

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2016/17:2536

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

### SJ:s samhällsuppdrag

---

#### 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 att SJ ska få i uppdrag att återigen köra dagliga nattåg till och från Jämtland och tillkännager detta för regeringen.

#### Inledning

Tänk dig ett Europa där det finns snabba och bekväma tågförbindelser, där flyget inom Europa blir undantag snarare än regel. Du kan enkelt via nätet boka resor från Sverige till hela Europa eller gå till en biljettkassa på tågstationen med bra öppettider och det visar sig att tågbiljetten är billigare än flygbiljetten eftersom de verkliga miljökostnaderna avspeglas i priset. Antalet byten är få, och du kommer att få en skön natts sömn på tåget. Den kittlande spänningen i att vara på väg, se landskapet fara förbi. Myllret av människor på stationen i Hamburg, Paris eller Barcelona. En avlägsen bergsby i Pyrenéerna ger sig plötsligt till känna. Doften av nybakat bröd och några fruktförsäljare på torget.

De flesta 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 förra året ökade utsläppen från vägtrafiken i Sverige, efter att under flera år ha legat still.

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 järnvägen. 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. Det som blir tydligt är hur viktig politiken är för att nå dit – du kan inte på egen hand bygga din egen järnväg. Detta är utmaningar som vi behöver lösa tillsammans, på politisk nivå.

## Bakgrund

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 2016 deklarerade statsministern

Infrastruktur och transporter ska gå att lita på. Bättre transporter möjliggör större arbetsmarknadsregioner och är centralt för företagens frakt av gods. En infrastrukturproposition för åren 2018–2029 läggs fram i höst. Betydande investeringar görs i drift och underhåll av väg och järnväg. Järnvägsnätet byggs ut. Långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart. 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.

## Fragmentering och bristfällig samordning drabbar tågresenärerna

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 sträckningar 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. Ett aktuellt exempel är försämringen av nattågen till Jämtland som pågått under några år. Från dagliga avgångar till dagens utspridda avgångar under högsäsong, totalt ca 14 veckor om året. Även dagsturer har försämrats. Idag går endast två dubbelturer om dagen Östersund–Stockholm. En snabbtågsavgång på morgonen och en Inter Cityavgång på eftermiddagen. Att jämföra med 13 avgångar med flyg till Arlanda eller Bromma.

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 också helt slutat att sälja biljetter för tågresor utomlands.

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.

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. Sannolikt behövs ett långsiktigt uppdrag att utveckla tågtrafiken för att tillgodose behoven hos framtidens resenärer och att staten ger SJ förutsättningar för att klara ett sådant uppdrag.

Vi anser att i SJ:s samhällsuppdrag ska ingå att verka för fördubblingsmålet i kollektivtrafiken genom ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet för resor mellan alla delar av Sverige och till huvudorterna i våra grannländer. 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.

Att verka för fördubblingsuppdraget innebär även enligt vår mening att SJ

- kör nattågstrafik i Sverige
- säljer tågbiljetter till utlandet
- verkar för att nattågstrafiken från Köpenhamn ut i Europa återupptas
- trafikerar vissa trafiksvaga banor som är samhällsekonomiskt motiverade
- samarbetar med andra tågoperatörer kring tidtabeller, biljettsystem, vid tågförseningar m.m.

*Stina Bergström (MP)*

*Niclas Malmberg (MP)*

*Rasmus Ling (MP)*

*Janine Alm Ericson (MP)*