

## Motion till riksdagen 2012/13:T236

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

# Resenären i centrum, inte vinsten – Ge SJ ett nytt uppdrag

## Sammanfattning

SJ har en viktig roll att fylla för att möta vår tids stora utmaning – att hejda klimatförändringarna. Reser vi med tåg istället för bil och flyg till jobbet, skolan, på semester i Sverige och ut i Europa minskar vi koldioxidutsläppen. Tågresan bör därför alltid vara det enklaste, bekvämaste och billigaste alternativet. Idag går dock utvecklingen på flera områden åt fel håll. Den här motionen handlar om vad riksdagen som ägare av SJ kan göra för att sätta resenärer och klimatet i centrum.

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge SJ ett samhällsuppdrag – att verka för ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet för resor mellan alla delar av Sverige och till huvudorterna i våra grannländer.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ inte ska lämna något överskott till staten; pengarna ska återinvesteras i trafiken.
3. Riksdagen begär att regeringen utreder vad som orsakat de höjda priserna i kollektivtrafiken.
4. Riksdagen begär att regeringen vidtar åtgärder som gör det billigare att resa med SJ och annan kollektivtrafik jämfört med bil och flyg.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa en nationellt samordnad biljettbokning för samtliga operatörer och ett gemensamt riksårskort för tåg och bussar i Sverige.

**Fel! Okänt namn på**

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att samordna tidtabellerna mellan SJ och andra operatörer så att resenärer inte behöver vänta vid byten och att prioritera trafiken så att förseningar minimeras och spåren utnyttjas effektivt.

## Tågresenärer måste få det bättre – inte sämre

Som tågresenär har man oftast köpt en biljett när man stiger på tåget. Men säkert har många trogna tågresenärer ibland hoppat på utan biljett. Helt enkelt därför att valet står mellan att hinna med tåget eller vänta flera timmar på nästa. Det kan vara värt att betala 100 kronor extra för att få köpa den dyraste biljetten för att hinna fram till en nära släkting som ligger för döden, hinna hem och hämta barnen på dagis, eller hinna fram till träffen med den nya kärleken.

Det är bara 1 av 100 biljetter som köps på tåget, men från och med den 15 november 2012 tänker SJ ta bort den möjligheten. Om du saknar biljett när du kliver ombord från 15 november kommer istället en avgift att tas ut, 1 900 kronor på SJ Snabbtåg och 1 200 kronor på SJ InterCity och SJ Regional.

Det här är bara ett exempel i raden på hur SJ den senaste tiden försämrar villkoren för sina resenärer. I våras försämrades resegarantin – istället för att resenärer förut fick samma ersättning av SJ oavsett vad som orsakade förseningen får man idag en lägre ersättning om det är något som SJ inte ansvarar för, till exempel en trasig signalledning eller frusen växel, som orsakat förseningen.

## Statens enda krav på SJ – att gå med vinst

För att förstå SJ:s agerande ska man vara medveten om att SJ drivs i bolagsform och har som syfte att gå med vinst. Det är också det enda krav som SJ:s ägare staten ställer på bolaget i sina ägardirektiv. Idag är SJ:s enda uppdrag att leverera vinst till statskassan.

Detta går stick i stäv med de transportpolitiska målen och klimatmålen och missgynnar ofta resenärens behov. Om fler ska välja att ta tåget istället för bilen måste resenärens behov sättas i centrum, inget annat. Det ska vara enkelt att åka tåg och de som väljer att ta tåget istället för bilen förtjänar uppmuntran, inte böter.

SJ är genom branschorganisationen Tågoperatörerna med i Fördblindsprojektet vars mål är att resandet med kollektivtrafiken ska fördubblas och ta marknadsandelar från bilen. Om detta ska bli verklighet måste SJ växla in på ett nytt spår.

Det är tydligt att SJ behöver ett nytt uppdrag från sin ägare, staten. Miljöpartiet anser att SJ måste sätta resenärerna i centrum och verka för ett ökat tågresaande.

Miljöpartiet 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.

## SJ måste ta ansvar för bra tågtrafik i hela landet

I april 2012 slutade SJ köra tåg mellan två av landets största städer – Göteborg och Malmö. Dålig lönsamhet var anledningen. SJ gick förra året med förlust och såg sig tvungen att lägga ned trafik för att komma i balans. Som tågresa är du idag hänvisad till att åka med de regionala Öresundstågen. Dessa tåg är avsedda för kortare resor, stannar på många platser längs sträckan och har inte den komfort och standard som SJ:s snabbtåg. Det är dåligt med plats för bagage och ofta är toaletterna ur funktion. Öresundstågen är nu överfulla. Det är tydligt att det behövs fler tåg på sträckan.

Konkurrensen på järnväg skulle ge resenärerna mer att välja på. SJ:s nedläggning av sträckan Göteborg–Malmö bevisar motsatsen. Färre avgångar och bara långsamma överfulla tåg att välja på blev resultatet. Och följderna blir att allt fler valt att ta bil, flyg eller buss i stället, vilket i sin tur leder till större klimatpåverkan.

Vi anser att SJ skall planera och ansvara för en utvecklad tågtrafik med hög punktlighet och kvalitet mellan alla delar av Sverige och huvudorterna i våra grannländer. På sikt bör de statliga tågbolagen kunna samsas om en europeisk tidtabell mellan större städer.

Det är naturligt att statens eget bolag SJ skall förnyas och utvecklas för att vara stommen i det svenska nationella järnvägsnätet – och vår länk till grannländerna. Det integrerade företagens styrka är att det har ansvar för optimeringen av hela systemet, i synnerhet vad gäller persontrafiken.

## Biljettpriserna får inte fortsätta skena

De genomsnittliga kostnaderna för tågresaerna har ökat, särskilt om man jämför med priser på bil och flyg. ESO har i en rapport<sup>1</sup> visat att priserna för tågresaer ökat snabbare än både bensinpriset och konsumentprisindex sedan 1980.

<sup>1</sup> Jan-Eric Nilsson, Kollektivtrafik utan styrning. Finansdepartementet 2011:6.

**Fel! Okänt namn på**

De ökade biljettpriserna är ett problem för hela kollaktivtrafikbranschen. Enligt en undersökning som Ekot, Sveriges Radio, gjorde i somras har priset på månadskorterna i kollektivtrafiken ökat med 43 procent de senaste tio åren.

Anledningen till detta är flera, en del inte ordentligt utredda. Några är utom politikens kontroll, till exempel ökade lönekostnader, men politiska beslut om avregleringar och höjda banavgifter har också höjt biljettpriserna.

Miljöpartiet anser att det är en oroväckande utveckling som måste hejdas. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att utreda vad som orsakar den stora ökningen av biljettpriserna. Det klimatsmarta sättet att resa måste alltid vara billigare än det klimatdåliga. Därför bör regeringen vidta åtgärder som gör att det klimatsmarta tågresandet och annan kollektivtrafik blir billigare än motsvarande resa med bil eller flyg. Dessa åtgärder innefattar också att kostnaderna för de transportslag med stor klimatpåverkan behöver öka, till exempel med flygskatt och höjd koldioxidskatt.

## Bättre samordning av biljettbokning och tidtabeller

Många tycker det är krångligt att boka tågbiljetter när SJ och de andra operatörerna har egna tidtabeller, rabattkort och säljställen. Om ett SJ-tåg är sent kan man inte ta ett annat som körs av ett konkurrerande bolag.

Resenärer kan idag få bra information om olika resekombinationer via till exempel ResRobot. Där hittar man information om tider och operatörer, men inga priser och det går inte heller att boka biljetter. På SJ:s hemsida finns priser angivna och där kan man även boka en del anslutande tåg och bussar, men det går då inte att omboka biljetten på dessa sträckor.

Det måste vara enkelt att boka biljetter. Miljöpartiet vill att det ska finnas en nationellt samordnad biljettbokning där samtliga operatörer är med samt ett gemensamt riksårskort för tåg och bussar i Sverige. Vi vill också att de olika aktörerna tvingas att samarbeta för resenärernas bästa vid förseningar.

I Schweiz går tågen som klockan. Tidtabellerna styrs också hårt nationellt. I Sverige händer det ofta att de regionala tåg- och bussanslutningarna passar dåligt med SJ:s tågavgång då ingen samordnar detta. Idag kan man som resenär tvingas vänta onödigt länge vid tågbyte på grund av att det är olika tågoperatörer som kör de olika tågen. Trafikverket bör få ett tydligt uppdrag att samordna och prioritera de olika operatörernas tidtabeller för att undvika förseningar och få plats med så mycket tåg som möjligt på spåren.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 1 oktober 2012

*Stina Bergström (MP)*

*Annika Lillemets (MP)*

*Bodil Ceballos (MP)*

*Jan Lindholm (MP)*

*Lise Nordin (MP)*

*Jonas Eriksson (MP)*

*Esabelle Dingizian (MP)*