

Motion till riksdagen 2010/11:T6

av Siv Holma m.fl. (V, MP)
med anledning av prop. 2010/11:25

Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens proposition Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att banavgifter inte ska utformas så att någon kan köpa sig framkomlighet och därmed krävs inte heller olika nivåer på ersättningen vid driftstörning.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i ett trafikeringsavtal ska kunna göras undantag från kravet på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter när det handlar om lågtrafikerade järnvägsnät, om delar av järnvägen där driftstörningar anses obefintliga eller om tider på dygnet då risken för driftstörningar är obetydliga.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det krävs bättre konsekvensanalyser av vilka effekter en samlad höjning av banavgifterna i kombination med kvalitetsstyrande avgifter får för tågtrafiken på lång sikt.

2 Bakgrund

Regeringen vill införa bestämmelser om ett ekonomiskt incitamentssystem som innebär att det i trafikeringsavtalet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska regleras villkor för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Det betyder att den part som orsakar en avvikelse från det som är fastställt i tågplan eller trafikeringsavtal när det gäller nyttjande av infrastrukturen, ska betala en på förhand bestämd kvalitetsavgift till sin motpart.

Fel! Okänt namn på

3 Att bota symptom och inte sjukdom

Det råder i dag stora kapacitetsbrister inom det svenska järnvägssystemet. Grundorsaken är att det finns för lite spår att köra på och att banunderhållet är för lågt satt.

Våra partier har föreslagit stora satsningar på nya järnvägssträckor. Totalt vill vi tillföra mer än 100 miljarder kronor mer från staten till kollektivtrafik och järnväg. Förslag som påtagligt ökar kapaciteten, t.ex. genom att bygga höghastighetsbanor, dubbelspår längs Ostkustbanan, Norrbottniabanan, Väst-länken och Hamnbanan i Göteborg. Vi har även med en rad små och strategiskt viktiga järnvägsinsatser för att lösa upp flaskhalsar och göra riktade satsningar längs godstråken.

Ett ännu viktigare skäl till förseningar är bristande underhåll av den järnväg som redan är byggd. Banverket menar att om man vill minska tågförse-ningarna med 50 % och öka godskapaciteten med 50 %, så måste 7,6 miljarder kronor per år läggas på banunderhåll. Den borgerliga regeringen har bara avsatt 5,3 miljarder kronor per år under planperioden 2010–2021. Det är alltså alldeles för lite! Det är därför inte konstigt att det är trångt på spåren och att vi har stora problem med förseningar. Läger vi till att vi inte kan rå på vädrets makter så är läget mycket allvarlig om det uppstår en situation som liknar den vi hade vintern 2009/2010.

I stället för att satsa mer resurser på nya järnvägar och öka banunderhållet väljer regeringen att försöka lösa problemet genom att införa marknadsbase-rade avgifter där den som är skuld till förseningen får betala till den andra parten. Det är precis som att försöka bota symptomen på en patient, men strunta i grundorsaken till varför hon eller han är sjuk.

Situationen hade kanske varit annorlunda om järnvägssystemet redan i dag hade stor kapacitet och bra underhåll. Då hade kvalitetsstyrande avgifter kun-nat ha en rimlig funktion. Men att införa ett sådant system i dagens järnvägs-nät, med dess uppenbara brister, är inte ändamålsenligt. Fokus bör ligga på att undanröja orsakerna till dagens problem: kapacitetsbrist och dåligt underhåll. Riksdagen bör därför avslå propositionen Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet.

4 Köpa sig före i kön

I dag sköts fördelning av tåglägen av Trafikverket. Fördelningen görs strikt utifrån vilken trafik som är samhällsekonomiskt mest lönsam. Det innebär t.ex. att pendeltågen i Stockholm har förtur under morgontrafiken eftersom det är samhällsekonomiskt klokt att människor kommer till jobbet i tid. På eftermiddagen görs den omvända prioriteringen, och fjärrtågen placeras i stället först i kön. En sådan ordning, som kan liknas vid en slags ransonering, är nödvändig för ett system som präglas av stor kapacitetsbrist och för vilket förändringar i trafikutbudets sammansättning får tydliga effekter på samhälls-ekonomin.

Fel! Okänt namn på

Regeringen anser att Trafikverket ska använda avgifter som ett verktyg för fördelningen av spårkapacitet. I propositionen skriver regeringen: ”Den som är beredd att betala högre banavgift skulle i sådana fall kunna köpa en högre framkomlighetsgaranti som omfattar tillhandahållandet av ett eller flera tilldelade tåglägen. Vid trafikstörningar skulle de tåg som framförs i enlighet med tilldelade tåglägen som omfattas av en sådan högre garanti om framkomlighet få företräde framför andra tåg.”

Ett troligt scenario blir då att de starka tågbolagen med SJ i spetsen kommer att köpa upp större delen av det mycket begränsade utrymme som finns tillgängligt på de mest trafikerade sträckorna för att där köra fjärrtåg. För att de regionala trafikhuvudmännen ska kunna konkurrera om banutrymmet med fjärrtågsbolaget fordras taxehöjningar och/eller ett ökat skatteuttag för att höja subventionsgraden ytterligare. Alternativet är att länstrafikbolagen i framför allt Mälardalen, Skåne, Västsverige och Östergötland ersätter stora delar av sina tågavgångar med buss.

I dag har SJ på vissa sträckor upp till fem gånger högre intäkter per personkilometer från fjärrtågsresenärerna än från arbetspendlarna. Med ett avreglerat system, där man betalar för tåglägen efter köpkraft, finns det uppenbar risk att den högre betalningsviljan hos fjärrtågsresenärerna kommer att förändra trafikutbudet på ett sätt som leder till allvarliga samhällsekonomiska konsekvenser.

Trots den nuvarande regleringen ser man redan tendenser till detta. Men eftersom det i dag är samhällsekonomisk lönsamhet som avgör strukturen på trafikutbudet begränsas SJ:s möjligheter att ”göra sig av” med arbetspendlarna till att höja biljettpiserna och/eller minska antalet stopp för på- och avstigning. Med en avreglering får SJ och andra tillkommande fjärrtågsbolag helt andra möjligheter att styra trafikutbudet mot en struktur som är företagsekoniskt gynnsam men samtidigt samhällsekoniskt skadlig.

Som en konsekvens av regeringens viljeinriktning att tågoperatörer ska kunna köpa sig före i kön vill regeringen nu även att de som betalat mest även ska få en högre ersättning vid driftstörning. Beroende på förseningens storlek ska hela eller delar av den erlagda banavgiften betalas tillbaka och vid större förseningar anser regeringen att det till och med kan vara aktuellt att låta ersättningen vara större än vad som betalats för tågläget.

Liksom i frågan om att införa straffavgifter vid driftsstörningar har regeringen även här fel utgångspunkt. Om man inte inför banavgifter som bygger på att den som betalar mest får köra före alla andra, behöver man inte heller ge större ersättningar om det uppstår störningar i trafiken. Om regeringen ser till helheten i ett fungerande system, behövs inte detaljlösningar lösryckta från sitt sammanhang. Banavgifter ska inte utformas så att någon kan köpa sig framkomlighet och därmed krävs inte heller olika nivåer på ersättning vid driftstörning. Detta bör ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

5 Undantag för kvalitetsavgifter

Regeringen anser att det ibland finns situationer där man i ett trafikeringsavtal kan bortse från kravet om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Det gäller i fråga om

- ? lågtrafikerade järnvägsnät
- ? delar av järnvägen där risken för driftstörningar är obefintliga
- ? tider på dygnet där risken för driftstörningar är obetydliga.

Vi delar regeringens bedömning att om man inför kvalitetsavgifter, finns det onekligen situationer där det är helt onödigt att använda sig av ett sådant system. Regeringen föreslår att det får göras undantag i ett trafikeringsavtal när det handlar om de ovan angivna situationerna. Vi menar att det inte räcker med att möjliggöra undantag, utan att det ska göras undantag i dessa fall. I ett trafikeringsavtal ska det göras undantag från kravet på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i frågan om lågtrafikerade järnvägsnät, där driftstörningar anses obefintliga eller vid tider på dygnet där risken för driftstörningar är obetydliga. Detta bör ges regeringen till känna.

6 Bättre konsekvensanalyser

Just nu föreslår regeringen en hel del förändringar av avgifterna för järnvägs-
trafiken, inte minst planeras en fördubbling av banavgifterna. Samtidigt föreslås förändring av Transportstyrelsens avgifter så att en anse-
nlig del av järnvägsverksamheten ska finansieras med nya avgifter. Och så har vi förslaget om kvalitetsstyrande avgifter som behandlas i denna motion. Alla dessa åtgärder innebär sammantaget stora förändringar för järnvägssystemet, och hittills har konsekvensanalyserna fokuserat på effekterna av de olika åtgärderna för sig. Vi skulle därför vilja se en samlad bild av hur tågtrafiken påverkas av regeringens förslag på avgiftsförändringar. Frågan om kvalitetsstyrande avgifter hänger samman med regeringens höjning av banavgifterna och bör därför analyseras utifrån detta sammanhang. Vi anser därför att regeringen bör ta fram bättre konsekvensanalyser av vilka effekter en samlad höjning av banavgifterna i kombination med kvalitetsstyrande avgifter får för tågtrafiken på lång sikt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Stockholm den 10 november 2010

Siv Holma (V)

Jonas Sjöstedt (V)

Annika Lillemets (MP)

Stina Bergström (MP)