

Motion till riksdagen 2005/06:T250

av Ragnwi Marcelind (kd)

Upphävande av SJ:s monopol

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att upphäva SJ AB:s monopol på sträckan Stockholm–Gävle.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att SJ:s avkastningskrav för trafiken på sträckan Stockholm–Gävle tills vidare skall anpassas.

Motivering

Riksdagen fattade den 16 juni 2004 beslut om stora miljardinvesteringar i bannätet. Inte mindre än 107,7 miljarder kronor kommer att satsas på järnvägsnätet enligt Banverkets framtidsplan för åren 2004–2015. För Gävleborgs del innebär detta bland annat kapacitetsförbättringar på Ostkustbanan genom länet, dubbelspår på flera sträckor mellan Gävle och Uppsala. Den 1 juli 2004 tillkom Järnvägsstyrelsen – järnvägens eget konkurrensverk – och den nya järnvägslagen.

Järnvägslinjen Stockholm–Gävle trafikeras för närvarande av SJ och Connex nattågslinje på övre Norrland. Det senast året har medier i Gävleregionen belyst de stora svårigheter som upplevs med indragna tågturer och höga biljettpriser. SJ:s prissättning som, enligt uppgift, har landets högsta kilometer-taxa på sträckan Stockholm–Gävle, vållar bekymmer för dagens pendlare och är ett hinder för regionförstoring. När Gävleborna skall åka tåg med SJ till Stockholm, kan resande köpa en biljett för sträckan Falun–Stockholm via Gävle, för att på det sättet kunna åka billigare. Taxan innehåller således märkliga konstruktioner.

Mälardalsrådet, till vilket både Gävle och Sandvikens kommuner ansökt om medlemskap, har genom sitt rådsmöte i maj 2004 krävt att SJ tar på sig rollen som partner när det gäller utvecklingen i Mälardalsregionen. Rådet uppmanar regering och riksdag att tydliggöra SJ:s roll när det gäller utveckling och regionförstoring. Av storstadsregionerna är det enbart i Stockholm-Mälardalsregionen som SJ har kvar sitt monopol för regional trafik. Mälardalsrå-

Fel! Okänt namn på

det kräver vidare att regering och riksdag anpassar SJ:s avkastningskrav för trafiken i Mälardalsregionen till följd av den unika ställning som företaget har i regionen och att SJ offentligt skall särredovisa intäkter och kostnader för den regionala trafiken i området.

Konkurrensverket kom i somras med en rapport där SJ:s hantering av monopolen får kritik. I rapporten Monopolmarknader i förändring konstateras att "ett betydande hinder för en mer utvecklad konkurrens, som bättre tillgodoser resenärernas och medborgarnas önskemål, är SJ AB:s monopol på linjer som bolaget bedömer som lönsamma. SJ har betydande möjligheter att från ett företagsekonomiskt perspektiv ta ut höga priser på flera linjer, vilket bland annat innebär att efterfrågan från resenärer med en lägre betalningsförmåga och andra mer breda resenärgrupper löper stor risk att trängas undan."

I Gävleregionen råder en mycket stor arbetslöshet. Sedan september 2002 har arbetslösheten ökat med nästan 50 procent. I Uppsala/Arlanda-Stockholmsområdet finns ett stort antal arbetsplatser och svårigheter att rekrytera personal. Med SJ:s tåg tar det 60 minuter till Arlanda. Men på grund av de höga biljettpriserna, och därmed en hög kostnad för resor till och från jobbet, hindras arbetslösa Gävlebor från att ta anställning hos exempelvis serviceföretag på Arlanda. SJ:s egen så kallade marknadsprissättning, den bristfälliga konkurrensen inom tågtrafiken och bristen på alternativa transportsätt utgör hinder för utvecklingen i Gävleregionen.

Mot bakgrund av detta bör SJ:s monopol på dagtrafiken på sträckan Stockholm-Gävle upphävas och fram till detta sker bör, till följd av den unika ställning som företaget har i regionen, SJ:s avkastningskrav för trafiken anpassas. SJ skall offentligt särredovisa intäkter och kostnader för den regionala trafiken i området.

Stockholm den 23 september 2005

Ragnwi Marcelind (kd)