya Zeeland visar att ensidigt fokus på privat vinst leder till försämringar i tågtrafiken och att en återreglering av trafiken är fullt möjlig och nödvändig. I Storbritannien har man åter reglerat vissa järnvägssträckor, till exempel mellan London och Edinburgh. Det är resenärens perspektiv som ska stå i fokus, inte operatörens.

I Nya Zeeland ökade olyckor och dödsfall i samband med bolagiseringen. Kulmen kom år 2000 då en regeringsutredning av tågbolaget Tranz Rails arbetsmiljö inleddes, efter att fem av deras anställda dött på tolv månader.

I Schweiz, som är ett föregångsland vad gäller punktliga och effektiva järnvägstransporter, konstaterar järnvägschefen att en komplex järnvägsverksamhet inte kan bedrivas utan offentliga medel och han kan inte förstå den önskan som finns i vissa andra länder om att överföra järnvägen till den privata sektorn. Det integrerade företagets styrka är att det har ansvar för optimeringen av hela systemet, i synnerhet vad gäller persontrafiken.

### **Låt Trafikverket utföra banunderhåll i egen regi**

Underhåll av järnvägen är sedan ett antal år tillbaka konkurrensutsatt. Tanken från den borgerliga regeringen var att fler operatörer skulle öka effektiviteten. Med facit i hand kan det konstateras att så inte skett:

<sup>3</sup> Palmås, Karl (2005) The UK Public Interest Company: The idea, its origin, and its relevance for Sweden. CBis discussion paper 1.

#### **Fel! Okänt namn på**

- ? Antal personer som jobbar direkt med underhåll har minskat med 1 500 personer sedan 1998 medan antal personer som administrerar verksamheten har ökat med lika många. Färre personer på spåren och fler i bokföringen är resultatet.
- ? Kostnaderna har ökat. Sedan 2004 har kostnaderna för drift, underhåll och reinvesteringar ökat med drygt 2 miljarder kronor. Jämförelsen med England är slående. Under det sista året med statligt ägande uppgick anslagen till de engelska järnvägarna till totalt £1 miljard. Vid slutet av det första året av privatisering hade dessa mer än fördubblats till £2,1 miljarder. En fjärdedel av detta ökade anslag absorberas av transaktionskostnader (juridiska kostnader), vinstmarginaler, högre försäkrings- och kapitalkostnader.
- ? Ingen fungerande marknad. Den marknad som finns för järnvägsentreprenader rör sig så gott som uteslutande om nybyggnationer, någon nordisk marknad för drift och underhåll finns inte. Kundunderlaget är minst sagt begränsat. Den självreglerande marknaden kan aldrig fungera utan perfekta förutsättningar med tillräckligt många säljare och tillräckligt många köpare. Utan detta blir konkurrensen kontraproduktiv och järnvägen förlorar i konkurrenskraft mot andra mindre miljövänliga transportalternativ

Alltså har kostnaderna stigit samtidigt som personalstyrkan direkt ute på spåren har minskat och persontrafiken ökat med mer än 60 procent de senaste tjugo åren (mätt i personkilometer). Det säger sig självt att en sådan utveckling inte är hållbar i längden. I Nya Zeeland återfördes skötsel och spår till offentlig regi efter att privata företag maximerade vinst till aktieägarna istället för att underhålla järnvägssystemet.

Samtliga dessa faktorer pekar på att det bästa för resenärerna är att Trafikverket får driva banunderhåll och drift i egen regi. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Det ger mer personal på spåren och mer nytta för pengarna. Vi anser att Infranord AB ska återgå till egen regi som en del av Trafikverkets verksamhet.

#### **Ge Trafikverket ansvar för järnvägsstationer, verkstäder och terminaler**

Stationshusen och verkstäder är viktiga nav för tågtrafiken, inte bara för resenärer utan även för godstransporter. I dag har det statliga fastighetsbolaget Jernhusen<sup>4</sup> ansvar för dessa, liksom vissa terminaler för omlastning och uppställning. Vinterns akuta brist på anläggningar för att ta bort is från tågagnar och lok (så kallade avisningsanläggningar) kan delvis förklaras av att Jernhusens krav på att leverera vinst till staten inte leder till största möjliga samhällsnytta. Avisningsanläggningar är en flaskhals för spårtrafiken idag. Det samma gäller tillgången till verkstäder i större städer. Det handlar även om att optimera användningen av mark i anslutning till stationerna, med uppställningsplatser etc.

<sup>4</sup> Fastighetsbolaget Jernhusen är idag ett helägt dotterbolag till holdingbolaget AB Swedcarrier som i sin tur är helägt av svenska staten.



**Fel! Okänt namn på**

För att kunna ge en optimal service och tillgänglighet till tågresenärerna föreslår vi att driften av Jernhusens verksamheter ska föras över till Trafikverket. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Det innefattar stationer såväl som verkstäder och terminaler. Järnvägsstationer, verkstäder, terminaler, mark m.m. ska utgöra ett sammanhållet system med ett samhällsuppdrag i stället för det ensidiga avkastningskrav som finns i dag.

### **Inga höjda banavgifter i väntan på tillräckliga klimatskatter**

Regeringen planerar att fördubbla banavgifterna under en period av fyra år. Samtidigt ligger den borgerliga regeringens planer på att införa kilometerskatt för tunga lastbilar och flygskatt helt nere. Det innebär att prisrelationen mellan järnväg respektive lastbil och flyg kommer att förskjutas ytterligare till järnvägens nackdel. Det är inte rimligt.

I Tyskland konstaterade man att en ensidig höjning av banavgifterna ledde till ökade transporter på väg. En kilometerskatt för tunga lastbilar infördes för att balansera prisrelationerna.

De transportslag som har störst klimatpåverkan ska beskattas därefter. I väntan på att så blir fallet anser vi att banavgifterna ska frysas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Stockholm den 26 oktober 2010

*Stina Bergström (MP)*

*Annika Lillemets (MP)*

*Kew Nordqvist (MP)*

*Lise Nordin (MP)*

*Peter Eriksson (MP)*