

Motion till riksdagen 2018/19:1762

av **Jonas Sjöstedt m.fl. (V)**

En fungerande och tillgänglig järnväg

1 Innehållsförteckning

1 Innehållsförteckning	1
2 Förslag till riksdagsbeslut.....	3
3 Samhällsnytta framför avreglering av järnvägen	4
4 Mer demokrati – mindre avregleringar.....	6
5 Avreglering ger inte bättre utbud med lägre priser	6
6 Bytesresor med tåg försvåras.....	7
7 Järnvägen bör återregleras	8
8 Styr och stärk SJ AB för ökad samhällsnytta	9
8.1 Konkurrensen ger nationella och regionala effekter på utbudet.....	9
8.2 Ge SJ AB företräde på stambanorna.....	10
8.3 Förändra SJ:s avkastningskrav	11
8.4 Kombinera SJ AB:s företrädesrätt med en trafikeringsplikt.....	12
9 Sammanhållet och effektivt banunderhåll i statlig regi.....	12
10 Arlandabanan – kostsam privatisering för klimat och resenär	13
11 Tåg i tid och resenären i fokus	15
11.1 Förbättrade informationsinsatser till resenärerna	15
11.2 Anta en nollvision för tågförseningar	16
11.3 Stärk resenärsperspektivet vid tågstörningar	16
11.4 Nationellt enhetligt biljettsystem bör införas för all tåg- och kollektivtrafik.....	17
11.5 Stärk tågresandet till utlandet	18
11.6 Inför ett nationellt trafikförsörjningsprogram.....	19

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen genom förändrad styrning av Jernhusen AB senast till bolagsstämman 2020 bör tillse att bolagets stationsbyggnader drivs med resenärsperspektivet i centrum och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att SJ AB ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med samhällsuppdrag för SJ AB som stärker bolagets samhällsnytta och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2020 och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2020 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en tidsatt färdplan med förslag på åtgärder och utredningar för att drift och underhåll, inklusive reinvesteringar, genomförs på det statliga järnvägsnätet i statlig regi genom Trafikverket bör tas fram och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör offentliggöra statens kostnad för att med optionsrätt lösa ut A-Train som operatör och överta ansvaret för driften på Arlandabanan och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att förbättrade och samordnade informationsinsatser till resenärerna sker vid tågstörningar samt stärka krav på transparens och noggrannhet gällande orsaker till tågförsejningar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på nollvision mot tågstörningar och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder enligt de förslag som presenteras i rapporten Förbättrad kunskapsförsörjning om järnvägstransporter – slutredovisning av regeringsuppdrag (Rapport 2018:10) och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt enhetligt biljettsystem för tåg- och kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB bör åläggas skyldighet att sälja internationella tågbiljetter inklusive Interrailkort och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB bör åläggas att i samarbete med andra operatörer utveckla nattågstrafik till kontinenten och till Norge samt persontrafik till Finland och tillkännager detta för regeringen.

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt trafikförsörjningsprogram för tåg bör införas och tillkännager detta för regeringen.

3 Samhällsnytta framför avreglering av järnvägen

För att uppnå ett ekologiskt hållbart transportsystem måste andelen resor med kollektivtrafik öka. För att nå våra klimatmål krävs dessutom en utveckling mot ett mer transporteffektivt samhälle. Enligt Trafikverkets bedömning i Kapacitetsutredningen (2012) innebär detta minskad biltrafik, samtidigt som kollektivtrafiken och resandet med cykel fördubblas till 2030. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter fortsätter att minska något men i alltför låg takt för att vi ska uppnå Sveriges etappmål om att senast till 2030 minska utsläppen från inrikes trafik exklusive luftfart med minst 70 procent jämfört med 2010 (Trafikanalys, Uppföljning av de transportpolitiska målen, Rapport 2018:8). Ett ökat resande med kollektiva färdmedel kräver en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande järnväg i ett sammanhållet system.

Inom både järnväg och regional kollektivtrafik har tidigare sammanhållna system styckats upp. På järnvägssidan har SJ:s ensamrätt att trafikera stambanorna tagits bort och de senaste decennierna har präglats av stegrande marknadsanpassning, bolagisering och privatisering inom järnvägssystemet.

Vänsterpartiet utgår i stället från att resenären måste få tillgång till ett sammanhållet tillgängligt system med god överblickbarhet och där det är lätt och smidigt att byta mellan linjer och få information från en och samma källa. Järnväg och regional kollektivtrafik är klimatsmarta gemensamma nyttigheter som kräver stabilitet och pålitlighet för att vara effektiva och resenärstillvända. Vi motsätter oss den avreglering som länge varit rådande inom transportpolitiken och som lett till en bristande helhet.

Vi anser att det är den enskilda resenären som ska vara i fokus när ett transportbehov ska lösas inom persontrafiken. Till exempel är tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt.

Vänsterpartiets vision för tågtrafiken är ett sammanhållet system där resenären ges hög tillgänglighet, bekvämlighet och punktlighet. Att ett sådant system är möjligt är Schweiz ett tydligt exempel på då man inte avreglerat järnvägen som i Sverige. När man mäter kvaliteten på servicen för resenären i europeiska undersökningar klassas också Schweiz som det i särklass bästa landet i de flesta undersökningar. Tågen har där mycket hög punktlighet och satsade pengar resulterar i bättre service.

För att möjliggöra klimatsmarta resor över hela landet krävs satsningar både för att stärka befintliga järnvägsspår och bygga moderna spår som ger förutsättningar att binda samman våra storstäder med förlängning till kontinenten med snabba tåg som förmår konkurrera med flyget. Ett europeiskt höghastighetsnät växer fram i en rad länder som Tyskland, Belgien och Nederländerna och Sverige bör vara del i detta europeiska bygge av moderna, snabba och miljövänliga persontransporter över nationsgränserna.

Resenären är i första hand inte intresserad av vem som utför en tjänst utan av att trafiken fungerar, är prisvärd och av god kvalitet. Individer vill kunna beställa en resa som en helhet, inte uppdelad på olika operatörer. Resenären blir lidande när informationen inte fungerar mellan olika aktörer och många upplever det som ett stort problem att informationen mellan alla aktörer på järnvägen fungerar mycket knapphändigt efter avregleringen. Människor måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är

tillförlitlig när de vill ta sig till jobbet/utbildningen eller vid fritidsresor, annars blir det svårt att få fler att resa kollektivt och på så sätt minska miljö- och klimatbelastningen. Staten har ett ansvar att stärka individens rättigheter och tillgänglighet inom järnväg och övrig kollektivtrafik samtidigt som miljö- och klimatmål uppnås.

Vänsterpartiet föreslår i motionen ett antal åtgärder för en sammanhållen järnväg med resenären i centrum för en stärkt persontrafik.

I Vänsterpartiets motion 2017/18:1142 Sammanhållen järnvägs- och kollektivtrafik finns även våra förslag för att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.

4 Mer demokrati – mindre avregleringar

Avreglering är i praktiken att göra ett land mindre styrt av lagar, dvs. bokstavligen mer svårstyrt. Detta minskar demokratin då lagstiftare ersätts med för individen opåverkbara krafter. Samhällsviktiga funktioner som ett lands infrastruktur bör hanteras under demokratisk kontroll. Men det handlar även om att avreglering försvårar möjligheten att öka andelen kollektivresande eftersom priser och utbud kan försämrats. Detta är oroande eftersom det är viktigt av både sociala och ekologiska skäl att fler kan åka kollektivt.

Vänsterpartiet anser att det är nödvändigt att öka andelen resande med kollektiva färdmedel som järnväg. En förbättrad kollektivtrafik stärker jämlikheten och jämställdheten inom transportsektorn.

Eftersom kvinnor i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnor i sin vardag får en bättre transportsituation. Det är viktigt att kvinnor och män får samma makt att styra över sitt eget resande och att användandet av hållbara transportsystem möjliggörs i högre grad för både män och kvinnor. Mäns högre inkomster är en av förklaringarna till att de oftare färdas i bil. Med en stärkt kollektivtrafik kan både kvinnor och män använda sig av ett ekologiskt hållbart transportsystem i högre grad. Viktigt att komma ihåg är dock att jämställdhetsarbetet inom trafiksektorn måste inriktas på systemförändrande åtgärder som både förändrar sektorn och bidrar till förändring av samhället i stort.

5 Avreglering ger inte bättre utbud med lägre priser

Borttagandet av SJ:s ensamrätt på stambanorna medförde inte ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Utgångspunkten måste vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse av person- och godstransporter på järnvägen. Kortsiktiga ekonomiska perspektiv som minskar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet kan aldrig vara till gagn för samhället.

De borgerliga regeringarna hävdade att en ökad konkurrens, dvs. fler operatörer på järnvägen och inom övrig kollektivtrafik, leder till förbättrad och utökad trafik. Under lång tid har det varit ett alltför stort fokus på att konkurrensutsätta så mycket som möjligt. Inom järnvägstrafiken är det stora problemet inte att vi har för få operatörer utan att vi dels har kapacitetsbrist i form av för få spår, dels eftersatt banunderhåll med bristande styrning. Fler operatörer kommer på intet sätt att leda till att det blir lättare att få fler tagavgångar, bättre punktlighet och ökad tillgänglighet. Vi kan dock åtgärda

kapacitetsbrister genom att bygga fler järnvägar, förbättra banunderhållet och stärka SJ:s samhällsuppdrag. Det är en politik som Vänsterpartiet länge drivit och avser att fortsätta att driva.

6 Bytesresor med tåg försvåras

Avreglering av järnvägen leder till försämrade möjligheter att bedriva nationell järnvägstrafik. När SJ AB förlorat trafikeringsrätten blir det svårare att nå miljö- och klimatmål eftersom den icke-kommersiella järnvägstrafiken får svårare att verka och kvaliteten hotas i form av sämre tider och mindre utbud.

Det är viktigt att anlägga en systemsyn på tågtrafik, dvs. att många trafikanter är beroende av att kunna byta linjer för att genomföra hela resan. Med operatörer som plockar russen ur kakan på kommersiellt lönsamma sträckor blir det svårt att upprätthålla trafik på de sträckor som ensamma kanske inte är lönsamma men är så i kombination med andra sträckor. Det är viktigt att även komma ihåg att det förekommer omfattande bytesresor mellan trafikslagen och inte minst mellan tåg och buss. Med många fler operatörer på spår att ta hänsyn till kan bytesmöjligheterna försvåras och försämrats för resenären. Vänsterpartiet vill se en lagstiftning som tillser att resenären kommer fram i tid utan merkostnader. Vi anser att EU:s pågående revidering av tågpassagerarförordningen är betydelsefull för en sådan inriktning. I ett system med sämre utbud, högre priser och svårare överblick väljer människor annars andra trafikslag, exempelvis bil och flyg, för att kunna resa. Det missgynnar resurssvaga grupper och försvårar möjligheter att uppnå klimat- och miljömål.

I riksdagens transportpolitiska mål ska de samhällsekonomiskt mest effektiva metoderna användas. Det som är företagsekonomiskt lönsamt är dock inte per automatik det bästa sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Inom järnvägstrafiken finns det mycket tydliga nätverkseffekter, dvs. att olika delar av ett nätverk fungerar som komplement till varandra där ett företagsekonomiskt olönsamt kapillärnät kan vara förutsättningen för lönsamhet på ett större stråk. Det här understryker att lönsamhet måste ses i ett helhetsperspektiv men också med insikten om att vad som är företagsekonomiskt olönsamt kan vara samhällsekonomiskt lönsamt i ett större perspektiv.

7 Järnvägen bör återregleras

Det är avgörande att sätta den enskilde resenären och transportköparen i centrum när man funderar på hur man ska lösa ett transportbehov hållbart. Till exempel är tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt. Men individens beteende respektive transportköparens behov är också ett uttryck för rådande struktur inom transportsystemet. Finns det ingen kollektivtrafik måste självklart individen färdas med bil. Utifrån det perspektivet kan individen anse att det är viktigt att satsa mer på vägtrafik. När en företagare vill transportera en vara till en kund är hen självklart rationell i sitt agerande och väljer den logistiklösning som är bäst, smidigast och/eller billigast. Om det då exempelvis inte finns möjlighet att redan från början frakta varor på ett industrispår som leder ut till

stambanan kan det vara rationellt för företagaren att välja lastbil hela vägen till kunden. I detta fall kan företagaren då anse att det finns ett stort behov av att satsa på vägtrafik.

Den enskilda individen och den enskilde företagaren utgår från sina egna behov och kan inte förväntas se helheten i de transportpolitiska och miljöpolitiska mål som riksdag och regering arbetar utifrån. Det är här det politiska systemet kan möjliggöra för individer och företag att transportera på ett ekologiskt och socialt hållbart sätt. För att minska växthusgasutsläppen till 2030 med 70 procent är detta förhållningssätt nödvändigt.

Den ena delen av en statlig politik är att införa ekonomiska styrmedel som styr mot de mål som är uppsatta. Den andra delen består i att möjliggöra att transportsystemet lever upp till både god tillgänglighet och en struktur som leder till att de nationella målen nås. Satsningar på infrastruktur kan inte bara stödja ett samhälle i utveckling utan kan också utveckla ett samhälle. Då är avreglering med fler operatörer inom järnvägstrafiken och en mängd aktörer inom järnvägsunderhållet inte ett effektivt sätt att främja samhällsnyttan i ökad och tillförlitlig järnvägstrafik.

SJ AB måste få tydliga mål som prioriterar samhällsnyttan. Avregleringar och privatiseringar inom järnvägen måste ersättas med ett gemensamt och sammanhållet järnvägssystem som sätter resenären och transportköparen i centrum. Järnvägen bör därför återregleras och samhället ta ett helhetsansvar för järnvägssystemet.

I dag är det Jernhusen AB som äger och driver majoriteten av alla verkstäder och depåer för fordon. Det är viktigt att det finns ett tillräckligt antal verkstäder och depåer men även att tillträde till dessa sker på ett så optimalt sätt som möjligt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Jernhusen AB har därutöver en viktig roll i arbetet med att öka kombigodstransporterna på järnväg genom att både utveckla teknik och förbättra affärsmöjligheter för omlastning till och från järnväg i terminaler. Vi ser därför behov av förändringar när det gäller omfattning och ägande av verkstäder, depåer och terminaler och att Jernhusen AB:s uppdrag i detta hänseende tydliggörs för att uppnå störst samhällsnytta för järnvägstrafiken.

Det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om vi vill öka det kollektiva resandet. Tyvärr finns det många exempel på dåligt skötta och för resenären avskräckande tågstationer. Vi anser att stationerna har en nyckelfunktion i järnvägssystemet och ser ingen anledning till att ha ett bolag som Jernhusen AB vars syfte är att enbart tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd. Det kan leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande och/eller försäljning av stationsbyggnader. En risk finns exempelvis att kommersen vid våra tågstationer prioriteras framför sittplatser för väntande resenärer. Regeringen bör genom förändrad styrning av Jernhusen AB senast till bolagsstämman 2020 tillse att bolagets stationsbyggnader drivs med resenärsperspektivet i centrum. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8 Styr och stärk SJ AB för ökad samhällsnytta

8.1 Konkurrenten ger nationella och regionala effekter på utbudet

Med avreglering avhänder man sig delvis möjligheten att göra samhällsekonomiskt kloka prioriteringar av trafikutbudet.

Sedan 1990 kan trafikhuvudmännen upphandla den lokala och regionala kollektivtrafiken. Tidigare var man enbart hänvisad till SJ AB som leverantör av tågtrafik. Förändringen innebar ett ökat regionalt inflytande och på många linjer resulterade det i en förbättrad tillgänglighet. I dag samarbetar ett flertal kollektivtrafikmyndigheter vilket inneburit att den regionalt upphandlade järnvägstrafiken har ökat och i många fall bedrivs långt över länsgränserna. Det ökande regionala ansvaret över spårtrafiken har därutöver stärkt samordningen med övrig kollektivtrafik och därmed stärkt förbindelserna över hela resan för många resenärer. Vänsterpartiet anser att möjligheten till upphandlad regional spårtrafik inneburit en förbättring jämfört med det tidigare förhållandet när trafikhuvudmännen som enda alternativ hade SJ att samarbeta med. Det har därmed inneburit både en stärkt decentraliserad styrning och stärkt resenärsperspektiv.

Det innebär dock inte att det är oproblematiskt att järnvägsnätet trafikeras av subventionerad (delvis skattefinansierad) trafik i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas regi. I ett läge där trafikeringen av spåren är konkurrensutsatt kan trafikering av osubventionerad interregional (långväga) trafik från SJ AB missgynnas och ge negativa effekter för fjärrresenärerna då den långväga trafiken inte längre är lönsam att bedriva. Den fria konkurrensen inom den interregionala trafiken kan på motsvarande sätt ge negativa effekter för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas strävan att förbättra tillgängligheten för arbetspendlarna inom regionen. Ett tydligt exempel på detta är när flera aktörer vill bedriva trafik på de mest lönsamma fjärrsträckorna vilket därmed riskerar att försämra tillgängligheten för arbetspendlarna regionalt. Den ökade trafiken med flera operatörer på Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg ger även negativa effekter för den regionala arbetspendlingen. Gnestapendeln är i detta sammanhang ett tydligt exempel på trafikering som missgynnas p.g.a. att konkurrerande fjärrtåg erbjuds gynnsammare tåglägen än den regionala Gnestapendeln.

SJ bör få ett tydligare ansvar för rikstrafiken och de regionala aktörerna för den regionala trafiken. Denna utveckling måste med nödvändighet ske parallellt med ökade investeringar i nya spår samt åtgärder för att hindra den kostnadspress som sker i de regionala upphandlingarna på bekostnad av de anställdas arbetsvillkor.

Den regionalt upphandlade järnvägstrafiken har växt och har i vissa fall även skapat bättre tågförbindelser för många resenärer. Utmaningen i framtiden ligger i att förena lokalt och regionalt ansvar med stärkt samordning för ett större helhetsansvar för en ökande andel hållbara persontransporter. Viktigt i det sammanhanget är att värna de regionala banor som Trafikverket definierar som lågtrafikerade. Varje år görs nästan 4 miljoner resor på de regionala järnvägarna. Utmed dessa banor bor det mer än 2 miljoner människor vilket innebär att det finns potential för ökat resande.

8.2 Ge SJ AB företräde på stambanorna

Den avreglerade järnvägstrafiken missgynnar i många fall den enskilda individen och leder till en försämrade och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. Den riskerar att fler människor känner sig tvingade att ta bil eller flyg i brist på hållbara alternativ. Det betyder även att de miljö- och klimatmål som är uppsatta blir svårare att nå. De privata operatörerna inom persontrafiken söker sig av naturliga skäl till de mest lönsamma fjärrsträckorna som exempelvis Stockholm-Göteborg. Förutom att det riskerar att försämra tillgängligheten för resenärer regionalt så dränerar det potentiella inkomster för SJ AB som bolaget kunde använda till att bedriva samhällsnyttig trafik på sträckor med sämre ekonomisk lönsamhet.

Regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att SJ AB ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.3 Förändra SJ:s avkastningskrav

SJ AB är av staten ålagt att skapa företagsekonomisk vinst och har därutöver ett avkastningskrav som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på den redovisade nettovinsten. Avkastningskravet leder till starkt fokus på att skapa vinst. SJ AB tvingas därmed se till marknadsandelar och snäv vinstmaximering. Det gör att resenärers behov prioriteras ner. På senare tid har bolaget exempelvis beslutat att ta bort försäljning av utlandsresor över disk och genomfört begränsningar i nattågstrafiken. Järnvägssystemets uppsplittring har generellt lett till en mängd olika bolag vars drivkraft är vinstmaximering för varje enhet. Med ett sådant system kan avisningslokaler för tågen prissättas så att de inte används optimalt och plogtåg hyras ut som godståg för att det lönar sig bättre. Samhällsnyttan är ingens ansvar och med rådande situation riskerar skattebetalarna att på sikt få bära de kostnader som aktörerna kan undkomma.

Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil i stället. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav skulle SJ kunna sänka priserna på biljetter och förbättra servicen och därmed prioritera samhällsnyttan. I stället för att ge avkastning till staten bör pengarna användas i verksamheten med en sådan inriktning.

Vänsterpartiets mål är att det överskott SJ gör på sin verksamhet ska användas för att förbättra servicen och sänka biljettpriserna. Det skulle då bidra till att fler kan åka kollektivt och minskad miljö- och klimatpåverkan.

Regeringen bör återkomma med ett samhällsuppdrag som stärker bolagets samhällsnytta samt ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2020. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.4 Kombinera SJ AB:s företrädesrätt med en trafikeringsplikt

Vi anser att SJ AB ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik på kommersiella villkor. Men SJ bör även bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart.

Om trafikens sträcka i dag anses vara viktig kan den upphandlas av Trafikverket. Om SJ AB ges ett större mandat utifrån ett samhällsansvar att bedriva nationell tågtrafik, kan sträckor som Trafikverket upphandlar överflyttas till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverkets arbete minskas.

När SJ AB tidigare hade ensamrätt till stambanorna hade det ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Detta var en orimlig ordning. Det ledde i praktiken till att SJ AB avstod från att köra på vissa sträckor och satte avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av samhällsviktiga verksamheter, exempelvis en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. En sådan inriktning är enligt vår

uppfattning fullt möjlig utan att det hindrar utvecklande av den regionala järnvägs-
trafiken.

SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2020 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

9 Sammanhållet och effektivt banunderhåll i statlig regi

Under lång tid har del efter del i järnvägssystemet styckats av, delats upp och ofta privatiserats trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol där de olika delarna är intimt förknippade och beroende av varandra för att skapa en fungerande helhet. På underhållssidan har konkurrensutsättningen lett till att det i dag är avsevärt färre anställda än vad som var fallet för 15 år sedan. Det finns alltså mycket färre personer som arbetar ute i spåren vilket blir synligt när det är snöiga vintrar. Säkerheten brister på ett oacceptabelt sätt för såväl resenärer som dem som arbetar på spåren. Trafikverket utför sedan 2010 inget underhåll i egen regi utan samtliga underhåll sker numera genom entreprenadkontrakt. På marknaden finns i dag huvudsakligen 3–4 aktörer som i sin tur anlitar ett stort antal underentreprenörer.

2013 uppdagades tydliga brister på åtgärder i underhållet på våra järnvägar (SVT Östnytt 20 november 2013). Av 61 stora urspårningar sedan 2008 var bristerna kända på över 20 av olyckplatserna men ändå inte åtgärdade. Larmet kom bara dagar efter att ett urspårat godståg i Stockholm lamslagit trafiken trots att brister i underhållet hade påtalats på den aktuella sträckan tidigare. Bristerna var dock inte överraskande för flertalet verksamma inom järnvägen som upplever hur en allt större underhållsskuld byggts upp i vårt järnvägssystem. Vänsterpartiet bedömer att för att upprätta en fungerande tågtrafik för resenärer och företag krävs ett sammanhållet system där nödvändigt banunderhåll och kontroll av detsamma sker i statens egen regi. Vi ser det därför som ett stort framsteg att vi nått en överenskommelse med regeringen om att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhåll av de svenska järnvägarna. Regeringen tog ett viktigt beslut i januari 2017 när det beslutades att Trafikverket ska göra leveransuppföljning och underhållsbesiktning av järnvägen i egen regi. Beslutet innebär att Trafikverket får bättre koll på sina egna anläggningar och att det som har beställts verkligen levereras. För att staten ska ta det samlade ansvaret krävs nu åtgärder för att även utförande av underhåll ska ske i statlig regi. Vi välkomnar att regeringen och Vänsterpartiet i mars 2018 kom överens om att tillsätta en utredning i syfte att basunderhållet, dvs. det dagliga underhållet, som i dag utförs av det statliga bolaget Infranord AB ska överföras till Trafikverket. En sådan åtgärd stärker Trafikverkets ansvar och kunnande och ger förutsättningar för ett mer effektivt järnvägsunderhåll. Men för att vi ska få tåg som går i tid behöver mycket mer göras när det gäller underhållet. Vänsterpartiet anser att hela Infranords verksamhet bör införlivas i Trafikverket, inte bara dess basunderhåll.

En tidssatt färdplan med förslag på åtgärder och utredningar, för att drift och underhåll inklusive reinvesteringar ska genomföras på det statliga järnvägsnätet i statlig regi genom Trafikverket bör tas fram. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

10 Arlandabanan – kostsam privatisering för klimat och resenär

Arlandabanan tydliggör att privata vinstintressen står i konflikt med att bedriva infrastruktur med störst samhällsnytta och med resenären i centrum. Arlandabanan är det första och hittills enda större nationella infrastrukturprojekt som genomförts i offentlig-privat samverkan (OPS) och togs i drift 1999. Arlandabanan byggdes av det privata företaget A-Train AB som också finansierade en del av investeringen men staten har tagit en betydande del av både kostnaden och riskerna med bygget. Arlandabanan ägs av det statliga bolaget Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) medan A-Train har nyttjanderätten till Arlandabanans spår och stationer och driver Arlanda Express. Nyttjanderätten innebär bl.a. att A-Train bestämmer över biljettpriserna på Arlanda Express. Detta har resulterat i att biljettpriserna är så högt satta att många i stället väljer att resa med bil eller buss med resultatet att utsläppen av växthusgaser blir avsevärt högre än om fler valt att åka Arlanda Express. Maximal vinst för ägarna styr i vilken utsträckning kapaciteten med Arlandabanan nyttjas.

OPS-konstruktioner kan betraktas som en form av avreglering. Arlandabanan är därmed ett tydligt exempel på när privata ägares vinstintresse står i motsättning till att driva infrastruktur med hög samhällsnytta och låg belastning på miljö och klimat. OPS-projektet för Arlandabanan har begränsat tillgången på miljövänliga transporter till och från Arlanda till rimliga biljettpriser. Antalet resenärer på sträckan har enligt Riksrevisionen varit lägre än vad som förutsågs i de prognoser för resandeutveckling som låg till grund för riksdagens beslut gällande Arlandabanan. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har på Riksrevisionens uppdrag beräknat vilken potentiell samhällsnytta som skulle kunna realiseras vid andra nivåer på biljettpriset. Beräkningarna bygger på antagande om att priset för att färdas med Arlanda Express skulle motsvara priset för motsvarande tjänst från Oslo Flyghavn till Oslo, dvs. ett reducerat pris som var 36 procent lägre än dåvarande enkelbiljett som kostade 280 kronor vid fullt pris. Detta skulle enligt VTI kunna öka resandet med Arlanda Express med 25 procent för tjänsteresor respektive 50 procent för privatresor. Det skulle ge ett totalt ökat resande med Arlanda Express som uppgår till 1,2 miljoner resor per år. En radikal omläggning av prispolitiken skulle med andra ord ha en betydande potential att både förbättra resenärers situation och minska klimatpåverkan från transporterna.

I och med OPS-konstruktionen för Arlandabanan har staten kraftigt begränsat möjligheterna att påverka prissättningen på biljettpriserna så att fler åker tåg i stället för bil eller buss på sträckan samt att öka dess kapacitet. Förutom att OPS-konstruktionen ger A-Train utrymme att ta ut oskäligt höga biljettpriser tvingas aktörer som SL och SJ att höja biljettpriset på Arlandaresor för att inte ta för stora marknadsandelar.

Vänsterpartiet anser att ett överförande av trafikeringen på Arlandabanan till staten skulle innebära större möjligheter att nå samhällsekonomiska och samhällspolitiska mål. Regeringen har dock inte visat något intresse för att ta initiativ i en sådan riktning. Ett första steg bör enligt vår uppfattning vara att offentliggöra vad ett överförande av trafikeringen på Arlandabanan till staten skulle kosta.

Regeringen bör offentliggöra statens kostnad för att med optionsrätt lösa ut A-Train som operatör och överta ansvaret för driften på Arlandabanan. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11 Tåg i tid och resenären i fokus

Schweiz och Japan är exempel på länder som har betydligt mindre tågförseningar än vad Sverige har. Gemensamt för dessa länder är att en långsiktig planering av tågtrafiken sker med tät samverkan mellan ansvariga samt att det finns en sammanhållen kompetensförsörjning och utveckling inom systemet. I både Schweiz och Japan kan tågen köra tätare då man har en avsevärt bättre punktlighet i tågtrafiken. Vårt avreglerade och uppstyckade järnvägssystem motverkar, som vi redogjort tidigare i motionen, ett sammanhållande system som har hög tillförlitlighet med resenären i fokus. Det finns dock en rad åtgärder som kan vidtas inom nuvarande organisering för att förbättra vardagen för tågresenärerna.

11.1 Förbättrade informationsinsatser till resenärerna

Vi anser att samtliga aktörer inom järnvägen ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresande genom att samordna informationen till resenärerna, när förseningar inträffar av någon anledning. Ökningen av antalet operatörer på spåren har lett till sämre information och svårare överblickbarhet. Resenärerna ska inte behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningen; de efterfrågar att så snabbt som möjligt få korrekt information exempelvis om tidsförluster och om vilka åtgärder som vidtagits för att minimera skadan, exempelvis ersättningstrafik, rätt till ersättning m.m. Resenärer möts därutöver ofta av otydliga besked om orsak till förseningen.

Regeringen bör vidta åtgärder för att förbättrade och samordnade informationsinsatser till resenärerna sker vid tågstörningar samt stärka krav på transparens och noggrannhet gällande orsaker till tågförseningar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11.2 Anta en nollvision för tågförseningar

Tågförseningar och inställda tåg orsakar kostnader för samhället i miljardbelopp. Därtill orsakar det stor stress och osäkerhet i vardagen för ett stort antal resenärer som pendlar för arbete eller studier. Sedan Sverige 1997 i riksdagen antog en nollvision för dödsolyckor i vägtrafiken involverades en stor del av samhället för denna vision och det föranledde en rad åtgärder både från regering och riksdag. I dag har Sverige i jämförelse med många andra länder en hög trafiksäkerhet och man kan på goda grunder förmoda att den antagna visionen hade betydelse för denna positionering. På samma sätt skulle en tydlig nollvision för tågstörningar kunna medverka till ett stärkt arbete från alla aktörer att minimera tågstörningar till en nivå som innebär att Sverige tillhör de främsta länderna i pålitlighet, i paritet med Schweiz och Japan.

Trafikanalys mäter regelbundet punktligheten på järnväg. I statistiken för 2017 var persontågens tillförlitlighet 90 procent. Det innebär dock inte att 90 procent av persontågen kom i tid. I denna statistik räknas såväl tåg som kommer till slutstation med en försening som är mindre än 5 minuter som tåg som kommer i tid. Endast 66 procent av tågen anlände till slutstation före eller på utsatt tid. Generellt visar statistiken att ju längre distanser tåget kör desto sämre blir tidshållningen.

Vänsterpartiet anser att nuvarande nivåer för punktlighet, trots ökad trafik, inte är acceptabel för vare sig resenärer eller godstrafik. Vänsterpartiet anser att det krävs en mängd åtgärder och långsiktigt arbete för att Sverige ska ha en av världens mest

pålitliga järnvägar. En nollvision som syftar på att åtminstone 97 procent av tågen kommer i tid bör vara en rimlig vision som kan bidra till ökade åtgärder från aktörer, myndigheter och riksdag och regering.

Regeringen bör återkomma med förslag på en nollvision mot tågstörningar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11.3 Stärk resenärsperspektivet vid tågstörningar

För närvarande finns statistik för punktlighet för tåg vilket redovisats i föregående stycke. Dock saknas i dag statistik för hur tågresenärerna över tid drabbas av alla tågstörningar. Vi har i dag alltså kunskap om i vilken omfattning enskilda tåg kommer i tid till sin slutdestination men vi vet inte i vilken omfattning resenärerna drabbas av tågförseningar. En resenär kan köpa en biljett som innebär att personen i fråga når sitt resmål genom att stiga av på en ort som inte är tågets slutdestination och därmed drabbas av en tågförsening som inte syns i statistiken då tåget senare tar igen den uppkomna förseningen till slutdestinationen. På samma sätt kan en tågresenär vid köp av resa som innebär byten drabbas av försening till sin slutdestination som inte syns i statistik. Med andra ord saknar Sverige i dag brukarperspektivet i det kunskapsunderlag som ska utforma och utveckla vårt järnvägssystem. Vänsterpartiet anser att detta är en oacceptabel ordning som måste åtgärdas om järnvägens potential för resenärer och klimatet ska förverkligas.

Med anledning av ett regeringsuppdrag presenterade Trafikanalys under våren 2018 rapporten Förbättrad kunskapsförsörjning om järnvägstransporter – slutredovisning av regeringsuppdrag (2018:10). Rapporten föreslår fyra åtgärder för att utveckla kunskapsunderlagen om järnvägstransporter. Dessa förslag skulle bl.a. åtgärda ett betydande problem som i dag finns med att operatörer på järnvägen inte alltid vill delge uppgifter som rör resenärer på deras tåg då det enligt deras uppfattning skulle kunna innebära röjande av affärsdata. Trafikanalys föreslår bl.a. att Trafikverket bör ges möjlighet att utfärda föreskrifter för att inhämta transportuppgifter från järnvägsföretag med tilldelat tågläge, samt sanktionsuppgifter om informationen som lämnas är felaktig eller uteblir. Då Danmark löst detta behov av detaljerade kunskapsunderlag om järnvägstransporter till nationell analys- och prognosverksamhet så är det fullt möjligt även för Sverige att lösa. Genom att genomföra de fyra förslag som Trafikanalys föreslår i rapporten skulle Sverige få ett underlag som ger oss en välbehövlig kunskap om hur resenärerna påverkas av förseningar och därmed skulle vi bättre och mer målmedvetet kunna vidta åtgärder som gagnar personresande.

Regeringen bör vidta åtgärder enligt de förslag som presenteras i rapporten Förbättrad kunskapsförsörjning om järnvägstransporter – slutredovisning av regeringsuppdrag (Rapport 2018:10). Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11.4 Nationellt enhetligt biljettsystem bör införas för all tåg- och kollektivtrafik

För att det ska vara attraktivt för människor att resa kollektivt måste det vara enkelt att få information om utbud och lätt att boka biljett. Då skapar vi förutsättningar för att fler väljer tåg eller buss i stället för bil samt att möjligheten att resa stärks för ekonomiskt

svaga grupper. Att det finns en mängd olika operatörer på lokal, regional och nationell nivå får inte förhindra att det finns en nationellt samordnad och lättillgänglig betalning för biljetter, årskort etc. för både tåg, bussar och övrig kollektivtrafik. Därför vill vi att det ska finnas ett nationellt enhetligt biljettsystem i form av ett nationellt kollektivtrafik-kort som kan laddas på oavsett var i landet resenären vill resa kollektivt. Om kollektivtrafikföretag och andra operatörer inte frivilligt vill tillhandahålla biljettförsäljning och information genom nationell åtkomst bör regeringen vidta åtgärder så att detta krav blir möjligt att införa på aktörerna.

Vad som ovan anförs om nationellt enhetligt biljettsystem för tåg- och kollektivtrafik bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11.5 Stärk tågresandet till utlandet

Det gamla Interrailkortet lärde en gång i tiden en generation svenskar att resa med tåg från Sverige till kontinenten. I dag är dock förutsättningarna att med tåg resa till utlandet sämre. Detta trots att klimatförändringarna kräver att människor i ökad utsträckning kan resa utan att flyga eller köra bil. För resenären är servicenivån låg både när det gäller tillgång till att köpa internationella tågbiljetter över disk och för att få hjälp med praktiska tidtabellsfrågor. SJ har sedan några år tillbaka lagt ned sin biljettförsäljning till länder utanför Skandinavien. I dag säljer SJ på sin hemsida endast biljetter till sina egna tåg. Det gör det svårt för en resenär som vill åka längre sträckor där flera olika nationella och privata tågbolag är inblandade. Samtidigt är det hur enkelt som helst för en resenär att beställa flygbiljetter. Vänsterpartiet menar att detta är en ordning som inte kan accepteras när vi har ett statligt tågbolag som vi bör nyttja för största möjliga samhällsnytta och ökat resenärsperspektiv. SJ AB bör åläggas skyldighet att sälja internationella tågbiljetter inklusive Interrailkort. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Det finns ett ökat intresse, inte minst i skuggan av klimathotet, av att resa till kontinenten med tåg. Resandet till kontinenten har dock även allvarligt försvårats rent praktiskt de senaste fyra åren då nattågstrafiken lagts ned från Sverige till kontinenten. I dag efterfrågas bl.a. dagliga nattåg från Stockholm till exempelvis Berlin och Hamburg, men även fördelarna med att snabbt kunna nå Köln. Behov finns även av nattågstrafik till Norge och persontrafik till Finland. Vänsterpartiet ser ett stort behov av att den svenska nattågstrafiken utvecklas för att minska behovet av bil och flyg för den aktuella resan. Vi är införstådda med att det föreligger en del rent praktiska hinder för SJ:s nuvarande tågagnpark för en sådan utveckling men anser det vara av yttersta vikt att SJ i samarbete med andra operatörer snarast inleder samarbete för en sådan inriktning. SJ AB bör åläggas att i samarbete med andra operatörer utveckla nattågstrafik till kontinenten och till Norge samt persontrafik till Finland. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11.6 Inför ett nationellt trafikförsörjningsprogram

Enligt vad som tidigare framförts i motionen framgår att konkurrensen på våra spår ger negativa effekter för resenären. För att kompensera dessa brister måste staten ta ett ökat ansvar. I dag finns regionala trafikförsörjningsprogram men det saknas en nationell plan för vår interregionala järnvägstrafik. Det är statens ansvar och uppgift att skapa regler

och stöd för att få ett fungerande järnvägssystem för både resenärer och godskunder. Det krävs därför ökat samspel mellan de nationella transportmålen och de regionala målen för att optimalt använda järnvägsnätet. Vänsterpartiet anser att ett nationellt trafikförsörjningsprogram bör tas fram med detta syfte. I programmet ska det tydliggöras vilket basutbud som ska finnas samt hur utveckling av nya linjer och nya fordon i enlighet med brukarbehovet kan ske. Det skulle för persontrafiken stärka förutsättningarna att utveckla hela landet genom att även resenärer är de som avgör vad som är attraktivt. Trafikförsörjningsprogrammet bör av naturliga skäl vara flerårigt med möjlighet till revidering varje år. Enligt vår uppfattning är det lämpligt att det i programmet ges ensamrätt till SJ AB att bedriva grundläggande systemtrafik med trafikplikt.

Ett nationellt trafikförsörjningsprogram för tåg bör införas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jonas Sjöstedt (V)

Maj Karlsson (V)

Karin Rågsjö (V)

Linda Westerlund Snecker (V)

Birger Lahti (V)

Mia Sydow Mölleby (V)

Jens Holm (V)