

## Motion till riksdagen 2010/11:T517

av Anders Ygeman m.fl. (S)

# Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att omedelbart ta fram ett samlat åtgärdsprogram för förbättrad vinterberedskap inom järnvägen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om långsiktigt utökade resurser för investeringar i nya spår samt drift och underhåll av järnvägsnätet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att komplettera SJ AB:s finansiella målsättningar med ett tydligt samhällsuppdrag.

## Motivering

Det svenska järnvägssystemet befinner sig i djup kris. Ständiga förseningar och mängder av inställda avgångar har blivit en del av tågpassagerarnas vardag. Problemen blir särskilt akuta i samband med hård väderlek. Vintern 2009/2010 drabbades järnvägstrafiken av mycket stora störningar. De åtgärder som vidtagits under det senaste halvåret för att öka järnvägssystemets motståndskraft är enligt vår mening otillräckliga. Vid liknande väderleksförhållanden även kommande vinter talar allt för en ny systemkollaps av samma dignitet som förra vintern.

Fel! Okänt namn

## Ge omedelbart Trafikverket i uppdrag att ta fram ett samlat åtgärdsprogram

I mars i år gav regeringen i uppdrag åt landshövdingen i Stockholm Per Unckel att utreda den samlade hanteringen av vinterns störningar i tågtrafiken och att komma med förslag på åtgärder för att förbättra vinterberedskapen inom transportsystemet som helhet.

Per Unckel överlämnade sitt betänkande till regeringen den 18 oktober i år. Unckel föreslår att Trafikverket ska upprätta och årligen till regeringen redovisa ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens vinterberedskap. Vidare menar utredaren att det krävs långsiktigt utökade satsningar på utökad spårkapacitet samt att resurserna för järnvägsunderhåll och investeringar i järnvägsfordon behöver öka. Utredaren redovisar en lång räkka med förslag som bedöms ge effekt i närtid:

- ? Resurserna för att hantera snö och is behöver förstärkas, t ex genom inköp av särskilda snöplogslok.
- ? Det behövs en utökning av depåer och anläggningar för avisning.
- ? Beredskapsplanerna för vintertjänster behöver utformas på ett mera enhetligt sätt.
- ? Väderprognoseerna behöver förbättras.
- ? Det måste finnas planer för trafikreducering.
- ? Det behövs en nationell samordning av prioriterad trafik.
- ? Övergången från stört läge till kris behöver förtydligas.
- ? Vintertjänster bör standardiseras.
- ? Entreprenörsavtalen mellan Trafikverket och underhållsentreprenörerna behöver förtydligas och standardiseras.
- ? Stationsförvaltare och järnvägsföretag bör se över kontaktytorna i stationsmiljön och resenärsservicen.
- ? Det behöver utvecklas en strategi för trafikinformation till resenärerna.
- ? Kommunikationen mellan järnvägssystemets aktörer måste förstärkas.

Vi delar Per Unckels uppfattning om de åtgärder – både de kortsiktiga och de långsiktiga – som måste vidtas för att skapa ett mer robust järnvägssystem. Vi föreslår därför att regeringen omedelbart ger Trafikverket i uppdrag att redovisa ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens vinterberedskap. De förslag som redovisas ovan bör utgöra en självklar utgångspunkt för åtgärdsprogrammet.

## Öka investeringarna i järnvägsnätet

Vår bedömning är att många av de åtgärder som utredaren Per Unckel föreslår kan genomföras inom Trafikverkets befintliga ekonomiska ramar och utan att man gör avsteg från de berörda statliga bolagens finansiella målsättningar. Vissa av de åtgärder som bör ingå i ett verkkningsfullt vinterberedskapsprogram förutsätter dock att det tillskjuts ytterligare resurser till järnvägsområdet.

Det behövs också – precis som Per Unckel konstaterar – långsiktigt utökade investeringar i nya spår samt drift och underhåll.

Trots det akuta behovet av ökade resurser till järnvägsunderhåll och investeringar i nya spår gör regeringen precis tvärtom. I budgetpropositionen aviseras mer än halvering av nyinvesteringarna i järnväg jämfört med de nivåer som gällde under föregående mandatperiod. Även resurserna för drift och underhåll minskas.

Den rödgröna infrastrukturuppbyggnaden, som presenterades i april i år skulle innebära en fördubblad investeringsnivå – den största satsningen på järnvägen sedan 1800-talets uppbyggnad av stambanorna. I den rödgröna budgetmotionen för år 2011 visas hur vi – om vi vunnit valet – skulle ha tagit de första stegen mot väsentligt utökade investeringsnivåer. I budgetmotionen anslås 760 miljoner kronor 2011 och 2 400 miljoner kronor 2012 i utökade järnvägs- och kollektivtrafiksatsningar samt banunderhåll. Merparten av dessa investeringar handlar om åtgärder som ger effekt i närtid. Det handlar dels om en allmän ökning av drifts- och underhållsinsatserna, dels om specifika åtgärder för ökad motståndskraft mot hårt väder, till exempel inköp av särskild snöröjningsmateriel. Vi föreslår även att pengar avsätts för projektering av strategiska kapacitetshöjande investeringar i hårt belastade persontrafiksstråk.

## SJ måste få ett tydligt samhällsuppdrag

Dagens styrning av SJ är endast baserad på finansiella målsättningar, vilket inte är rimligt sett till att bolaget är en del av den grundläggande samhällsinfrastrukturen. Vi vill se en väsentligt tydligare styrning av SJ och en bredare definition av företagets målsättningar. Avkastnings- och soliditetskrav är inte ensamma några goda styrinstrument för en långsiktig och ansvarstagande nationell järnvägsverksamhet. SJ:s roll måste förstås ur ett samhällsekonomiskt perspektiv snarare än ur ett strikt företagsekonomiskt.

SJ ska dock fortfarande bedriva sin verksamhet på företagsekonomiska villkor och vara oberoende av medel från statskassan. Men även företag som verkar under marknadsmässiga förutsättningar med avkastningskrav kan ha särskilda funktioner att fylla utöver detta. SJ tillhör definitivt den typen av företag. Statens styrning av SJ AB, som idag enbart är baserad på finansiella målsättningar, ska därför utvecklas för att tydliggöra bolagets särskilda ställning som den dominerande nationella järnvägsaktören.

Ett genomgående tema i styrningen ska vara att SJ ska vara ett enkelt, prisvärt och pålitligt resealternativ och att bolaget aktivt ska medverka till att uppnå de transportpolitiska målsättningar som fastställts av riksdag och regering. SJ ska ha en prispolitik på biljetter som gör att de kan vinna marknadsandelar från andra transportslag.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 27 oktober 2010

*Anders Ygeman (S)*

*Pia Nilsson (S)*

*Leif Jakobsson (S)*

*Désirée Liljevall (S)*

*Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S)*

*Lars Mejern Larsson (S)*

*Leif Pettersson (S)*