

Motion till riksdagen 2011/12:T343

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

En ny tågordning

Sammanfattning

Vi behöver satsa mer pengar på järnvägen. Men vi måste också se till att pengarna används på ett smart sätt. Avregleringen av tågtrafiken har skapat en rad problem för resenärerna som höjda biljettpriser, krångliga biljettköp, långa väntetider, stängda stationer, dumpade anbud och sämre snöröjning och underhåll. Vi behöver tänka om och göra rätt. Miljöpartiet de gröna vill ha en ny tågordning. Denna motion handlar om våra förslag till en bättre samordnad tågtrafik.

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda och genomföra en ny tågordning med bättre service och kvalitet för resenärer och godskunder.
2. 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.
3. 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.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inom EU och genom ägandet i SJ arbeta för att de statliga europeiska tågbolagen ska samordna en europeisk tidtabell mellan huvudstäderna.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underhållet av järnvägsnätet ska utföras av Trafikverket i egen regi.

Fel! Okänt namn på

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överföra ansvaret för stationsområden, verkstäder och terminaler från Jernhusen till Trafikverket.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ska införa och kontrollera en minimistandard på samtliga järnvägsstationer med daglig persontrafik.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda och därefter skapa en nationellt samordnad biljettbokning för samtliga operatörer och ett gemensamt riksåskort för tåg och bussar i Sverige.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att samordna tidtabellerna mellan olika operatörer och att prioritera trafiken så att förseningar minimeras och spåren utnyttjas effektivt.

Motivering

Miljöpartiet de gröna har i höstbudgeten 2011 presenterat ett ”tåglyft” med kraftigt ökade anslag till underhåll och investeringar i järnvägsnätet. Under de senaste åren har det samtidigt växt fram en växande medvetenhet om att det inte bara är pengar som behövs. Det finns också systemfel i tågtrafiken, som har splittrats upp på allt fler aktörer utan samlat ansvar. Den avreglering som regeringen driver på har lett till en rad problem. Under det senaste halvåret har allt fler uppmärksammat detta till exempel har tidigare moderatledaren och f.d. SJ-styrelseordföranden Ulf Adelson begärt en timeout för avregleringarna.

Riksdagen har beslutat att regeringen ske utreda avregleringens följder, och tågtrafiken nämns explicit. Regeringen har bett Trafikanalys att utreda frågan till 2014. Det behöver dock hända saker snabbare än så.

Höjda priser för tågresorna

Avregleringen har inte sänkt priserna. De genomsnittliga kostnaderna för resenärerna har ökat, särskilt om man jämför med priser på bil och flyg. ESO har i en dagsaktuell rapport¹ visat att priserna för tågresor ökat snabbare än både bensinpriset och konsumentprisindex sedan avregleringarna började 1980.

Det går att få billiga biljetter på tåg, men speciellt vid veckoslut då lönearbetare kan resa är priserna ofta höga. Priserna på SJ upplevs av många som ett lotteri.

¹ Jan-Eric Nilsson. Kollektivtrafik utan styrning. Finansdepartementet 2011:6.

När SJ hade hela trafiken på 1980-talet fanns en avståndsrabatt där ingen betalade mer än 100 mils resa inom Sverige. Sedan 1990 har priset för en tågresor från Luleå till Malmö tredubblats, vilket är mycket mer än ökningen av konsumentprisindex.²

Samma utveckling ser vi i Storbritannien, där avregleringen har drivits längre. Britterna har i dag de dyraste tågbiljetterna i världen enligt organisationen Campaign for better transport. Enligt den officiella engelska statistiken ökar nu tåg- och busstaxorna kraftigt. Inrikesflyget har ökat på tågresandets bekostnad.³

Dumpade bud och byten av operatörer

Den avreglerade tågtrafiken har vid ett flertal tillfällen skapat akuta hot mot tågtrafiken. Ett aktuellt exempel är krisen för Öresundstågen, där danska statligt ägda DSB genom sitt dotterbolag DSB First har lagt ett så lågt bud på trafiken att trafiken gått med underskott och bolaget varit nära en konkurs. I sista minuten har politikerna räddat situationen och valt en ny tillfällig operatör för de kommande åren, något som kommer att kosta ca 100 miljoner kronor mer årligen än det ursprungliga anbudet. Stora resurser ska nu läggas på en ny upphandling av trafiken.⁴ Ett annat aktuellt exempel är att mer än 130 tåg har ställts i under sommaren 2011 av DSB Uppland och DSB First Väst i samband med byte av operatör och då man i sin planering missat att anställa semestervikarier.

Krånglig biljettbokning

Många upplever det som krångligt att boka tågbiljetter när olika bolag har egna tidtabeller, rabattkort och säljställen för samma sträcka. Om ett tåg är sent kan man inte ta ett annat som körs av ett konkurrerande bolag. Situationen kan förvärras ytterligare med ännu fler operatörer som regeringen vill släppa in från årsskiftet.

Resenärer kan i dag få bra information om olika resekombinationer via Resplus och SJ:s hemsida. Man kan dock inte boka via Resplus. Hos SJ kan man även boka anslutande tåg och bussar, men det går då inte att omboka biljetten på dessa sträckor.

² Resan Mot Framtiden. Miljöförbundet Jordens Vänner 2007 och uppdaterat mot SJ och Veolia 2011.

³ Se <http://www.guardian.co.uk/uk/2011/aug/16/rail-fares-rise-next-year>.

⁴ Se <http://www.sydsvenskan.se/danmark/article1504360/Ingen-konkurs-for-DSB-First.html>.

Fel! Okänt namn

Stationer, väntsalor och information

I samband med förseningarna under de senaste vintrarna har arga resenärer väntat utanför stängda väntsalor, köat vid underbemannade säljkontor eller letat efter någon som vet om och när sena tåg kan tänkas komma samt om, var och när ersättningsbussar går etc. I utredningen Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen⁵ 2010 beskrev framlidne moderaten Per Unckel hur ansvaret vid stationerna är mycket uppsplittrat. Trafikverket har hand om skyltarna, trapporna, klockorna och högtalarna, kommunen har hand om parkering för cyklar och bilar medan Jernhusen äger väntsalor och andra gemensamma utrymmen (i de fall de inte har sålt stationen). Jernhusen har sedan bildat ett särskilt dotterbolag, Svenska reseterminaler (SRAB), som i sin tur hyr ut väntsalarna till järnvägsföretagen som grupp. Bolaget ansvarar för att låsa upp, för vaktbolag och för ett städbolag men inte för någon stationsvärd som kan möta resenärerna.

Om avisning, terminaler och verkstäder

Stationsområden och verkstäder är viktiga nav för tågtrafiken, inte bara för resenärer utan även för godstransporter. I dag har Jernhusen, som i likhet med SJ är ett statligt ägt bolag, ansvar för dessa, liksom för vissa terminaler för omlastning och uppställning. Dagens akuta brist på anläggningar för att ta bort is från tågvagnar 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 i dag. Detsamma gäller tillgången till verkstäder. Det handlar även om att optimera användningen av mark i anslutning till stationerna, med uppställningsplatser etc.⁶

En parodi på effektivitet

Ibland ter sig de svenska järnvägarna som en parodi på tänkt marknadsmässig effektivitet. Ett exempel: pendeltågtrafiken i Östergötland sköts av DB Regio (tyska staten) som lagt ut underhållet till Mantena (norska staten). De gör mindre underhåll i ett tält (!) i Norrköping och större underhåll 40 mil bort i Helsingborg trots att Euromaint (före detta SJ) har verkstäder i Linköping.

Ett dilemma är också att underhållet lyder under olika huvudmän. Länstrafikbolaget ansvarar för det löpande dagliga ”trafiknära” underhållet medan utföraren sköter det större ”värdebevarande” underhållet, vilket ger svåra gränsdragningsproblem – vem ansvarar för vad?⁷ Detta är också en fråga om säkerheten i järnvägstrafiken.

⁵ SOU 2010:69.

⁶ Trafikutskottets vinterkaosutfrågning 2010.

⁷ Information vid studiebesök i Linköping i maj 2011.

Färre sköter underhållet ute på spåren

Banverkets (sedan 2010 Trafikverkets) underhåll 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 har skett. Antalet 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.⁸ Färre personer på spåren och fler i bokföringen är resultatet. Underhållet sker i dag ofta med underleverantörer i flera led, där alla inte har kunskap om förhållanden på spåren.

I England ledde avregleringen till en rad olyckor i järnvägstrafiken och risken finns att säkerheten på de svenska spåren också urholkas med ett bristande underhåll. Antalet dödade i tågtrafiken har ökat mycket kraftigt de senaste åren.⁹

Vem håller snölok i beredskap?

En del som föll mellan stolarna vid uppdelningen mellan SJ och Banverket var vem som skulle hålla beredskap med stora snöplogslok som behövs vid särskilt hårda vintrar. De flesta sådana lok har skrotats, vilket visade sig vara ett stort problem snövintrarna 2010 och 2011.¹⁰ För de enskilda operatörerna lönar det sig inte att hålla stora snöplogslok som används sällan i beredskap, men någon måste ta det ansvaret. Den naturliga aktören för detta borde vara Trafikverket då det handlar om att hålla spåren farbara.

Dålig samordning drabbar resenärerna

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 de nationella tågavgångarna då ingen samordnar detta. I dag kan man också som resenär tvingas vänta onödigt länge vid tågbyte på grund av att det är olika tågoperatörer som kör de olika tågen. Ibland fungerar samarbetet bra, ibland inte alls. Regeringens nuvarande prioritering att släppa in nya operatörer kan ytterligare försvåra en samordning av tidtabellerna. Med många olika operatörer finns också risken att var och en ser till sina egna intressen och att man skyller problem på någon annan.

För att vara neutral mot alla operatörer har Trafikverket en princip om att tåg som är i tid ska ha företräde. Detta kan få absurda konsekvenser då ett tåg som drabbats av försening får vänta in alla andra tåg och till slut blir extremt sent, vilket drabbar resenärerna hårt. Trafikverket måste kunna låta sena tåg

⁸ Se <http://www.seko.se/Aktuellt/Nyheter/2010/Februari/SEKO-om-tagkaoset-Dags-att-sluta-leka-marknad-pa-jamvagen/>.

⁹ Trafikanalys 2011.

¹⁰ SOU 2010:69.

Fel! Okänt namn på

passera utan att riskera skadestånd från operatörer. Med en bättre samordning får vi också plats med mer gods- och persontåg på spåren.

Miljöpartiets förslag för en ny tågordning

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 tänka om och göra rätt. Miljöpartiet de gröna vill ha en ny tågordning och här är våra förslag:

1. Ersätt vinstutdelningen från SJ med ett krav på att utveckla trafiken.

SJ:s enda uppgift i dag är att vara företagsekonomiskt lönsamt och leverera ekonomiskt överskott till statskassan. Detta går stick i stäv med de transportpolitiska målen och klimatmålen och missgynnar ofta resenärernas behov.

Miljöpartiet anser att SJ bör förnyas med 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. SJ ska inte lämna något överskott till staten, pengarna ska återinvesteras i trafiken. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

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

2. Ge SJ huvudansvaret för nationell tågtrafik

Ett utvecklat SJ ska planera för en utvecklad tågtrafik med hög punktlighet och kvalitet mellan alla delar av Sverige och huvudorterna i våra grannländer. Samhället har satsat stora belopp på t ex Öresundsbron och Citytunneln och vi har rätt att förvänta oss en samlad trafikstrategi även för den internationella trafiken. På sikt bör de statliga tågbolagen kunna samsas om en europeisk tidtabell t ex mellan huvudstäderna. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

När det gäller regional trafik som körs inom länet och över länsgränser ska de regionala huvudmännen även i fortsättningen kunna upphandla dessa av olika bolag.

3. Låt trafikverket utföra underhållet i egen regi

Miljöpartiet anser att tidigare Banverket produktion, nuvarande Infranord åter, ska bli en del av Trafikverkets verksamhet. Banverket har skött underhållet av spåren bra sedan uppdelningen av SJ i början av 1990-talet. Det bästa för resenärerna är att Trafikverket nu åter får driva underhåll och drift i egen regi. Det ger förutsättningar för mer personal på spåren och mer nytta för pengarna. Trafikverket ska ha ansvar för snöröjningen och i den ingår beredskap med både små och stora snöplogslok.

Miljöpartiet föreslår ett stopp för konkurrensutsättning av järnvägsunderhåll och att Infranord får i uppdrag att bedriva underhållet som en avdelning inom Trafikverket. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

4. Ge Trafikverket ansvaret för stationsområden, verkstäder och terminaler

För att kunna ge en optimal service och tillgänglighet till tågresenärer och godstransportörer föreslår Miljöpartiet att delar av Jernhusens verksamheter ska föras över till Trafikverket. Det innefattar stationsområden såväl som verkstäder och terminaler. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Det behövs ett sammanhållet system med en samhällsuppgift i stället för det ensidiga avkastningskrav som finns i dag. Samtliga operatörer ska erbjudas väl utrustade och moderna verkstäder och terminaler i alla delar av Sverige.

5. Minimikrav på stationer

En del stationer ägs i dag av Jernhusen medan andra ägs av t ex kommuner. Miljöpartiet anser att det måste finnas ett regelverk med minimikrav på öppettider, bemanning information med mera. Ett statligt styrt sådant finns till exempel i Storbritannien. Alla stationer med dagliga persontåg ska ha öppet i anslutning till dessa. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

6. Samordna biljettbokning och tidtabeller

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. 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. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 3 oktober 2011

Stina Bergström (MP)

Lise Nordin (MP)

Annika Lillemets (MP)