

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU17

Järnvägsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om olika järnvägsfrågor, bl.a. om järnvägsmarknaden, järnvägens tillförlitlighet, längre och tyngre tåg och statistik. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående utrednings- och utvecklingsarbete. I betänkandet framhåller utskottet att järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet. Utskottet understryker också att en tillförlitlig järnväg är av mycket stor vikt för att öka järnvägens attraktivitet och därigenom bidra till att Sverige ska klara omställningen av transportsektorn och nå målet om att minska sektorns utsläpp med 70 procent till 2030.

I betänkandet finns 18 reservationer (M, SD, C, V, KD, L) och två särskilda yttranden (C, L).

Behandlade förslag

Ett delyrkande i en följdmotion väckt med anledning av skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029.

Ett femtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2018/19.

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut | 3 |
| Redogörelse för ärendet | 6 |
| Ärendet och dess beredning | 6 |
| Bakgrund | 6 |
| Utskottets överväganden | 10 |
| Järnvägsmarknaden | 10 |
| Järnvägens tillförlitlighet | 14 |
| Drift och underhåll | 17 |
| Resenärer och transportköpare | 22 |
| Vissa säkerhetsfrågor | 25 |
| Längre och tyngre tåg | 29 |
| Vissa miljöfrågor | 31 |
| Museiorganisationer | 33 |
| Statistik | 34 |
| Arlandabanan | 36 |
| Reservationer | 39 |
| 1. Järnvägsmarknaden, punkt 1 (M) | 39 |
| 2. Järnvägsmarknaden, punkt 1 (V) | 40 |
| 3. Järnvägens tillförlitlighet, punkt 2 (M, KD) | 42 |
| 4. Järnvägens tillförlitlighet, punkt 2 (V) | 43 |
| 5. Drift och underhåll, punkt 3 (M, KD) | 44 |
| 6. Drift och underhåll, punkt 3 (SD) | 45 |
| 7. Drift och underhåll, punkt 3 (V) | 46 |
| 8. Resenärer och transportköpare, punkt 4 (SD) | 47 |
| 9. Resenärer och transportköpare, punkt 4 (V) | 48 |
| 10. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 5 (SD) | 49 |
| 11. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 5 (KD) | 51 |
| 12. Längre och tyngre tåg, punkt 6 (SD) | 52 |
| 13. Längre och tyngre tåg, punkt 6 (C, L) | 52 |
| 14. Längre och tyngre tåg, punkt 6 (KD) | 53 |
| 15. Vissa miljöfrågor, punkt 7 (SD) | 54 |
| 16. Museiorganisationer, punkt 8 (SD) | 55 |
| 17. Statistik, punkt 9 (V) | 55 |
| 18. Arlandabanan, punkt 10 (V) | 56 |
| Särskilda yttranden | 58 |
| 1. Järnvägens tillförlitlighet, punkt 2 (C, L) | 58 |
| 2. Drift och underhåll, punkt 3 (C, L) | 58 |
| <i>Bilaga</i> | |
| Förteckning över behandlade förslag | 60 |
| Motion väckt med anledning av skrivelse 2017/18:278 | 60 |
| Motioner från allmänna motionstiden 2018/19 | 60 |

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Järnvägsmarknaden

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 2, 3, 5 och 14 samt
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 9, 10, 13 och
18.

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (V)

2. Järnvägens tillförlitlighet

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.2 i
denna del,
2018/19:500 av Roger Haddad (L),
2018/19:1406 av Emma Berginger (MP) yrkande 1 och
2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 9.

Reservation 3 (M, KD)

Reservation 4 (V)

3. Drift och underhåll

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.2 i
denna del,
2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 6,
2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 2.2 i denna del,
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 30 och 31,
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 11 och
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 15, 41 och
42.

Reservation 5 (M, KD)

Reservation 6 (SD)

Reservation 7 (V)

4. Resenärer och transportköpare

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1, 8, 12 och 13,
2018/19:1969 av Aylin Fazelian m.fl. (S),
2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 5 och
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 54.

Reservation 8 (SD)

Reservation 9 (V)

5. Vissa säkerhetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1931 av Pål Jonson (M),

2018/19:2106 av Fredrik Olovsson (S),

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 34 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 35, 36, 38–40 och 43–45.

Reservation 10 (SD)

Reservation 11 (KD)

6. Längre och tyngre tåg

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 2.2 i denna del,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 19.2,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 32 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 31 och 32.

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (C, L)

Reservation 14 (KD)

7. Vissa miljöfrågor

Riksdagen avslår motion

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 48 och 49.

Reservation 15 (SD)

8. Museiorganisationer

Riksdagen avslår motion

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 53.

Reservation 16 (SD)

9. Statistik

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1755 av Johan Hultberg (M) och

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10.

Reservation 17 (V)

10. Arlandabanan

Riksdagen avslår motion

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 7.

Reservation 18 (V)

Stockholm den 4 juni 2019

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Anna-Caren Säterberg (S), Jessika Roswall (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP), Åsa Coenraads (M) och Denis Begic (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet ett delyrkande i en följdmotion väckt med anledning av skrivelse 2017/18:278 och ett femtiotal motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2018/19. Förslagen behandlar en rad olika järnvägsfrågor som bl.a. järnvägens tillförlitlighet, drift och underhåll och vissa säkerhetsfrågor. En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1.

I samband med ärendets beredning har företrädare för SJ AB den 26 mars 2019 och MTR den 25 april 2019 informerat utskottet om aktuella frågor inom järnvägsområdet. Företrädare för Trafikverket lämnade också information den 16 maj 2019 om aktuella frågor inom järnvägsområdet.

Bakgrund

Organisationsförändringar och marknadsöppning inom järnvägen

År 1988 fattade riksdagen beslut om att infrastrukturorganisationen inom järnvägen skulle skiljas från trafikverksamheten. Dåvarande Statens järnvägar delades upp i ett affärsverk, Statens järnvägar (SJ), med ansvar för tågtrafiken och en förvaltningsmyndighet, Banverket, med ansvar för den statliga järnvägens infrastruktur. Järnvägsinspektionen bildades som en självständig enhet inom Banverket med ansvar för säkerheten inom järnvägssektorn. Staten tog genom Banverket det fulla ansvaret för investeringar och underhåll av infrastrukturen, och SJ blev ett järnvägsföretag som betalade banavgifter för att få använda spåren. SJ fortsatte att ha exklusiv rätt att bedriva järnvägstrafik på stambanenätet medan länstrafikhuvudmännen övertog trafikeringsrätten för den lokala och regionala tågtrafiken inom länen, varvid de kunde upphandla trafik av olika järnvägsföretag.

År 1996 öppnades marknaden för inrikes godstrafik nästan helt för konkurrens. Vid årsskiftet 2000/2001 bolagiserades affärsverket Statens järnvägar och delades upp i bl.a. SJ AB, Green Cargo AB, Euromaint AB, Swemaint AB och Jernhusen AB. Den kommersiella inrikestrafiken började avregleras 2007 då SJ:s monopol på chartertrafik och nattågstrafik togs bort.

Våren 2009 beslutade riksdagen om en fortsatt stegvis öppning av den svenska järnvägsmarknaden (bet. 2008/09:TU18, rskr. 2008/09:293). Den 1 juli 2009 öppnades marknaden för veckosluts- och helgtrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten. Nästa steg innebar att hela det svenska järnvägsnätet öppnades för internationell persontrafik den 1 januari 2010. I och med detta genomfördes direktiv 2007/58/EG om marknadsöppning för internationell persontrafik via ändringar i järnvägslagen (2004:519). Slutligen beslutades att marknaden för persontrafik på järnväg skulle öppnas helt fr.o.m.

den 1 oktober 2010. SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffades därmed. Sedan dess har alla tågoperatörer likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet.

EU:s järnvägspaket

Inom EU pågår sedan tidigt 1990-tal ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. Järnvägs-transporter över gränserna hindras i dag av att den europeiska marknaden är uppdelad i nationella nät, som bygger på sinsemellan olika tekniska lösningar och som styrs av olika nationella regler. För att överbrygga dessa hinder har EU presenterat ett antal regelpaket, de s.k. järnvägspaketen. Syftet med de europeiska bestämmelserna är dels att standardisera komponenter för att sänka järnvägens kostnader och öka konkurrenskraften, dels att tågen ska kunna framföras mellan olika medlemsländer utan några tekniska problem. Hittills har EU beslutat om fyra olika järnvägspaket.

Första järnvägspaketet, som bl.a. innebar en ökad liberalisering av den internationella godstrafiken, införlivades i svensk rätt den 1 juli 2004. Andra järnvägspaketet syftade till att påskynda liberaliseringen av den internationella godstrafiken. Resultatet av paketet var att godstrafiken på järnvägarna i EU öppnades för konkurrens den 1 januari 2006. Med det andra paketet blev det fritt fram för utländska operatörer att bedriva godstrafik i ett annat land och för cabotage i internationell trafik, dvs. lastning och lossning inom ett land där järnvägsföretaget inte har sitt säte. För att den fria marknaden inte ska påverka säkerheten inom systemen, innehöll paketet även ett direktiv om järnvägs-säkerhet. Vidare uppdaterades direktiven om driftskompatibilitet, och en ny europeisk järnvägsmyndighet för driftskompatibilitet och säkerhet – Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) – inrättades. Det andra järnvägspaketet syftade också till att i övrigt gå vidare med den marknadsöppning som hade påbörjats med det första järnvägspaketet. Andra järnvägspaketet införlivades i svensk rätt genom ändringar i järnvägslagen och järnvägsförordningen den 1 juli 2007.

Tredje järnvägspaketet syftade till att öppna marknaden för internationell persontrafik, införa ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare samt reglera tågresenärers rättigheter och skyldigheter. I kommissionens förslag om ökad rörlighet för lok, det s.k. järnvägspaketet 3,5, fortsätter EU-arbetet med att underlätta järnvägstransporter över gränserna. Där föreslås bl.a. regler som underlättar s.k. ömsesidigt erkännande, dvs. att ett lok som är godkänt för att tas i bruk i ett land även får användas i andra EU-länder utan att behöva godkännas på nytt. Förslaget syftar även till att öka takten i arbetet med att införa gemensamma tekniska standarder. Arbetet har hittills resulterat i direktiv 2008/57/EG som är en sammanslagning av de två tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Genom ändringar i säkerhetsdirektivet har det bl.a. införts krav på att varje fordon ska ha en underhållsansvarig enhet

(ECM, entity in charge of maintenance) och på certifiering av en ECM för godsvagnar. Vidare har kommissionen omarbetat det första järnvägspaketet, och 2012 antogs ett direktiv om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Mot bakgrund av att järnvägstrafiken trots vidtagna åtgärder har en låg marknadsandel i förhållande till de olika transportsättens andel av de totala transportererna inom EU valde kommissionen den 30 januari 2013 att lägga fram ett fjärde järnvägspaket. I paketet ingår ett paraplymeddelande, sex rättsakter och tre rapporter som tillsammans syftar till att komma ännu närmare en gemensam europeisk järnvägsmarknad och förbättra järnvägens kvalitet och effektivitet inom EU. Paketet innehåller bl.a. bestämmelser som ska undanröja administrativa och tekniska hinder, öppna marknader, skapa oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och undvika förtäckt diskriminering. Kommissionens förslag omfattar tre huvudområden: ökade befogenheter för ERA, marknadsöppning för nationell persontrafik och starkare krav på vertikal separation och oberoende infrastrukturhållare. Förhandlingarna inom EU är avslutade, och i december 2016 togs beslut även om den s.k. marknadspelaren. Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att genomföra det fjärde järnvägspaketet i svensk rätt.

Utredningen om järnvägens organisation

Hösten 2012 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att en utförlig utredning av järnvägssystemets organisation borde genomföras (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Regeringen beslutade den 8 maj 2013 att en särskild utredare skulle göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46). Syftet med utredningen var att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Utredaren lämnade den 2 december 2013 delbetänkandet En enkel till framtiden? (SOU 2013:83). Den 18 december 2013 anordnade utredningen ett remissmöte i riksdagen. I utredningens delbetänkande görs bl.a. en inventering av och redogörelse för potentiella förbättringsområden.

I april 2014 fattade regeringen beslut om ett tilläggsdirektiv för utredningen (dir. 2014:52). Enligt direktivet ska förslag lämnas till förbättringar av järnvägssystemets organisation inom områdena järnvägens framtida utveckling, rollfördelning och samordning, transporttjänster av god kvalitet på en öppen marknad, användning och tilldelning av kapacitet, byggande och underhåll av infrastrukturen, tillgång till tjänster samt reglering, tillsyn och uppföljning.

I december 2014 beslutade regeringen bl.a. om att utredaren senast den 31 mars 2015 skulle delredovisa vissa frågor om byggande och underhåll av infrastrukturen. Utredaren överlämnade sedermera delredovisningen Koll på anläggningen (SOU 2015:42). I december 2015 överlämnade utredningen sitt slutbetänkande En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU

2015:110) till regeringen. Utredningens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Järnvägsbranschens samverkansforum

Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) har bildats av de aktörer som finns inom järnvägsbranschen i Sverige. Syftet är att prioritera, effektivisera, samordna och driva på förbättringsarbete som rör järnvägssystemets funktion och förnyelse. Syftet är att öka den svenska järnvägens robusthet, konkurrenskraft och lönsamhet. För att göra järnvägen mer robust, tillförlitlig och tillgänglig krävs samordnad planering och styrning. I JBS finns alla delar av järnvägsbranschen representerade – infrastrukturhållare, transportörer, fordonstillverkare, fastighetsförvaltare och underhållsrentreprenörer. Alla har således vitt skilda perspektiv men samma fokus – att uppnå konkreta resultat med fokus på kunderna på järnvägen. Alla perspektiv samordnas i en branschgemensam utvecklingsagenda. Under JBS drivs bl.a. följande initiativ:

- Tillsammans för tåg i tid (TTT)
- Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK)
- Stärkt branschsamverkan.

Utskottets överväganden

Järnvägsmarknaden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om järnvägsmarknaden. Utskottet framhåller att en mer konkurrenskraftig järnväg skulle kunna bli ett ännu mer attraktivt transportalternativ. Utskottet hänvisar också till pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 1 (M) och 2 (V).

Motionerna

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framför i partimotion 2018/19:1762 yrkande 2 att SJ AB bör ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme. Motionärerna framhåller att den avreglerade järnvägstrafiken i många fall missgynnar den enskilda individen och leder till en försämrad och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. I yrkande 3 anser motionärerna att SJ AB bör få ett samhällsuppdrag som stärker bolagets samhällsnytta. I yrkande 5 framhåller motionärerna 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. I yrkande 14 anser motionärerna att ett nationellt trafikförsörjningsprogram för tåg bör införas. Motionärerna framhåller att det skulle stärka förutsättningarna för persontrafiken att utvecklas i hela landet.

I kommittémotion 2018/19:2901 framhåller Jessica Rosencrantz m.fl. (M) i yrkande 9 att det måste säkerställas att det finns en konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur i form av tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem. I yrkande 10 framhåller motionärerna att man bör överväga att stärka förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken på järnvägen med utgångspunkt i förslaget i SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten. Motionärerna anser i yrkande 13 att man bör verka för att Sverige liksom övriga medlemsländer skyndsamt börjar tillämpa det fjärde järnvägspaketet. I yrkande 18 framför motionärerna att möjligheten till ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen bör utredas.

Utskottets ställningstagande

Järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet. Väl fungerande transporttjänster med tåg är viktigt för att uppnå flera mål om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, en ökad andel kvalificerad industriproduktion, minskad klimat- och miljöpåverkan samt färre dödade och

skadade i trafiken. En mer konkurrenskraftig järnväg skulle kunna bli ett ännu mer attraktivt transportalternativ och bidra till att flytta över gods från väg till järnväg men också till att öka antalet resor med tåg. En förutsättning för detta är ett väl fungerande järnvägssystem med god samverkan mellan dess olika funktioner.

I oktober 2010 öppnades marknaden för persontransporter på järnväg i Sverige för konkurrens. SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffades därmed. Detta innebär att alla tågoperatörer har likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att EU-rätten föreskriver ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Utskottet vill därför bl.a. framhålla att exempelvis signalsystemen på Trafikverkets järnvägsnät är konkurrensneutrala på så sätt att de inte gör skillnad på vilket järnvägsföretag som trafikerar linjen. Däremot finns det tekniska skillnader mellan olika tågtyper som medför begränsningar. När järnvägsmarknaden successivt avreglerats och konkurrensutsatts har det införts bestämmelser i järnvägslagen (2004:519) om hur offentligt stöd ska särredovisas, hur kapacitet ska tilldelas, hur avgifter får tas ut och hur järnvägstjänster ska tillhandahållas. Skyldigheter och rättigheter för branschens aktörer framgår av bestämmelserna och ska leda till mer likvärdiga villkor och sund konkurrens. Utskottet vill även lyfta fram att Transportstyrelsen med stöd av sin instruktion, järnvägslagen och järnvägsförordningen samt i enlighet med sitt regleringsbrev bedriver marknadsövervakning och marknadstillsyn. I styrelsens marknadstillsyn ingår även en tillsyn över att tillträdet till järnvägsinfrastrukturen är icke-diskriminerande. Transportstyrelsens arbete omfattar dessutom kontroller av att gällande krav på marknaden följs, övervakning av marknadens utveckling och funktion i förhållande till politikens förväntningar samt prövningar av tvister och fastställelser av villkor.

Utskottet kan konstatera att förutsättningarna för såväl den kommersiella (interregionala) persontrafiken på järnväg som den regionala som bedrivs inom ramen för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har belysts såväl av utskottets uppföljningsgrupp i rapporten Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14) som av Utredningen om järnvägens organisation. Utredningen om järnvägens organisation har framfört att förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken bör stärkas i förhållande till den samhällsorganiserade trafiken. Detta bör ske genom ökade krav på samråd och transparens i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas verksamhet, vilket medför behov av flera ändringar i kollektivtrafiklagen. I utredningens slutbetänkande En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110) framförs bl.a. att regeringen, särskilt med hänsyn till kommande investeringar i nya stambanor för höghastighetståg, närmare bör utreda en förändring i den långsiktiga modellen för marknadstillträdet på järnväg. Utredningens betänkande bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Infrastrukturstyrelsen framförde också i sitt svar på skriftlig fråga i november 2017 att utredningen om järnvägens organisation har

identifierat flera problemområden för vidare analys som nu hanteras inom Regeringskansliet. Infrastrukturministern delgav också i sammanhanget att det i det pågående arbetet med att genomföra det fjärde järnvägspaketet i svensk rätt även pågår en översyn av strukturen på järnvägslagstiftningen i enlighet med rekommendationer från utredningen.

Förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik varierar mycket mellan olika delar av landet, vilket medför behov av en flexibel kollektivtrafiklagstiftning som möjliggör att verksamheten utformas efter lokala och regionala önskemål samtidigt som den stimulerar utveckling och ökad effektivitet. Ansvaret för att tillhandahålla lokal och regional kollektivtrafik ligger mot den bakgrunden också på lokal och regional nivå – hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. När dessa tar fram trafikförsörjningsprogram är utgångspunkten de transportpolitiska målen och andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. Enligt nuvarande transportpolitiska princip ska interregional kollektivtrafik i första hand tillhandahållas på kommersiell grund. Staten har möjlighet att se till att det finns ytterligare interregional kollektivtrafik om tillgängligheten annars skulle vara alltför bristfällig. Det görs genom att ingå avtal med kollektivtrafikföretag eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten och genom att betala ekonomisk ersättning. Staten har dock inte uttalat att den ansvarar för en viss landbaserad kollektivtrafik, och det finns inte något dokument som anger vad det offentliga anser är ett tillfredsställande utbud av interregional kollektivtrafik. Utredningen om järnvägens organisation föreslog bl.a. att regeringen närmare skulle överväga och ta ställning till vad dagens och framtidens järnvägsnät ska användas till, och som en följd av detta bör beslut tas om att ge prioritet för viss trafik på utpekade banor eller vissa tider på dygnet. Utredningen föreslog att järnvägslagens regler om prioritering av trafik bör ändras så att kravet på samhällsekonomisk effektivitet tas bort. Utredningens förslag bereds som tidigare nämnts inom Regeringskansliet. Trafikutskottets uppföljningsgrupp ansåg också att behovet av en nationell trafikförsörjningsplan för järnvägen som även anger vad järnvägen och dess olika delsträckor ska användas till behöver utredas. Uppföljningsgruppen ansåg att dagens system utan övergripande styrning leder till en tågplan som kan vara långt ifrån den optimala med givna resurser i form av bankapacitet. Uppföljningsgruppen ansåg vidare att behovet av en nationell myndighet för stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör övervägas om man vill fortsätta på den inslagna vägen.

Utskottet vill framhålla att en ökad rörlighet mellan våra grannländer och övriga Europa är bra för Sverige. Utskottet anser därför att gränsöverskridande trafik bör främjas och underlättas. Sedan tidigt 1990-tal pågår det inom EU ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. EU har därför presenterat ett antal regelpaket, de s.k. järnvägspaketet. Förhandlingarna inom EU av det fjärde järnvägspaketet är avslutade, och beslut om rättsakterna togs under 2016. Inom Regeringskansliet

pågår ett arbete med att genomföra järnvägspaketet i svensk rätt. Utskottet vill även peka på att det i regeringens nationella godstransportstrategi anges att det inom EU har bedrivits ett omfattande arbete för att skapa ett sammanhängande järnvägssystem. Regeringen framhåller att det är viktigt att regleringen på järnvägsområdet inte är kostnadsdrivande och att regelverket förenklas och utvecklas för att möjliggöra för fler systemanpassade lösningar och innovationer som kan stärka järnvägens konkurrenskraft. Regeringen uppger att den verkar för att EU:s reglering på järnvägsområdet ska utvecklas i en sådan riktning, vilket utskottet välkomnar.

Mot bakgrund av motionsförslaget om samhällsuppdrag för SJ vill utskottet påminna om att riksdagen våren 2014 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter kan tillgodoseas (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:373). Av regeringens skrivelse 2018/19:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2018 framgår att ärendet bereds inom Regeringskansliet. När det gäller SJ AB framhåller dock regeringen att det vid årsstämman i bolaget den 24 april 2018 beslutades att bolagets uppdrag i bolagsordningen förtydligas enligt följande: ”Föremålet för bolagets verksamhet ska vara att, direkt eller indirekt genom dotter- eller intressebolag, bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet, samt att bedriva därmed förenlig verksamhet.” I sammanhanget vill utskottet dock peka på att vissa bolag med statligt ägande har särskilda samhällsuppdrag som beslutats av riksdagen. Bolagen har ett uppdrag att bedriva verksamhet som syftar till att generera andra effekter än ekonomisk avkastning för ägaren. Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare i hela landet. För att nå de transport- och miljöpolitiska mål som har fastställts av regeringen och riksdagen krävs att järnvägstrafiken upprätthålls och utvecklas.

Mot bakgrund av vad utskottet anfört ovan finner utskottet inte att det finns anledning att föregripa pågående beredningsarbete. Utskottet förutsätter också att regeringen genomför det fjärde järnvägspaketet i enlighet med Sveriges förpliktelser som följer av vårt medlemskap i EU. Motionerna 2018/19:1762 (V) yrkandena 2, 3, 5 och 14 samt 2018/19:2901 (M) yrkandena 9, 10, 13 och 18 avstyrks därmed.

Järnvägens tillförlitlighet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om järnvägens tillförlitlighet. Utskottet hänvisar till att det pågår ett gediget arbete med att öka järnvägens tillförlitlighet inom både Regeringskansliet, myndigheter och branschen. Utskottet framhåller att det kommer att fortsätta följa utvecklingen av järnvägens tillförlitlighet mycket noga.

Jämför reservation 3 (M, KD) och 4 (V) samt särskilt yttrande 1 (C, L).

Motionerna

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) framhåller i kommittémotion 2018/19:26 yrkande 2.2 i denna del att man oavsett var i Sverige man bor ska kunna lita på att tågen kommer och går i tid. Motionärerna anser att kaoset på järnvägen och de många tågförseeningarna är ett hårt slag mot alla som är beroende av tåget för att ta sig till arbetet och för att få ihop livspusslet.

Roger Haddad (L) framhåller i motion 2018/19:500 att det bör vidtas åtgärder för att minimera sårbarheten i järnvägens samhällsviktiga infrastruktur och man måste agera för att tågen ska gå i tid. Motionären påtalar att det de senaste åren har varit återkommande trafikstörningar i tågtrafiken; ibland har det varit dagliga problem med allt från inställda tåg till ändrade tider.

I motion 2018/19:1406 begär Emma Berginger (MP) i yrkande 1 att en nollvision för tågstrul bör antas av regeringen och riksdagen och att Trafikverket ska få i uppdrag att arbeta tillsammans med berörda parter för att det ska uppnås. Motionären framhåller att om fler ska kunna resa med tåg i framtiden och lita på att de går och kommer fram i tid krävs en långsiktig politisk tågvision när det gäller investeringar, organisation och kompetensutveckling.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkar i partimotion 2018/19:1762 yrkande 9 att regeringen bör ta fram ett förslag på nollvision för tågstörningar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att en tillförlitlig järnväg har mycket stor betydelse för att öka järnvägens attraktivitet och därigenom bl.a. bidra till att Sverige klarar omställningen av transportsektorn och når målet om att minska sektorns utsläpp med 70 procent till 2030. Regeringen har även framhållit att en väl fungerande järnväg i hela Sverige är en högt prioriterad fråga för regeringen. Utskottet välkomnar uttalandet och vill understryka att frågan har mycket hög prioritet för utskottet. Det är också mot den bakgrunden

som utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering tidigare under riksmötet har beslutat att låta genomföra en förstudie på temat järnvägens punktlighet.

Utskottet vill även påminna om att regeringspartierna har slutit en sakpolitisk överenskommelse med Centerpartiet och Liberalerna, det s.k. januariavtalet. Av denna framgår bl.a. att ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet. En långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att nå ökad punktlighet ska tas fram i samverkan med tågoperatörerna. Åtgärdsprogrammet ska hantera sådant som tillgång till ersättningstrafik, resenärsinformation, kvalitet på snöröjning och beredskap för att snabbt avhjälpa t.ex. kontaktledningshaveri. Vidare framhålls att Trafikverket ska ha rätt att avvisa tåg som riskerar att riva ned kontaktledningar eller på annat sätt sliter för mycket på järnvägen.

Utskottet vill också påminna om att regeringen i november 2017 gav Trafikverket i uppdrag att genomföra åtgärder för effektiv hantering av störningar i tågtrafiken. Enligt regeringens uppdrag ska åtgärderna vara genomförda 2020 och omfatta följande:

- säkerställa en tydligare ansvarsfördelning mellan parterna där Trafikverket tar en ledande roll i störningssituationer
- förtydliga beskrivningen och tillämpningen av Trafikverkets befogenheter vid nödsituationer i trafikeringsavtal och järnvägsnätsbeskrivning
- säkerställa att de maximala tider för evakuering och röjning som anges i Trafikverkets rapport uppfylls.

Trafikverket har redovisat sitt uppdrag att utreda och föreslå åtgärder för att säkerställa att röjning och evakuering i samband med störningar i tågtrafiken kan genomföras skyndsamt. Uppdraget innebar att verket skulle ta fram förslag på maximala tider för röjning och evakuering samt föreslå vilka åtgärder som behövs, inklusive eventuella regeländringar, för att möta dessa maxtider.

Inom ramen för ovan nämnda regeringsuppdrag om åtgärder för effektiv hantering av störningar i tågtrafiken pågår även ett pilotprojekt i Malmö där Trafikverket tillsammans med andra aktörer ska ge resenärer möjlighet att snabbare åka vidare med andra tåg vid störningar. Under pilotprojektet ska arbetssätt och rutiner trimmas in innan det införs i övriga landet. På 15 strategiskt viktiga stationer i landet kommer röjningslok då att placeras ut. De kan sättas in för att snabbare röja spåren och ge resenärerna möjlighet att åka vidare med andra tåg. Trafikverket uppger att alla loken ska vara på plats under 2020. Utskottet välkomnar detta.

Statsrådet Tomas Eneroth framhöll också i ett frågesvar från november 2017 att en del av Trafikverkets arbete är att följa hur järnvägsnätet trafikeras. Statsrådet påminde om att samhället är i ständig utveckling och förändring, vilket också medför förändrade resmönster och transporter av gods. Det är därför nödvändigt att kontinuerligt se över hur järnvägsnätets olika delar används och hur underhållsmedlen prioriteras. Ministern underströk samtidigt

att det finns ett stort behov av underhållsåtgärder, och det kommer att ta tid innan de åtgärder som genomförs successivt kan bidra till att järnvägen får en högre punktlighet och en bättre robusthet. Utskottet understryker i sammanhanget att satsningarna på järnvägsunderhåll är mycket angelägna.

Utskottet välkomnar även det arbete som bedrivs inom branschen för att öka järnvägens tillförlitlighet. Utskottet vill särskilt nämna Tillsammans för tåg i tid (TTT) som startade 2013 i syfte att driva på utvecklingen inom järnvägsbranschen och säkerställa att alla aktörer som påverkar punktligheten tar sitt ansvar. Två mål ska uppnås till 2020:

- Minst 95 procent av tågen ankommer till sin slutstation inom en marginal på fem minuter efter utsatt tid
- Minst 80 procent av resenärerna är neutralt inställda eller nöjda med trafikinformationen vid störningar i trafiken.

För att ge järnvägsbranschen bättre förutsättningar att styra punktlighetsarbetet initierades forskningsprojektet Nypunkt av TTT. I projektets slutrapport från 2019 lyfts tolv indikatorer fram för att säkerställa att prioriterade initiativ leder till bättre punktlighet. Slutsatsen är att planering och styrning av tåg- och banarbeten är det område som har störst påverkan på punktligheten.

Utskottet vill vidare peka på Järnvägsbranschens samverkansforum (JSB) som bildades 2016 av aktörerna inom järnvägsbranschen. Under senare år har TTT införlivats som ett initiativ inom JSB och där getts hög prioritet. Enligt verksamhetsplanen för 2019–2020 ska TTT ha större fokus på godstrafik då godstrafiken står för en stor del av störningstimmarerna, vilket inte står i proportion till den trafikvolym som godssidan står för. Större fokus ska också ligga på trafikinformation samt på arbetet med att utveckla stråk- respektive storstadsperspektivet.

Utskottet anser sammanfattningsvis att frågorna som lyfts i motionsörlagen är av mycket stor betydelse. Utskottet kan dock konstatera att det pågår ett gediget arbete inom såväl Regeringskansliet som Trafikverket, liksom inom branschen, för att öka järnvägens tillförlitlighet. Utskottet konstaterar vidare att Januariavtalet även omfattar åtgärder för att nå ökad punktlighet. Mot den bakgrunden finner inte utskottet skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna. Utskottet kommer att fortsätta att följa utvecklingen av järnvägens tillförlitlighet mycket noga. Motionerna 2018/19:26 (M, C, KD, L) yrkande 2.2 i denna del, 2018/19:500 (L), 2018/19:1406 (MP) yrkande 1 och 2018/19:1762 (V) yrkande 9 avstyrks därmed.

Drift och underhåll

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om drift och underhåll. Utskottet pekar på vidtagna initiativ och pågående arbete.

Jämför reservation 5 (M, KD), 6 (SD) och 7 (V) samt särskilt yttrande 2 (C, L).

Bakgrund

Trafikverket är enligt verkets instruktion infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten, om inte något annat beslutats. Statens spårinnehav uppgår till över 90 procent av det totala nätet. Utöver Trafikverket finns det 480 små eller mycket små infrastrukturförvaltare.

Tidigare behandling

Utskottet har behandlat motioner om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur vid ett flertal tidigare tillfällen. Våren 2012 tillkännagav riksdagen för regeringen att den snarast skulle återkomma med förslag på hur underhållet av järnvägsinfrastrukturen skulle organiseras (bet. 2011/12:TU5, rskr. 2011/12:247). Utskottet framförde att det är en nödvändig åtgärd för att få en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet. Våren 2014 tillkännagav riksdagen för regeringen (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:372) att regeringen borde se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut. I betänkande 2014/15:TU13 bedömde utskottet bl.a. att det inte fanns anledning att ta något initiativ förrän beredningen av Utredningen om järnvägens organisation avslutats. I betänkande 2016/17:TU17 framhöll utskottet vikten av underhåll av järnvägsinfrastrukturen och hänvisade till pågående beredningsarbete. I betänkande 2017/18:TU6 välkomnade utskottet att regeringen aviserat att basunderhåll av järnvägen skulle föras över från det statliga bolaget Infranord till Trafikverket. Utskottet hänvisade även till pågående beredningsarbete.

Motionerna

I kommittémotion 2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) framhålls i yrkande 2.2 i denna del att järnvägen har många organisatoriska brister men att problemet inte ligger i att flera aktörer är med och bidrar till utveckling och innovation. Motionärerna anser att ett fullständigt återförstatligande av järnvägsunderhållet är fel väg att gå.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhåller i partimotion 2018/19:1762 yrkande 6 att det bör tas fram 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. Motionärerna anser att mycket mer behöver göras när det gäller underhållet för att vi ska få tåg som går i tid. Motionärerna pekar bl.a. på att hela Infranords verksamhet bör införlivas i Trafikverket, inte bara dess basunderhåll.

Jan Björklund m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2018/19:2059 yrkande 2.2 i denna del att ett återförstatligande av järnvägsunderhållet är fel väg att gå. Motionärerna pekar på att järnvägen har ett flertal organisatoriska brister men att problemet inte ligger i att flera aktörer är med och bidrar till utveckling och innovation.

I kommittémotion 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framförs i yrkande 30 att drift och underhåll av järnvägen även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens. Motionärerna framhåller att det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll återförstatligades och är därför kritiska till regeringens ståndpunkt. I motionen påpekas i yrkande 31 att det finns ett behov av att Trafikverket stärker sin funktion för tillstånds- och leveranskontroll, besiktning samt uppföljning.

I kommittémotion 2018/19:2901 framhåller Jessica Rosencrantz m.fl. (M) i yrkande 11 att en fortsatt konkurrensutsatt marknad för underhåll av järnvägen bör främjas genom att försöket med att återförstatliga delar av densamma avbryts samtidigt som Trafikverket fortsätter att följa upp och besiktiga underhållet.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2018/19:2968 yrkande 2 att kontaktledningssystemet bör stärkas för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet. Motionärerna framhåller att kontaktledningsfel måste ses som särskilt allvarliga då de leder till väldigt många förseningsminuter per tillfälle. I yrkande 3 framför motionärerna att Trafikverket i egen regi bör ansvara för underhåll av järnvägsanläggningen. Motionärerna anför att de vill se en mer sammanhållen underhållskedja för det svenska järnvägsnätet. Enligt motionärerna får Trafikverket då bättre kontroll över anläggningen samtidigt som administrationen av t.ex. upphandling minskar. I yrkande 4 anser motionärerna att minskad administration ge mer resurser till direkta underhållsinsatser. Motionärerna begär därför att Trafikverkets administration ses över till förmån för fler arbetare i spåren. I yrkande 15 anför motionärerna att kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll bör stärkas vid gränsöverskridande trafik. Motionärerna framhåller vidare att kopparstöld är ett stort problem för tågtrafiken, och avklippta och stulna kopparkablar orsakar stora avbrott i järnvägstrafiken med förseningar och inställda tåg som följd samt medför en stor risk för allvarliga elolyckor. I yrkande 41 föreslår därför motionärerna att straffet mot sabotage, såsom kopparstöld mot järnvägsanläggningar, skärps. I yrkande 42 framför motionärerna att arbetet med att ersätta eller DNA-märka stöldbegärliga komponenter för att förebygga kopparstöld måste intensifieras.

Utskottets ställningstagande

För att järnvägen ska vara framkomlig och kunna användas på det avsedda sättet är det nödvändigt att infrastrukturen underhålls. Ett väl fungerande järnvägsunderhåll är således en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem. Utskottet välkomnar därför att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen föreslog att de ekonomiska ramarna för nästa planperiod 2018–2029 ska öka med drygt 100 miljarder kronor, till totalt 622,5 miljarder kronor. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens inriktning. Anslaget till järnvägsunderhåll utökades därigenom med 47 procent jämfört med den tidigare infrastrukturplanen. Utskottet välkomnar också att även anslaget till drift, underhåll och trafikledning på järnväg utökas med ytterligare 56 miljoner kronor, i och med vårändringsbudgeten för 2019 bl.a. för att främja godstransporter på järnväg.

När det gäller organiseringen av utförandet av järnvägsunderhållet kan utskottet konstatera att det under de senaste åren har pågått ett aktivt utvecklingsarbete på området. Den 26 maj 2016 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning om järnvägsunderhållets organisering och presentera möjliga åtgärder för ett genomförande av järnvägsunderhåll i egen regi. Trafikverket redovisade uppdraget till Regeringskansliet i en delrapport den 28 oktober 2016 som omfattade besiktningsspår. Den 24 februari 2017 lämnade Trafikverket slutredovisningen med förslag till möjliga åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva underhåll av det statliga järnvägsnätet samt vilken maskinell underhållsutrustning som bör ägas och förvaltas av Trafikverket. Den 12 januari 2017 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning av järnvägsunderhåll. Enligt beslutet skulle Trafikverket redovisa framdriften av uppdraget den 30 juni 2017, den 15 december 2017 samt den 29 juni 2018, varefter regeringen avsåg att återkomma med tidpunkter för ytterligare redovisningstillfällen. När det gäller leveransuppföljning i egen regi har Trafikverket rekryterat personal som nu arbetar med att utföra uppföljningar av att entreprenörerna uppfyller ställda kontraktsskrav, vilket har stärkt Trafikverkets närvaro i järnvägsanläggningen. När det gäller manuella underhållsbesiktningar inledde Trafikverket 2018 en översyn av regelverket för besiktningens verksamheten och avser att under 2019 renodla de styrande dokumenten. Trafikverket redogör för att den digitala utvecklingen inom området underhållsbesiktningar går fort framåt och att behoven av manuella mätningar successivt kommer att minska. Trafikverket avser dock att under 2019 rekrytera ett antal personer för att analysera den mätdata som nuvarande tillståndsbedömningar utmynnar i samt göra kvalitativa bedömningar ute i spåren. Trafikverket bedömer att effekten kommer att bli en ökad kunskap om anläggningens tillstånd. Trafikverket konstaterar i sin slutredovisning den 29 juni 2018 att verket har uppfyllt regeringens uppdrag vad gäller att vidta åtgärder för att i egen regi genomföra leveransuppföljning. Vad gäller manuella underhållsbesiktningar konstaterar

Trafikverket att rekryteringsinsatsen fortgår. Vidare redogör Trafikverket för att det pågående utvecklingsarbetet med en tillgångsstrategi och en uppkopplad anläggning medför att behovet av manuell underhållsbesiktning kommer att minska samt vara utformad och bedrivs i en annan form. Trafikverket bedömer att den manuella underhållsbesiktningen i dess nuvarande form fortsättningsvis ska utföras av entreprenörer i en övergångsperiod under det pågående utvecklingsarbetet.

Utskottet vill även påminna om regeringen att den 21 mars 2018 beslutade att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda ett överförande av verksamhet som avser järnvägsunderhåll, i form av basunderhåll, från Infranord AB till Trafikverket. Utredaren ska bl.a. analysera Infranord AB:s och Trafikverkets verksamhet i fråga om järnvägsunderhåll, genomföra en omvärldsanalys samt föreslå vilka delar av Infranord AB:s verksamhet i fråga om järnvägsunderhåll som ska föras över till Trafikverket. Uppdraget skulle enligt direktivet redovisas senast den 17 augusti 2018. Regeringen beslutade den 16 augusti 2018 om tilläggsdirektiv till utredaren enligt vilka utredningstiden förlängs, och uppdraget ska i stället redovisas senast den 30 augusti 2019.

Utskottet vill också framhålla att regeringen i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) framhöll att regeringen anser att det statliga ansvarstagandet inom järnvägsunderhållet ska öka på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt för att få bättre punktlighet och bättre robusthet i järnvägsnätet. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att Trafikverket har tagit fram en fyraårig underhållsplan för perioden 2017–2020 där Trafikverket redogör för den strategiska inriktningen och de prioriteringsgrunder som styr underhållsverksamheten. I regeringens skrivelse om nationell plan uppger regeringen att Sverige under många år har satsat för lite resurser på underhåll av järnvägsnätet. Det har enligt regeringen bidragit till den störningsproblematik som systemet har i dag. Regeringen uppger därför att den har genomfört en kraftig satsning på järnvägsunderhåll och att detta kommer att ge goda förutsättningar för att rusta upp järnvägen och ta tag i de problem som finns.

Utskottet påminner vidare om att regeringspartierna har slutit en sakpolitisk överenskommelse med Centerpartiet och Liberalerna, det s.k. januariavtalet. I denna framhålls bl.a. att ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet. Det anförs att en långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att nå ökad punktlighet ska tas fram i samverkan med tågoperatörerna. Det ska hantera sådant som tillgång till ersättningstrafik, resenärsinformation, kvalitet på snöröjning och beredskap för att snabbt avhjälpa t.ex. kontaktledningshaveri. I överenskommelsen anges också att Trafikverket ska ha rätt att avvisa tåg som riskerar att riva ned kontaktledningar eller på annat sätt sliter för mycket på järnvägen.

När det gäller motionsförslagen om kontaktledningar kan utskottet konstatera att Trafikverket uppger att kontaktledningar är olycksdrabbade samt att avklippa och stulna kopparkablar orsakar stora avbrott i järnvägstrafiken med förseningar och inställda tåg som följd. Trafikverket

framhåller att verket aktivt jobbar för att minska antalet kontaktledningsfel, bl.a. genom besiktningar både via mätvagnar och via entreprenörer i fält. Vidare har problemen med trasiga strömvagnare minskat tack vare samarbete med järnvägsföretagen. Trafikverket har också placerat ett tiotal kameror runt om i landet för att övervaka strömvagnare. Trafikverket samarbetar också med järnvägsföretag och entreprenörer i Sverige, polisen, järnvägsförvaltningar i Europa m.fl. i jakten på koppartjuvar samt genomför DNA-märkning av kopparkabel på utsatta och kritiska sträckor. Märkningen ökar möjligheterna till att få tillbaka stulen koppar, samtidigt som det går att styrka att kopparn kommer från en anläggning som ägs och förvaltas av Trafikverket.

När det gäller gränsöverskridande trafik vill utskottet påminna om att det inom EU pågår ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem. Inom ramen för det arbetet har EU beslutat om fyra olika järnvägspaket. Det s.k. driftskompatibilitetsdirektivet syftar i huvudsak till att genom teknisk harmonisering och ömsesidigt erkännande av nationella tekniska regler underlätta för gränsöverskridande trafik genom att skapa en driftskompatibel och säker europeisk järnväg. Direktivet är genomfört i svensk rätt genom järnvägslagen samt förordningar och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. I nämnda direktiv anges att det ska tas fram tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) som anger vad som krävs för att uppfylla de väsentliga krav som finns angivna i direktivet. Specifikationerna delas in i olika delsystem, t.ex. trafikstyrning och signalering, infrastruktur och energi. Första delen av varje TSD redovisar den lagstiftande texten för kommissionens beslut, medan den andra delen redovisar de tekniska specifikationerna. Ansvar för järnvägssäkerheten ligger hos järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren. Ansvar omfattar att de fordon som används i verksamheten uppfyller föreskrivna krav. Järnvägsföretagen har därmed ansvar för att de fordon de använder ges tillräckligt underhåll. Utskottet påminner också om att Europeiska järnvägsbyrån (ERA) driver utvecklingen av driftskompatibilitetsfrågor. Transportstyrelsen är aktivt delaktig i ERA:s arbete med korsacceptans, godsvagnar, drift och trafikledning osv.

Utskottet vill slutligen lyfta fram att det inom Trafikverket pågår ett utvecklingsprojekt som innebär att man utvecklar ett nytt system för anläggningsdata (ANDA) som ska ersätta ett flertal äldre system. Syftet med ANDA är att samla grunddata om infrastrukturerna för framför allt järnväg och väg. ANDA ska vara ett masterdatasystem som innehåller anläggnings- och trafiknätsdata och som kan ligga till grund för att skapa en gemensam bild av vad Trafikverket har att förvalta. För järnvägens del handlar det exempelvis om en beskrivning av den tekniska utrustningen som signaler, växlar, elkraftsystem, isolerskarvar och kraftledningar, vilket är viktig information som Trafikverket behöver för att kunna underhålla anläggningen.

Utskottet finner mot ovanstående bakgrund inte att det finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2018/19:26 (M, C, KD, L) yrkande 2.2 i denna del, 2018/19:1762 (V) yrkande 6, 2018/19:2059 (L) yrkande 2.2 i denna del, 2018/19:2734 (KD) yrkandena 30 och 31,

2018/19:2901 (M) yrkande 11 och 2018/19:2968 (SD) yrkandena 2–4, 15, 41 och 42 avstyrks därmed.

Resenärer och transportköpare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om resenärer och transportköpare. Utskottet hänvisar till att det pågår ett aktivt arbete för att öka järnvägens attraktionskraft både för resenärer och för transportköpare.

Jämför reservation 8 (SD) och 9 (V).

Motionerna

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhåller i partimotion 2018/19:1762 yrkande 1 att regeringen genom förändrad styrning av Jernhusen AB senast till bolagsstämman 2020 bör se till att bolagets stationsbyggnader drivs med resenärsperspektivet i centrum. I yrkande 8 pekar motionärerna på vikten av att ge resenärerna förbättrad och samordnad information vid tågstörningar samt på betydelsen av att stärka krav på transparens och noggrannhet när det gäller orsaker till tågförseningar. I yrkande 12 framför motionärerna att SJ AB bör åläggas skyldighet att sälja internationella tågbiljetter inklusive interrailkort. I yrkande 13 framhåller motionärerna att SJ AB bör åläggas att samarbeta med andra operatörer utveckla nattågstrafik till kontinenten och till Norge samt persontrafik till Finland.

I motion 2018/19:1969 av Aylin Fazelian m.fl. (S) anförs att man bör verka för att underlätta internationellt tågresa. Motionärerna pekar på att vi av klimatskäl bör resa med tåg i Europa i stället för att flyga. Tyvärr är det dock, menar motionärerna, i dag både krångligare och mycket dyrare att resa med tåg än att resa med flyg.

Maria Ferm m.fl. (MP) framhåller i partimotion 2018/19:2732 yrkande 5 att det måste vara enkelt och attraktivt att resa med tåg; därför behövs det gemensamma biljettsystem och samordning av den europeiska trafiken. Motionärerna anser att SJ bör få i uppdrag att agera pådrivande för att de europeiska tågbolagen samordnar en europeisk tidtabell mellan huvudstäder och andra viktiga orter samt för att det ska bli enklare att köpa tågbiljett via SJ till alla städer i Europa.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2018/19:2968 yrkande 54 att man för att underlätta logistikkedjan med gods borde utreda möjligheten till en liknande nättjänst som den SJ har. Motionärerna anför att man på det sättet enkelt kan leta transporter för sitt gods från dörr till dörr med olika transportsätt.

Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsförslaget om internationell nattågstrafik vill utskottet påminna om att regeringen i statens vårändringsbudget för 2019 föreslog att ett nytt ramanslag 1:16 Internationell tågtrafik inrättas inom utgiftsområde 22 Kommunikationer med 50 miljoner kronor. Anslaget ska användas till utgifter för av staten upphandlad tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder. Anslaget får även användas för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till sådana avtal. Regeringen uppger att den vill förbättra människors möjligheter att resa med liten klimatpåverkan. Riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag. Utskottet vill också påminna om att regeringspartierna har slutit en sakpolitisk överenskommelse med Centerpartiet och Liberalerna, det s.k. januariavtalet. Här anges bl.a. att regeringen ska agera för att göra det enklare att boka utlandsresa med tåg. I sammanhanget vill utskottet också peka på att regeringen i september 2017 gav Trafikverket i uppdrag att ingå avtal om daglig nattågstrafik till och från Jämtland på sträckan Stockholm–Duved med trafikstart den 1 juni 2018. Trafikverket har beslutat att teckna avtal med SJ för nattågstrafiken som startade den 8 september. Uppdraget handlar om att säkerställa grundläggande tillgänglighet med nattåg utan byte mellan berörda regioner även under de perioder då det inte i dag bedrivs regelbunden nattågstrafik. Avtalet med SJ gäller fram till december 2020 med en daglig avgång i vardera riktningen.

När det gäller motionsförslaget om behovet av förbättrad trafikinformation vill utskottet lyfta fram att det inom Trafikverket pågår ett arbete med att utveckla trafikinformationen. Arbetet ska leda till snabb och korrekt information till resenärerna och förbättra hanteringen av resenärer i störda lägen. Trafikverket understryker att man som kund ska känna att järnvägsbranschen bryr sig om en även när det inte går som planerat. Prioriterade aktiviteter är bl.a. samstämmig trafikinformation till resenärer i alla kanaler, att utveckla och förbättra branschgemensamma arbetssätt för trafikinformation, säkrat resenärsperspektiv i alla led vid projektutveckling, att genomföra resenärsundersökningar och dialoger för att säkra en resenärsdriven utveckling, lättförståelig trafikinformation, förbättrat kundbemötande i stort läge samt att säkra ensad hantering och information oberoende av vilken aktör som resenären reser med. Utskottet har även tagit del av att statsrådet Tomas Eneroth i sitt svar på en skriftlig fråga i juni 2018 har framfört att Trafikverket arbetar med att utveckla trafikinformationen i takt med att omvärlden förändras och kraven på bättre information ökar. Statsrådet framförde att Trafikverket ser över sin krisorganisation inom trafikledningen för att stärka förmågan att bättre kunna hantera störda lägen men även för att kunna ge tydligare information och mer tillförlitliga prognoser till resenärer och tågoperatörer. Målsättningen är att det vid en störning, som orsakas av någon av ett antal utvalda typer av händelser, i ett tidigt skede ska lämnas en prognos för när trafiken kan återupptas. Det ska också ges information till resenärerna om hur de kan lösa sitt transportbehov. Statsrådet anförde att

trafikanter på detta vis på ett bättre sätt ska kunna planera sin resa och välja de alternativa färdmedel som står till buds. Vidare framförde statsrådet att det också är viktigt att tågoperatörer tar sitt ansvar och säkerställer att tågen håller en hög standard och att de kan användas som avsett. Det minskar risken för inställda avgångar och tåghaverier på banorna.

Utskottet vill också påminna om den sakpolitiska överenskommelse som regeringspartierna har slutit med Centerpartiet och Liberalerna, det s.k. januariavtalet. Av denna framgår bl.a. att ett åtgärdsprogram för att nå ökad punktlighet ska tas fram i samverkan med tågoperatörerna. Detta ska bl.a. hantera resenärsinformation.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram regeringens proposition 2015/16:13 Stärkta rättigheter för kollektivtrafikresenärer där det bl.a. understryks att regeringens målsättning är att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer. I propositionen föreslår därför regeringen en lag om resenärs rättigheter i den lokala och regionala kollektivtrafiken som ger resenärerna rätt till reseinformation, bl.a. om de trafik tjänster som en transportör erbjuder och om störningar i trafiken, och som innehåller bestämmelser om resenärs rätt till ersättning vid förseningar som är längre än 20 minuter och ger en resenär som har köpt en biljett som gäller för en viss tidsperiod rätten att få pengarna tillbaka om transportörens trafikutbud ändras efter köpet och ändringen är av väsentlig betydelse för resenären. Lagen om kollektivtrafikresenärs rättigheter trädde i kraft den 1 april 2016.

Utskottet vill vidare peka på att EU-kommissionen den 31 maj 2017 beslutade om förordningen om tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster. Detta innebär att all information kopplad till resor ska vara lättillgänglig för alla, både för resenärer och för tredjeparts-utvecklare, inom några år.

När det gäller motionsförslaget om järnvägsstationer vill utskottet påminna om att Jernhusens uppdrag från staten är att medverka till att stationer och verkstäder utvecklas och ställs till trafikoperatörers, resenärs och andra användares förfogande på konkurrensneutrala villkor. Utskottet har tagit del av att Jernhusen arbetar med fastigheter som bidrar till ökat kollektivt resande och fler transporter på järnväg. Jernhusen framhåller att stationerna ska vara trevliga och effektiva mötesplatser där resenärerna lätt byter mellan trafikslag. Rätt utbud av butiker och service skapar trivsel, trygghet och en enklare vardag. Jernhusen framför vidare att några exempel på utmaningar är hur ökade flöden ska passera äldre byggnader, vilka hyresgäster som ger rätt service till resenärerna och hur man skapar bra relationer med alla trafikföretag som angör stationshusen.

Utskottet anser även att det finns anledning att lyfta fram det arbete som görs inom Resenärsforum, en organisation för kollektivtrafikresenärer och en samverkansplattform för bättre reskvalitet. Resenärsforum anordnar bl.a. diskussioner och seminarier om aktuella ämnen, uppvisar beslutsfattare och trafikföretag när det gäller nödvändiga eller önskvärda förbättringar, studerar

utredningar och lämnar remissyttranden, mest på riksnivå, samt tar fram rapporter om aktuella resenärsfrågor.

Mot bakgrund av motionsförslaget om logistikkedjan för godstransporter vill utskottet slutligen lyfta fram att det välkomnar det arbete som regeringen bedriver inom ramen för regeringens nationella godstransportstrategi. Syftet med strategin är att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. En insats i strategin är att regeringen ska inrätta ett nationellt godstransportråd. Rådet ska bidra till arbetet för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter och genomförandet av godstransportstrategin. Rådet ska skapa en kontinuitet i arbetet med att utveckla godstransporterna och möjliggöra ett löpande utbyte av erfarenheter och synpunkter mellan regeringen och företrädare för näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, statliga myndigheter, kommuner och landsting m.fl.

Utskottet kan konstatera att det pågår ett aktivt arbete för att öka järnvägens attraktionskraft både för resenärer och för transportköpare. Utskottet finner därmed inte att det finns skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2018/19:1762 (V) yrkandena 1, 8, 12 och 13, 2018/19:1969 (S), 2018/19:2732 (MP) yrkande 5 och 2018/19:2968 (SD) yrkande 54.

Vissa säkerhetsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika säkerhetsfrågor. Utskottet hänvisar till det arbete som pågår på Trafikverket med att minska spårspning och förutsätter att Trafikverket fortsätter att vidta nödvändiga åtgärder. Utskottet framhåller att frågor om att förstärka skyddet på tåg är av mycket stor betydelse, och förutsätter att frågeställningarna beaktas i det arbete som pågår inom Regeringskansliet och branschen.

Jämför reservation 10 (SD) och 11 (KD).

Motionerna

Pål Jonson (M) anför i motion 2018/19:1931 att möjligheten att vidta åtgärder för att förhindra banvallsbränder bör ses över. Motionären framhåller att många banvallsbränder skulle kunna förhindras genom ett bättre förebyggande arbete av de som ansvarar för underhållet av banvallen.

I motion 2018/19:2106 framhåller Fredrik Olovsson (S) att man bör granska möjligheten att vidta ytterligare åtgärder för att minska problemet med spårspning på våra järnvägar. Motionären pekar på att problemet med personer som olovligen vistas på spåren växer och leder många gånger till kraftiga

förseningar i tågtrafiken. När människor vistas på spåren blir följderna ofta att tågen inte får framföras alls för att förhindra olyckor med personskada.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) lyfter i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 34 fram att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna bör arbeta fram en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och försvåra för obehöriga att beträda spåren.

I kommittémotion 2018/19:2968 konstaterar Patrik Jönsson m.fl. (SD) att det i princip är omöjligt att fysiskt övervaka alla järnvägsspår. I yrkande 35 anser därför motionärerna att man bör placera fler fasta kameror på strategiska ställen. I yrkande 36 föreslås att man bör se över möjligheten att använda drönare som kompletterande säkerhetsåtgärd. Motionärerna pekar på att drönare skulle kunna vara till hjälp vid olyckor eller vid sökande efter personer som vill sabotera eller är suicidbenägna. Motionärerna framhåller vidare att spårspning är ett stort och tyvärr även växande problem. Förutom olyckor skapar det stora förseningar för resenärer och samhälle, då trafikstopp som regel vidtas, men även arbetsmiljöproblem för lokförare. I yrkande 38 begär motionärerna därför att straffet för olovlig vistelse i spårområde skärps. Motionärerna anser även i yrkande 39 att insatser mot spårspning och suicidprevention bör stärkas för att minska antalet omkomna i järnvägsinfrastrukturen. Motionärerna föreslår också i yrkande 40 att möjligheten att som rutin köra i kontrollerad siktart eller halv siktart vid misstänkt spårspning bör utredas, i stället för trafikstopp, för att minska störningar och förseningar. Motionärerna framhåller vidare att det faktum att en lokförare kör tåg utan ombordpersonal kan innebära livsfara. Om eldsvåda, bråk eller andra tillbud uppstår kan det ta tid för lokföraren att upptäcka detta. I yrkande 43 föreslår därför motionärerna att det inte ska vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal. I yrkande 44 anför motionärerna att de lokförare som bevittnat personpåkörning bör erhålla ersättning om ett prisbasbelopp. I yrkande 45 begär motionärerna att intrångsskyddet till lokförare ombord på tåg bör stärkas. Motionärerna framhåller bl.a. att det är för lätt att komma in till en lokförare och sedan koppla bort viktig säkerhetsutrustning.

Utskottets ställningstagande

Säkerheten inom transportsystemet prioriteras högt av utskottet. Utskottet vill därför framhålla att de frågor som tas upp i motionsförslagen om åtgärder för att förstärka säkerheten och skyddet på järnvägen och stationer är av stor betydelse. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet även statsrådet Tomas Eneroths uttalanden i sitt svar på en skriftlig fråga den 19 februari 2019. Statsrådet framförde bl.a. att regeringen anser att Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som bl.a. håller en hög trafiksäkerhet. Statsrådet framförde att det är angeläget att stärka ett aktivt säkerhetsarbete i transportsystemet och att regeringens mål är att antalet omkomna i trafiken ska minska.

Utskottet vill vidare klargöra att det grundläggande syftet med offentligrättslig säkerhetsreglering på transportområdet är att förebygga olyckor och därmed hindra att människor, egendom och miljö kommer till skada i samband med transporter. Av artikel 4 i järnvägssäkerhetsdirektivet framgår att medlemsstaterna ska se till att ansvaret för en säker drift av järnvägssystemet läggs på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har ansvar för sina respektive delar av järnvägssystemet gentemot användare, kunder, berörd personal och tredje part. Av artikeln framgår vidare att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, för att kunna ta sitt ansvar för en säker drift av järnvägssystemet, ska vara skyldiga att genomföra nödvändiga åtgärder för riskhantering, i samarbete med varandra där det är lämpligt, tillämpa nationella säkerhetsbestämmelser och säkerhetsstandarder och inrätta säkerhetsstyrningssystem i enlighet med säkerhetsdirektivet. Sammanfattningsvis innebär artikel 4 att det är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är ytterst ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. Järnvägssäkerhetsdirektivet är genomfört i svensk rätt genom järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

När det gäller motionsförslag om intrångsskydd vill utskottet påminna om det som statsrådet Tomas Eneroth framförde i sitt svar på en skriftlig fråga hösten 2017. Statsrådet konstaterade att arbetet med skyddsfrågor inom landtransportområdet på EU-nivå samordnas av kommissionen med hjälp av dess särskilt inrättade arbetsgrupp Landsec. När det gäller järnvägsskydd har arbetet i Landsec, liksom arbetet på nationell nivå, fokuserats på risk-, sårbarhets- och åtgärdsidentifiering, men med den skillnaden att huvudsyftet är att bedöma om åtgärder på EU-nivå bör vidtas för att komplettera det nationella skyddsarbetet. Statsrådet lyfte fram att enighet hittills har uppnåtts om att information och erfarenhetsutbyte kring best practice är värdefullt liksom viss gemensam metodutveckling för att stödja pågående nationellt arbete. En särskild arbetsgrupp för järnvägsskydd har därför inrättats under Landsec för dessa ändamål. Vidare informerade statsrådet om att det på nationell nivå hade inletts ett systematiskt risk-, sårbarhets- och åtgärdsidentifieringsarbete i järnvägssektorn. Arbetet bedrivs av Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Trafikverket, Transportstyrelsen, Svensk Kollektivtrafik, Jernhusen AB och järnvägsföretagen och koordineras inom ramen för det inrättade nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK). Statsrådet pekade också på att regeringen i budgetpropositionen hade föreslagit en satsning på sammanlagt 138 miljoner kronor under perioden 2018–2020, dels för att utöka antalet stationer som har bevakning och kameraövervakning i syfte att ge bättre skydd och planeringsförutsättningar för ökad säkerhet och trygghet vid stationerna, dels för att genom samverkan mellan olika aktörer vid stationerna utöka antalet trygghetsskapande åtgärder med stationsvärdar, vilket också utgör en arbetsmarknadsåtgärd som skapar moderna beredskapsjobb. Statsrådet framhöll att han självfallet följer utvecklingen både i Sverige och på EU-nivå och att han är beredd på att

ytterligare åtgärder kan komma att behöva vidtas, inte minst som en följd av det arbete som pågår inom NRJK och Landsec.

Utskottet är positivt till det viktiga arbete och de satsningar som regeringen gör för att öka säkerheten inom transportsystemet. Utskottet välkomnar även att regeringen i direktiven till åtgärdsplaneringen har framfört att Trafikverket ska beakta möjligheter att vidareutveckla krisberedskapen, det civila försvaret och förmågan att hantera händelser och situationer som t.ex. stora olyckor, naturhändelser, antagonistiska hot, höjd beredskap och ytterst krig.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att arbetet med att förebygga våldsbejakande extremism och kampen mot terrorism är högt prioriterade frågor för regeringen. Sveriges strategier mot terrorism är utgångspunkten för Sveriges långsiktiga nationella och internationella arbete på området.

Utskottet vill avslutningsvis även lyfta fram vikten av att tågpersonalen kan känna sig trygg och att arbetet organiseras på ett sätt så att risker och ohälsa förebyggs så långt möjligt. Utskottet är dock medvetet om att särskilda krav på järnvägsfordons utformning kan vara oförenligt med de förpliktelser Sverige har med anledning av medlemskapet i EU. Dåvarande statsrådet Anna Johansson framförde i sitt svar på en skriftlig fråga i november 2015 att när det gäller frågan om att säkerställa att obehöriga inte ska kunna ta sig in till lokföraren under färd är detta främst en uppgift för järnvägsföretagen själva. Statsrådet framförde vidare att Transportstyrelsen i egenskap av behörig tillsynsmyndighet är ansvarig för att se till att bl.a. järnvägsföretagen uppfyller sina skyldigheter enligt lag och vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att järnvägsverksamheten ska kunna bedrivas i enlighet med föreskrivna krav.

Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår det en dialog mellan regeringen och branschen om skyddsfrågor. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller motionsförslagen om banvallsbränder och spårsporing vill utskottet inledningsvis påminna om att det är Trafikverket som ansvarar för åtgärder och arbetssätt när det gäller säkerhet på den statliga järnvägen. Trafikverket måste också förhålla sig till de transportpolitiska målen, där aspekten säkerhet ingår. Av uppgifter från Trafikverket framgår att verket stoppar eller sänker tågens hastighet kraftigt när obehöriga upptäcks på spåren, vilket leder till förseningar, framför allt runt storstäder och i rusningstrafik. Trafikverket uppger att spårsporing orsakade i genomsnitt knappt sju timmars försening per dag under 2016, vilket motsvarar 100 dagar och beräknas kosta ca 80 miljoner kronor. Utskottet vill understryka att frågan om att minska obehöriga på spåren därför är av stor betydelse. Utskottet har tagit del av Trafikverkets promemoria Tillsammans mot spårsporing från januari 2017 och välkomnar att Trafikverket sedan 2015 vidtar ett stort antal åtgärder för att göra det svårare att ta sig ut på spåren. Utskottet ser mycket positivt på att 1 miljard kronor fram till 2020 kommer att investeras i bl.a. stängsling och en utökad kameraövervakning. Ytterligare åtgärder rör säkrare plattformssändrar, åtgärdade plankorsningar och tydligare skyltning. Trafikverket anger att man för dessa fysiska åtgärder prioriterar sträckor där problemen med påkörning är som störst.

Utskottet välkomnar det arbete som pågår på Trafikverket med att minska spårspning och förutsätter att Trafikverket fortsätter att vidta åtgärder som är nödvändiga för att minska olyckor och förseningar till följd av att bl.a. obehöriga befinner sig på spåren. Utskottet anser vidare att frågorna som tas upp i motionsförslagen om att förstärka skyddet på tåg är av mycket stor betydelse, och förutsätter att frågeställningarna beaktas i det arbete som pågår inom transportsektorn och i det arbete som bedrivs inom ramen för Sveriges strategier mot terrorism. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2018/19:1931 (M), 2018/19:2106 (S), 2018/19:2734 (KD) yrkande 34 och 2018/19:2968 (SD) yrkandena 35, 36, 38–40 och 43–45.

Längre och tyngre tåg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om längre och tyngre tåg. Utskottet hänvisar bl.a. till att prioriterade åtgärder för längre och tyngre tåg finns i den beslutade nationella planen för transportsystemet 2018–2029.

Jämför reservation 12 (SD), 13 (C, L) och 14 (KD).

Motionerna

I kommittémotion 2018/19:2059 yrkande 2.2 i denna del anför Jan Björklund m.fl. (L) att ett sätt att öka kapaciteten i järnvägssystemet är att införa längre och tyngre godståg. Motionärerna pekar på att kapaciteten genom små åtgärder kan ökas på landets järnvägar på ett kostnadseffektivt sätt.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2018/19:2427 yrkande 19.2 att åtgärder bör vidtas för att säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige. Motionärerna anför att det finns stora miljö- och samhällsnyttor att ta till vara genom att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar.

I kommittémotion 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) anför i yrkande 32 att möjligheterna till längre godståg bör prövas. Motionärerna framhåller att man bör möjliggöra godståg på 750 meter även i Sverige. Det skulle leda till miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter och bidra till att stärka bl.a. skogsnäringens konkurrenskraft.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2018/19:2968 yrkande 31 att man för att få ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten bör göra det möjligt att öka hastigheten för vissa godståg så att dessa kan köra i hastigheter runt 160 kilometer i timmen. I yrkande 32 framför motionärerna att arbetet med att förlänga stationer (driftplatser) för längre tåg bör utökas och

att standarden på högsta tillåtna tåglängd bör öka. Motionärerna påminner om att tågens standardlängd i dag är 630 meter men anser att den snabbt bör utökas till Europastandarden 750 meter och i en förlängning skulle kunna ökas än mer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat motionsförslag om längre och tyngre tåg flera gånger tidigare, senast i betänkande 2016/17:TU17. Utskottet framhöll då att en omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Utskottet framförde vidare att det förutsätter ett samhälle där vi använder transporter på ett smartare sätt, bl.a. genom en överflyttning av gods från vägar till järnvägar och ännu mer effektiva järnvägstransporter, såsom längre och tyngre tåg. Utskottet är fortfarande av den uppfattningen och ser således mycket positivt på att regeringen i infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling) angav att förslag på åtgärder som syftar till att göra det möjligt att köra längre och tyngre godståg skulle utredas vidare i den kommande åtgärdsplaneringen.

Utskottet har även tagit del av att det i Trafikverkets förslag till nationell plan finns två projekt som syftar till att möjliggöra för minst 740 meter långa tåg. Dessa två projekt, som benämns åtgärder för långa godståg, kommer enligt planen att kosta totalt ca 2,5 miljarder kronor, varav ca 1,8 miljarder kronor under planperioden 2018–2029 och resterande belopp under perioden efter 2029. Enligt planen kommer det, när projekten har genomförts, att vara möjligt att köra tre långa godståg per dygn på hela stornätet i Sverige. I förslaget till nationell plan föreslår även Trafikverket ett relativt stort antal mindre åtgärder på befintliga järnvägar för att förbättra kapaciteten och punktligheten för person- och godstrafik, bl.a. åtgärder för långa tåg. I förslaget till nationell plan anges att vissa rangerbangårdar kommer att anpassas till längre tåg. I samband med den utvecklingsinsatsen kan mindre reinvesteringsåtgärder komma att komplettera övriga åtgärder för att satsningen på långa tåg ska få full effekt. I den beslutade nationella planen för transportsystemet 2018–2029 finns ett antal prioriterade åtgärder för längre, tyngre och större tåg, som under planperioden omfattar mer än 2 miljarder kronor. Dessa är

- Hallsberg–Malmö och Hallsberg–Göteborg: åtgärder för långa godståg
- övrigt stornät: åtgärder för långa godståg
- ökad lastprofil: åtgärder för större godståg.

Utskottet vill även lyfta fram att det i regeringens nationella godstransportstrategi framförs att en viktig del är att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Vidare anförs att det inom EU körs längre tåg än i Sverige, men inte tåg som är tyngre än 22,5 STAX (största tillåtna axellast). Regeringen framhåller att det för att skapa goda

förutsättningar för gränsöverskridande järnvägstransporter därför kan vara en fördel att möjliggöra främst för längre tåg. Utskottet delar denna uppfattning och konstaterar i sammanhanget att Malmbanan i dag tillåter tåg upp till 30 STAX.

Mot bakgrund av vad som anförs ovan ser utskottet inga skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2018/19:2059 (L) yrkande 2.2 i denna del, 2018/19:2427 (C) yrkande 19.2, 2018/19:2734 (KD) yrkande 32 och 2018/19:2968 (SD) yrkandena 31 och 32 som därför avstyrks.

Vissa miljöfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om eldrift och vätgas inom järnvägstrafiken. Utskottet framhåller dock att en minskning av transportsektorns klimatpåverkan är av högsta prioritet för utskottet.

Jämför reservation 15 (SD).

Motionen

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2018/19:2968 att ellokens andel ökar och att det med tanke på miljön är en stor fördel att köra med eldrift, förutsatt att elen framställs fossilfritt. Motionärerna påminner om att det finns sträckor och även terminaler för lossning och lastning där det inte går att använda ellok, vilket gör att diesellok fortfarande behövs. Motionärerna anför därför i yrkande 48 att diesel på sikt bör ersättas med mer miljövänligt bränsle där elektrifiering inte är möjlig. I yrkande 49 föreslår motionärerna att Sverige prövar vätgasdrivna motorvagnar i passagerartrafik på oelektrifierade sträckor.

Utskottets ställningstagande

För att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål men också de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet måste transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp minska kraftigt. Utskottet anser att transporternas klimatpåverkan kan minskas genom effektivare transporter, en övergång till förnybara drivmedel, inklusive el, och genom att ta till vara möjligheterna med ny teknik. Utskottet vill även peka på att regeringen i mars 2018 överlämnade skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) till riksdagen. I skrivelsen redovisas bl.a. en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering där det bl.a. understryks att det behövs en aktiv politik och löpande uppföljning och utveckling av styrmedlen inom transportområdet för att klara klimatmålen. Regeringens handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering står på tre ben: ett transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon och förnybara drivmedel. I handlingsplanen utvecklas regeringens

prioriteringar av bl.a. ett effektivare transportsystem med låga utsläpp av växthusgaser, en fortsatt omställning till förnybara och hållbara drivmedel där de fossila drivmedlen fasas ut, en övergång till fossilfria och energieffektiva fordon samt en minskning av flygets klimatpåverkan. Regeringen bedömer när det gäller krav på miljöanpassad upphandling av transporter att staten ska upphandla fossilfria transporter där det är möjligt och att miljökrav i offentlig upphandling är ett viktigt verktyg för att ställa om samhället till ökad hållbarhet.

Av regeringens nationella godstransportstrategi framgår att inriktningen och tillhörande insatser bl.a. ska främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Vidare framgår att järnvägen i huvudsak är elektrifierad; hela den trafikerade dubbel- och flerspåriga banlängden är elektrifierad, och i slutet av 2016 var 70 procent av all enkelspårig bana elektrifierad.

Av trafikutskottets forskningsgrupps rapport Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13) framgår att energieffektiviteten är hög för spårbunden trafik. Den spårbundna trafiken är nästan uteslutande elektrifierad i Sverige, och på både kort och lång sikt är en ökad andel förnybar el ett viktigt bidrag till att minska koldioxidutsläppen. Av rapporten framgår att det endast används 0,02 terawattimmar diesel i den svenska järnvägen, men att målet borde vara en elektrifiering även av denna trafik. Den mängd diesel som används till svensk bantrafik motsvarar en halv procent av den mängd diesel som används till vägtransporter, och andelen minskar.

Av samma forskningsrapport framgår att vätgas har en låg energidensitet per volymenhet och tar stor plats vid transport. Det gör att det finns utmaningar när det gäller att lagra och transportera vätgas på ett effektivt sätt. Utskottet har samtidigt tagit del av Vätgas Sveriges uttalande att vätgas kommer att ha en nyckelroll i den nödvändiga övergången från fossila bränslen till förnybara energikällor och ett hållbart energisystem. Runt om i världen ökar aktiviteterna inom vätgasområdet. Utskottet följer utvecklingen.

Utskottet vill avslutningsvis peka på statistik från Naturvårdsverket från 2017 av vilken det framgår att järnvägens del av de totala växthusgasutsläppen är 0,08 procent. Av Klimatpolitiska rådets rapport från mars 2019 framgår vidare att en överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart ökar effektiviteten.

Att minska transportsektorns klimatpåverkan är av högsta prioritet för utskottet. Riksdagen har också beslutat om att transportsektorns utsläpp av växthusgaser ska minska med 70 procent till 2030. Utskottet har även tagit del av att det pågår ett aktivt arbete både inom Regeringskansliet och inom transportbranschen för att nå målet. Mot bakgrund av ovanstående finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2018/19:2968 (SD) yrkandena 48 och 49 som därför avstyrks.

Museiorganisationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om museiorganisationer. Utskottet framhåller dock vikten av att regelverket för museijärnvägar utformas på ett smidigt sätt som gör att verksamheten ges goda förutsättningar utan att trafiksäkerheten åsidosätts.

Jämför reservation 16 (SD).

Motionen

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2018/19:2968 yrkande 53 att det för att museiverksamhet för järnväg ska fungera är viktigt att man ger trafiken tillgång till tåglägen. Det finns även äldre spår som inte nyttjas eller nyttjas i en mycket liten omfattning. Att nyttja de äldre spåren är enligt motionärerna en förutsättning för att hålla museitrafiken i liv. Motionärerna anser att museitrafiken är en del av svenskt kulturarv och menar därför att den bör få mer stöd och bättre förutsättningar.

Utskottets ställningstagande

Museijärnvägar har en kulturhistorisk betydelse och kan dessutom vara en givande hobby för den enskilde. Utskottet anser därför att det är viktigt att regelverket för museijärnvägar utformas på ett smidigt sätt som gör att verksamheten ges goda förutsättningar utan att trafiksäkerheten åsidosätts.

När det gäller kapacitetsfördelning följer det av järnvägslagen att det är infrastrukturförvaltaren som ska fördela kapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt samt träffa avtal med järnvägsföretag och organisatörer. För det fall ett järnvägsföretag, eller den som har auktorisation att ansöka om tåglägen, anser att Trafikverkets beslut inte överensstämmer med lagen eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen kan Trafikverkets beslut överklagas hos Transportstyrelsen.

Utskottet vill även påminna om att det i järnvägslagen och järnvägsförordningen finns bemyndiganden med stöd av vilka det i föreskrifter kan preciseras vad som avses med ett museijärnvägsfordon. Kraven enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen anpassas till vad som krävs för att den aktuella verksamheten ska kunna bedrivas på ett säkert sätt. Vidare finns det i Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom järnvägsområdet regler om avgifter för bl.a. tillsyn och tillstånd. De som kan styrka att de uteslutande bedriver kulturhistorisk verksamhet på järnväg eller spårväg, saknar vinstsyfte samt inte bedriver trafik i mer än begränsad omfattning är att anse som museiorganisation i avgiftshänseende. Enligt avgiftsföreskrifterna är museiorganisationer befriade från vissa avgifter och kan även erhålla en kostnadsreduktion på vissa andra avgifter. Om organisationen får betraktas

som museiorganisation innebär det således att organisationen blir befriad från avgifter för tillsyn.

Mot ovanstående bakgrund avstyrker utskottet motion 2018/19:2968 (SD) yrkande 53.

Statistik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om statistik. Utskottet hänvisar till pågående utvecklingsarbete och betonar att tillgänglig och tillförlitlig statistik över resande och punktlighet är av stor vikt.

Jämför reservation 17 (V).

Motionerna

Johan Hultberg (M) pekar i motion 2018/19:1755 på att gränspendlare inte ingår i Sveriges officiella statistik. Motionären framhåller att bristen på gränsregional statistik utgör ett gränshinder som behöver rivas. Motionären anser därför att Sverige bör vara berett att utreda om aktuell svensk lagstiftning kan förändras för att möjliggöra utbyte av statistik mellan de nordiska statistikmyndigheterna.

I partimotion 2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande påtalas att det i dag saknas underlag om hur resenärerna påverkas av förseningar, vilket innebär att brukarperspektivet saknas i det kunskapsunderlag som ska utforma och utveckla järnvägssystemet. Motionärerna föreslår därför att regeringen bör vidta åtgärder enligt de förslag som presenteras i rapporten Förbättrad kunskapsförsörjning om järnvägstransporter – slutredovisning av regeringsuppdrag (Rapport 2018:10).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona att tillgänglig och tillförlitlig statistik över resande och punktlighet är av stor vikt. Statistiken är av betydelse inte minst som underlag vid statliga och regionala aktörers transportplanering och utgör dessutom ett centralt underlag för planering av både drift och underhåll samt större nyinvesteringar. Utskottet har behandlat frågan om resestatistik tidigare och har också tagit del av att regeringen i budgetpropositionen för 2017 framhöll att statistik inom järnvägsområdet är en viktig fråga som regeringen kommer att arbeta vidare med även i framtiden. Utskottet vill även påminna om att Utredningen om järnvägens organisation i sitt betänkande En enkel till framtiden? (SOU 2013:83) pekade på att det från flera håll har framförts att bristen på och tillgängligheten till statistik och även till information från annan typ av uppföljning är ett betydande problem.

Statistiska centralbyrån (SCB) är statistikansvarig myndighet för den officiella statistik som bl.a. omfattar arbetsmarknaden, hushållens inkomster och levnadsvillkor. SCB är ansvarig för att den officiella statistik som myndigheten tar fram och publicerar är av hög kvalitet. Statsrådet Ardalan Shekarabi framförde i en interpellationsdebatt den 4 april 2017 att SCB ska hantera och beakta den påverkan som gränspendling kan ge upphov till vid produktionen av officiell statistik. Statsrådet framförde att SCB har genomfört studier för att hantera gränspendlingens effekter på inkomststatistiken. Statsrådet erinrade även om att SCB, inom ramen för sin avgiftsfinansierade verksamhet, får utföra uppdrag åt kommuner och andra användare utifrån deras olika behov. I detta sammanhang upplyste statsrådet om att bristen på en långsiktigt finansierad gränsregional statistik är upptagen som ett gränshinder inom det nordiska samarbetet. Statsrådet påminde även om att frågan om en samnordisk finansieringslösning bereds inom Nordiska ministerrådet, där det även pågår ett projekt om utbyte av data över bl.a. inkomster och sysselsättning mellan de nordiska länderna under en tidsbegränsad period. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att Nordiska ministerrådets Nordic Mobility-projekt, som har pågått sedan 2016, arbetar för att fylla luckorna i statistiken genom att kartlägga sociala bidrag som betalas ut och människor som rör sig över gränserna.

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen under hösten 2016 lanserade fem samverkansprogram. Syftet med samverkansprogrammen är ett utbyte mellan offentliga aktörer, näringsliv och akademi för att hitta innovativa lösningar på dagens samhällsutmaningar och samtidigt stärka Sveriges globala innovations- och konkurrenskraft. Ett av samverkansprogrammen är Nästa generations resor och transporter. Genom samverkansprogrammet initierades ett antal projekt, bl.a. Nya lösningar för framtidens resvaneundersökningar. Bakgrunden till projektet Nya lösningar för framtidens resvaneundersökningar var att det behövs en utvecklad förståelse för hur människor reser och varför människor reser som de gör för att kunna utforma ett framtida transportsystem som på ett hållbart sätt kan möta befintliga och kommande samhällsutmaningar. Dagens metoder för resvaneundersökningar har i vissa avseenden problem med täckning, kostnader och uppgiftslämnarbörd. Det övergripande syftet med projektet var att undersöka och testa nya tekniska lösningar för datainsamling samt att undersöka hur olika datainsamlingsmetoder skulle kunna användas, enskilt eller i kombination, i framtida resvaneundersökningar som underlag till offentlig statistik. Trafikanalys slutredovisade projektet i december 2018.

Rapporten Förbättrad kunskapsförsörjning om järnvägstransporter – slutredovisning av regeringsuppdrag (Rapport 2018:10) är ett resultat av Trafikanalys regeringsuppdrag om att utveckla kunskapsunderlagen om järnvägstransporter. Den innehåller i korthet följande fyra förslag:

- Trafikverket får mandat och ansvar för en systematisk förvaltning av järnvägsdata, som ska utgöra underlag för transportmyndigheternas

samlade databehov inom analys- och prognosmodeller, uppföljning och utvärdering, transportpolitisk analys, officiell statistik samt marknadsövervakning.

- En trafikslagsövergripande oberoende utredning påbörjas om försörjning, förvaltning och samordning av transportdata från hela transportområdet.
- Trafikanalys vidareutvecklar den regionala statistiken om järnvägs-transporter med hänsyn till krav på datakvalitet, statistiksekretess och uppgiftslämnarbördan.
- En nationell strategi tas fram för offentlig-privat samverkan om big data som underlag för kunskapsförsörjning på transportområdet, dvs. samverkan om utveckling och användning av stora datamängder som kunskaps- och beslutsunderlag om transportsystemet, speciellt multimodala flöden.

Utskottet vill också peka på regeringens nationella godstransportstrategi med anledning av behovet av förbättrade kunskapsunderlag om järnvägs-transporter, där det framfördes att en samordnad styrmodell bör utvecklas för transportmyndigheternas försörjning och förvaltning av data om järnvägs-transporter. Styrmodellen bör enligt regeringen utvecklas i samverkan med branschen och med hänsyn till andra aktörers kunskapsbehov. Regeringen framförde vidare att den ser behov av metodutveckling för dataförsörjning och analys av intermodala transporter och trafikslagsövergripande transportrelationer. Utvecklingen av statistik om transportflöden på järnväg med ökad geografisk indelning, terminalstruktur och noder samt intermodala godsflöden och skillnader i definitioner av lasttyp bör enligt regeringen prioriteras de kommande åren.

Med hänvisning till pågående utvecklingsarbete avstyrker utskottet motionerna 2018/19:1755 (M) och 2018/19:1762 (V) yrkande 10.

Arlandabanan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om Arlandabanan. Utskottet framhåller dock att det förutsätter att regeringen följer verksamheten i bolaget.

Jämför reservation 18 (V).

Motionen

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhåller i partimotion 2018/19:1762 yrkande 7 att regeringen bör offentliggöra statens kostnad för att med optionsrätt lösa ut A-Train som operatör och överta ansvaret för driften på Arlandabanan. Motionärerna framhåller att Arlandabanan tydliggör att privata vinstintressen

står i konflikt med att bedriva infrastruktur med störst samhällsnytta och med resenärens i centrum.

Utskottets ställningstagande

Våren 2012 lämnade regeringen sin syn på vissa frågor om Arlandabanan i skrivelse 2011/12:93 Arlandabanan. I skrivelsen gjorde regeringen bl.a. bedömningen att trafiken på Arlandabanan i allt väsentligt var väl integrerad och att det därmed inte fanns någon avtalsmässig grund för att utnyttja optionen att lösa ut A-Train AB ur avtalet om Arlandabanan. Regeringen framförde även att kostnaden för att utnyttja optionen för närvarande är för hög för staten och avsevärt större än värdet på nyttjanderätten. Utskottet behandlade skrivelsen i betänkande 2011/12:TU5 och framförde att utskottet delade regeringens bedömningar avseende Arlandabanan. Utskottet hade samma uppfattning i betänkande 2017/18:TU6 och har inte heller nu ändrat uppfattning. Utskottet förutsätter att regeringen alljämt följer verksamheten i bolaget.

Utskottet vill även framhålla betydelsen av att minska de klimatbelastande utsläppen från marktransporter till och från Arlanda flygplats, bl.a. genom att utveckla möjligheterna att resa med kollektivtrafiken till och från flygplatsen. Detta är angeläget inte minst för att Arlanda ska kunna fortsätta att utvecklas på ett miljömässigt hållbart sätt och därigenom bl.a. bidra till en hög tillgänglighet för människor och näringsliv i Sverige men även till att främja besöksnäringen. Utskottet har även tagit del av dåvarande närings- och innovationsminister Mikael Dambergs uttalanden i en interpellationsdebatt från oktober 2015 (ip. 2015/16:54) om att en viktig utmaning för regeringen och Swedavia är att minska koldioxidutsläppen från alla vägtransporter till och från Arlanda och andra flygplatser. Statsrådet framhöll att regeringen fortsätter att arbeta för att göra det attraktivt och enkelt att åka kollektivt till landets flygplatser. Utskottet välkomnar uttalandena och följer utvecklingen noga. I sammanhanget vill utskottet även lyfta fram att Swedavia uppger att det ska vara ett internationellt föredöme inom alla aspekter av hållbart företagande, inte minst när det gäller utsläpp från den egna verksamheten. Utskottet välkomnar att Swedavia har satt som mål att det inte ska förekomma några utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten år 2020.

I sammanhanget vill utskottet även påminna om att utskottet i betänkande 2016/17:TU4 välkomnade den granskning som Riksrevisionen gjorde i rapporten Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan (RiR 2016:3). Att säkerställa en effektiv finansiering av transportinfrastruktur liksom en god användning av avsatta medel är enligt utskottets mening ytterst angeläget, inte minst mot bakgrund av de betydande belopp som anslås inom området. Utskottet delade regeringens uppfattning i skrivelse 2016/17:20 där regeringen redovisade sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen gjorde i rapporten. Regeringen framförde bl.a. att Riksrevisionens granskning

är värdefull och att den därför bör kunna fungera som underlag inför framtida beslut om genomförandeformer för infrastrukturobjekt.

Mot bakgrund av det som anförts ovan avstyrker utskottet motion 2018/19:1762 (V) yrkande 7.

Reservationer

1. Järnvägsmarknaden, punkt 1 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 9, 10, 13 och 18 samt

avslår motion

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 2, 3, 5 och 14.

Ställningstagande

För att Sverige ska fungera är det avgörande att människor och företag kan känna sig trygga med tåget som transportmedel. Vi anser att konkurrens inom järnvägssektorn leder till fler avgångar, lägre priser och effektiviseringar samt ett utbud som är anpassat till efterfrågan. För att tågmarknaden ska fungera så effektivt som möjligt är det också viktigt att det finns en konkurrensneutralitet från infrastrukturhållarnas sida. Vi har tyvärr tagit del av att enskilda aktörer upplever att Jernhusen inte tar ut marknadsmässiga hyror från alla aktörer på järnvägen. Vi anser därför att det bör göras en översyn av depåtillgången och tilldelningen av densamma för att undersöka om det finns fog för kritiken och vilka åtgärder som i så fall kan vidtas.

Vi vill även peka på att den samhällsorganiserade och kommersiella persontrafiken i dag samnyttjar järnvägen. Exempel på kommersiell trafik utgörs av SJ:s snabbtåg medan den största delen av den regionala trafiken på järnvägen är samhällsorganiserad. Vi är medvetna om att det på senare år har uppstått en mer uttalad utträngningseffekt mellan de två trafikkategorierna, vad gäller både spårkapacitet och resenärer. Eftersom den samhällsorganiserade trafiken länge dominerat på lokal och regional nivå sker utträngningen främst på storregional nivå och påverkar därmed kommersiell trafik i mer långväga relationer. Vi vill påtala att kostnader för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken, och därmed användningen av skattemedel, generellt har ökat kraftigt i Sverige de senaste åren. Med utgångspunkt i SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten anser vi att regeringen bör agera för att förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken stärks i förhållande till den samhällsorganiserade

trafiken. Det är viktigt för att såväl förbättra samverkan som stärka konkurrensen mellan dessa två kategorier av trafik på järnvägen. Detta bör ske genom ökade krav på samråd och transparens i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas verksamhet, vilket motiverar flera ändringar i kollektivtrafiklagen.

Vi anser vidare att det ska vara tydligt för medborgarna vilken miniminivå av trafik som garanteras av det offentliga. Vi vill framhålla att ett nationellt trafikförsörjningsprogram skulle förtydliga vilka grunder som beslut om trafikupplägg tas på. Vi vill därför utreda för- och nackdelar med att upprätta ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen. I dag råder fritt tillträde till järnvägsmarknaden, vilket av naturliga skäl innebär att konkurrensen är högre på mer attraktiva sträckor och lägre på mindre attraktiva. Moderaterna förespråkar en modell där konkurrensens fördelar tas till vara på ett mer effektivt sätt än i dag. En sådan reform stöds av SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten.

En välfungerande järnväg kräver också samarbete och koordinering med andra länder. Vi vill därför understryka att åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektivt fungerande marknader för järnvägstransporter i Europa. Vi anser att marknadsöppningen för persontrafik inom ramen för det fjärde järnvägspaketet bidrar till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar även till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Vi anser därför att det är centralt att man på alla nivåer arbetar för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet i Sverige och övriga medlemsstater.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

2. Järnvägsmarknaden, punkt 1 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 2, 3, 5 och 14 samt avslår motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 9, 10, 13 och 18.

Ställningstagande

Den avreglerade järnvägstrafiken missgynnar i många fall lokala och regionala banor och leder till en försämrad och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. Avregleringen kan också leda till försämringar för resenärerna vid störningar, sämre informationsflöden och planeringsproblem. Detta innebär en risk att människor istället tar tåget eller flyget för att det upplevs som lättare och smidigare. Det betyder även att de miljö- och klimatmål som är uppsatta blir svårare att nå. Jag kan konstatera att de privata operatörerna inom persontrafiken av naturliga skäl söker sig till de mest lönsamma fjärrsträckorna som exempelvis Stockholm–Göteborg. Förutom att det riskerar att försämma tillgängligheten för resenärer regionalt, dränerar det potentiella inkomster för SJ AB – inkomster som bolaget skulle kunna använda till att bedriva samhällsnyttig trafik på sträckor med sämre ekonomisk lönsamhet. Jag anser därför 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.

Jag anser vidare att SJ AB ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik på kommersiella villkor. Men jag anser att SJ även bör bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhälls-ekonomiskt 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 flyttas över till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverkets arbete minskas. 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. Jag anser därför att SJ AB bör få ett samhällsuppdrag i syfte att stärka bolagets samhällsnytta. 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.

I dag finns det regionala trafikförsörjningsprogram, men jag kan konstatera att det saknas en nationell plan för vår interregionala järnvägstrafik. Enligt min mening är det statens ansvar och uppgift att skapa regler och stöd för att få ett fungerande järnvägssystem för både resenärer och godskunder. Enligt min mening krävs det ett ökat samspel mellan de nationella transportmålen och de regionala målen för ett optimalt användande av järnvägsnätet. Jag anser därför att ett nationellt trafikförsörjningsprogram bör tas fram i detta syfte. Trafikförsörjningsprogrammet bör av naturliga skäl vara flerårigt med möjlighet till revidering varje år. Enligt min uppfattning är det lämpligt att SJ AB ges ensamrätt att bedriva grundläggande systemtrafik med trafikplikt i programmet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

3. Järnvägens tillförlitlighet, punkt 2 (M, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.2 i denna del,

bifaller delvis motion

2018/19:500 av Roger Haddad (L) och

avslår motionerna

2018/19:1406 av Emma Berginger (MP) yrkande 1 och

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 9.

Ställningstagande

Oavsett var i Sverige man bor ska man kunna lita på att tågen kommer och går i tid. Kaoset på järnvägen och de många tågförseningarna är ett hårt slag mot alla som är beroende av tåget för att ta sig till arbetet och för att få ihop livspusslet i övrigt. Vi vill påminna om att fyra av tio långdistanståg var försenade i maj 2018 enligt Trafikverket, och i ett europeiskt perspektiv ligger Sverige i bottenkiktet när det gäller punktlighet. Vi har tagit del av en nyligen publicerad undersökning av EU-kommissionen där man intervjuat över 25 000 EU-medborgare. Undersökningen visar att det finns ett omfattande missnöje med järnvägens service i Sverige, och svenska järnvägar får tyvärr ett lågt betyg när det gäller frågor om punktlighet och pålitlighet. Enligt vår mening är det flera åtgärder som är nödvändiga, bl.a. en tydligare styrning av Trafikverket, mer information till resenärer och bättre planering av underhållsinsatser. För att främja öppenhet och konkurrens på järnvägsspåren är det viktigt, menar vi, att det finns goda och enkla möjligheter att jämföra priser och tidtabeller.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

4. Järnvägens tillförlitlighet, punkt 2 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 9,
bifaller delvis motion

2018/19:1406 av Emma Berginger (MP) yrkande 1 och
avslår motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.2 i denna
del och

2018/19:500 av Roger Haddad (L).

Ställningstagande

Tågförseningar och inställda tåg orsakar kostnader i miljardbelopp för samhället. Det orsakar dessutom stor stress och osäkerhet i vardagen för ett stort antal resenärer som pendlar till arbete eller till studier. Jag vill påminna om den nollvision för dödsolyckor i vägtrafiken som riksdagen antog 1997. En stor del av samhället involverades för att nå visionen, och den ledde också till en rad åtgärder från både regeringen och riksdagen. Jag anser att en tydlig nollvision för tågstörmingar på samma sätt skulle kunna medverka till ett stärkt arbete från samtliga aktörer. Enligt min mening skulle svensk järnväg då kunna komma till en nivå som skulle innebära att Sverige tillhörde de främsta länderna när det gäller järnvägens pålitlighet.

Trafikanalys mäter regelbundet punktligheten på järnväg. I statistiken för 2017 var persontågens tillförlitlighet 90 procent. Jag vill dock påpeka att det inte innebär att 90 procent av persontågen kom i tid. I denna statistik ingår såväl tåg som kommer till sin slutstation med en försening som är mindre än 5 minuter som tåg som kommer i tid. Endast 66 procent av tågen anlände till sin slutstation före eller på utsatt tid. Generellt visar statistiken att ju längre distanser tåget kör, desto sämre blir tidshållningen. Jag anser att nuvarande nivåer för punktlighet, trots ökad trafik, inte är acceptabel vare sig för resenärer eller för godstrafik. Jag anser att det krävs en mängd åtgärder och långsiktigt arbete för att Sverige ska ha en av världens mest pålitliga järnvägar. Min uppfattning är att en nollvision som syftar till att åtminstone 97 procent av tågen kommer i tid bör vara en rimlig vision som kan bidra till ökade åtgärder från aktörer, myndigheter och riksdagen samt regeringen.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

5. Drift och underhåll, punkt 3 (M, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.2 i denna del,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 30 och 31 samt 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 11,

bifaller delvis motion

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 2.2 i denna del och avslår motionerna

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 6 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 15, 41 och 42.

Ställningstagande

För att få så mycket och så bra infrastruktur som möjligt för de pengar som investeras behövs en välfungerande konkurrens. Vi vill påminna om att våra skattemedel har kunnat användas effektivare tack vare att järnvägens underhåll och investeringar upphandlas genom konkurrens. Vi kan tyvärr konstatera att regeringen har aviserat att delar av järnvägsunderhållet ska återförstatligas. Vi har tagit del av en rapport från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) från 2014 som visar att konkurrensutsättningen av järnvägsunderhåll har lett till sänkta underhållskostnader med ca 12 procent – dessutom med bibehållen kvalitet. Vi är medvetna om att järnvägen har många organisatoriska brister men vi anser inte att problemet är att flera aktörer är med och bidrar till utveckling och innovation. Vi vill påminna om att på vägsidan har man upphandlat underhåll i konkurrens sedan länge, och det fungerar mycket bra. Vi finner det också beklagligt att regeringen har beslutat om ett återförstatligande av järnvägsunderhållet i vissa delar av landet trots att Trafikverket har pekat på att det kommer att leda till kostnadsökningar. Regeringens beslut strider dessutom mot de slutsatser som expertisen och regeringens utredare Gunnar Alexandersson har dragit och innebär ett ineffektivt användande av skattemedel. Vi anser att regeringen bör avbryta försöket med att återförstatliga järnvägsunderhållet. För att nå ytterligare ökad kostnadseffektivitet bör regeringen i stället fortsätta främja konkurrens när det gäller investeringar och underhållsentreprenader. Trafikverket behöver dock

få bättre kunskap om hur man gör goda upphandlingar, och vi anser även att Trafikverket ska ha ansvar för besiktningen av infrastrukturen och därmed kunskap om vilket behov av underhåll som finns.

Vad vi har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

6. Drift och underhåll, punkt 3 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 15, 41 och 42, bifaller delvis motion

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 6 och avslår motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.2 i denna del,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 2.2 i denna del,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 30 och 31 samt

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 11.

Ställningstagande

Vi vill se en mer sammanhållen underhållskedja för det svenska järnvägsnätet. Vi anser därför att Trafikverket bör utföra järnvägsunderhåll i egen regi och att de underhållskontrakt som ligger på andra entreprenörer återgår till Trafikverket när tiden för avtalen har löpt ut. Vi anser också att Infranord AB:s underhållsverksamhet ska bli en del av Trafikverket. Det skulle innebära att staten genom Trafikverket får bättre kontroll över anläggningen. Det innebär dessutom att administration av t.ex. upphandling undviks. Vi anser också att det leder till att problem med bristfällig kontraktsskrivning försvinner och behovet av att följa upp och kontrollera avtal minskar. Vi ser även att minskad administration ger mer resurser till direkta underhållsinsatser. Vi menar att detta är nödvändigt för att förbättra punktligheten, stärka underhållet och få en bättre kontroll på järnvägsanläggningen. Vidare anser vi att kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll ska stärkas vid gränsöverskridande trafik.

Den svenska järnvägsinfrastrukturen är i behov av underhåll på flera områden. Vi vill framhålla att kontaktledningsfel måste ses som särskilt allvarliga då de leder till väldigt många förseningsminuter per tillfälle. Vi kan

tyvärr konstatera att vi har ett av Europas sämst underhållna kontaktledningssystem och att kontaktledningssystemen står för ca 20 procent av alla driftsstörningar i infrastrukturen, jämfört med ca 9 procent i övriga EU-länder. Vi menar att det visar att genomgripande åtgärder är nödvändiga i den befintliga infrastrukturen för att säkerställa tågans elförsörjning och därmed minska driftsstopen. Därför anser vi att man som ett första steg bör stärka upp kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra förekommande fel.

Vi är medvetna om att kopparstöld är ett stort problem för tågtrafiken. Avklippta och stulna kopparkablar orsakar stora avbrott i järnvägstrafiken med förseningar och inställda tåg som följd. Kopparstölderna medför också en stor risk för allvarliga elolyckor. Vi anser att kopparstöld är ett brott som borde ha ett betydligt högre straffvärde då det kan jämföras med sabotage mot järnvägsanläggningen. Vi anser att arbetet måste intensifieras genom att DNA-märka stöldbegärliga komponenter eller genom att ersätta stöldbegärliga komponenter med mindre stöldbegärligt material som t.ex. legeringar eller icke ädel metall.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

7. Drift och underhåll, punkt 3 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 6,
bifaller delvis motion

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 3 och
avslår motionerna

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.2 i denna del,

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 2.2 i denna del,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 30 och 31,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 11 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2, 4, 15, 41 och 42.

Ställningstagande

Trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol där de olika delarna är intimt förknippade med och beroende av varandra för att skapa en fungerande helhet

har del efter del i järnvägssystemet under lång tid styckats av, delats upp och ofta privatiserats. Jag vill påtala att konkurrensutsättningen har lett till att det i dag är avsevärt färre anställda på underhållssidan än vad det var för 15 år sedan. Jag beklagar det. Jag menar dessutom att säkerheten brister på ett oacceptabelt sätt för såväl resenärer som dem som arbetar med underhåll på spåren. Jag kan konstatera att Trafikverket sedan 2010 inte utför något underhåll i egen regi utan att underhåll sker genom entreprenadkontrakt. Jag är medveten om att det på marknaden i dag finns i huvudsak 3–4 aktörer som i sin tur anlitar ett stort antal underentreprenörer. Jag vill i det sammanhanget påminna om att det 2013 uppdagades tydliga brister på åtgärder i underhållet på våra järnvägar (SVT Östnytt den 20 november 2013). Av 61 stora urspårningar sedan 2008 var bristerna kända på över 20 av olyckplatserna, men ändå hade de inte åtgärdats.

Jag bedömer att det krävs ett sammanhållet system med underhåll och kontroll i statens egen regi för att upprätta en fungerande tågtrafik för resenärer och företag. Jag ser det därför som ett stort framsteg att Vänsterpartiet har nått en överenskommelse med regeringen om att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhåll av de svenska järnvägarna. Jag vill vidare påminna om att regeringen tog ett viktigt beslut i januari 2017 om att Trafikverket i egen regi ska utföra leveransuppföljning och underhållsbesiktning av järnvägen. 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. Jag anser att hela Infranords verksamhet bör införlivas i Trafikverket, inte bara dess basunderhåll. Jag anser vidare att en tidssatt färdplan bör tas fram med förslag på åtgärder och utredningar, för att drift och underhåll inklusive reinvesteringar ska genomföras på det statliga järnvägsnätet i statlig regi genom Trafikverket.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

8. Resenärer och transportköpare, punkt 4 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 54,
bifaller delvis motionerna
2018/19:1969 av Aylin Fazelian m.fl. (S) och
2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 5 och

avslår motion

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1, 8, 12 och 13.

Ställningstagande

Att göra det enkelt att hitta och betala för resor är en förutsättning för att på ett smidigt sätt också kunna boka resor. Vi kan konstatera att SJ AB har en nättjänst och en app som gör det enkelt för resenären att göra detta. För att underlätta logistikkedjan med gods anser vi att möjligheten till en liknande nättjänst för godstransporter bör utredas. Det skulle innebära att man enkelt kan leta transporter med olika transportsätt för sitt gods från dörr till dörr.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

9. Resenärer och transportköpare, punkt 4 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1, 8, 12 och 13 samt avslår motionerna

2018/19:1969 av Aylin Fazelian m.fl. (S),

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 5 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 54.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär för att öka det kollektiva resandet. Jag anser att stationerna har en nyckelfunktion i järnvägssystemet men kan tyvärr konstatera att det finns många exempel på dåligt skötta och för resenären avskräckande tågstationer. Jag ser därför ingen anledning till att ha ett bolag som Jernhusen AB vars syfte enbart är att tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd. Jag menar att det kan leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande och försäljning av stationsbyggnader. Jag anser att det finns en risk för att exempelvis handeln i och vid våra tågstationer prioriteras framför sittplatser för väntande resenärer. Jag vill därför att regeringen genom förändrad styrning av Jernhusen AB senast till bolagsstämman 2020 bör se till att bolagets stationsbyggnader drivs med resenärsperspektivet i centrum.

Jag anser vidare att samtliga aktörer inom järnvägen ska ta ett utökat gemensamt ansvar för att samordna informationen till resenärerna när det inträffar förseningar. Jag vill påtala att ökningen av antalet operatörer på spåren har lett till sämre information och sämre överblickbarhet. Resenärerna ska inte behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningen utan ska så snabbt som möjligt få korrekt information om exempelvis tidsförluster och vilka åtgärder som har vidtagits för att minimera skadan. Jag anser därför att regeringen bör vidta åtgärder för att förbättra och samordna informationen till resenärer vid tågstörningar samt stärka kraven på transparens och noggrannhet när det gäller orsaker till tågförseningar.

Jag vill påminna om att det gamla interrailkortet en gång i tiden lärde en hel generation svenskar att resa med tåg från Sverige till kontinenten. I dag är dock förutsättningarna att resa med tåg till utlandet sämre, detta trots att klimatförändringarna kräver att människor i ökad utsträckning har möjlighet att resa utan att flyga eller köra bil. Tyvärr kan jag konstatera att servicenivån är låg för resenären när det gäller både möjligheten att köpa internationella tågbiljetter över disk och att få hjälp med praktiska tidtabelsfrågor. Jag vill påtala att SJ sedan några år tillbaka har lagt ned sin biljettförsäljning till länder utanför Skandinavien. På sin webbplats säljer SJ i dag endast biljetter till sina egna tåg. Det gör det svårt för en resenär som vill åka längre sträckor där det är flera olika nationella och privata tågbolag inblandade. Jag kan konstatera att det samtidigt är hur enkelt som helst för en resenär att beställa flygbiljetter. Jag menar att detta är en ordning som inte kan accepteras när vi har ett statligt tågbolag. Jag anser därför att SJ AB bör åläggas en skyldighet att sälja internationella tågbiljetter inklusive interrailkort.

Jag vill vidare lyfta fram att det finns ett ökat intresse för att kunna resa till kontinenten med tåg. Tyvärr har det rent praktiskt blivit betydligt svårare de senaste fyra åren då nattågstrafiken lagts ned från Sverige till kontinenten. Jag ser ett stort behov av att utveckla den svenska nattågstrafiken för att minska behovet av bil och flyg för den aktuella resan. Jag är medveten om att det finns en del rent praktiska hinder för SJ:s nuvarande tågagnpark för en sådan utveckling. Jag anser dock att det är av yttersta vikt att SJ snarast inleder samarbete med andra operatörer för att utveckla nattågstrafik till kontinenten och till Norge samt till Finland.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

10. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 5 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 35, 36, 38–40 och 43–45,

bifaller delvis motionerna

2018/19:2106 av Fredrik Olovsson (S) och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 34 och avslår motion

2018/19:1931 av Pål Jonson (M).

Ställningstagande

Det finns ca 14 100 spårkilometer järnväg som förvaltas av Trafikverket. Det innebär att det i princip är omöjligt att fysiskt övervaka alla spår. Vi är medvetna om att det blir mycket kostsamt att placera ut kameror för att fullt ut kontrollera spåren, men att placera fler fasta kameror på strategiska ställen ser vi som nödvändigt. Vi vill även lyfta fram att ett komplement till strategisk kameraövervakning skulle kunna vara flygande drönare. Drönare skulle bl.a. kunna vara till hjälp vid olyckor eller vid sökande efter personer som vill sabotera eller är suicidbenägna. Vi vill därför se över möjligheten att använda drönare som en kompletterande säkerhetsåtgärd.

Vi kan i sammanhanget konstatera att spårspring är ett stort, och tyvärr även växande, problem. Förutom olyckor skapar det dyra förseningar för resenärer och samhälle, men det är även ett arbetsmiljöproblem för lokförare. Vi menar därför att straffet för spårspring måste skärpas och att övervakningen måste intensifieras. Vi är medvetna om att tåg tidigare kördes med siktfart för att se om personer befann sig i eller omkring spårområdet, men i dag är trafikstopp betydligt vanligare. För att minska störningar och förseningar vill vi utreda om rutinen i stället ska vara att tillåta tåg att köra i kontrollerad siktfart eller halv siktfart vid misstänkt spårspring.

Lokförare får tyvärr räkna med att någon gång bevittna suicid under sitt yrkesverksamma liv. De anhöriga till en person som blir påkörd av tåg får ett basprisbelopp som ersättning. Vi har tagit del av att en lokförare som har oturen att vara med om en påkörning får allt från 0 kronor till några tusenlappar efter samtal med psykologer och försäkringsbolag. Vi anser att de lokförare som drabbas bör få ett större stöd och utvärdering av deras mående samt även högre ersättning för det trauma det innebär att vara med om en personpåkörning. Vi vill därför införa en grundersättning för lokförare om ett prisbasbelopp för den som bevittnat en personpåkörning.

Vidare vill vi framhålla att det kan innebära livsfara att en lokförare kör tåg utan ytterligare ombordpersonal. Om eldsvåda, bråk eller andra tillbud uppstår kan det ta tid för lokföraren att upptäcka detta. Men om det finns ytterligare ombordpersonal med på tåget får lokföraren snabbt hjälp. Dessutom är det så

att extra ombordpersonal även kan svara på frågor, hjälpa äldre och larma polis om det behövs.

För att undvika att tåg kapas under färd anser vi att det liksom på flygplan behövs en skyddad förarmiljö i tågen. Vi menar att det är för lätt att komma in till en lokförare och sedan koppla bort viktig säkerhetsutrustning. Vi vill därför framhålla att ett stärkt intrångsskydd kan försvåra för terrorister att kapa tåg och orsaka svåra olyckor och anser att en förbättrad standard för intrångsskydd ska införas på tåg som trafikerar det svenska järnvägsnätet.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

11. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 5 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 34,
bifaller delvis motionerna

2018/19:2106 av Fredrik Olovsson (S) och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 39 och
avslår motionerna

2018/19:1931 av Pål Jonson (M) och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 35, 36, 38, 40 och 43–
45.

Ställningstagande

Jag kan tyvärr konstatera att antalet obehöriga som rör sig på järnvägsspåren har ökat under de senaste åren. Det orsakar stora förseningar i tågtrafiken både för regiontåg och för fjärrtåg. Jag anser att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna bör arbeta fram en åtgärdsplan för att försvåra för obehöriga att beträda spåren och för att minska antalet personolyckor.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

12. Längre och tyngre tåg, punkt 6 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 31 och 32 samt bifaller delvis motionerna

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 2.2 i denna del,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 19.2 och

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 32.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att godståg har en lägre hastighet än persontåg, vilket i vissa fall också bromsar persontrafiken. För att få ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten anser vi att man bör möjliggöra för vissa godståg att öka hastigheten så att dessa kan köra i hastigheter runt 160 kilometer i timmen. Vi anser även att man bör tillåta längre och tyngre tåg för att kunna köra mer gods på nätterna då det inte är så mycket övrig trafik. På det sättet nyttjar man järnvägen mer optimalt, och utredningar visar på stora vinster för såväl företag som Trafikverket. Vi vill också påminna om att det genom att öka längden på tågen finns ökade möjligheter att frakta mer gods på järnväg, samtidigt som det även blir mer kostnadseffektivt för operatörerna. Vi anser vidare att man bör arbeta för att förlänga stationer (driftplatser) för längre tåg.

Vad vi nu har anfört bör regeringen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

13. Längre och tyngre tåg, punkt 6 (C, L)

av Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 19.2,

bifaller delvis motionerna

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 2.2 i denna del,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 32 och
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 32 och
avslår motion
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 31.

Ställningstagande

Sverige är ett litet och exportberoende land. Ett starkt och konkurrenskraftigt näringsliv är beroende av en fungerande och välutvecklad infrastruktur. Det råder heller ingen tvekan om att transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan. Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att ta till vara genom att möjliggöra transport av tyngre och längre fordon på det svenska järnvägsnätet. Vi menar att det leder till miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter, och det bidrar även till att stärka bl.a. skogsnäringens konkurrenskraft. Vi anser att ett sätt att öka kapaciteten i järnvägssystemet är att införa längre och tyngre godståg. I delar av Europa, t.ex. Danmark, tillåts tåg på upp till 835 meter. Vi är dock medvetna om att det behövs en del små investeringar i bl.a. mötesstationer och förbispår för att möjliggöra för längre godståg. Vi vill därför framhålla att kapaciteten genom mindre åtgärder kan ökas på landets järnvägar på ett kostnadseffektivt sätt.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

14. Längre och tyngre tåg, punkt 6 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 32,

bifaller delvis motionerna

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 2.2 i denna del och

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 19.2 och

avslår motion

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 31 och 32.

Ställningstagande

Sverige är ett litet och exportberoende land. Ett starkt och konkurrenskraftigt näringsliv är beroende av en fungerande och välutvecklad infrastruktur. Jag anser därför att man bör möjliggöra för tyngre och längre godståg att trafikera

järnvägen. Jag vill påminna om att Sverige i dag har godståg som är 650 meter; i Tyskland har man godståg som är 830 meter, och i andra europeiska länder har man godståg som är upp till 750 meter långa. Jag anser att det är på tiden att möjliggöra godståg på 750 meter även i Sverige. Det skulle leda till miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter och bidra till att stärka bland annat skogsnäringens konkurrenskraft.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

15. Vissa miljöfrågor, punkt 7 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 48 och 49.

Ställningstagande

Den allra största delen, omkring 80 procent, av den statliga järnvägsinfrastrukturen är elektrifierad järnväg. Det är glädjande att andelen ellok ökar eftersom det är en stor miljömässig fördel att köra med sådana, förutsatt att elen framställs fossilfritt. Vi är medvetna om att det finns sträckor där det inte går att använda ellok, och att det även finns terminaler för lossning och lastning där diesellok fortfarande behövs. Vi anser att på sträckor där elektrifiering inte är möjligt är det på sikt önskvärt att diesel ersätts med annat mer miljövänligt bränsle, när kostnadseffektivitet och teknik medger det. Vi menar även att det på vissa ännu oelektrifierade sträckor kan vara motiverat att bygga ny kontaktledning. Det förutsätter dock att trafiken är tillräckligt tät i relation till den stora investering som ny kontaktledning innebär. Vi vill framhålla att diesellok troligtvis kommer att fasas ut framöver, och lok kommer i stället att drivas med vätgas, batteridrift eller någon annan miljövänlig teknik, där det inte finns kontaktledningar. Vi vill vidare lyfta fram att ett intressant och miljövänligt sätt att driva tåg är vätgas med bränsleceller. Vi kan i sammanhanget uppmärksamma att två vätgasdrivna tåg med bränsleceller redan trafikerar en reguljär sträcka i nordöstra Tyskland, och de klarar ca 100 mil mellan tankningarna. Vi anser därför att även Sverige bör utveckla och prova denna teknik på en lämplig oelektrifierad sträcka.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

16. Museiorganisationer, punkt 8 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 53.

Ställningstagande

Vi vill understryka att det för att museiverksamhet för järnväg ska fungera är viktigt att man ger trafiken tillgång till tåglägen. Vi vill i sammanhanget påtala att det finns äldre spår som inte nyttjas eller nyttjas i en mycket liten omfattning. Museitrafiken är en del av svenskt kulturarv, och vi menar därför att den bör få stöd och ökade förutsättningar för att kunna hålla verksamheterna vid liv.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

17. Statistik, punkt 9 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 och
avslår motion
2018/19:1755 av Johan Hultberg (M).

Ställningstagande

Jag har tagit del av att Trafikanalys under våren 2018 presenterade rapporten Förbättrad kunskapsförsörjning om järnvägstransporter – slutredovisning av regeringsuppdrag (2018:10). Rapporten föreslår fyra åtgärder för att utveckla kunskapsunderlagen om järnvägstransporter. Jag vill framhålla att dessa förslag bl.a. skulle åtgärda ett betydande problem med att operatörer på järnvägen inte alltid vill delge uppgifter som rör deras resenärer då det 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 att vidta sanktionsåtgärder om informationen som lämnas är felaktig eller uteblir. Jag vill i sammanhanget peka på att Danmark har löst behovet av detaljerade kunskapsunderlag om järnvägstransporter till nationell analys- och prognosverksamhet. Jag anser att Sverige genom att genomföra de fyra förslag som Trafikanalys föreslår i rapporten skulle 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.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

18. Arlandabanan, punkt 10 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 7.

Ställningstagande

Jag vill påminna om att A-Train har nyttjanderätten till Arlandabanans spår och stationer samt driver Arlanda Express. Nyttjanderätten innebär bl.a. att A-Train bestämmer över biljettpriserna på Arlanda Express. Jag vill påtala att detta tyvärr har resulterat i att biljettpriserna är så högt satta att många i stället väljer att resa med bil eller buss till Arlanda. Det innebär att utsläppen av växthusgaser blir avsevärt högre än om fler hade valt att åka med Arlanda Express.

Jag anser att OPS-konstruktioner (offentlig-privat samverkan) kan betraktas som en form av avreglering och att Arlandabanan därmed är 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. Jag menar att OPS-projektet för Arlandabanan har begränsat tillgången till miljövänliga transporter till och från Arlanda till rimliga biljettpriser. Jag vill också påminna om att antalet resenärer på sträckan enligt Riksrevisionen har varit lägre än vad som förutsågs i de prognoser för resandeutveckling som låg till grund för riksdagens beslut om Arlandabanan. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har också på Riksrevisionens uppdrag

beräknat vilken potentiell samhällsnytta som skulle kunna realiseras vid andra nivåer på biljettpriset. Beräkningarna bygger på antagandet att priset för att färdas med Arlanda Express skulle motsvara priset för motsvarande tjänst från Oslo Flyghamn till Oslo, dvs. ett reducerat pris som var 36 procent lägre än dåvarande enkelbiljett som kostade 280 kronor vid fullt pris. Jag har tagit del av att detta enligt VTI skulle kunna öka resandet med Arlanda Express med 25 procent för tjänsteresor och med 50 procent för privatresor. Det skulle ge ett totalt ökat resande med Arlanda Express som uppgår till 1,2 miljoner resor per år. Jag vill peka på att en radikal omläggning av prispolitiken med andra ord skulle ha en betydande potential att både förbättra resenärers situation och minska klimatpåverkan från transporterna. Jag anser därför att staten i och med OPS-konstruktionen för Arlandabanan kraftigt har 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. Jag anser att ett överförande av trafikeringen på Arlandabanan till staten skulle innebära större möjligheter att nå samhällsekonomiska och samhällspolitiska mål. Ett första steg bör enligt min uppfattning vara att offentliggöra vad ett överförande av trafikeringen på Arlandabanan till staten skulle kosta.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

Särskilda yttranden

1. Järnvägens tillförlitlighet, punkt 2 (C, L)

Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L) anför:

Oavsett var i Sverige man bor ska man kunna lita på att tågen kommer och går i tid. Vi är medvetna om att kaoset på järnvägen och de många tågförseningarna är ett hårt slag mot alla som är beroende av tåget för att ta sig till arbetet och för att få ihop livspusslet. Vi anser att det bl.a. finns behov av en tydligare styrning av Trafikverket, mer information till resenärer, goda och enkla möjligheter att jämföra priser och tidtabeller samt bättre planering av underhållsinsatser. Vi vill vidare peka på att konkurrens bidrar till en bättre fungerande järnväg. Vi vill i sammanhanget understryka hur sårbart systemet är när stora delar av landet påverkas av inställda eller försenade tåg-kommunikationer. Vi vill därför särskilt peka på att det återstår mycket att göra för att snabbare och säkrare informera allmänheten och resenärerna om bl.a. på vilket spår ett tåg står vid spårbyte och om tågen är försenade eller till och med inställda. Vi anser därför att det krävs en översyn av allt från skyltar till informationsservice på stationerna runt om i landet.

Vi vill även påminna om att Centerpartiet och Liberalerna har slutit en sakpolitisk överenskommelse med regeringspartierna, det s.k. januariavtalet. Av detta framgår bl.a. att ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet. En långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att nå ökad punktlighet ska tas fram i samverkan med tågoperatörerna. Det ska hantera sådant som tillgång till ersättningstrafik, resenärsinformation, kvalitet på snöröjning och beredskap för att snabbt avhjälpa t.ex. kontaktledningshaveri. Trafikverket ska även ha rätt att avvisa tåg som riskerar att riva ned kontaktledningar eller på annat sätt sliter för mycket på järnvägen. Vi vill understryka att Centerpartiet och Liberalerna kommer att vara en drivande kraft för att se till att Sverige får en tillförlitlig järnväg. Mot den bakgrunden väljer Centerpartiet och Liberalerna att framföra partiernas åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i en reservation till förman för kommittémotion 2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.2 i denna del och motion 2018/19:500 av Roger Haddad (L).

2. Drift och underhåll, punkt 3 (C, L)

Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L) anför:

Vi vill framhålla att konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet har bidragit till ökad kvalitet och minskade kostnader. Vi vill påminna om att konkurrensutsättningen genom upphandling har lett till sänkta kostnader med ca 12 procent enligt en studie från Statens väg- och transportforskningsinstitut från 2014. Vi anser att järnvägen har många organisatoriska brister, men

problemet ligger inte i att flera aktörer är med och bidrar till utveckling och innovation. Vi anser dock att det är positivt att Trafikverket tar ett mer samlat ansvar för verksamheten, vilket inkluderar besiktningens verksamhet, men vi anser att ett återförstatligande av hela underhållsverksamheten är fel väg att gå.

Vi vill även påminna om att Centerpartiet och Liberalerna har slutit en sakpolitisk överenskommelse med regeringspartierna, det s.k. januariavtalet. Av detta framgår bl.a. att ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet. En långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att nå ökad punktlighet ska tas fram i samverkan med tågoperatörerna. Den ska hantera sådant som tillgång till ersättningstrafik, resenärsinformation, kvalitet på snöröjning och beredskap för att snabbt avhjälpa t.ex. kontaktledningshaveri. Vidare framhålls att Trafikverket ska ha rätt att avvisa tåg som riskerar att riva ned kontaktledningar eller på annat sätt sliter för mycket på järnvägen. Vi vill understryka att Centerpartiet och Liberalerna avser att i de fortsatta politiska diskussionerna vara en aktiv och drivande kraft för att Sverige ska få en väl underhållen järnvägsinfrastruktur som ger förutsättningar för en fungerande järnvägstrafik i Sverige. Mot den bakgrunden väljer Centerpartiet och Liberalerna att framföra partiernas åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i en reservation till förmån för kommittémotion 2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 2.2 i denna del och 2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 2.2 i denna del.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion väckt med anledning av skrivelse 2017/18:278

2018/19:26 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L):

- 2.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnväg och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser järnvägspolitiska frågor.

Motioner från allmänna motionstiden 2018/19

2018/19:500 av Roger Haddad (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att minimera sårbarheten i denna samhällsviktiga infrastruktur men också agera för att tågen ska gå i tid och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1406 av Emma Berginger (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nollvision för tågstrul och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1755 av Johan Hultberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om statistik över gränsöverskridande pendling och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

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.

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 tidssatt 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.
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.

2018/19:1931 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att vidta åtgärder för att förhindra banvallsbränder och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1969 av Aylin Fazelian m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att underlätta internationellt tågresa och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L):

2.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnväg och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser järnvägspolitiska frågor.

2018/19:2106 av Fredrik Olovsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att granska möjligheten att vidta ytterligare åtgärder för att minska problemet med spårspjning på våra järnvägar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C):

19.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser längre och tyngre tåg.

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samordna tågtrafiken i Europa samt arbeta för gemensamma system för biljettbokning via SJ och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att drift och underhåll av järnväg även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens och tillkännager detta för regeringen.

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.

32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheterna till längre godståg och tillkännager detta för regeringen.

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna bör arbeta fram en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och försvåra för obehöriga att beträda spåren och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att det finns en konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur i form av tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att stärka förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken på järnvägen med utgångspunkt i förslaget i SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja en fortsatt konkurrensutsatt marknad för underhåll av järnvägen genom att försöket med att återförstatliga delar av densamma avbryts samtidigt som Trafikverket fortsätter att följa upp och besiktiga underhållet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att Sverige liksom övriga medlemsländer skyndsamt implementerar det fjärde järnvägspaketet och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket i egen regi bör ansvara för underhåll av järnvägsanläggningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets administration bör ses över i syfte att minska onödig administration till förmån för fler arbetare i spåren och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll bör stärkas vid gränsöverskridande trafik och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka arbetet med att få till stånd godståg med högre hastigheter än dagens och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med att förlänga stationer (driftplatser) för längre tåg bör utökas och att standarden på högsta tillåtna tåglängd bör ökas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se fler fasta kameror på strategiska ställen och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att använda drönare som kompletterande säkerhetsåtgärd och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet bör skärpas för olovlig vistelse i spårområde och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att insatser mot spårsprung och suicidprevention bör stärkas för att minska antalet omkomna i järnvägsinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att som rutin köra i kontrollerad siktart eller halv siktart vid misstänkt spårsprung och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffet för sabotage, såsom kopparstöld mot järnvägsanläggningar, och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att ersätta eller DNA-märka stölbegärliga komponenter för att förebygga kopparstöld och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det inte ska vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lokförare som bevittnat personpåkörning bör erhålla ersättning om ett prisbasbelopp och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka intrångsskyddet till lokförare ombord på tåg och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dieseldrivna lok/motorvagnar på sikt bör ersättas med annat mer miljövänligt bränsle och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör prova vätgasdrivna motorvagnar i passagerartrafik på oelektrifierad sträcka och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att museitrafik bör ges ökat stöd och bättre förutsättningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av en nättjänst och applikation för godstransporter med tåg och tillkännager detta för regeringen.