

# Trafikutskottets betänkande 2023/24:TU6

## Järnvägsfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika järnvägsfrågor, bl.a. om organiseringen av järnvägsunderhållet, järnvägens signalsystem, järnvägsskydd och Arlandabanan. Utskottet hänvisar i första hand till genomförda eller pågående initiativ på området. I betänkandet finns 24 reservationer (S, SD, V, C, MP).

#### *Behandlade förslag*

Cirka 60 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Övergripande förutsättningar.....	7
Organisering av järnvägsunderhåll .....	9
Vissa andra frågor om järnvägsunderhåll .....	13
Järnvägens signalsystem.....	17
Järnvägsskydd .....	22
Säkerhet vid spåren .....	27
Banavgifter .....	31
Resenärer och transportköpare .....	34
Längre och tyngre tåg.....	43
Museiföreningar .....	46
Vissa miljöfrågor.....	48
Kompetensförsörjning .....	52
Forskning och innovation .....	55
Arlandabanan .....	57
Reservationer .....	60
1. Övergripande förutsättningar, punkt 1 (V) .....	60
2. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (S) .....	61
3. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (SD) .....	61
4. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (C).....	62
5. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (MP).....	63
6. Vissa andra frågor om järnvägsunderhåll, punkt 3 (SD) .....	64
7. Vissa andra frågor om järnvägsunderhåll, punkt 3 (C).....	65
8. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (SD) .....	65
9. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (V) .....	67
10. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (C).....	67
11. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (MP) .....	68
12. Järnvägsskydd, punkt 5 (SD).....	69
13. Säkerhet vid spåren, punkt 6 (SD).....	70
14. Banavgifter, punkt 7 (V).....	72
15. Resenärer och transportköpare, punkt 8 (SD).....	72
16. Resenärer och transportköpare, punkt 8 (MP) .....	74
17. Längre och tyngre tåg, punkt 9 (SD) .....	75
18. Längre och tyngre tåg, punkt 9 (MP).....	76
19. Museiföreningar, punkt 10 (SD).....	76
20. Vissa miljöfrågor, punkt 11 (SD) .....	77
21. Vissa miljöfrågor, punkt 11 (C).....	78
22. Kompetensförsörjning, punkt 12 (SD).....	78
23. Forskning och innovation, punkt 13 (SD) .....	79
24. Arlandabanan, punkt 14 (MP) .....	80
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	81
Motioner från allmänna motionstiden 2023/24 .....	81

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Övergripande förutsättningar

Riksdagen avslår motion

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 1.

*Reservation 1 (V)*

## 2. Organisering av järnvägsunderhåll

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,

2023/24:1577 av Mattias Vepsä (S),

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 3,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 38 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 25.

*Reservation 2 (S)*

*Reservation 3 (SD)*

*Reservation 4 (C)*

*Reservation 5 (MP)*

## 3. Vissa andra frågor om järnvägsunderhåll

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 3, 26, 27, 43 och 44 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 104.

*Reservation 6 (SD)*

*Reservation 7 (C)*

## 4. Järnvägens signalsystem

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 33–35,

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 9,

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 42–44.

*Reservation 8 (SD)*

*Reservation 9 (V)*

*Reservation 10 (C)*

*Reservation 11 (MP)*

## 5. Järnvägsskydd

Riksdagen avslår motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 37, 38, 41, 45 och 47–50.

*Reservation 12 (SD)*

**6. Säkerhet vid spåren**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 36, 40, 42 och 46 samt

2023/24:1838 av Carita Boulwén och Johnny Svedin (båda SD).

*Reservation 13 (SD)*

**7. Banavgifter**

Riksdagen avslår motion

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7.

*Reservation 14 (V)*

**8. Resenärer och transportköpare**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 15, 18, 22, 31 och 32,

2023/24:413 av Mikael Eskilanderesson m.fl. (SD) yrkande 29,

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 1, 8, 10 och 22,

2023/24:1891 av Julia Kronlid (SD),

2023/24:1971 av Linus Sköld m.fl. (S) och

2023/24:2092 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD).

*Reservation 15 (SD)*

*Reservation 16 (MP)*

**9. Längre och tyngre tåg**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 16 och

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 12.

*Reservation 17 (SD)*

*Reservation 18 (MP)*

**10. Museiföreningar**

Riksdagen avslår motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 61.

*Reservation 19 (SD)*

**11. Vissa miljöfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD) yrkande 4,

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 51 och 52,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 86 och

2023/24:2516 av Laila Naraghi (S) yrkande 4.

*Reservation 20 (SD)*

*Reservation 21 (C)*

**12. Kompetensförsörjning**

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 57 och

2023/24:1542 av Hans Ekström och Caroline Helmersson Olsson (båda S).

*Reservation 22 (SD)*

**13. Forskning och innovation**

Riksdagen avslår motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 54–56.

*Reservation 23 (SD)*

**14. Arlandabanan**

Riksdagen avslår motion

2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 4.

*Reservation 24 (MP)*

Stockholm den 23 januari 2024

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Patrik Jönsson (SD), Jamal El-Haj (S) och Carl Nordblom (M).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 61 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2023/24. Förslagen rör en rad olika järnvägsrelaterade ämnen som bl.a. järnvägsunderhållets organisation, järnvägens signalsystem, järnvägsskydd och kompetensförsörjning. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan. I sammanhanget kan nämnas att utskottet senare under riksmötet kommer att behandla frågor om bl.a. järnvägens infrastruktur.

# Utskottets överväganden

## Övergripande förutsättningar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att samla helhetsansvaret för den svenska järnvägen i en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. Utskottet påminner bl.a. om EU-rättens grundläggande principer inom järnvägslagstiftningen.

Jämför reservation 1 (V).

### Motionen

I partimotion 2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 1 framförs att det bör inrättas en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. Motionärerna föreslår att organisationen ska äga och i egen regi underhålla statens järnvägsinfrastruktur, sätta priser, ansvara för all bokning och ha fullt ansvar för tågplaneringen.

### Bakgrund

#### *EU:s järnvägspaket*

Inom EU pågår 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. Tidigt i arbetet med EU-lagstiftningen fastställdes de grundläggande principerna för att förbättra järnvägarnas effektivitet genom att gradvis öppna marknaderna, inrätta oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt låta dessa omfattas av separata redovisningar. Sedan 2000 har dessa principer gradvis omsatts i praktiken genom antagandet av tre på varandra följande EU-lagstiftningspaket och under 2016 antog Europaparlamentet och rådet sex rättsakter, tre direktiv och tre förordningar under benämningen det fjärde järnvägspaketet. Vid genomförandet av direktiven i det fjärde järnvägspaketet föreslog regeringen att den då gällande järnvägslagen skulle ersättas med fyra nya lagar: järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Utskottet välkomnade regeringens proposition Fjärde järnvägspaketet (prop. 2021/22:83) och riksdagen beslutade i linje med regeringens förslag (bet. 2021/22:TU9, rskr. 2021/22:229).

#### *Järnvägslagstiftning i Sverige*

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 i 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 tog över trafikeringsrätten för den lokala och regionala tågtrafiken inom länen, och därmed 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 fr.o.m. den 1 januari 2010. 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. EU-rätten föreskriver som tidigare nämnts ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Exempelvis är signal-systemen på Trafikverkets järnvägsnät 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 järnvägslagstiftningen 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.

Av järnvägslagstiftningen följer vidare att en tjänsteleverantör ska ge järnvägsföretag och andra sökande tillträde till grundläggande tjänster och tjänsteanläggningar utan att diskriminera någon. Så långt det är möjligt ska tjänsteleverantören tillmötesgå alla ansökningar till de egna tjänsterna.

Det är Trafikverket som ansvarar för kapacitetstilldelningsprocessen inför arbetet med att ta fram den årliga tågplanen och som gör bedömningen av t.ex. en viss banas kapacitet. Trafikverket ansvarar för den samlade planeringen av tåg och banarbeten på järnvägsspåren, den s.k. tågplanen vilken innehåller tidtabeller för person- och godståg samt en tidplan för banarbeten.

Trafikverket bildades den 1 april 2010 som en del av den översyn av myndighetsstrukturen på transportområdet som syftade till att skapa bättre



förutsättningar för en trafikslagsövergripande ansats på transportområdet samt en mer effektiv förvaltning och organisation.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat olika aspekter av förutsättningar för järnvägstrafiken flera gånger tidigare, senast i betänkande 2021/22:TU9. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till tagna initiativ och förpliktelser som följer av EU:s regelverk. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Med anledning av motionsförslaget om en gemensam statlig organisation för den svenska järnvägen vill utskottet inledningsvis påminna om EU-rättens grundläggande principer inom järnvägslagstiftningen om bl.a. oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Utskottet delar inte heller motionärernas uppfattning om att en gemensam statlig organisation skulle leda till ett mer effektivt järnvägssystem, varken vad gäller verksamhetens utförande eller användandet av statens resurser.

Utskottet ser därför inte att det finns skäl för riksdagen att vidta något initiativ med anledning av motionsyrkandet.

Motion 2023/24:2346 (V) yrkande 1 avstyrks därmed.

## **Organisering av järnvägsunderhåll**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om hur järnvägsunderhållet ska organiseras. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete på området och lyfter fram att det anser att en avreglerad järnvägsmarknad har bidragit till en positiv utveckling av järnvägsunderhållet.

Jämför reservation 2 (S), 3 (SD), 4 (C) och 5 (MP).

### **Motionerna**

Gunilla Svantorp m.fl. (S) lyfter i kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 25 fram att möjligheten för staten att i ökad utsträckning bedriva järnvägsunderhåll i egen regi bör ses över. Motionärerna framhåller bl.a. att den avreglerade järnvägen har lett till att den egna kompetensen inom staten har förlorats.

I kommittémotion 2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2 framförs att Infranord AB:s underhållsverksamhet bör uppgå i Trafikverket och att företaget därefter bör likvideras. Motionärerna lyfter fram att det för det svenska järnvägsnätet är önskvärt med en mer sammanhållen underhållskedja.

I kommittémotion 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 38 framhåller motionärerna att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas i konkurrens på en marknad. Motionärerna pekar på att detta förutsätter att Trafikverket besitter rätt kunskap och kompetens.

Daniel Helldén m.fl. (MP) anser i kommittémotion 2023/24:1878 yrkande 3 att Trafikverket bör återta delar eller hela järnvägsunderhållet i egen regi. Motionärerna framhåller bl.a. att sedan banunderhållet bolagiserades och konkurrensutsattes har statens förmåga till överblick och rationellt planerande av underhållet drunknat i upphandlat underhåll.

Mattias Vepsä (S) anser i motion 2023/24:1577 att den demokratiska kontrollen över järnvägen bör tas tillbaka. Motionären framhåller att ett effektivt järnvägsunderhåll kräver att Trafikverket har koll på den egna anläggningen och för detta krävs att järnvägsunderhållet återförs i statlig regi.

## **Bakgrund**

### *Tidigare utredningar*

Frågan om organiseringen av järnvägsunderhållet har varit föremål för flera utredningar under de senaste åren. I maj 2016 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning om järnvägsunderhållets organisering och presentera möjliga åtgärder för att utföra järnvägsunderhåll i egen regi. I februari 2017 överlämnade 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. I januari 2017 fick Trafikverket ett nytt uppdrag att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell besiktning av järnvägsunderhåll. Trafikverket konstaterar i sin slutredovisning som överlämnades i juni 2018 att verket har uppfyllt regeringens uppdrag att vidta åtgärder för att följa upp leveranser i egen regi.

Regeringen beslutade i mars 2018 att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda hur järnvägsunderhåll, i form av basunderhåll, skulle kunna överföras från Infranord AB till Trafikverket. I augusti 2019 utökades uppdraget, och utredaren skulle även bl.a. analysera och föreslå vilka kriterier som ska ligga till grund för urvalet för ett möjligt överförande av basunderhåll till Trafikverket samt lämna förslag på funktioner, volymer och ändamålsenlig geografisk spridning för ett underhåll i Trafikverkets egen regi.

Betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll redovisades i mars 2020 (SOU 2020:18). I betänkandet anfördes att det absolut viktigaste för Trafikverket som ansvarig för den statliga järnvägsanläggningen är att ha den kunskap om järnvägsanläggningen som krävs för att kunna underhålla den på bästa sätt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Detta tillhör kärnverksamheten för en infrastrukturförvaltare och är grunden för hela underhållsprocessen, oavsett om åtgärderna i anläggningen köps på en marknad eller utförs i egen regi. Utredaren föreslår därför bl.a. att Trafikverket betydligt mer än hittills ska

prioritera att ny modern teknik införs dels för att mäta tillståndet på järnvägsanläggningen, dels för avancerad dataanalys. Det föreslås också att Trafikverket ska bedriva ett representativt urval av basunderhåll i egen regi i syfte att utveckla järnvägsunderhållet och järnvägstransportsystemet. Vidare föreslås bl.a. att Trafikverket och entreprenadföretagen tillsammans ska förbättra produktionsplaneringen av järnvägsunderhållet, att marknadsförutsättningarna ska klargöras och att regeringen ska ge Trafikverket ett sektorsuppdrag att samordna järnvägsbranschen i relevanta delar.

### *Trafikverkets uppdrag*

I december 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta reda på förutsättningarna för att ta över delar av järnvägsunderhållet i egen regi. Uppdraget innebar att Trafikverket skulle redovisa vilka ytterligare åtgärder som behöver vidtas för att kunna bedriva visst järnvägsunderhåll i egen regi och att redovisa beräkningar och en beskrivning av de kostnader som skulle uppkomma om underhållet genomförs i egen regi. Uppdraget redovisades till Infrastrukturdepartementet den 20 april 2022 i rapporten Åtgärder för visst järnvägsunderhåll i egen regi.

I rapporten lyfter Trafikverket bl.a. fram att man kontinuerligt behöver utveckla beställarrollen genom ökat lärande och på olika sätt vidta åtgärder för att utveckla marknaden. Det kan exempelvis innebära försök med olika typer av affärsupplägg och att använda olika entreprenadformer. Över tid behöver mixen av åtgärder variera, och frågorna studeras och utvecklas kontinuerligt av akademien, industrin och Trafikverket i samverkan. En viktig utgångspunkt i de åtgärder som genomförs är dock att ge marknaden stabila och långsiktiga förutsättningar.

För att utveckla beställarkompetensen och samtidigt utveckla marknaden planerar Trafikverket att genomföra basunderhåll i tre geografiska områden, med ett organisationsupplägg där Trafikverket har egen personal för planering och produktionsledning av det operativa arbetet. Trafikverket får därmed full insyn i hur det operativa arbetet genomförs. Att öka andelen egen regi med fler operativa resurser kommer inte att ge ytterligare något bidrag i detta avseende enligt Trafikverkets bedömning. Det nya upplägget kommer att införas i samband med att de nuvarande kontrakten löper ut. Trafikverket planerar dessutom att utveckla den nationella verksamheten för periodisk mätning genom nya affärsupplägg, exempelvis genom att utveckla affärerna med förändrade ansvarsgränssnitt och genom att utveckla den egna kompetensen inom området. Trafikverket bedömer att det dagliga operativa arbetet tillsammans med branschens aktörer kommer att utveckla Trafikverket som beställare men också ge bättre förutsättningar för företag att utvecklas och verka på marknaden. Bedömningen är att verksamheten i form av planering och produktionsledning med egen personal kan påbörjas 2025 och vara i full drift under 2027.

Trafikverket har dessutom som jämförelse studerat ett upplägg med verksamhet i egen regi där Trafikverket utöver egen personal som planerar och leder det dagliga arbetet även har merparten av den personal som krävs för att utföra arbetet, kompletterat med upphandlade specialresurser. Även här antas att verksamheten i egen regi startar när kontrakten löpt ut. Rekrytering av personal och anskaffning av exempelvis maskiner, it-system och material genom upphandling i konkurrens kommer enligt verket att kräva väsentliga insatser.

Den 24 augusti 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Redovisningen ska även omfatta vilka åtgärder som genomförs för att förbättra funktionssättet på marknaden för järnvägsunderhåll och därmed främja förutsättningarna för marknads aktörer att utvecklas. Uppdraget ska redovisas senast den 12 februari 2024 till Regeringskansliet.

### *Budgetpropositionen för 2024*

I budgetpropositionen för 2024 utgiftsområde 22 (prop. 2023/4:1) framförs att regeringen anser att den avreglerade järnvägsmarknaden har bidragit till en positiv utveckling av järnvägsunderhållet. En viktig faktor för ett effektivt underhåll av järnvägar är att marknaden för järnvägs underhåll fungerar och att marknads aktörer arbetar med utveckling, innovation och investeringar i verksamheten. Regeringen understryker att en tät samverkan mellan Trafikverket, transportföretag, transportköpare och underhållsföretag är nödvändig för att möjliggöra en sådan utveckling. Regeringen kommer under 2024 att nära följa Trafikverkets arbete med att stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägs underhåll i syfte att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat frågor om organiseringen av järnvägsunderhållet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2022/23:TU14. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till pågående arbete och utredningar. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att frågan om hur järnvägsunderhållet ska organiseras har varit föremål för ett antal utredningar under de senaste åren. Mot bakgrund av det stora underhållsbehov som finns och kostnaderna för nödvändiga åtgärder finner utskottet det angeläget att underhållet utformas så effektivt som möjligt och att medlen som avsätts till detta används på ett ändamålsenligt sätt. Utskottet delar regeringens uppfattning om att den

nuvarande ordningen med en avreglerad järnvägsmarknad har bidragit till en positiv utveckling av järnvägsunderhållet. Utskottet finner därmed inte att det finns anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen om att Trafikverket i ökad utsträckning ska bedriva järnvägsunderhåll i egen regi. I likhet med flera av motionärerna anser utskottet att det är nödvändigt att Trafikverket har den kompetens och kunskap som krävs för att säkerställa att järnvägsanläggningen kan underhållas på bästa sätt. Trafikverket måste också säkerställa god affärsmässighet och produktivitet och även kunna agera som en effektiv upphandlare av underhållstjänster som bidrar till att utveckla marknaden för järnvägsunderhåll. Utskottet välkomnar därför det uppdrag som regeringen gav Trafikverket den 24 augusti 2023 att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet.

Motionerna 2023/24:400 (SD) yrkande 2, 2023/24:1577 (S), 2023/24:1878 (MP) yrkande 3, 2023/24:2465 (C) yrkande 38 och 2023/24:2625 (S) yrkande 25 avstyrks därmed.

## Vissa andra frågor om järnvägsunderhåll

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa frågor om järnvägsunderhållet. Utskottet framhåller bl.a. vikten av ett fungerande järnvägsunderhåll, både när det gäller det förebyggande underhållsarbetet men också när det gäller själva planeringen av detta.

Jämför reservation 6 (SD) och 7 (C).

### Motionerna

Patrik Jönsson m.fl. (SD) lyfter i kommittémotion 2023/24:400 yrkande 3 fram Trafikverkets administration bör ses över i syfte att minska onödig administration till förmån för ökade resurser till underhållsarbete i spåren. I yrkande 26 framhåller motionärerna behovet av att stärka underhållet av kontaktledningssystemet och växlar. Motionärerna pekar på att järnvägsinfrastrukturen är dåligt underhållen och att kontaktledningsfel är särskilt allvarliga eftersom de leder till många förseningsminuter per tillfälle. I yrkande 43 efterfrågar motionärerna skärpt straff för kopparstöld i järnvägsanläggningar. Motionärerna framhåller att dessa stöldar orsakar stora avbrott i järnvägstrafiken och medför en stor risk för allvarliga elolyckor. Motionärerna anser i yrkande 44 att arbetet med att ersätta eller DNA-märka stöldbegärliga komponenter för att förebygga kopparstöld behöver intensifieras. I yrkande 27 anför motionärerna att arbetet med digitalisering av

järnvägssektorn måste stärkas. Motionärerna pekar bl.a. på att digital automatisk inhämtning av skicket på växlar, spårlägen, kontaktledningar m.m. kan spara resurser jämfört med manuell besiktning.

I kommittémotion 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 104 anför motionärerna att regeringen bör se till att Trafikverket ser över möjligheten att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när ordinarie trafik ligger nere. På detta sätt menar motionärerna att den lägre trafikvolymen kan utnyttjas för underhåll.

## **Bakgrund**

### *Pågående arbete*

I januari 2024 överlämnade Trafikverket sitt inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. Trafikverket uppger att en målbild för planperioden är en allt mer digitaliserad järnvägsanläggning där digitala tjänster och digitala informationsflöden får allt större genomslag. I förslaget uppger Trafikverket vidare att myndigheten förbättrar arbetssätten för att effektivisera underhållet och ytterligare öka reinvesteringstakten. Trafikverket pekar på att när ett rekordstort antal underhållsåtgärder ska genomföras i en järnvägsanläggning med större kapacitetsutnyttjande än någonsin tidigare behöver verkets operativa förmåga öka, dvs. förmågan att omsätta kunskap om anläggningen och dess nedbrytning till effektiva åtgärder i anläggningen. Trafikverket framhåller att större reinvesteringar i spår- och kontaktledningsanläggningen behöver genomföras med metoder som går fortare än de som väljs idag. Trafikverket uppger att för att uppnå detta behöver verkets planering och upphandling av denna typ av reinvesteringar utvecklas. I underlagsrapporten Digitalisering och automatisering i järnvägssystemet uppger Trafikverket att digitalisering i järnvägstransportssystemet handlar i stort om en ökad grad av digital information i realtid, samverkan, delningstjänster och automatisering. Den teknikutveckling som Trafikverket bedömer få störst genomslag på kort sikt är digitala tjänster i form av trafikinformation och navigationstjänster, avancerade förarstödssystem baserade på sensorer och kameror samt uppkopplade fordon med möjlighet att både ta emot, skicka och agera på data.

Av budgetpropositionen för 2024 utgiftsområde 22 framgår att Trafikverket under 2022 genomförde fler planerade arbeten i järnvägsanläggningen än något tidigare år. Regeringen framhåller i propositionen att underhållet har prioriterats på ett sätt som skapar mesta möjliga nytta för järnvägens slutanvändare.

### *Kapacitetstilldelningsprocessen*

Det är Trafikverket som ansvarar för kapacitetstilldelningsprocessen inför arbetet med att ta fram den årliga tågplanen och som gör bedömningen av t.ex. en viss banas kapacitet. Trafikverket ansvarar för den samlade planeringen av

tåg och banarbeten på järnvägsspåren, den s.k. tågplanen vilken innehåller tidtabeller för person- och godståg samt en tidsplan för banarbeten. Det är järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) som ligger till grund för tågbolagens ansökan om tid och plats i spåret. JNB innehåller information om Sveriges järnvägsnät, hur man ansöker om kapacitet, vilka tjänster och avgifter som gäller under en tågplan samt de avtalsvillkor som är aktuella för att trafikera spåren. Från februari till april varje år går det att ansöka om tåglägen i den kommande tågplanen. De som ansöker är tågbolag, kollektivtrafikmyndigheter, järnvägsentreprenörer m.fl. Under ansökningsperioden ansöker även Trafikverket om tider för banarbeten. När ansökningsperioden stängs startar arbetet med att konstruera tågplanen. Tilldelningen av kapacitet utgår därmed från de ansökningar om tåglägen som lämnas in till Trafikverket och inte från en optimering av tågplanen från ett produktionstekniskt perspektiv. Trafikmönster och typ av trafik är därför faktorer som påverkar vilken kapacitet som kan utnyttjas på en bana. Under hösten fastställs tågplanen. Planeringen avser också hantering av ändringar av tåglägen och banarbeten.

Europeiska kommissionen presenterade den 11 juli 2023 sitt förslag till en ny järnvägskapacitetsförordning. Förslaget är en omarbetning av delar av EU-direktivet om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERADirektivet) och omfattar även upphävning av Godskorridorförordningen. Det syftar till att öka kapaciteten på de europeiska järnvägsnäten och underlätta för den gränsöverskridande trafiken genom att förbättra processerna för kapacitetstilldelning och trafikledning för bättre samordning i hela järnvägssystemet. Förslaget behandlas nu i rådet och Europaparlamentet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

### *Kopparstölder*

Trafikverket uppger att kopparstölder innebär förseningar och drabbar människor och gods. Inställda och försenade transporter genererar höga samhällskostnader, men även direkta kostnader för Trafikverket och järnvägsföretagen. I samband med stöld är det även vanligt att kablar som inte innehåller koppar men som är viktiga för järnvägsanläggningens säkerhet och funktion skadas. Trafikverket arbetar aktivt med åtgärder för att öka robustheten i järnvägsanläggningen för att förhindra stölder, men också för att minska konsekvenserna och riskerna om de ändå inträffar. Trafikverket framhåller bl.a. att verket arbetar för att minska tillgången på koppar och ersätter t.ex. koppar med andra material. Andra förebyggande åtgärder är att verket stöldskyddsmärker med DNA och samarbetar med andra företag och organisationer, inte minst polisen. Exempel på övriga åtgärder som Trafikverket har vidtagit är bevakning med väktare och kamerabevakning, mindre tillgängliga anläggningar, stängsel och skyltning och borttagning av övertaligt material samt buskage för att minska möjligheten för obehöriga att vistas i skymundan.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har hanterat motionsförslag om underhåll och digitalisering inom järnvägssektorn tidigare, bl.a. i betänkande 2022/23:TU14. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till pågående arbete och utredningar. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla vikten av ett fungerande järnvägsunderhåll, både när det gäller det förebyggande underhållsarbetet och när det gäller själva planeringen av det. Utskottet påminner om att planering och genomförande av underhållsåtgärder i järnvägsnätet ska utgå från samhällsekonomisk effektivitet och en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Trafikverket är infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten och ansvarar inom ramen för gällande författningar för planeringen av järnvägstrafik och av underhåll. Utskottet förutsätter att Trafikverket arbetar konsekvent för en effektiv och hållbar planering så att underhållsåtgärder kan genomföras på ett sådant sätt att trafiken störs så lite som möjligt och med korta ledtider. Utskottet utgår vidare från att Trafikverket tillsammans med marknadens aktörer arbetar med utveckling och innovation för att förbättra arbetsmetoderna och effektivisera järnvägsunderhållet. Utskottet ser i sammanhanget positivt på den ökande digitaliseringen av Trafikverkets tekniska system. Utskottet vill understryka att det följer frågor om järnvägsunderhåll mycket noga.

När det gäller motionsyrkandet om kopparstöld kan utskottet konstatera att kopparstöld innebär förseningar och drabbar såväl resenärer som gods. Utskottet har inhämtat att Trafikverket arbetar aktivt med åtgärder för att öka robustheten i järnvägsanläggningen för att förhindra stöld, men också för att minska konsekvenserna och riskerna om de ändå inträffar. Utskottet välkomnar det arbete som Trafikverket bedriver för att minska kopparstöld och förutsätter att de rättsvårdande myndigheterna kopplas in i arbetet.

Utskottet vill avslutningsvis påminna om det uppdrag som regeringen gav Trafikverket den 24 augusti 2023 att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Trafikverket ska inom ramen för uppdraget bl.a. redogöra för de åtgärder som vidtas för att stärka verkets beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2023/24:400 (SD) yrkandena 3, 26, 27, 43 och 44 samt 2023/24:2465 (C) yrkande 104.



## Järnvägens signalsystem

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om införandet och finansieringen av signalsystemet ERTMS. Utskottet hänvisar i första hand till pågående arbete. Utskottet förutsätter att åtgärder kommer att vidtas för att främja ett ordnat och kostnadseffektivt införande.

Jämför reservation 8 (SD), 9 (V), 10 (C) och 11 (MP).

### Motionerna

I partimotion 2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8 efterfrågas att regeringen återkommer med en plan för statlig finansiering av ERTMS-utrustning. Motionärerna pekar på att branschen i Sverige förväntas bära kostnaden själv, till skillnad mot ett antal andra länder där staten tar ett betydande ansvar för finansieringen.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2023/24:400 yrkande 33 att även om ERTMS kommer att vara infört i framtiden kommer signalsystemet ATC att vara i drift under överskådlig tid. Hänsyn behöver därför tas till fortsatta underhållsinsatser för detta signalsystem. I yrkande 34 anser motionärerna att införandet av ERTMS bör skjutas upp då det finns en risk för inkörningsproblem vid nyinstallation av ERTMS. I yrkande 35 anser motionärerna att tågoperatörerna bör kompenseras för kostnaderna för att införa ERTMS. Motionärerna påtalar att om priset för godstransport på järnväg höjs för att täcka installationen av ERTMS kan det leda till att mer gods i stället körs på lastbil.

Ulrika Heie m.fl. (C) lyfter i kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 42 fram att förutsättningarna för att underlätta införandet av ERTMS i såväl statens infrastruktur som tågoperatörernas ombordutrustning bör utredas. Motionärerna påpekar att översyn och utveckling av signalsystemet är en viktig beståndsdel i att modernisera järnvägen. I yrkande 43 framhåller motionärerna att Trafikverket – i samverkan med övriga järnvägsintressenter – bör få i uppdrag att ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med införande av ERTMS. I yrkande 44 begär motionärerna en uppföljning av utfallet av Finlands införande av ERTMS, dvs. att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC och ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana.

Daniel Helldén m.fl. (MP) menar i kommittémotion 2023/24:1878 yrkande 9 att ERTMS bör införas på de sträckor som är färdiga för 250 km/h. Motionärerna framhåller att det krävs att alla sträckor som byggts för de nya hastigheterna får ERTMS så att nyttan av investeringarna kommer samhället och det hållbara resandet tillgodo.

## Bakgrund

### *ATC*

Automatic Train Control (ATC) är benämningen på det system som i dag huvudsakligen används i Sverige för att övervaka tågets framfart enligt tekniskt körtillstånd som ges från järnvägens signalsäkerhetssystem. Ett signalsäkerhetssystem gör det möjligt att framföra fordon på järnväg längs en kontrollerad sträcka utan risk för trafikeringsolyckor (kollision och urspårning). De flesta svenska banor använder i dag en version som kallas ATC-2. Sverige var tidigt ute när det gällde att ta fram ett väl fungerande ATC-system. Utvecklingen av den första prototypen startade redan i slutet på 1960-talet och ATC-1 togs i drift 1980.

### *ERTMS*

Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (European Rail Traffic Management System, ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem för järnvägen. Det syftar till att möjliggöra effektiv gränsöverskridande tågtrafik. Sverige och övriga medlemsstater är enligt EU-lagstiftningen skyldiga att införa ERTMS på stommätet senast 2030. Trafikverket har helhetsansvaret för planeringen och för att införa ERTMS i infrastrukturen för det svenska järnvägssystemet. Införandet ska planeras i nära samarbete med företrädare för utrustningsindustrin, järnvägsföretagen och andra trafikorganisatörer.

### *Införande av ERTMS*

#### **Trafikverkets inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037**

I sitt inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 framhåller Trafikverket att järnvägen har en signalanläggning med ett eftersatt underhåll som behöver omhändertas och där det snart inte kommer att finnas reservdelar när exempelvis ställverk behöver repareras. Upprustningsbehovet kommer att öka över tid om inte åtgärder vidtas. Trafikverket bedömer att om upprustningen av signalanläggningen inte färdigställs under början av 2040-talet får det konsekvensen att funktionen försämras och i förlängningen kan delar av järnvägen sluta fungera. Systemet behöver inte bara underhållas utan också moderniseras, digitaliseras och standardiseras. För att säkra järnvägens funktion i början av 2040-talet bedöms att de totala satsningarna för signalsystemet ERTMS behöver vara betydligt högre än i gällande plan. Trafikverket framför vidare att det har analyserats vilka möjligheter det finns att digitalisera och modernisera signalanläggningen och införa ERTMS till en lägre kostnad än den som presenterades inför nationell plan 2022–2033. Trafikverket konstaterar i sammanhanget att verket därför behöver genomföra en rad åtgärder kopplat till regelverk, interna arbetssätt, kompetensförsörjning, förvaltning samt en bättre

leverantörsstyrning. Åtgärderna syftar till att öka effektiviteten, korta ledtiderna och reducera kostnaderna.

### **Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2030**

I förslaget till nationell plan för 2022–2030 uppger Trafikverket att signalanläggningen i den svenska järnvägsinfrastrukturen behöver renoveras. Trafikverket pekar vidare på att det finns behov av att standardisera och modernisera signalanläggningen för att effektivisera förvaltningen av den och möjliggöra en mer effektiv och robust tågdrift. En stor del av Trafikverkets signalsystem måste bytas ut inom 20 år till följd av uppnådd teknisk livslängd. I dagsläget har 10 procent av ställverken nått sin tekniska livslängd och redan 2026 kommer en betydande del av den övriga signalanläggningen att ha passerat sin tekniska livslängd. En omfattande reinvestering är enligt Trafikverket därför nödvändig för att minst upprätthålla dagens kapacitet och tillgänglighet i järnvägssystemet samt säkra tillgången till viktiga komponenter. Reinvesteringen är också nödvändig för att vidmakthålla och säkra tillgången till medarbetare med rätt kompetens, vilka i annat fall riskerar att välja mer expansiva arbetsmarknader. Trafikverket uppger att det inte är kostnadseffektivt att behålla och reinvestera i ATC. Det gäller ur både ett investerings- och ett underhållsperspektiv, men framför allt ur ett framtidsperspektiv. Trafikverket betonar att det redan i dag är billigare att bygga med ERTMS än med ATC och att denna skillnad troligtvis kommer att öka med tiden. En anledning till detta är att ERTMS har färre komponenter i anläggningen än vad ATC har. Det bidrar även till att ERTMS har lägre förvaltningskostnader. Därmed genererar ERTMS lägre livscykelkostnader än ATC sett ur ett infrastrukturperspektiv.

### **Analys och kvalitetssäkring av införandet av ERTMS**

Trafikverket redovisade i november 2021 ett regeringsuppdrag om att analysera och kvalitetssäkra införandet av ERTMS i det svenska järnvägssystemet. I myndighetens rapport (TRV 2021/42663) påpekas att Sverige i en internationell jämförelse inte längre ligger i framkant inom Europa vad gäller införandet av ERTMS, och Sverige har på kort tid halkat efter på flera viktiga områden. Det gäller bl.a. synen på en snabb fordonskonvertering. Även i synen på vad ERTMS medför i form av möjligheter till automatisk tågdrift, högre kapacitet och minskade driftsstörningar är Sveriges grannländer betydligt längre fram. Det försenade införandet av ERTMS har skapat en fördämnings-effekt gentemot andra behov inom järnvägssystemet. Trafikverket påminner samtidigt om att flera av de stora pågående och kommande infrastrukturprojekten enligt lag måste utföras med ERTMS, t.ex. Norrbotniabanan, Sydostlänken samt fyrspar mellan Uppsala och Stockholm. Det medför även att angränsande delar av järnvägsnätet måste vara ERTMS-konverterade vid tidpunkten för en planerad start av trafiken för att de nya stråken ska nå efterfrågad kapacitet och funktionalitet. Den yttersta förutsättningen för att

ERTMS ska kunna införas är dock att alla fordon som ska trafikera en bana med ERTMS är utrustade med ERTMS-ombordutrustning. Inledningsvis, fram t.o.m. 2028, finns det redan förutsättningar för att påbörja ett införande. För ett fortsatt införande måste dock alla fordon vara utrustade med ERTMS fr.o.m. 2029 för att framkomlighet ska kunna garanteras genom omledning vid både planerade och oplanerade trafikavbrott. För att säkerställa järnvägs-systemets rådande kapacitet och tillgänglighet samt dess framtida överlevnad anser Trafikverket att regeringen bör ge myndigheten i uppdrag att utreda formerna för medfinansiering av fordonskonvertering. Trafikverket har haft ett undantag från kravet om att allt ska kopplas in med ERTMS för att få fortsätta bygga med ATC. Undantaget löpte dock ut den sista december 2022. Möjligheten att beviljas ett nytt undantag längre än till 2029 bedömer Trafikverket som mycket liten eftersom EU i ett antal utredningsrapporter pekar på att införandet av ERTMS går för långsamt och därför rekommenderar en utfasning av undantagen.

### **Regeringens fastställelsebeslut om den nationella planen**

I sitt fastställelsebeslut om den nationella planen (I2022/01294) från juni 2022 meddelade regeringen att den såg allvarligt på kostnadsutvecklingen för införandet av järnvägssignalsystemet ERTMS och ville försäkra sig om en fortsatt gedigen kostnadskontroll. Trafikverket behövde enligt regeringen vidta kraftfulla åtgärder och fortsatta effektiviseringar så att kostnaderna för genomförandet av ERTMS hålls nere. Regeringen ansåg att effektiviseringar är nödvändiga för att kunna fortsätta utbyggnaden. Regeringen fördelade 15,4 miljarder kronor till utbyggnaden av ERTMS inom planperioden inklusive införande, utveckling och vidareutveckling. Trafikverket ska fördela medlen för perioden 2022–2033 på så sätt att utbyggnaden kan ske så effektivt som möjligt utifrån både investeringskostnader och anläggningens funktion.

### **Årlig rapport om införandet av ERTMS**

Den 16 januari 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att i anslutning till årsredovisningen årligen t.o.m. 2030 rapportera till Regeringskansliet om hur långt arbetet med att införa ERTMS i det svenska järnvägssystemet har kommit. Trafikverket ska i rapporteringen redovisa vilka åtgärder som vidtagits och vilka åtgärder myndigheten avser att vidta för att utrullningen av systemet ska ske ordnat utan förseningar, marknadsstörningar eller fördyrningar. Rapporten ska även inkludera status på järnvägsföretagens arbete med att installera nödvändig ombordutrustning för ERTMS. I årsredovisningen för 2022 (TRV 2022/78236) påpekar Trafikverket att regeringens fastställelsebeslut om den nationella planen för infrastruktur från juni 2022 innebär vissa förändringar jämfört med Trafikverkets förslag. Dessa förändringar avser i huvudsak justeringar inom utvecklingsramen. Myndigheten pekar på att den enskilt största justeringen avser de ekonomiska planeringsramarna för trafikstyrningssystemet ERTMS, som begränsas avsevärt jämfört med Trafikverkets förslag. Detta kräver en fördjupad

konsekvensanalys och en översyn av planen för införandet av ERTMS i Sverige.

### *Riksrevisionens granskning*

Riksrevisionen granskade 2018 införandet av ERTMS i Sverige. I rapporten Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21) påpekar Riksrevisionen att Trafikverket och tidigare Banverket kraftigt underskattat kostnaden för att utveckla ett fungerande ERTMS-system som svarar mot såväl EU:s specifikationer som nationella krav. Att utveckla ett nytt signalsystem baserat på datoriserad teknik har visat sig vara mer resurskrävande än förväntat. I den nationella planen för transportsystemet 2010–2021 angavs en uppskattad kostnad på totalt 1,17 miljarder kronor för att utveckla ERTMS-systemet. Den kostnaden var kraftigt underskattad och hade nästan tredubblats till 2018 på grund av många justeringar, byte av s.k. baseline och rättningar av systemet, samt att utökad testkapacitet hade införts. Riksrevisionen bedömde därför att kostnadsuppskattningarna för utvecklingen av systemet inte hade varit välgrundade. Riksrevisionen ansåg att det fanns en risk för att ytterligare kostnadsökningar kunde uppstå i framtiden, och att Trafikverket därför borde vidta åtgärder för att motverka en sådan utveckling, t.ex. genom att utforma mjukvaruutvecklingen på ett sätt som minskar omfattningen på de delar som behöver genomgå nya godkännandeprocesser efter ändringar i mjukvaran.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat frågor om järnvägens signalsystem vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2022/23:TU14. Utskottet avstyrkte då motionsförslag på området med hänvisning till pågående beredning och förutsatte i sammanhanget att regeringen skulle ta vara på de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills gett. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet är införstått med det faktum att det nuvarande ATC-systemet i många avseenden har nått sin tekniska livslängd och att det därför är nödvändigt att ersätta det med ett nytt signalsystem. Utskottet understryker att ERTMS handlar om ett gemensamt europeiskt signalsystem och att det därför finns krav från EU på att medlemsländerna ska ha installerat systemet till en viss tidpunkt. Utskottet konstaterar samtidigt att införandet av ERTMS är en utdragen process och att kostnaderna för det nya signalsystemet har underskattats kraftigt, något som inte minst har påvisats av Riksrevisionen i den granskning som gjordes 2018. Utskottet välkomnar det som Trafikverket framför i sitt inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 om att verket har analyserat vilka möjligheter det finns att digitalisera och modernisera signalanläggningen och

införa ERTMS till en lägre kostnad än den som presenterades inför nationell plan 2022–2033. Utskottet konstaterar att även järnvägsföretagen drabbas av betydande kostnader för att installera den ombordutrustning som krävs för att trafikera en järnvägsanläggning med det nya signalsystemet och ser därför i sammanhanget positivt på det stöd som har fått från EU på området. Utskottet finner det naturligtvis bekymmersamt att utbyggnaden av det nya signalsystemet dröjer men ser också med oro på hur kostnaderna för införandet av ERTMS har utvecklats. Mot bakgrund av pågående arbete finner utskottet inte anledning att i nuläget ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2023/24:400 (SD) yrkandena 33–35, 2023/24:1878 (MP) yrkande 9, 2023/24:2346 (V) yrkande 8 och 2023/24:2465 (C) yrkandena 42–44 avstyrks därmed.

## Järnvägsskydd

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om järnvägsskydd. Utskottet understryker att säkerheten inom transportsystemet prioriteras högt av utskottet och förutsätter bl.a. att frågan även har fortsatt hög prioritet i det arbete som pågår inom transportsektorn.

Jämför reservation 12 (SD).

### Motionen

Patrik Jönsson m.fl. (SD) lyfter i kommittémotion 2023/24:400 fram flera frågor med koppling till järnvägsskydd. I yrkande 37 framhåller motionärerna betydelsen av fler fasta kameror på strategiska platser. Motionärerna konstaterar att det i princip är omöjligt att fysiskt övervaka alla Trafikverkets spår. Motionärerna framhåller i yrkande 38 att möjligheten att använda drönare som kompletterande åtgärd bör ses över. I yrkande 41 anser motionärerna att straffen för sabotage och hot mot järnvägssystemet bör skärpas. Motionärerna pekar i yrkande 45 på att det inte bör vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal. Motionärerna framhåller att det vid exempelvis eldsvåda, bråk eller andra tillbud kan innebära livsfara att en lokförare inte har någon ombordpersonal. I yrkande 47 anser motionärerna att intrångsskyddet till lokförare ombord på tåg bör stärkas då det är för lätt att komma in till en lokförare och sedan koppla bort viktig säkerhetsutrustning. Motionärerna anser vidare i yrkande 48 att svenska bangårdar är i behov av höjd säkerhet och att bangårdar bör inhägnas och säkerhetsklassas. I yrkande 49 framhåller motionärerna att kontroller av passagerare och gods vid gränsöverskridande tågtrafik bör fortsätta. Motionärerna understryker att kontroller ska ske effektivt för att inte passagerare ska få längre restid än nödvändigt. Motionärerna framhåller vikten

av ökad säkerhet för personal i yrkande 50. Motionärerna påminner om att personal på tåg och bussar allt oftare utsätts för hot och våld.

## **Bakgrund**

### *Infrastrukturpropositionen*

I den senaste infrastrukturpropositionen konstaterar regeringen att Trafikverket är en viktig myndighet inom totalförsvaret. Regeringen påminner om att den i propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) anger att utgångspunkten för planeringen av totalförsvaret bör vara att under minst tre månader kunna hantera en säkerhetspolitisk kris i Europa och Sveriges närområde som innebär allvarliga störningar i samhällets funktionalitet samt krig under en del av denna tid. Vidare anger regeringen att totalförsvarets förmåga behöver fortsätta att stärkas och att det civila försvaret, som är en viktig del i detta arbete, behöver utvecklas samordnat med det militära försvaret. Det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. En grundläggande funktionalitet inom transportområdet är en förutsättning för att viktiga samhällsfunktioner inklusive totalförsvaret ska kunna upprätthållas vid kriser i fredstid, höjd beredskap och ytterst i krig. Vidare pekar regeringen på att Trafikverket, utifrån sitt utökade ansvar för samordning och övergripande planering av krisberedskap och civilt försvar inom transportområdet, bl.a. har fört fram att det behövs säkerhetshöjande åtgärder i den egna anläggningen samt att en rad förmågehöjande insatser behöver genomföras så att objekt som har pekats ut som verksamhetskritiska eller samhällsviktiga i väg- och järnvägsanläggningen och som är byggda under andra förutsättningar kan anpassas till dagens och morgondagens förutsättningar och hotbild. Vidare påminner regeringen om att anslagsmedel efter förslag i propositionen Totalförsvaret 2021–2025 har avsatts för åren 2021–2025 i syfte att utveckla det civila försvaret transportområdet.

### *Beredskapssektor Transporter*

Trafikverket är en av tio sektorsansvariga myndigheter som enligt förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap ska leda arbetet med att samordna åtgärder inför och vid fredstida krissituationer och höjd beredskap inom sin beredskapssektor. Trafikverket leder arbetet med att samordna och bereda åtgärder tillsammans med Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket och skapar förutsättningar för samverkan och samordning. Samverkansstrukturen beredskapssektor transporter privat–offentlig samverkan (BT POS) har sin grund i Trafikverkets uppdrag att samordna beredskapssektorn transporter och består av de tre transportslagsgrupperna land, sjö och luft där representanter för både näringslivet och det offentliga ingår. BTPOS är uppdelat i transportslagsgrupper, som inom forumet kommer

att samverka i beredskapsfrågor och ha en planerande, genomförande och rådgivande funktion.

### *EU och järnvägsskydd*

Kommissionen har inrättat en särskild arbetsgrupp, Landsec, som arbetar med skyddsfrågor inom transporter på land. Inom Landsec finns det en arbetsgrupp, Railsec, som arbetar särskilt med frågor om skydd på järnväg. Arbetsgruppen arbetar bl.a. med informationsutbyte och framtagande av dokument med rekommenderade tillvägagångssätt, s.k. best practices.

Europeiska kommissionen har i ett meddelande presenterat fyra rekommendationer till medlemsstaterna om åtgärder för att förbättra tågresenärers säkerhet (COM(2018) 470 final). I en av rekommendationerna uppmanas medlemsstaterna att anta ett nationellt program för järnvägsskydd. I en annan rekommendation uppmanas medlemsstaterna att införa krav på järnvägsföretag och infrastruktur- och stationsförvaltare om att de ska ha säkerhetsplaner på företagsnivå.

### *Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd*

Det nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK) är ett råd som skapades för att arbeta med skyddsfrågor inom järnvägen och kollektivtrafiken. Rådet arbetar för att utveckla och vidta åtgärder som syftar till att förebygga, förhindra och hantera kriminella och olagliga handlingar riktade mot kollektivtrafiken, såväl lokal och regional, samt mot fjärrtrafik och övrig spårtrafik. Rådets medlemmar är Jernhusen, Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting, Polismyndigheten, Transportstyrelsen, Trafikverket, Tågföretagen och Landsec. Vid behov kan också andra deltagare adjungeras.

### *Järnvägens samverkansforum*

Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) har bildats av aktörer inom järnvägsbranschen i Sverige för att prioritera och driva på järnvägens förbättringsarbete. Inom JBS samverkar säkerhetsansvariga parter för att lyfta fram och utveckla särskilda områden inom säkerhet.

### *Samverkansrådet mot terrorism*

Samverkansrådet mot terrorism är ett nätverk med 15 myndigheter som syftar till att på nationell nivå förbättra samordningen och effektivisera arbetet mot terrorism och våldsbejakande extremism. Rådet bildades 2005 på Säkerhetspolisens initiativ. Myndigheterna i Samverkansrådet mot terrorism träffas regelbundet och har en god dialog på strategisk nivå. Rådet består i dag av Säkerhetspolisen, Polismyndigheten, Ekobrottsmyndigheten, Försvarets radioanstalt, Försvarsmakten, Kriminalvården, Kustbevakningen, Migrationsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap,



Skatteverket, Strålsäkerhetsmyndigheten, Totalförsvarets forskningsinstitut, Transportstyrelsen, Tullverket och Åklagarmyndigheten. Den 27 juli 2023 fick de myndigheter som ingår i Samverkansrådet mot terrorism i uppdrag att, mot bakgrund av det försämrade säkerhetsläget, intensifiera sin samverkan för att stärka Sveriges förmåga att förebygga, förhindra och försvåra terrorism och våldsbejakande extremism. När myndigheterna nu ska intensifiera sin samverkan kan det också finnas skäl enligt regeringen att se över vilka myndigheter som ska ingå i rådet.

### *Regeringsuppdrag för att föreslå åtgärder för att stärka det krisberedskap och civilt försvar*

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att stärka krisberedskap och civilt försvar samt höja förmågan vid höjd beredskap och ytterst i krig för myndigheterna inom beredskapssektorn för Transporter. Uppdraget omfattar dels en beskrivning av Trafikverkets egna förmågor, dels övriga myndigheter inom sektorn. Uppdraget redovisades den 15 januari 2024. Trafikverket pekar bl.a. på att basunderhåll är nyckeln för fungerande infrastruktur i kris, höjd beredskap och krig. Inom ramen för befintlig struktur för basunderhåll inom bl.a. järnväg behöver förmågan öka de kommande åren. Åtgärder som lyfts är bl.a. skydd av bangårdar genom stängsling och kameraövervakning, säkerhetsåtgärder för att stärka motståndskraften i för samhället samhällsviktiga anläggningar för järnvägen.

### *Regeringsuppdrag för att stärka svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet*

Den 21 augusti 2023 gav regeringen Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet. Inom ramen för uppdraget ska myndigheterna:

- genomföra en kartläggning av nuvarande reglering på både nationell nivå och EU-nivå om det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet och utifrån denna kartläggning analysera behov av och föreslå ytterligare åtgärder,
- föreslå utformning och en process för framtagande av ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd, utifrån rekommendationen i Europeiska kommissionens meddelande COM(2018) 470 final,
- analysera om det med hänsyn till befintlig reglering är lämpligt att införa krav på järnvägsföretag och infrastruktur- och stationsförvaltare att anta säkerhetsplaner på företagsnivå och i så fall lämna förslag på hur sådana krav kan utformas,
- genomföra en omvärldsanalys och studera hur andra länder reglerar frågor om järnvägs- och kollektivtrafikskydd,

- i övrigt vid behov lämna de författningsförslag och områden för vidare utredning som myndigheterna bedömer nödvändiga för att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 januari 2024.

### *Personalsäkerhet*

Frågor om arbetstagares säkerhet och trygghet regleras i första hand i arbetsmiljölagen (1977:1160).

Arbetsmiljöverket konstaterar på sin webbplats att hot och våld, eller risken för att bli utsatt för hot och våld på arbetsplatsen, kan förekomma inom de flesta branscher eller yrken och är ett allvarligt arbetsmiljöproblem. Oron för att bli utsatt för hot och våld på arbetet är en psykisk belastning som också påverkar arbetsmiljön negativt. Detta ska arbetsgivaren också känna till och förebygga så mycket det går. Arbetsplatser ska utformas och utrustas för att förebygga risken för hot och våld så långt det är möjligt. Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 1993:2) om våld och hot i arbetsmiljön gäller på alla arbetsplatser.

Genom förbättrad säkerhet på arbetsplatsen och genomtänkta rutiner kan många hot- och våldssituationer undvikas. Med ett bra förebyggande arbete går det att skapa en arbetsplats där personalen kan känna trygghet även i verksamheter där risken för att bli utsatt för hot och våld i arbetet är påtaglig.

Huvudansvaret ligger på arbetsgivaren att ordna och utforma arbetsmiljön för att förebygga risker för ohälsa på grund av hot och våld. Skyddsombudets uppgift är att bevaka arbetsmiljön för arbetstagarnas räkning och att delta i företagets arbetsmiljöarbete för att förebygga ohälsa på grund av exempelvis hot och våld. Skyddsombudets uppgift är också att begära de åtgärder som behövs av arbetsgivaren för att undanröja risker. Även arbetsplatsens skyddskommitté ska behandla frågor och planera åtgärder för att bl.a. förebygga hot och våld.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat motionsförslag om järnvägsskydd tidigare, senast i betänkande 2022/23:TU14. Utskottet hänvisade då till den lagstiftning som finns på området och avstyrkte motionsförslagen. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Säkerheten inom transportsystemet prioriteras högt av utskottet. Utskottet anser därför också att de frågor som tas upp i motionsförslagen om åtgärder för att förstärka skyddet på järnvägar och stationer är av mycket stor betydelse. Utskottet vill understryka att det arbete som bedrivs inte minst av branschen för att utveckla järnvägsskyddet är mycket positivt och helt nödvändigt.

Utskottet välkomnar att regeringen den 21 augusti 2023 gav Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet. Uppdraget ska redovisas i slutet av januari 2024. Utskottet kommer också att följa redovisningen och den kommande beredningen av utredningen mycket noga. Utskottet förutsätter vidare att frågorna har fortsatt hög prioritet i det arbete som pågår inom transportsektorn och även det arbete som bedrivs inom ramen för Sveriges strategier mot terrorism.

Utskottet anser vidare i likhet med motionärerna att det aldrig kan accepteras att människor blir utsatta för hot eller våld när de utför sitt arbete. Utskottet förutsätter att de rättsvårdande myndigheterna kopplas in när hot förekommer mot människor som utför sitt arbete. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att huvudansvaret ligger på arbetsgivaren att ordna och utforma arbetsmiljön för att förebygga risker för ohälsa på grund av hot och våld, och om den viktiga uppgift som skyddsombud och skyddskommittéer har i sammanhanget. Utskottet ser allvarligt på frågan men anser inte att det finns anledning för riksdagen att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandet.

Utskottet avstyrker därmed motion 2023/24:400 (SD) yrkandena 37, 38, 41, 45 och 47–50.

## Säkerhet vid spåren

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om säkerhet vid spåren. Utskottet ser med stort allvar på förekomsten av suicid i anslutning till järnvägen och på de fall när obehöriga uppehåller sig i spårområdet och välkomnar därför den förebyggande verksamhet som berörda aktörer bedriver.

Jämför reservation 13 (SD).

### Motionerna

Patrik Jönsson m.fl. (SD) understryker i kommittémotion 2023/24:400 yrkande 36 betydelsen av att minska antalet olyckor, stärka suicidprevention och prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för olyckor. Motionärerna understryker att trygghet och säkerhet ska vara högsta prioritet i det svenska järnvägssystemet. I yrkande 40 anser motionärerna att möjligheten att som rutin köra i siktart vid misstänkt spårspring bör utredas. Motionärerna pekar på att detta skulle kunna minska störningar och förseningar vid spårspring. Motionärerna pekar i yrkande 42 på att straffet bör skärpas för olovlig vistelse i spårområde. Motionärerna påminner om att det förutom olyckor skapar arbetsproblem för lokförare och även dyra förseningar. I yrkande 46 vill motionärerna att man utreder möjligheten till ekonomisk

ersättning till lokförare som på grund av upplevd personpåkörning går miste om ordinarie inkomst.

Carita Boulwén och Johnny Svedin (båda SD) framhåller i motion 2023/24:1838 att möjligheten till någon form av skyddsbarriär mellan spår och perrong bör utredas i syfte att öka säkerheten på landets tåg Perronger. Motionärerna framhåller bl.a. att det innebär en ökad säkerhetsrisk när fler rör sig inom uppmärkta säkerhetszoner.

## **Bakgrund**

### *Järnvägssäkerhetslagen*

Sedan 2022 regleras säkerhetsrelaterade frågor i en separat lag i form av järnvägssäkerhetslagen (2022:367) som innehåller bestämmelser om säkerhetsansvar och säkerhetskrav, tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt bestämmelser om tillsyn, ordning, sanktionsavgifter, straff m.m. Av 5 kap. följer bl.a. att ingen får beträda spårområdet för järnväg utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde. Att olovligt beträda spårområdet kan ge böter. Vidare framgår det att den som stör ordningen eller genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften får avlägsnas.

### *Kamerabevakningslagen*

Den 1 augusti 2020 trädde ändringar i kamerabevakningslagen (2018:1200) i kraft som innebär att kravet på tillstånd för kamerabevakning tas bort för bevakning i färdmedel som används i kollektivtrafik och för stations-, terminal- och hållplatsområden som används för sådan trafik. Kravet på tillstånd togs även bort för bevakning av vissa platser vid spårområden och av flygplatser. Undantagen ska gälla om bevakningen sker i brottsbekämpande syfte, i syfte att förhindra olyckor eller i syfte att hålla ordning.

### *Trafiksäkerhetsmål för järnvägen*

År 2020 beslutade regeringen om ett nytt nationellt mål för antalet omkomna inom spårtrafiken. Målet innebär en halvering av antalet omkomna (inklusive självmordshändelser) fram till 2030.

Transportstyrelsen har bl.a. till uppgift att bevaka trafiksäkerheten inom järnvägssektorn. Transportstyrelsen tar årligen fram en säkerhetsrapport som redogör för nivån på och utvecklingen av den svenska järnvägssäkerheten. I den senaste rapporten (TSG 2023-4070) konstaterar myndigheten att antalet allvarliga olyckor är jämförbart med året innan. År 2021 avled 14 personer i olyckor och 4 skadades allvarligt mot att 8 avled och 8 skadades allvarligt under 2022. Sett i förhållande till trafikmängd kan man se en relativt långsam men kontinuerlig säkerhetsförbättring för de flesta riskgrupper under de senaste 20 åren. Antalet omkomna och allvarligt skadade minskade under

2022 jämfört med 2021, trots att trafikmängden ökade mellan åren. Den största skillnaden är att antalet självmord vid järnvägen minskade från 82 stycken 2021 till 60 stycken 2022 (genomsnitt på ca 75 personer över 10 år). Transportstyrelsen framhåller vidare att förutom att reducera det totala antalet skador och dödsfall som sker bör järnvägssystemet vara uppbyggt så att katastrofala olyckor förhindras. Ingen olycka där passagerare omkom rapporterades under 2022 och inga uppenbara indikatorer pekar på någon försämring när det gäller passagerarsäkerhet.

### *Spårspring*

Trafikverket pekar på att det aldrig går att skärma av järnvägen helt och därmed göra det omöjligt för obehöriga att beträda spåret. Kameraövervakning kombinerat med snabba väktar- och polisingripanden kan vara en effektiv metod för att förhindra personpåkörningar. Dessutom krävs god tillgänglighet till målpunkter som centrum, skolor och större bostadsområden så att man inte frestas att ta genvägen över spåren.

För att göra det svårare för obehöriga att komma ut på spåren sätter Trafikverket upp två meter höga stängsel som är svåra att klippa sönder. Trafikverket kompletterar också med kameror på utsatta sträckor för att kunna upptäcka om ett intrång ändå sker. Genom samverkan och kommunikation mellan tågtrafikledning, polis, räddningstjänst och stationspersonal kan också ingripanden göras snabbare om det ändå händer. Ytterligare åtgärder Trafikverket genomför gäller plankorsningar, skydd vid plattformändar och tydligare skyltning.

Trafikverket uppger vidare att de flesta incidenter med obehöriga i spårmiljöer sker runt våra storstäder där det är som mest trångt på spåren. Det gör att varje stopp snabbt får stora följdverkningar för både gods- och persontrafik som fastnar i tåγκöer. Varje dag stoppas eller sänks hastigheten för upp till 80 tåg på grund av någon inte förstått eller bara struntar i riskerna med att vara i eller intill järnvägsspåren.

I Trafikverkets årsredovisning för 2022 framhåller myndigheten att den arbetar med att förhindra obehörigt spårinträdande genom stängsel och kameror på särskilt utsatta platser. Åtgärderna har effekt på både antalet självmord och antalet olyckor, eftersom tillträdet till anläggningen försvåras. Under 2022 sattes 42 609 meter stängsel upp utmed järnvägen. Tre nya platser har fått larmande kameror som har tagits i drift, utöver de 40 platser som finns sedan tidigare. Pyramidmattor som försvårar för gående och djur att komma ut på spåret införs som komplement vid stängselavslut, vid sidan av plankorsningar och i änden av plattformar.

### *Riksrevisionens rapport om statens suicidpreventiva arbete*

I Riksrevisionens rapport om statens suicidpreventiva arbete (RiR 2021/22:107) framhåller revisionen att Trafikverket hade ett halveringsmål för antalet omkomna på statliga järnvägar för perioden 2010–2020. Flera fall

handlar om suicid och antalet var oförändrat under perioden. Riksrevisionen pekar på att regeringen trots avsaknaden av resultat fattade ett nytt beslut 2020 om ett halveringsmål för samtliga trafikslag fram till 2030. Riksrevisionen framhåller att det är angeläget att regeringen ställer krav på att Trafikverket systematiskt följer upp vilka insatser som görs för att uppnå etappmålet och redovisa resultatet, eftersom arbetet hittills inte har lett till någon minskning av antalet omkomna på järnvägarna. Syftet med uppföljningen bör vara att ta reda på varför insatserna inte har haft effekt. Riksrevisionen framför vidare att regeringen också bör se till att Trafikverket ökar graden av systematik i de åtgärder som vidtas. I regeringens skrivelse 2021/22:107 med anledning av Riksrevisionens rapport pekar regeringen på det arbete som redan pågår inom Trafikverket för att följa upp det förra etappmålet. När det gäller det nya etappmål som har satts för perioden 2020–2030 kommer myndigheten Trafikanalys årligen att följa upp hur arbetet med att nå målet fortskrider.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat motionsförslag om säkerhet vid spåren vid flera tillfällen, senast i betänkande 2022/23:TU14. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till det arbete som pågår inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis peka på den lagstiftning som finns för att upprätthålla säkerheten inom järnvägssektorn. Det handlar både om skydd av den fysiska anläggningen och om att beivra intrång av obehöriga, men också om att värna den personal som arbetar inom järnvägen. Utskottet påminner likaså om de trafiksäkerhetsmål som har formulerats och att det är Transportstyrelsens uppgift att bevaka trafiksäkerheten inom järnvägssektorn. Utskottet ser med stort allvar på förekomsten av suicid i anslutning till järnvägen och välkomnar därför den förebyggande verksamhet som berörda aktörer bedriver. Likaså ser utskottet allvarligt på de fall när obehöriga uppehåller sig i spårområdet eftersom det innebär en förhöjd risk för personskador samt förseningar och kostnader för järnvägsföretagen. Utskottet vill här uppmärksamma det arbete som Trafikverket gör för att i möjligaste mån försvåra för obehöriga att vistas i spårområdet. Mot bakgrund av det som redovisas ovan avstyrker utskottet motionerna 2023/24:400 (SD) yrkandena 36, 40, 42 och 46 samt 2023/24:1838 (SD).

## Banavgifter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om banavgifter. Utskottet hänvisar bl.a. till gemensamma EU-rättsliga regler på området. Utskottet påminner samtidigt om att banavgifter är en viktig förutsättning för att till en del finansiera järnvägsinfrastrukturen.

Jämför reservation 14 (V).

### Motionen

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) framför i partimotion 2023/24:2346 yrkande 7 att regeringen bör verka för att EU:s reglering av banavgifter förändras i syfte att minska avgifternas negativa effekter för järnvägstrafiken.

### Bakgrund

#### *Rättslig grund för uttag av banavgifter*

Regleringen av uttaget av banavgifter grundar sig på EU-rättsliga regler. Dessa regler har omarbetats genom SERA-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde) som bl.a. anger att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Av järnvägslagstiftningen framgår vilka avgifter en infrastrukturförvaltare ska och får ta ut av järnvägsföretag och andra organisatörer av trafik som använder järnvägsinfrastrukturen och hur avgifterna ska fastställas. SERA-direktivet innebär att avgiften för ansökan om och utnyttjande av tåglägen, trafikledning och trafikinformation ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den trafik som bedrivs (direkta kostnader). Detta har för Sveriges del ansetts motsvara den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaden. Den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaden motsvaras av de externa kostnader som orsakas av ett tillkommande tåg när järnvägsinfrastrukturens kapacitet och utformning hålls oförändrad. Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över att infrastrukturförvaltarens avgiftsuttag håller sig inom de ramar som uppställs i lagstiftningen. En infrastrukturförvaltare ska ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Huvudregeln innebär att avgifterna inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Avgiften är obligatorisk och utgör ett golv för avgiftsuttaget och svarar i huvudsak mot slitagekostnaden. Bestämmelser om banavgifter finns numera i järnvägsmarknadslagen (2022:365) som en följd av de ändringar regeringen föreslog i propositionen Fjärde järnvägspaketet (prop. 2021/22:83). Enligt Järnvägsmarknadslag

(2022:365) ska Trafikverket ta ut en avgift av järnvägsföretagen som motsvarar den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Trafikverket får under vissa förutsättningar därutöver ta ut högre avgifter för att uppnå högre grad av kostnadstäckning. Banavgifterna förutsätts oavkortat gå till drift, underhåll och reinvesteringar i järnvägsinfrastrukturen eller i vissa fall för särskilda infrastrukturprojekt till att täcka kapitalkostnader och avskrivningar.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2022 framgår att Trafikverket håller på att anpassa de olika avgiftskomponenter som ingår i banavgifterna för att motsvara kraven enligt järnvägsmarknadslagen fullt ut.

### *Tillfällig nedsättning av banavgifter med anledning av covid-19*

Den 7 oktober 2020 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) 2020/1429 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet. Förordningen innebär att medlemsstaterna under en närmare angiven referensperiod får tillåta infrastrukturförvaltare att sänka, avstå från eller senarelägga vissa avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen under förutsättning att reglerna för statligt stöd följs. Om en medlemsstat väljer att utnyttja dessa möjligheter ska infrastrukturförvaltarna kompenseras för intäktsbortfallet. Referensperioden var ursprungligen mars–december 2020 men förordningen innehöll en bestämmelse som gav Europeiska kommissionen möjlighet att genom delegerade akter förlänga referensperioden, som längst till den 14 april 2022. Den 28 juni 2021 antogs kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1061 om förlängning av förordningens referensperiod till den 31 december 2021. Med hänvisning till att pandemin fortsatte att inverka negativt på järnvägssektorn beslutades den 24 februari 2022 genom förordning (EU) 2022/312 om ännu en förlängning av referensperioden till den 30 juni 2022, med möjlighet för kommissionen att genom delegerade akter ytterligare förlänga referensperioden med högst sex månader i taget, dock längst till den 31 december 2023.

I höständringsbudgeten för 2021 (prop. 2021/22:2) föreslog regeringen att medel skulle anslås för att utnyttja de möjligheter till sänkta avgifter som ges i den ovan nämnda EU-förordningen. För att detta skulle vara möjligt infördes ett bemyndigande i järnvägslagen (2004:519) att meddela undantag från lagens krav på avgiftsuttag. Lagen trädde i kraft den 1 december 2021 och regeringen beslutade sedan om en retroaktiv nedsättning av banavgifterna för perioden mars 2020 till september 2021. Med anledning av förslaget om lagändring föreslog regeringen också att anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22 Kommunikationer skulle ökas med 1 370 miljoner kronor för att kompensera Trafikverket för sänkningen av operatörernas banavgifter. Riksdagen beslutade i linje med regeringens förslag (bet. 2021/22:FiU11, rskr. 2021/22:56).



En möjlighet att utfärda föreskrifter om undantag från avgifter har sedan även införts i den nya järnvägslagstiftning som trädde i kraft den 1 juli 2022 för att på så vis skapa viss flexibilitet i regelverket för oförutsedda händelser som t.ex. vid covid-19-utbrottet.

### *Skrivelse om nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033*

Av regeringens skrivelse om nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 (skr. 2021/22:261) framgår att den ekonomiska ramen för planperioden uppgår till 165 miljarder kronor för drift, underhåll och trafikledning på järnväg. Därutöver finansieras vidmakthållande av järnväg med intäkter från banavgifter som beräknas uppgå till 26,9 miljarder kronor under planperioden. I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg. omr. 22) redovisas att banavgifterna 2021 uppgick till 671 miljoner kronor, jämfört med 1,8 miljarder kronor 2020. I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/2024:1 utg. omr. 22) anges att banavgifter förväntas ge en intäkt uppgående till 2265 miljoner kronor.

### *Trafikverkets inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037*

Av regeringens uppdrag från den 15 juni 2023 till Trafikverket om att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 följer att Trafikverket också ska bedöma vilka förutsättningar som finns att finansiera lämpliga projekt med utökade intäkter från banavgifter samt vilka förutsättningar som finns för ökad medfinansiering eller annan alternativ finansiering. Bedömningen ska inkludera en analys av vilka konsekvenser det kan innebära för biljett- och transportpriser, efterfrågan på resor och transporter samt för den samhällsekonomiska effektiviteten. I Trafikverkets inriktningsunderlag från den 15 januari 2024 uppger Trafikverket att sedan början av 2010-talet har banavgifterna gradvis förändrats för att bättre avspeglar järnvägstrafikens externa kostnader för infrastrukturslitage. Banavgifterna per tonkilometer och tågkilometer har höjts, medan avgifter som inte är marginalkostnadsbaserade gradvis tagits bort. Trafikverket beräknar att järnvägstrafiken från och med år 2025 kommer att betala banavgifter som motsvarar de marginella slitagekostnaderna på infrastrukturen. Trafikverket konstaterar dock att banavgifterna inte avspeglar samhällskostnaderna för buller, emissioner och olyckor. Banavgifter avspeglar inte heller marginalkostnaden för kapaciteten som utnyttjas. Trafikverket pekar därför på att det finns potential att effektivisera kapacitetsutnyttjandet genom att använda banavgifterna för att jämna ut kapacitetsefterfrågan, alltså att låta tåglägen vara dyrare på sträckor och tider där det råder kapacitetsbrist, och tvärtom. Det skulle till exempel öka operatörernas incitament att köra ett

längre tåg hellre än två kortare, vilket skulle öka den faktiska transportkapaciteten: mer gods och passagerare skulle kunna transporteras med samma spårkapacitet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat motionsförslag om sänkta banavgifter tidigare, senast i betänkande 2022/23:TU14. Utskottet hänvisade då till att regleringen av uttaget av banavgifter grundar sig på EU-rättsliga regler i frågan och avstyrkte motionsförslaget. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet påminner om att det av järnvägsmarknadslagen framgår vilka avgifter en infrastrukturförvaltare ska och får ta ut av järnvägsföretag och andra organisatörer av trafik för att använda järnvägsinfrastrukturen. Regelverket anger också hur avgifterna ska fastställas. Den svenska lagstiftningen utgår från gemensamma EU-rättsliga regler enligt vilka den vägledande principen är att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Utskottet vill samtidigt också påminna om att man inom EU har enats om en möjlighet till tillfällig nedsättning av banavgifterna med anledning av covid-19, något som riksdagen senare också beslutade om vid hanteringen av höständringsbudgeten för 2021. Utskottet vill avslutningsvis också påminna om att banavgifter är en viktig förutsättning för att till en del finansiera järnvägsinfrastrukturen i landet. Utskottet finner nuvarande ordning ändamålsenlig och avstyrker därför motion 2023/24:2346 (V) yrkande 7.

## **Resenärer och transportköpare**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om resenärer och transportköpare. Utskottet påminner bl.a. om det transportpolitiska hänsynsmålet och hänvisar till pågående arbete.

Jämför reservation 15 (SD) och 16 (MP).

### **Motionerna**

I kommittémotion 2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 15 anser motionärerna att arbetet med att börja använda godståg med högre hastighet än dagens måste stärkas. Motionärerna lyfter fram att en ökad hastighet skulle ge ett bättre utnyttjande av spårkapacitet. I yrkande 18 framförs att kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll bör stärkas vid gränsöverskridande trafik. Motionärerna pekar bl.a. på att konkurrensen behöver

ske på lika villkor. I yrkande 22 lyfter motionärerna fram att det är fel att satsa på nattåg till Europa när behoven är avsevärt större i vårt eget land. I yrkande 31 efterfrågar motionärerna en satsning på regional och lokal pendling samt transport av gods. I yrkande 32 vill motionärerna se en höjning av hastigheten till 250 kilometer i timmen på de sträckningar som är mest lämpliga.

I kommittémotion 2023/24:413 av Mikael Eskilander m.fl. (SD) yrkande 29 efterfrågas ett uppdrag till Trafikverket och Konsumentverket om att ta fram förslag på hur fullgod punktlighet och information kan uppnås genom förnyad ansvarsfördelning och utökad samordning mellan berörda aktörer inom kollektivtrafiken.

Daniel Helldén m.fl. (MP) understryker i kommittémotion 2023/24:1878 yrkande 1 att det bör tillsättas en kriskommission för Sveriges järnvägar. Motionärerna pekar bl.a. på att detta är en nödvändig åtgärd om Sverige ska fungera som en modern nation som tar klimatutmaningen på allvar genom att öka resandet med tåg och få till ett funktionellt näringsliv med smarta arbetsmarknadsregioner knuta till spår. I yrkande 8 anføres att svenska tåg ska komma och gå i tid. I yrkande 10 framhåller motionärerna att det bör utredas huruvida ansvaret för stationsområden, verkstäder och terminaler bör föras över från Jernhusen till Trafikverket. Motionärerna framhåller att samspelet mellan tågresandet och fastighetsförvaltandet för stationer inte alltid har främjat just resandet. I yrkande 22 anser motionärerna att den regionala tågtrafikens plats i järnvägssystemet måste säkerställas. Motionärerna framhåller att den regionala trafiken är en central och viktig del av persontransporterna och nödvändigt för den regionala arbetspendlingen.

I motion 2023/24:1891 av Julia Kronlid (SD) anser motionären att det bör tas fram riktlinjer för en familjevänlig tågtrafik. Motionären lyfter bl.a. fram att alla tågbolag bör tillhandahålla familjevänliga vagnar med gott om plats för uppställda vagnar samt rymliga toaletter med skötbord.

I motion 2023/24:1971 av Linus Sköld m.fl. (S) framförs önskemål om att genom ett upphandlingsförfarande göra det möjligt med resor utan byte genom hela landet, från Kiruna till Malmö. Motionärerna påpekar att en utvecklad persontågstrafik behövs i ett avlångt land som Sverige och är nödvändigt i ett hållbart samhälle.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) efterlyser i motion 2023/24:2092 ett uppdrag till Trafikverket om att införa utrop på engelska och/eller tyska på tågstationer under juni, juli och augusti.

## **Bakgrund**

### *Transportpolitiska mål*

Det transportpolitiska funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. I den senaste

uppföljningen av de transportpolitiska målen (rapport 2023:5) noterar Trafikanalys att för 2022, som var ett år med en normal trafikering av järnvägstrafiken, fortsatte den negativa utvecklingen som funnits en längre tid med bristande tillförlitlighet. Vidare konstaterar Trafikanalys att mer än hälften av godstransporterna under 2022 skedde på väg, samtidigt som de mer energieffektiva godstransporterna med järnväg och sjöfart har minskat sina andelar sedan målen antogs.

### *Uppdrag till Trafikverket*

För att göra järnvägen till ett mer attraktivt val för såväl resande som de som transporterar gods har regeringen bl.a. gett Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att minska de förseningar i järnvägstrafiken som orsakas av järnvägsföretag, och att upprätta en handlingsplan för åtgärder för att möjliggöra förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken. I rapporten Utredning av förutsättningar för att minska förseningar i järnvägstrafiken orsakade av järnvägsföretag (TRV 2019/125947) lämnar Trafikverket ett antal förslag på åtgärder. Trafikverket lyfter bl.a. fram kvalitetsavgifter och incitamentsskapande avtal som ett verktyg. Vidare uppmärksammar myndigheten förutsättningarna för trafikering. Det kan i sammanhanget handla om att skapa en tydligare koppling mellan avtalat tågläge och förutsättningen för trafikering. Trafikverket pekar även på en mer utvecklad branschsamverkan, främst bilateralt mellan Trafikverket och enskilda järnvägsföretag, men även mellan Trafikverket och Transportstyrelsen i fråga om underlag inför planerad tillsyn av regelefterlevnad.

I den handlingsplan (TRV 2019/130251) som Trafikverket tog fram med åtgärder för att möjliggöra förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken påpekas att digitaliseringen skapar nya möjligheter för och förväntningar på trafikinformation. Statistik visar att 67 procent av alla personresor i Sverige bokas via mobilappar eller datorer, och allt fler resenärer och företag förväntar sig trafikinformation i realtid. För att digitalisera trafikinformationsprocessen i Sverige krävs enligt Trafikverket ett stort mått av samordning, mer än i flera andra länder eftersom den svenska marknaden är avreglerad med många konkurrerande järnvägsföretag och infrastrukturförare. Aktörerna måste därför samarbeta och samordna överlämningen av information mellan varandra för att det ska fungera. Trafikverket framhåller att kundundersökningar visar att ungefär 95 procent av resenärerna är nöjda med trafikinformationen när tågen går enligt tidtabell. Däremot är 30–40 procent av resenärerna missnöjda med informationen vid trafikstörningar och förseningar. Resenärerna upplever då att informationen från Trafikverket respektive järnvägsföretagen kan skilja sig åt samt att informationen kommer sent, kan vara felaktig och är svår att förstå.

De senaste åren har Trafikverket drivit ett samlat förbättringsarbete för att förbereda för en bredare digitalisering av trafikinformation, och för att göra processen snabbare, främst genom smartare interna arbetssätt. För att öka branschfokus på trafikinformation har även ett branschgemensamt

förbättringsarbete drivits inom ramen för TTT (se nedan) under de senaste åren. Inom ramen för handlingsplanen har Trafikverket och branschen utarbetat en gemensam målbild. Den säger att trafikinformation ska vara i rätt tid, användbar och samstämmig i alla kanaler. För att närma sig målbilden skulle Trafikverket göra förbättringar inom ramen för denna handlingsplan som sträckte sig fram till 2022. Planen omfattar åtgärder inom följande fem områden:

- Snabbare och mer korrekt information till resenärer och företag
- Bättre samarbete mellan Trafikverket, järnvägsföretag och trafikorganisatörer
- Nya arbetssätt och it-stöd inom Trafikverket
- Bättre indata till Trafikverket
- Effektmätning (resenärsundersökning).

Den 24 augusti 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten vidtar och avser att vidta för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Redovisningen ska även innehålla en redogörelse av punktlighets utvecklingen i järnvägstrafiken under minst en femårsperiod, nedbruten på ett sådant sätt så att det detaljerat framgår vilka olika omständigheter och aktörer inom järnvägssystemet som orsakar förseningar. Redovisningen ska utgöra grund för det fortsatta förbättringsarbetet för ökad robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Uppdraget ska redovisas senast den 12 februari 2024 till Regeringskansliet.

### *Järnvägens punktlighet*

År 2013 bildades samverkansforumet Tillsammans för tåg i tid (TTT). Bland berörda aktörer finns SJ, MTR, Green Cargo, Tågföretagen, Svensk Kollektivtrafik m.fl. Ett syfte var att höja punktligheten så att den motsvarar uppdragsgivarens, resenärernas och godstransportköparnas förväntningar.

Trafikutskottet följde under 2020 upp punktligheten för persontrafik på järnväg (2020/21:RFR5). I uppföljningen framkom bl.a. att en rad brister behöver åtgärdas för att förbättra punktligheten. En internationell jämförelse som utskottet lät göra visade att en bättre punktlighet i tågtrafiken kräver en tydlig styrning, dvs. mål och uppföljning samt noggrann planering, statistik och satsningar på infrastrukturen. Trafikutskottets uppföljning visar att det inom dessa områden finns en utvecklingspotential i Sverige. I uppföljningen lyfter utskottet fram behov av vissa åtgärder; bl.a. bör en översyn av ansvarsförhållanden, organisation samt användning av anslag och intäkter som avser järnvägen övervägas liksom nationella mål för både tågens och resenärernas punktlighet. Styrningen för att uppnå bättre punktlighet för järnvägstrafiken behöver utvecklas.

Riksrevisionen har granskat om systemet med kvalitetsavgifter och regressrätt effektivt bidrar till att minska antalet tågförseningar (RiR 2022:27). Revisionen har i sammanhanget identifierat ett antal brister och lämnar ett antal rekommendationer till såväl Trafikverket som regeringen. Regeringen framhåller i sin skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning (skr. 2022/23:96) att det är angeläget att Trafikverket fortsätter att verka för att utveckla systemet med kvalitetsavgifter. Vidare meddelar regeringen sin avsikt att göra en uppföljning av regresssystemet.

### *Konsumenträttigheter*

Den 7 juni 2023 trädde EU:s nya tågpassagerarförordning i kraft, vilket bl.a. innebär utökade rättigheter att ha med cykel ombord, krav på realtidsinformation, rätt att ordna ersättningsresa och förändringar i fråga om force majeure. I proposition 2022/23:72 EU:s nya tågpassagerarförordning föreslår regeringen nödvändiga ändringar i det svenska regelverket för att förordningen ska kunna tillämpas nationellt. Riksdagen biföll regeringens proposition i maj 2023 (bet. 2022/23:CU18, rskr. 2022/23:180).

I tågpassagerarförordningen finns bl.a. bestämmelser om att den som säljer tågbiljetter för linjer över 15 mil ska informera köparen om huruvida det handlar om en direktbiljett eller inte. Detta gäller oavsett om det är ett eller flera tågföretag som ingår i resan. En nyhet för resenärer på linjer över 15 mil är att de i vissa fall (precis som i lagen för kortare resor) har rätt att själva ordna med ersättningsresa (t.ex. biljett på expressbuss eller annat tågföretag) istället för att invänta ersättningstrafik. Detta gäller alltid om resenärer inte inom 100 minuter från planerad avgångstid fått information om de ombokningsalternativ som järnvägsföretaget erbjuder. Trafikverket får i förordningen en skyldighet att tillhandahålla realtidsinformation om tågens avgångar och ankomster till järnvägsföretag, biljettutfärdare, researrangörer och stationsförvaltare.

### *Nattågstrafik*

Trafikverket har i uppdrag att upphandla viss tågtrafik som inte kan bedrivas kommersiellt för att stödja tillgängligheten i Sverige. På en del platser, främst i norra Sverige, finns det brister i trafiken mellan regionerna eftersom det inte är lönsamt att köra kollektivtrafik där. Trafikverket har följaktligen upphandlat nattågstrafik till övre Norrland med två dagliga avgångar mellan Stockholm och Narvik i vardera riktningen, samt nattågstrafik till Jämtland med ett tåg dagligen mellan Stockholm och Duved i vardera riktningen. Den innevarande trafikperioden inleddes den 13 december 2020 och sträcker sig fram till den 14 december 2024, med möjlighet till en förlängning av perioden med upp till två år. Uppdraget Stockholm–Narvik har tilldelats Vy Tåg AB och uppdraget Stockholm–Duved har tilldelats SJ AB. För nattågstrafiken till övre Norrland hyr leverantören fordon av Trafikverket.

Trafikverket slutredovisade i april 2020 en utredning om nattåg till Europa och fick därefter i juli 2020 i uppdrag att genomföra en upphandling av nattågstrafik genom Sverige och Danmark som bidrar till att det upprättas internationella nattågsförbindelser med dagliga avgångar från Sverige till andra europeiska länder. SJ vann den upphandling som genomfördes och kör sedan den 1 september 2022 dagligen nattåg till Hamburg.

### *Hastighet för godståg*

Frågan om godstågens hastighet har behandlats av Trafikverket m.fl. inom ramen för den gemensamma forsknings- och innovationssatsningen Triple F, vars verksamhet syftar till att minska godstransporternas koldioxidutsläpp i Sverige. Att ökningen av godstransporter i huvudsak har skett på väg i stället för järnväg har sin förklaring i att dagens godståg generellt kör i en hastighet på mellan 80 och 100 kilometer i timmen jämfört med passagerartågens hastighet på mellan 160 och 200 kilometer i timmen, en skillnad som orsakar fördröjningar i tågsystemet. Genom att minska hastighetsskillnaden skapas möjlighet att köra och prioritera snabbgodstågen i samma flöde som persontågen. Därmed ökar kapaciteten och hastigheten för långväga transporter, och godstågen kan köra fler omlopp som leder till att kapitalanvändningen blir betydligt bättre. Det leder i sin tur till fler avgångar per dygn och därmed dramatiskt minskade ledtider för kunderna. Under 2022 genomfördes en förstudie för att förstå vad som krävs för att varuägare och operatörer ska välja att transportera gods på järnvägen i stället för lastbilstransporter. Syftet är att utveckla snabba och smarta godståg som kan bli en hållbar länk i framtidens logistikkedja. Det förutsätter att branschens aktörer samlar kunskap och fakta om vilka begränsningar som faktiskt finns och som hindrar godståg från att köra i 200 kilometer i timmen. Den stora utmaningen är inte lok som klarar dessa hastigheter, utan det som behöver utredas är kunskapen om vagnar, val av lastbärare och lastsäkring. Vidare ingår att undersöka axellast och nödvändig bromsvikt i förhållande till högsta tillåtna hastighet.

### *Jernhusen AB*

Jernhusen AB är ett av staten helägt bolag som utvecklar och förvaltar stationer, stationsområden, underhållsdepåer samt gods- och kombiterminaler längs den svenska järnvägen. Bolaget har inga särskilt beslutade samhällsuppdrag. I Jernhusens bolagsordning står att ”Bolaget ska, inom ramen för affärsmässighet, utveckla, förvalta och äga fastigheter, tillhandahålla fastighetsrelaterade tjänster och andra tjänster med anknytning till kollektivt resande och godstransporter på järnväg samt bedriva därmed förenlig verksamhet. Inriktningen av verksamheten ska vara på stationer, stationsområden med stationsnära stadsutveckling, depåer samt kombiterminaler. Bolaget ska, i samverkan med transportsystemets aktörer, bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Bolaget ska vara ledande i utvecklingen av ett effektivt och hållbart transportsystem i syfte att främja och stödja kollektivt resande och godstransporter på järnväg.”

### *Handlingsplan för att stärka långväga och gränsöverskridande persontrafik på järnväg*

I kommissionens meddelande till Europaparlamentet och rådet Handlingsplan för att stärka långväga och gränsöverskridande persontrafik på järnväg (COM(2021) 810) framhålls att planen bygger på två principer. Dels ett fullständigt och enhetligt genomförande av EU:s befintliga regelverk för järnvägar, inklusive borttagande av alla överflödiga nationella regler, dels åtgärder för att övervinna de hinder för långdistanstrafik och gränsöverskridande persontrafik som kommissionen identifierat. I handlingsplanen uppger kommissionen att den de närmaste åren avser att påskynda och i vissa fall vidta ytterligare åtgärder som rör exempelvis; ökad digitalisering, borttagande av överflödiga nationella tekniska och operativa regler, säkerställa en bättre tillgång på rullande materiel, förbättra utbildning av järnvägspersonal, modernisering av passagerarjärnvägsinfrastrukturen, effektivare användning av järnvägsnätet, underlätta tillgången till infrastruktur för järnvägsoperatörer genom lämplig prissättning, mer användarvänlig biljettförsäljning, anpassa public service-skyldigheter för gränsöverskridande och/eller multimodala kollektiva transporter och göra hållbara transportsätt till ett attraktivt alternativ för ungdomar.

### *Trafikverkets inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037*

Trafikverket framhåller att myndigheten fokuserar på den digitala anläggningen. Det handlar om ökade möjligheter att hantera störningar, informationsdelning och automatiseringar för att, med bibehållen säkerhet, öka kapaciteten och förbättra punktligheten på järnväg. Trafikverket uppger vidare att den nya lösningen för kapacitetsplanering MPK har implementerats med dess grundläggande funktionalitet, som omfattar systemstöd och arbetssätt. Trafikverket uppger att fortsatt implementerings- och utvecklingsarbete mot ökad automatisering och digitalisering kommer att genomföras i början av planeringsperioden och att den förväntade nyttan är att frigöra mer kapacitet och att öka punktligheten.

## **Skriftliga frågor och interpellationer**

I en interpellationsdebatt den 17 mars 2023 (ip. 2022/23:245) tillfrågades statsrådet Andreas Carlson om vilka åtgärder som ska vidtas för att se till att banunderhåll planeras i tid och resenärerna ges möjlighet att med god framförhållning planera sitt tågresande, och om vilka åtgärder som ska vidtas på kort respektive långt sikt för att säkerställa en rimlig planeringshorisont för



järnvägstrafiken. Statsrådet poängterade att det är av stor betydelse att Trafikverket förbättrar framförhållningen vid planeringen av banarbeten och tilldelningen av kapacitet. Statsrådet underströk att den organisation vi har i Sverige innebär att det är myndigheterna som har ansvaret, och tillade att det i detta fall finns ett lagbundet ansvar som de har brutit mot. Statsrådet hänvisade i sammanhanget till Transportstyrelsens granskning. Statsrådet framhöll att man ska kunna lita på att man kan boka en biljett och att tågen går i tid. Här finns mycket att göra, och underhållet, som har varit eftersatt, behöver prioriteras. Statsrådet påminde om den dialog som regeringen har med Trafikverket och järnvägsbranschen i övrigt om situationen, och konstaterade att förseningarna påverkar även järnvägsföretagens verksamhet när det gäller att planera omlopp för både personal och fordon och att Trafikverket har fått kritik från branschen.

I sitt svar på en skriftlig fråga (fr. 2022/23:725) framförde statsrådet Andreas Carlsson att behoven inom den svenska infrastrukturen är stora och underhållet är eftersatt. Det har under många år inte genomförts tillräckligt med järnvägsunderhåll vilket har bidragit till det uppdämda behov som nu är för handen. Statsrådet pekade på att satsningar på järnvägen i första hand ska underlätta för arbetspendling och godstrafik, som stärker jobb och tillväxt. För den här regeringen är det prioriterat att förbättra den infrastruktur vi har, reparera där det behövs och förvalta våra gemensamma resurser på bästa sätt. Statsrådet underströk att den rådande situationen som präglar den svenska järnvägen inte är acceptabel. Biljetter ska kunna bokas med framförhållning och både resenärer och transportköpare ska kunna lita på att komma fram i tid och att leveranser kan ske enligt avtal. Det är en grundläggande förutsättning.

Med anledning av en skriftlig fråga (fr. 2022/23:186) om upphandling av vagnar för nattågstrafik påminde infrastruktur- och bostadsministern Andreas Carlson om att regeringen i budgetpropositionen för 2022 gjorde bedömningen att det fanns ett behov av nya lok och vagnar till den statligt upphandlade nattågstrafiken och därför utökade Trafikverkets låneram för att möjliggöra inköp av nattågsfordon. Statsrådet framhöll att det är Trafikverkets ansvar att bedöma vilken nattågstrafik som bör handlas upp och hur det lämpligast sker. Statsrådet utgick ifrån att myndigheten tar hänsyn till resenärernas behov vid inköpet av nya fordon för nattågstrafiken.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat motionsförslag om bl.a. punktlighet och nattåg vid flera tidigare tillfällen, senast i betänkande 2022/23:TU14. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena främst med hänvisning till pågående arbete. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det transportpolitiska funktionsmålet, dvs. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet, också är en utgångspunkt för arbetet med järnvägstrafiken i Sverige. Utskottet är införstått med de utmaningar som finns inom järnvägssektorn med bristande punktlighet och tillförlitlighet som drabbar både resenärer och transportköpare. Utskottet välkomnar därför de regeringsuppdrag som Trafikverket har fått för att bl.a. fortsätta förbättringsarbetet för ökad robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Utskottet välkomnar också den handlingsplan som Trafikverket har lagt fram med åtgärder för att möjliggöra förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram det arbete som bedrivs av berörda aktörer inom ramen för branschens samverkansforum Tillsammans för tåg i tid (TTT). Utskottet har också tidigare följt upp punktligheten för persontrafik på järnvägen och identifierat en rad brister, och Riksrevisionen genomförde så sent som 2022 en granskning av statens insatser för att motverka tågförseningar. Utskottet välkomnar i sammanhanget även arbetet inom EU med att stärka resenärernas rättigheter genom den nya tågpassagerarförordning som trädde i kraft i juni 2023.

Utskottet finner inte att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandet om Jernhusen AB utan förutsätter att det statliga bolaget utvecklar och förvaltar stationer, stationsområden, underhållsdepåer m.m. så att utvecklingen av ett effektivt och hållbart transportsystem främjas.

När det gäller motionsyrkandet om nattågstrafiken hänvisar utskottet till pågående upphandlingsarbete för att säkerställa sådan trafik till norra Sverige. Utskottet förutsätter att Trafikverket i upphandlingen kommer att säkerställa att trafiken bedrivs med ändamålsenliga fordon. När det gäller nattågstrafiken till kontinenten noterar utskottet att SJ vann den upphandling som gjordes och att innevarande avtal gäller fram till 2026.

När det gäller frågan om snabbare godståg välkomnar utskottet det arbete som görs av branschens aktörer för att öka godstågens hastighet i Sverige, något som utskottet anser ytterligare kan höja järnvägstransporternas attraktivitet.

Mot bakgrund av det som redovisas ovan anser utskottet inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:400 (SD) yrkandena 15, 18, 22, 31 och 32, 2023/24:413 (SD) yrkande 29, 2023/24:1878 (MP) yrkandena 1, 8, 10 och 22, 2023/24:1891 (SD), 2023/24:1971 (S) och 2023/24:2092 (SD).

## Längre och tyngre tåg

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att möjliggöra för längre och tyngre tåg på järnvägsnätet. Utskottet hänvisar till pågående arbete och satsningar som görs och framhåller att det finns stora miljö- och samhällsnyttor i att möjliggöra för längre och tyngre tåg.

Jämför reservation 17 (SD) och 18 (MP).

### Motionerna

Patrik Jönsson m.fl. (SD) lyfter i kommittémotion 2023/24:400 yrkande 16 fram att längre godståg skulle kunna innebära att järnvägen kan användas mer optimalt. Motionärerna anser därför att arbetet med att möjliggöra för längre och tyngre godståg behöver stärkas.

Daniel Helldén m.fl. (MP) menar i kommittémotion 2023/24:1878 yrkande 12 att det bör planeras för godståg som är minst 830 meter. Motionärerna framhåller att detta krävs för att svenskt näringsliv ska kunna flytta godstransporter från väg till järnväg. Längre godståg bidrar, enligt motionärerna, till ökad konkurrenskraft och, på sikt, ökad lönsamhet för branschen.

### Bakgrund

#### *Längre och tyngre tåg*

Inriktningen för godstransportsystemets utveckling är effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter. Enligt EU:s förordning 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ska det vara möjligt att trafikera stomnätet på det transeuropeiska transportnätet med minst 740 meter långa tåg 2030.

I dag kan upp till 630 meter långa tåg trafikera järnvägen med undantag för Malmbanan och delar av Södra stambanan där längre tåg tillåts. Trafikverket har pekat ut fler sträckor där 750 meter långa tåg ska kunna köra. Det kräver ombyggnad av bl.a. mötesspår, förbigångsspår, bangårdar och signalanläggningar.

Att utveckla järnvägsnätet för tyngre tåg ingår också i arbetet med att skapa effektivare godstrafik. Generellt är det i dag standard med en högsta axellast på 22,5 ton, men 25 ton är också tillåtet på stora delar av det svenska järnvägsnätet. Det sker som specialtransporter med vissa restriktioner för t.ex. hastighet. Att bygga bort begränsningar för trafik med axellaster på 25 ton kräver ofta relativt omfattande och kostsamma åtgärder. Därför sker det i första hand i samband med ny- eller ombyggnad av järnvägen.

### *Infrastrukturpropositionen*

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige) framhöll den tidigare regeringen att konkrenskraften för godstransporter på järnväg ökar när det blir möjligt att trafikera med längre, tyngre och större tåg. Regeringen lyfte vidare fram att järnvägsanläggningarna är ålderstigna och inte fullt ut dimensionerade för dagens trafik och den efterfrågan som finns på kapacitetsstarka och tyngre transporter.

### *Den nationella godstransportstrategin*

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 övriga delar av EU körs längre tåg än i Sverige, men inte tåg som är tyngre än högsta tillåtna axellast på 22,5 ton. För att skapa goda förutsättningar för gränsöverskridande järnvägstransporter framhöll därför den tidigare regeringen att det kunde vara en fördel att möjliggöra främst för längre tåg.

### *Trafikverkets arbete med längre och tyngre tåg*

Inom Trafikverket pågår ett projekt för att möjliggöra trafik med längre, tyngre och större godståg. I projektet arbetar Trafikverket med både infrastrukturåtgärder och administrativa frågor. Sedan 2018 pågår arbetet med bl.a. bromsprocenttabeller, kodifiering och andra utredningar om längre, tyngre och större tåg. Utvecklingen sker till stora delar i samarbete med järnvägsbranschen. I projektet har ett strategiskt nät pekats ut som aktuellt för att införa tåg på upp till 750 meter. De utpekade stråken är speciellt viktiga för godstrafiken.

Trafikverket fick i regleringsbrevet för 2020 i uppdrag att redovisa hur arbetet med längre och tyngre tåg fortskrider inom ramen för den befintliga ekonomiska och fysiska infrastrukturplaneringen. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet i september 2020 i rapporten Längre och tyngre tåg (TRV 2020/14897). Trafikverket pekar i rapporten på att det i Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 beslutades om två objekt relaterade till långa tåg: dels ett objekt med koppling till triangeln Hallsberg–Göteborg–Malmö, dels ett objekt kopplat till övriga nätet. Trafikverket framhåller dock att det utöver infrastrukturåtgärderna krävs en ny bromsprocenttabell. Dagens tabeller togs fram på 1980-talet och sträcker sig upp till en tåglängd av 730 meter. Trafikverket framhåller att det är ett omfattande arbete att ta fram nya bromsprocenttabeller, vilket inkluderar aktiviteter som exempelvis riskbedömningar, kvalitetssäkring av beräkningsprogram, hantering av översättning av tåglängd samt följande utgivningsprocess. När det gäller tyngre tåg framhåller Trafikverket att det i dag går att framföra tåg med en högsta tillåtna axellast på 25 ton på stora delar av det svenska järnvägsnätet där det i dag bedrivs godstrafik, vilket i en internationell jämförelse är en hög

nivå. Detta sker som specialtransporter och på vissa delar av järnvägsnätet med restriktioner för t.ex. hastighet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat motionsförslag om längre och tyngre tåg vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2022/23:TU14. Utskottet bedömde att frågan om längre och tyngre var väl beaktad och avstyrkte motionsförslagen. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottet föreslog i betänkande 2021/22:TU9 att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om åtgärder för längre och tyngre tåg. Utskottet framhöll att vissa åtgärder och arbeten kommer att behöva genomföras för att bl.a. järnvägsinfrastrukturen och järnvägsstationerna ska ha möjlighet att ta emot längre och tyngre tåg. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag. Med anledning av riksdagens tillkännagivanden informerade regeringen i skrivelse 2022/23:75 om att den i juni 2022 hade fastställt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.). I planen finns 2,8 miljarder kronor reserverade för åtgärder som ska möjliggöra trafikering av tåg som är längre, tyngre och större. Av beloppet ska 736 miljoner kronor användas till åtgärder på sträckorna Hallsberg–Malmö/Göteborg. Resterande medel har ännu inte preciserats geografiskt. I budgetpropositionen för 2024 utgiftsområde 22 framförde regeringen att mot bakgrund av redovisade förhållanden och pågående åtgärder anser regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

### **Utskottets ställningstagande**

Med längre och tyngre tåg kan samma mängd gods transporteras av färre tåg, och persontågen kan köras med fler vagnar. Längre och tyngre tåg innebär således att kapaciteten i järnvägssystemet utnyttjas mer optimalt och att konkurrenskraften för transportberoende näringar ökar. Utskottet vill därför framhålla att det finns möjlighet att få stora miljö- och samhällsnyttor genom att göra det möjligt för längre och tyngre tåg på det svenska järnvägsnätet. Utskottet är samtidigt medvetet om att vissa åtgärder och arbeten behöver genomföras för att bl.a. järnvägsinfrastrukturen och järnvägsstationerna ska ha möjlighet att ta emot längre och tyngre tåg, och utskottet påminner om att riksdagen därför riktade ett tillkännagivande till regeringen i denna fråga i slutet av förra mandatperioden. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma det arbete som sedan flera år pågår inom Trafikverket för att möjliggöra för längre och tyngre tåg på det svenska järnvägsnätet. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att det inom ramen för den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 har reserverats 2,8 miljarder kronor för åtgärder som ska möjliggöra användning av längre, tyngre och större tåg. Utskottet bedömer således att frågan om längre och tyngre tåg är väl beaktad

och avstyrker därmed motionerna 2023/24:400 (SD) yrkande 16 och 2023/24:1878 (MP) yrkande 12.

## Museiföreningar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om museijärnvägar. Utskottet anser att det är viktigt att regelverket för museijärnvägar utformas på ett sätt som gör att verksamheten ges goda förutsättningar att bedrivas och menar att nuvarande järnvägsreglering är adekvat utformad.

Jämför reservation 19 (SD).

### Motionen

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2023/24:400 yrkande 61 att museitrafik bör ges ökat stöd och bättre förutsättningar. Motionärerna pekar bl.a. på tillgången till tåglägen.

### Bakgrund

#### *Järnvägslagstiftningen*

Riksdagen antog i april 2022 en ny järnvägslagstiftning för att bl.a. genomföra direktiven i det s.k. fjärde järnvägspaketet i svensk rätt (prop. 2021/22:83, bet. 2021/22:TU9, rskr. 2021/22:229). Regeringen framhåller i den bakomliggande propositionen att förslaget i praktiken inte innebär någon ändring för museijärnvägar. I propositionen pekar dock regeringen på att föreningarna i fråga till skillnad från vad som gällde tidigare måste kunna visa upp innehav av särskilda underhållssystem. Det innebär att de behöver beskriva bl.a. de delar av den egna organisationen som ansvarar för fordonsunderhåll och låta denna beskrivning vara en del av säkerhetsstyrningssystemet. Underhållssystemen ska uppfylla vissa krav, som i praktiken motsvarar sådana krav som Transportstyrelsen redan ställer på föreningar i fråga om underhåll av säkerhetsstyrningssystem. När det gäller kapacitetsfördelning följer det av den nya järnvägsmarknadslagen att det är infrastrukturförvaltaren som ska fördela kapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande 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 museiorganisationer i avgiftshänseende. Enligt

avgiftsföreskrifterna är museiorganisationer befriade från vissa avgifter och kan även få en kostnadsreduktion på vissa andra avgifter.

### *Riksdagens tillkännagivande*

Med anledning av betänkande 2016/17:KrU9 Kulturfrågor beslutade riksdagen i maj 2017 om ett tillkännagivande till regeringen om bl.a. transporthistoriska museer (rskr. 2016/17:281). Innebörden av tillkännagivandet i fråga var att regeringen skyndsamt borde ta fram en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Med hänvisning till regeringens proposition 2016/17:116 Kulturarvspolitik konstaterade kulturutskottet att de ideella insatser som görs för att bevara, använda och utveckla det rörliga kulturarvet inte beaktades i tillräcklig utsträckning i propositionen. Vidare anförde utskottet att det fanns ett flertal exempel på hur både politiska beslut och myndigheters tolkningar av regelverk utgjort hinder för bevarandet av det rörliga kulturarvet, vilket också i enskilda fall har lett till att kulturarvsföremål gått förlorade.

I mars 2021 redogjorde den dåvarande regeringen i skrivelse 2020/21:75 för vilka åtgärder den vidtagit med anledning av riksdagens tillkännagivande. Regeringen påminde om att Riksantikvarieämbetet i regleringsbrevet för 2018 (KU2017/00942) hade fått i uppdrag att undersöka förutsättningarna för lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Uppdraget redovisades den 19 december 2018 i rapporten Det rörliga kulturarvet – Förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet, vars förslag därefter bereddes av Regeringskansliet. I syfte att främja bevarandet av det rörliga kulturarvet fick Riksantikvarieämbetet i regleringsbrevet för 2020 i uppdrag att under 2020 och 2021 verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel, vilket skulle ske i samverkan med bl.a. Statens maritima och transporthistoriska museer samt det civila samhällets organisationer. Vidare beslutade (Ku2019/02020) regeringen om en möjlighet för Riksantikvarieämbetet att under 2020 lämna bidrag om högst 1 miljon kronor till insatser som syftar till att stärka bevarandet av historiska transportmedel. Av budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 17 avsnitt 10.3 s. 94–95) framgick att regeringen även fortsättningsvis ansåg att det var angeläget att bevara det rörliga kulturarvet. Mot bakgrund av att regeringen inte ansåg att en lagreglering var en lämplig åtgärd för att uppnå ett skydd för det rörliga kulturarvet, och att istället andra åtgärder hade vidtagits, aviserade regeringen i budgetpropositionen att den inte avsåg att vidta några ytterligare åtgärder för att ta fram lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Regeringen meddelade således att den inte avsåg att tillgodose riksdagens tillkännagivande och att tillkännagivandet därmed var slutbehandlat. Kulturutskottet ställde sig i betänkande 2020/21:KrU1 bakom regeringens bedömningar.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om museiföreningar tidigare, senast i betänkande 2022/23:TU14. Utskottet underströk inte minst den kulturhistoriska betydelsen och ansåg i sammanhanget att det var viktigt att regelverket för museijärnvägar utformas på ett sätt som gör att verksamheten ges goda förutsättningar att bedrivas utan att trafiksäkerheten åsidosätts. Utskottet ansåg att det inte fanns skäl att ta några initiativ på området, och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att museijärnvägar har en kulturhistorisk betydelse och kan vara en givande hobby för den enskilde. Utskottet anser därför att det är viktigt att regelverket för museijärnvägar utformas på ett sätt som gör att verksamheten ges goda förutsättningar att bedrivas utan att trafiksäkerheten åsidosätts. Utskottet finner ingen anledning att tvivla på att nuvarande järnvägsreglering är adekvat utformad. Utskottet påminner vidare om att frågan om värnandet av det rullande kulturarvet, till vilket järnvägen hör, uppmärksammas genom ett tidigare tillkännagivande av riksdagen. Utskottet anser därför sammanfattningsvis att det inte finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget och avstyrker således motion 2023/24:400 (SD) yrkande 61.

## Vissa miljöfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. elektrifiering och utfasning av fossila drivmedel inom tågsektorn. Utskottet hänvisar till de insatser som görs på området.

Jämför reservation 20 (SD) och 21 (C).

## Motionerna

Patrik Jönsson m.fl. (SD) lyfter i kommittémotion 2023/24:400 yrkande 51 fram att det är önskvärt att diesel ersätts med miljövänligare bränslen när elektrifiering inte är möjlig och så snart kostnadseffektivitet och teknik medger detta. I yrkande 52 framhåller motionärerna att användandet av vägasdrivna motorvagnar i passagerartrafik på oelektrifierade sträckor bör utvärderas.

I kommittémotion 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 86 framhåller motionärerna att kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn bör fasas ut och möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor bör ses över.

Laila Naraghi (S) anser i motion 2023/24:2516 yrkande 4 att möjligheten att elektrifiera järnvägen bör ses över.



I motion 2023/24:230 yrkande 4 av Mattias Bäckström Johansson (SD) framförs önskemål om att utreda möjligheten till elektrifiering av järnvägen. Motionären konstaterar att kraven på klimatneutrala transporter är genomgående och att staten behöver ta ett ansvar för att elektrifiering av det befintliga järnvägsnätet sker parallellt med elektrifieringen av väginfrastrukturen.

## **Bakgrund**

### *Järnvägens utsläpp*

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen. Järnvägstrafik ger dock små utsläpp av växthusgaser och har legat ganska still över tid. Tågtrafikens energianvändning omfattade enligt Energimyndigheten 2,8 terawattimmar 2019, av vilket 94 procent utgjordes av elanvändning och resterande 6 procent diesel. Koldioxidutsläppen från järnvägstrafiken stod 2019 för endast 0,3 procent av de totala utsläppen inom marktransporter. Trafikverket uppger att utsläppen från järnvägstrafiken till luft mest består av metallpartiklar som frigörs vid slitage på räls, kontaktledningar, hjul och bromsar. Eftersom metallpartiklar är jämförelsevis tunga transporteras de inte iväg så långt utan faller ned nära järnvägen. Mätningar visar att halterna av partiklar inte överskrider EU:s miljö kvalitetsnorm i järnvägsmiljöer utomhus. Det gör de inte ens nära spåren, direkt efter att tåg bromsats in eller i väderförhållanden som brukar medföra att partikelhalterna blir extra höga.

Av kommissionens meddelande Handlingsplan för att stärka långväga och gränsöverskridande persontrafik på järnväg (COM(2021) 810) framgår att 81 procent av tågakilometerna i EU drivs med el.

### *Trafikutskottets rapport om fossilfria drivmedel*

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. Den mängd diesel som används till svensk bantrafik motsvarar 0,5 procent av den mängd diesel som används till vägtransporter. Av samma forskningsrapport framgår att vätgas har en låg energidensitet per volymenhet och tar stor plats vid transport. Det gör att det finns utmaningar med att lagra och transportera vätgas på ett effektivt sätt.

### *En samlad politik för klimatet*

I proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan framhöll den dåvarande regeringen att vätgas kan komma att få en större roll i framtiden när det gäller industriprocesser, lagringskapacitet

samt bränsleceller i fordon. Att framställa, lagra och frakta vätgas på ett hållbart sätt kommer att vara viktigt i flera branscher. Sverige signerade i september 2018 tillsammans med flera andra av EU:s medlemsstater det s.k. vätgasinitiativet (The Hydrogen Initiative). Det syftar bl.a. till att maximera potentialen i hållbar vätgasteknologi för att minska koldioxidutsläppen i flera sektorer. Genom initiativet åtar sig de undertecknande länderna att bl.a. undersöka möjligheter att främja vätgas inom transport och mobilitet, liksom att underlätta etableringen av nödvändig infrastruktur för att möta ökad efterfrågan på vätgas.

### *Klimatpolitisk handlingsplan*

Den 21 december 2023 överlämnade regeringen den andra klimatpolitiska handlingsplanen (skr. 2023/24:59) i enlighet med klimatlagen (2017:720). I skrivelsen lyfter regeringen bl.a. fram att finns en potential att minska transporternas utsläpp av växthusgaser med åtgärder som ökar transporteffektiviteten. Med en ökad effektivitet ökar även tillgången till el för andra ändamål vilket kan bidra till en snabbare klimatomställning för samhället i stort. En ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan fler färdade fordonskilometer (trafikarbete), med beaktande av de transportpolitiska principerna. På så sätt kan de transporter som utförs bli så effektiva som möjligt utifrån energi-, miljö- och ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga i hela landet. Med en effektivare användning av fordon, infrastruktur och drivmedel kan klimatmålen även nås till lägre samhällsekonomisk kostnad. I skrivelsen pekar regeringen bl.a. på att Europeiska kommissionen presenterade sitt förslag till en ny järnvägskapacitetsförordning den 11 juli 2023. Förslaget syftar till att öka kapaciteten på de europeiska järnvägsnäten och underlätta för den gränsöverskridande trafiken genom att förbättra processerna för kapacitetstilldelning och trafikledning för bättre samordning i hela järnvägssystemet. Förslaget behandlas nu i rådet och Europaparlamentet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

### *En nationell vätgasstrategi*

Energimyndigheten redovisade i november 2021 ett regeringsuppdrag att ta fram ett förslag till en strategi för fossilfri vätgas, elektrobränslen och ammoniak (ER 2021:34). Målet med strategin och åtgärdsförslagen är att utveckla och tillvarata möjligheterna med vätgas och elektrobränslen och underlätta för omställningen till fossilfrihet. I arbetet med strategin har olika hinder analyserats för att peka ut effektiva åtgärder som staten kan göra. Eftersom utvecklingen för vätgas går snabbt prioriterade Energimyndigheten åtgärder som kan vidtas de närmaste fem åren. Myndigheten framför att strategin ska ange en riktning som kan vara gemensam för staten och näringslivet. Den ska också tydliggöra vilka förutsättningarna behöver vara för

att den potential som användningen av vätgas och elektrobränslen bjuder ska kunna utnyttjas. Strategin sätter konkreta mål till såväl 2030 som 2045. Den identifierar även ett antal viktiga åtgärder och initiativ att genomföra för en positiv vätgasutveckling, bl.a. att utreda behoven av ytterligare styrmedel som minskar kostnadsgapet mellan fossilfri och fossil vätgas och att etablera en plattform för systematisk dialog mellan företag, branschorganisationer och offentliga aktörer. I en underlagsrapport (ER 2021:36) till den föreslagna strategin nämns Inlandsbanan och järnvägen som en aktör där vätgasen har potential, både som drivmedel och för distribution.

### *Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas*

Regeringen gav den 28 juli 2022 Energimyndigheten och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Den 15 november 2023 överlämnade Energimyndigheten och Trafikverket rapporten Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas (KN2023/02165). Myndigheterna har tagit fram en målbild för framtidens laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas och med utgångspunkt i den och analyser om vad bl.a. en ändamålsenlig utbyggnad innebär har ett handlingsprogram formulerats med förslag på 55 åtgärder i en rad områden.

### *Vätgaståg*

Inom järnvägen undersöks möjligheterna att ställa om dieseldrivna godståg till vätgasdrift samt att använda vätgasdrivna tåg för transport av vätgas från produktionsanläggningar till slutanvändare inom industrin. Vätgasteknologin är ett alternativ till de dieseldrivna tågen. Exempelvis utreder Inlandsbanan möjligheten att rusta upp och bygga om tågen som går på icke elektrifierad järnväg till vätgasdrift. I utredningen tittar Statkraft och Inlandsbanan på lämpliga placeringar av vätgastankstationer längs banan samt olika alternativ för vätgastillförsel till tankstationerna.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade senast miljörelaterade frågor kopplade till järnvägen i betänkande 2022/23:TU14. Utskottet konstaterade bl.a. att järnvägens del av de totala växthusgasutsläppen är mycket låg och påminde samtidigt om den nationella vätgasstrategi som Energimyndigheten har haft i uppdrag att ta fram förslag till. Utskottet avstyrkte motionsförslagen i frågan och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att järnvägen står för en mycket begränsad del av transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Det är dock givetvis angeläget att komma till rätta med även järnvägstrafikens utsläpp. Utskottet ser därför mycket positivt på de insatser som görs inom detta område, inte minst när det gäller vätgasdrivna tåg. Utskottet välkomnar bl.a. Energimyndighetens uppdrag att utforma förslag till en nationell vätgasstrategi. Utskottet vill även uppmärksamma att det i Sverige redan pågår arbete med att ersätta diesel med vätgasdrift på sträckor som inte är elektrifierade. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2023/24:230 (SD) yrkande 4, 2023/24:400 (SD) yrkandena 51 och 52, 2023/24:2465 (C) yrkande 86 och 2023/24:2516 (S) yrkande 4.

## Kompetensförsörjning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kompetensförsörjning inom järnvägssektorn. Utskottet hänvisar till det arbete som görs inom bl.a. järnvägsbranschen för att komma till rätta med kompetensbristen på området.

Jämför reservation 22 (SD).

## Motionerna

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2023/24:400 yrkande 57 att antalet utbildningsplatser inom järnvägssektorn behöver öka. Motionärerna pekar på att om underhållet ska kunna ökas och järnvägsnätet byggas ut är det en ödesfråga att rekryteringen ökar och att utbildade inom sektorn stannar kvar i branschen.

I motion 2023/24:1542 av Hans Ekström och Caroline Helmersson Olsson (båda S) framförs ett önskemål om att göra det möjligt att etablera och utveckla övningsanläggningar och därmed även järnvägsrelaterade utbildningar.

## Bakgrund

### *Den nationella godstransportstrategin*

I den nationella godstransportstrategi som lanserades i juni 2018 understryks att behovet av kompetens inom järnvägsområdet är stort på alla utbildningsnivåer och områden. Samtidigt konstateras att branschen kommer att behöva anställa fler personer med delvis nya kompetenser framöver, eftersom det görs stora satsningar på en modern järnväg. I strategin anges att regeringen avser att analysera hur tillgången på kompetens på järnvägs-

området kan förbättras inom ramen för utbildnings- och arbetsmarknadspolitiken och hur ökad rörlighet mellan olika yrkeskategorier inom järnvägen kan främjas. I strategin framhåller regeringen att den ser positivt på järnvägsbranschens initiativ för att öka och stärka samverkan inom näringslivet och med universitet och högskolor.

### *Framtidens järnvägsunderhåll*

Av utredningsbetänkandet Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18) framgår att initiativ pågår för att förbättra förutsättningarna för en adekvat kompetensförsörjning på kort och lång sikt. I betänkandet anges t.ex. att branschorganisationen Sveriges Byggindustrier har gjort en genomgång av dels vilka utbildningar som finns, dels vilka yrken som finns i järnvägsbranschen. Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) har skapat en gemensam digital plattform för ändamålet. Inom ramen för JBS pågår dessutom ett arbete med en prognosmodell för framtida kompetensbehov. JBS arbetar även för att öka intresset och säkerställa utbildningsutbudet. Av betänkandet framgår att Trafikverksskolan 2019 startade tre nya yrkeshögskoleutbildningar inom signalteknik, kontaktledningsteknik och banteknik. Utredaren betonar dock att bristen på kompetens inom branschen är mycket stor och framhåller att Trafikverket inom ramen för sektorsuppdraget bör ta initiativ till åtgärder för att avhjälpa brister i branschens kompetensförsörjning. Betänkandet bereds inom Regeringskansliet.

### *Trafikverket*

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägsbranschen. Inom ramen för uppdraget ingick att under perioden 2021–2022 leda ett antal prioriterade åtgärder i samverkan med branschens aktörer. Vidare har Trafikverket tillsatt en projektgrupp för att, i samarbete med branschens aktörer, ta fram förslag på modell för en branschskola. Samverkan har skett via arbets- och intressentgrupper med många inblandade parter, och flera personer har engagerats inom JBS Kompetens, järnvägsbranschens arena för gemensam samverkan för utbildningar och attraktivitet. Ett förslag till modell för en branschskola – ett s.k. järnvägscollege – arbetades fram gemensamt under 2021. Arbetet fortsatte under 2022 med etablering och överlämning inför en uppstart av järnvägscollege. I Trafikverkets inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 föreslår verket att det fortsatt får i uppdrag att driva Järnvägscollege, vilket är en samlade kraft som på kort tid gjort skillnad.

I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22) hänvisar regeringen till den nationella trafikslagsövergripande infrastrukturplanen för perioden 2022–2033 och att Trafikverket under planperioden ska arbeta strategiskt för att förbättra den långsiktiga kompetensförsörjningen i fråga om kritiska personalkategorier för planens genomförande med särskilt fokus på

järnvägssektorn. I arbetet ska Trafikverket även se över och vid behov verka för att t.ex. järnvägstekniska övningsanläggningar och andra utbildnings-samarbeten i branschen motsvarar utbildningsbehoven.

I rapporten Kompetensförsörjning i transportsektorn (2020:049) gör Trafikverket bedömningen att det finns mycket som pekar på ett växande behov av resurser och kompetens inom transportområdet och att många aktörer redan nu upplever svårigheter med att rekrytera rätt kompetens. Trafikverket pekar i sammanhanget på att brist på kompetens äventyrar utvecklingen mot ett hållbart samhälle och genomförandet av den nationella planen för transportinfrastruktur. Bristen har särskilt uppmärksammats inom järnvägssektorn mot bakgrund av den planerade upprustningen och utbyggnaden av järnvägen. Det påpekas också att sektorn inte upplevs som attraktiv, att det är få sökande till relevanta utbildningar och att branschen har problem med rekrytering av medarbetare med rätt kompetens. Vidare saknas det enligt Trafikverket ett helhetsgrepp för att säkerställa utbildnings-möjligheter och öka attraktiviteten. Ny teknik, t.ex. automatisering, artificiell intelligens (AI) och elektrifiering, ställer krav på flexibilitet och nya typer av kompetenser och därför behövs det nya innovativa lösningar för att möta framtidens transportbehov. Några av de åtgärder som Trafikverket föreslår är att man inrättar ett branschövergripande forum och att man utvecklar utbildningssystemet, som behöver bli mer flexibelt för att möta den snabba utvecklingen och möjliggöra livslångt lärande. Enligt Trafikverket är arbetet med att öka järnvägssektorns attraktivitet avgörande i sammanhanget, liksom att se den som en framtidsbransch.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade frågan om kompetensförsörjning inom järnvägssektorn senast i betänkande 2022/23:TU14. Utskottet framhöll frågans vikt och välkomnade de initiativ som tagits och avstyrkte därför motionsförslaget. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet är väl införstått med de rekryteringsbehov som järnvägssektorn har och de utmaningar som finns med att finna personal som har den kompetens som efterfrågas. Utskottet välkomnar därför de branschgemensamma ansträngningar som görs för att komma till rätta med kompetensbristen inom järnvägsområdet. Utskottet påminner också om att frågan har uppmärksammats i bl.a. det regeringsuppdrag som Trafikverket fick i syfte att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägs-branschen. Utskottet välkomnar även att Trafikverket inom ramen för den nationella trafikslagsövergripande infrastrukturplanen ser över och vid behov verkar för t.ex. järnvägstekniska övningsanläggningar. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:400 yrkande 57 (SD) och 2023/24:1542 (S).

## Forskning och innovation

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om forskning och innovation. Utskottet lyfter fram att arbetet med innovationer och nya smarta moderna transportlösningar är mycket viktigt för möjligheterna att nå de transportpolitiska målen. Utskottet hänvisar också till pågående arbete inom Trafikverket och branschen.

Jämför reservation 23 (SD).

### Motionen

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2023/24:400 yrkande 54 att utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg ska främjas. Motionärerna pekar på att förarlösa tåg på sikt kan sänka kostnaderna för tågoperatörerna och därmed även för resenärerna. I yrkande 55 framhåller motionärerna att utvecklingen i fråga om maglevtåg bör bevakas. Motionärerna påminner om att allt eftersom tekniken har blivit billigare har också kostnaden för maglevtåg minskat. I yrkande 56 efterfrågar motionärerna att utvecklingen av hyperloop bevakas. Motionärerna lyfter fram att detta system skulle kunna transportera tåg eller kapslar i extremt höga hastigheter, vilket teoretiskt sett skulle kunna utmana flyget.

### Bakgrund

#### *Forsknings- och innovationsverksamhet inom transportområdet*

Trafikverket ska genom sin forsknings- och innovationsverksamhet bidra till att stärka svensk forskning och innovation inom transportområdet så att dessa bidrar till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, kan nås. Trafikverkets forsknings- och innovationsplan beskriver de övergripande målsättningarna, aktuella prioriteringar och de processer och regler som gäller. Trafikverket uppger att myndigheten arbetar för att befintliga transportsystem utvecklas men också följer utvecklingen inom nya innovativa transportsystem som kan komplettera de klassiska redan existerande systemen. Trafikverket betonar att det är viktigt att bygga strategisk kunskap om teknikutveckling och digitalisering, och ett område som är viktigt är framtidens färdmedel och fordon. Trafikverket uppger vidare att fordon i dag till stor del är uppkopplade, vilket kan användas för att skapa en hållbar och säker miljö. I den nationella godstransportstrategin från 2018 betonas vikten av forskning och innovation, och för att stärka Sveriges konkurrenskraft krävs förmåga att skapa och producera innovativa lösningar och tekniker och att utveckla befintliga och nya företag. Det ska vara möjligt för innovationer att efter test och utvärdering snabbt gå från pilot till verklighet. I strategin uppges även att det på

transportområdet sker en utveckling som innebär att transportsystemet digitaliseras, automatiseras och elektrifieras.

### *Självkörande tåg, maglevtåg och hyperloop*

När det gäller självkörande tåg uppger Trafikverket att infrastrukturhållare i Europa samarbetar med systemleverantörer om att specificera självkörande tåg och att genomföra demonstration av det. I Sverige är huvudfokus på att lokföraren har ett stöd för tåγκörningen. Branschprogrammet Ökad kapacitet i järnvägstrafiken (KAJT) genomför forskning för att förbättra järnvägssystemet.

Maglevtekniken innebär att tågen drivs framåt av ett magnetfält och svävar över en farbana av betong. Trafikverket uppger att maglevtekniken har många positiva egenskaper såsom hög toppfart, låg driftskostnad, lägre buller och låg energiåtgång. En del av dessa egenskaper är omdiskuterade, men tekniken har enligt Trafikverket fördelar samtidigt som maglev är oprövat i stor skala för höghastighetståg. Det finns enligt uppgift flera banor med maglev för låg hastighet i Kina, Japan och Sydkorea men bara en bana för hög hastighet. I Europa finns inget projekt för maglev i nuläget. Trafikverket uppger att man följer utvecklingen inom maglev.

Trafikverket betonar att det är viktigt att bygga strategisk kunskap om teknikutveckling och digitalisering och ett område som är viktigt är framtidens färdmedel och fordon. Ökad kunskap behövs om snabba landtransporters potential, och därför finansierar Trafikverket ett forskningsprojekt om snabba landtransporter såsom maglev och hyperloop. Studien genomfördes under 2020 och behandlar samhällseffekter av investeringar i snabba landtransporter med fokus på tre tekniker: höghastighetståg på järnväg, maglevtåg och hyperloop. Målsättningen var att utvärdera potentialen till måluppfyllnad för respektive teknik och därmed teknikernas framtidsutsikter i en svensk kontext. I studien bedöms höghastighetståg på järnväg vara den av de tre teknikerna som har störst potential för måluppfyllnad i generell mening, men att de andra teknikerna kan fylla ett syfte som nischtekniker eller komplement. Studien visar att höghastighetstågens fördel i hög grad ligger i möjligheten till integrering med det befintliga systemet, och de alternativa teknikerna har därmed större konkurrenskraft i stråk där denna aspekt är mindre framträdande. Av studien framgår bl.a. att allt talar för att hyperloop är väsentligt dyrare än de andra teknikerna. Hur mycket dyrare är dock enligt studien svårt att säga.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade frågor om forskning och innovation inom bl.a. järnvägssektorn senast i betänkande 2022/23:TU4. Utskottet framhöll frågans vikt och välkomnade de initiativ som tagits och avstyrkte därför motionsförslaget. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.



## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att arbetet med innovationer och nya smarta moderna transportlösningar är mycket viktigt för möjligheterna att nå de transportpolitiska målen, och ett effektivt och tillgängligt transportsystem kräver också ny kunskap och nya innovativa lösningar. Satsningar på forskning och innovation är vidare angelägna för att fullt ut kunna tillvarata möjligheterna med den snabbt ökande digitaliseringen och ny teknik. När det gäller transportteknik som självkörande tåg, maglevtåg och hyperloop välkomnar utskottet det arbete som görs inom Trafikverket och branschen. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna är uppmärksammade, och det finns därför inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrker utskottet motion 2023/24:400 (SD) yrkandena 54–56.

## Arlandabanan

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om Arlandabanan. Utskottet välkomnar bl.a. initiativen som har tagits för att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda.

Jämför reservation 24 (MP).

## Motionen

Daniel Helldén m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2023/24:960 yrkande 4 att Arlanda express bör återtas i nationell regi och att extraavgifterna för spårbunden trafik till Arlanda bör avvecklas. Motionärerna pekar bl.a. på att de som reser med sitt periodkort i kollektivtrafiken inte fritt får gå av vid Arlanda utan att det krävs ett tillägg. I motionen anføres att detta inte främjar ett hållbart resande och att avtalet med Arlanda express därför bör avvecklas eller omförhandlas.

## Bakgrund

### Arlandabanan

De grundläggande förutsättningarna för Arlandabanan och användandet av en OPS-lösning beslutades av riksdagen 1994. Arlandabanan togs i drift 1999 och ägs av Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB). AIAB ägs till 100 procent av svenska staten och bolaget ansvarar för statens rättigheter och skyldigheter i fråga om Arlandabanan. Bolagets uppgift är att äga och förvalta järnvägen från Rosersberg via Arlanda flygplats till Odensala (Arlandabanan) samt upplåta den och vissa andra rättigheter som krävs för driften av järnvägstrafik mellan Arlanda flygplats och Stockholms central till A-Train. A-Train är AIAB:s

avtalspart för Arlandabanan. A-Train driver snabbtågspendeln Arlanda Express från Stockholms central till Arlanda flygplats med fyra till sex avgångar i timmen. A-Train är också infrastrukturförvaltare på Arlandabanan och svarar för upplåtelse av spår, kapacitetsfördelning och avgiftssättning på anläggningen. Arlandabaneavtalen reglerar rättigheter och skyldigheter för AIAB och A-Train. Avtalen gäller under 45 år (1995–2040) med möjlighet till förlängning i tio år. Avtalet förlängdes sommaren 2019 med tio år och avser perioden juli 2040 till juli 2050. Som kompensation för sitt risktagande och som ersättning för investerings- och driftkostnader har A-Train rätt att bestämma biljettpriserna på Arlanda Express och att uppbära samtliga biljettintäkter. För de resenärer som väljer att resa till Arlanda med andra tåg än Arlanda express tas en särskild stationsavgift ut i form av en passagebiljett på 120 kronor per person. Respektive järnvägsföretag beslutar själva vilket pris de vill ta för passagen. Alla tågbolag betalar för att stanna och släppa av eller ta upp passagerare på järnvägsstationer i Sverige. Det är vanligtvis en kostnad som inte görs synlig för resenären utan ligger dold bland alla andra kostnader som ett järnvägsföretag har och som ingår i biljettpriset. På Arlanda Centralstation har järnvägsföretagen valt att inte göra så. Där säljs färdbiljetten med ett synligt tillägg för resenären eller som ett separat tillägg som kontrolleras och/eller betalas vid in- och utpassage från stationen.

### *Arlanda flygplats – en plan för framtiden*

På grund av den särställning som Arlanda har som ett nav för flygtrafiken i Stockholm med både nationell och internationell tillgänglighet, beslutade den tidigare regeringen i februari 2022 att tillsätta en bokstavsutredare med uppdraget att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. I juni 2022 överlämnade utredaren promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) i vilken en rad slutsatser redovisas. I uppdraget ingick också att lämna förslag på hur transport- och infrastrukturförörjningen till och från Arlanda flygplats bör utformas. I promemorian föreslås bl.a. att regeringen bör initiera en förhandling med A-Train med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget. Utredaren konstaterar också i sammanhanget att stationsavgifter verkar menligt på kollektivtrafikresandets volym och i stället bör tas ut kollektivt på resenärskollektivet eller finansieras via skattekollektivet. Promemorian bereds nu inom Regeringskansliet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade frågan om Arlandabanan senast i betänkande 2022/23:TU5. Utskottet framhöll frågans vikt och välkomnade de initiativ som tagits och avstyrkte därför motionsförslaget. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet finner inte att det finns anledning att vidta några åtgärder med anledning av det som lyfts fram i motionsförslaget om att lösa ut A-Train AB ur avtalet om Arlanda. När det gäller motionsförslaget om stationsavgifter på Arlanda och möjligheten att resa kollektivt vill utskottet framhålla att det är angeläget att uppmuntra andra transportmöjligheter till Arlanda flygplats än bilen, inte minst med hänsyn till klimat, miljö och trafikträngsel. Det behövs för att flygplatsen ska kunna fortsätta utvecklas på ett miljömässigt hållbart sätt och därmed bidra till en hög tillgänglighet för både näringslivet och besöksnäringen i Sverige. Utskottet välkomnar initiativen som har tagits för att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda och vill inte föregripa utfallet av den pågående beredningen av Arlandautredningens förslag. Utskottet avstyrker därmed motion 2023/24:960 (MP) yrkande 4.

# Reservationer

## 1. Övergripande förutsättningar, punkt 1 (V)

av Linda W Snecker (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  
2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Jag kan tyvärr konstatera att under lång tid har del efter del i järnvägssystemet styckats av, delats upp och ofta privatiserats trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol där de olika delarna är intimt förknippade och beroende av varandra för att skapa en fungerande helhet.

Vi i Vänsterpartiet föreslår därför att staten tar tillbaka kontrollen över järnvägen. Helhetsansvaret för den svenska järnvägen bör samlas i en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. Den ska äga och i egen regi underhålla statens järnvägsinfrastruktur, sätta priser, ansvara för all bokning och ha fullt ansvar för tågplaneringen. Jag är medveten om att de olika tågoperatörerna behöver kvarstå på grund av EU-krav men de får enligt Vänsterpartiets förslag verka i ett system där samhället har kontrollen och där järnvägens bästa kommer i första rummet, inte operatörernas.

Enligt vårt förslag ska Järnväg Sverige också sätta förutsägbara priser som jämfört med dagens priser ska sänkas med 20 procent och därmed bidra till att nå ambitionen om en ökad spårbunden trafik.

Jag vill avslutningsvis påminna om att en fungerande järnväg är en samhällsviktig verksamhet som också har stor betydelse för totalförsvaret. Mot den bakgrunden vill jag understryka vikten av en återtagen kontroll och ett samlat helhetsansvar och regeringen bör därför vidta åtgärder enligt vad som anförs ovan om inrättandet av en gemensam statlig organisation.

## 2. **Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (S)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Jamal El-Haj (S).

### *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  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 25,  
bifaller delvis motionerna  
2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,  
2023/24:1577 av Mattias Vepsä (S) och  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 3 och  
avslår motion  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 38.

### *Ställningstagande*

Människor och företag ska kunna lita på att järnvägen och tågen fungerar varje dag. Ett effektivt och fungerande järnvägsunderhåll är förutsättning för detta. Vi kan konstatera att den avreglerade järnvägen tyvärr har lett till att staten har förlorat kompetens när det gäller järnvägsunderhåll. Vi vill i sammanhanget även peka på att förebyggande underhåll är betydligt billigare än det avhjälpande underhållet. För att staten ska öka sin kompetens anser vi att en ökad andel av järnvägsunderhållet behöver utföras i egen regi. Vi anser att detta är nödvändigt för att få till stånd en robust svensk järnväg.

Vi anser därför att regeringen bör se över möjligheten för staten att i ökad utsträckning bedriva järnvägsunderhåll i egen regi.

## 3. **Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *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  
2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,  
bifaller delvis motionerna  
2023/24:1577 av Mattias Vepsä (S),

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 3 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 25 och  
avslår motion  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 38.

### *Ställningstagande*

Vi anser att det vore önskvärt med en mer sammanhållen organisering av järnvägsunderhållet och att staten därför bör återta en betydande del av underhållet i egen regi. Enligt vår uppfattning bör det dock fortfarande finnas underhållsverksamhet kvar i privat regi eftersom det minskar risken för att statens verksamhet blir omotiverat fördyrad. Det bibehåller även möjligheten till ökad effektivitet och nya innovationer om det går att jämföra statlig och privat verksamhet. Vi kan i sammanhanget tyvärr också konstatera att det är tveksamt om Trafikverket efter sammanslagningen av Vägverket och Banverket i nuläget är rustat för att ta över all underhållsverksamhet.

Vi anser vidare att Infranord AB:s underhållsverksamhet bör uppgå i Trafikverket och att företaget därefter bör likvideras. Enligt vår uppfattning bör inte staten ha egen verksamhet som konkurrerar med privata bolag. Vi vill också påminna om att med underhåll i egen regi stärks kompetensen inom Trafikverket, vilket är gynnsamt ur flera perspektiv; bl.a. är en hög egen kompetens bra vid avtalsskrivning. En organisering av järnvägsunderhållet enligt vår modell skulle ge staten bättre kontroll och rådighet över anläggningen, och en del kostsam administration och kostsamt upphandlingsförfarande skulle kunna undvikas.

Vi anser därför att regeringen bör vidta åtgärder enligt vad som anförts ovan.

## **4. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 38 och  
avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,  
2023/24:1577 av Mattias Vepsä (S),  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 3 och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 25.

### *Ställningstagande*

Jag vill understryka att när ett flertal aktörer får verka på en marknad blir resultatet ökad konkurrens, lägre priser och bättre kvalitet. Vi i Centerpartiet har därför varit mycket kritiska till den tidigare regeringens utredning om att överföra järnvägsunderhåll från Infranord AB och andra företag inom branschen till Trafikverket. Vi har därför också varit pådrivande när det gäller tilläggsdirektivet som istället syftar till att säkerställa affärsmässighet, produktivitet och en utvecklad marknad för järnvägsunderhåll.

Jag anser att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor och att den upphandlande myndigheten ska besitta rätt kunskap och kompetens för att säkerställa att underhållet blir effektivt och av hög kvalitet.

## **5. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *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  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 3,  
bifaller delvis motionerna  
2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,  
2023/24:1577 av Mattias Vepsä (S) och  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 25 och  
avslår motion  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 38.

### *Ställningstagande*

Jag kan konstatera att sedan Trafikverket bildades och järnvägsunderhållet bolagiserades och konkurrensutsattes har statens förmåga till överblick och rationell planering av underhållet också minskat drastiskt. Frågan om hur järnvägsunderhållet ska organiseras har utretts i flera utredningar och jag kan tyvärr konstatera att kompetensen på området inom Trafikverket har förlorats med dagens konstruktion. På grund av uppsplittringen saknas dessvärre även den naturliga tillsynen av järnvägsinfrastrukturen. Jag vill understryka att järnvägen är samhällsviktig och att det är oacceptabelt att den hanteras på detta bristfälliga sätt. Enligt min mening bör därför Trafikverket återta delar eller hela järnvägsunderhållet i egen regi.

## 6. Vissa andra frågor om järnvägsunderhåll, punkt 3 (SD)

av 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

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 3, 26, 27, 43 och 44 samt avslår motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 104.

### *Ställningstagande*

Vi anser att Trafikverket bör se över sin administration för att på så sätt frigöra resurser för att förbättra punktligheten, stärka underhållet och få bättre kontroll på järnvägsanläggningen. Vi vill i sammanhanget peka på att Trafikverket på 13 år har ökat antalet anställda med drygt 56 procent, vilket vi ser som orimligt. En översyn i syfte att minska antalet anställda måste enligt vår uppfattning göras. Vi vill också peka på att en sådan process sker i Norge där administrativ personal ska minskas för att få mer resurser till underhåll i spåret.

Den svenska järnvägsinfrastrukturen är på flera områden dåligt underhållen, men vi kan konstatera att kontaktledningsfel måste ses som särskilt allvarliga eftersom de leder till väldigt många förseningsminuter per tillfälle. Som exempel kan nämnas att enligt Trafikverket uppstår mellan 1 000 och 1 400 kontaktledningsfel varje år som orsakar cirka 5 500–8 500 extra förseningstimmar. Vi anser därför att genomgripande åtgärder i den befintliga infrastrukturen är nödvändiga för att säkerställa tågens elförsörjning och därmed minska driftsstoppen. I första hand anser vi att kontaktledningssystemet behöver stärkas för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra förekommande fel. I andra hand kan vi konstatera att en större andel av kontaktledningsnätet, men även spårväxlar, behöver bytas ut varje år än vad som sker i dag.

Vi anser vidare att det behöver göras mer för att driva på digitaliseringen inom järnvägssektorn. Vi vill peka på att digital automatisk inhämtning av skicket på växlar, spårålagen, kontaktledningar m.m. kan spara resurser jämfört med kostsam manuell besiktning. En ökad kunskap om järnvägsanläggningens status leder till bättre möjligheter att underhålla densamma och kan också sänka kostnaderna för underhållet. Vi anser därför att arbetet med att digitalisera järnvägsanläggningen behöver stärkas.

Vi kan tyvärr konstatera att kopparstölder är ett stort problem för järnvägstrafiken. Stölderna orsakar stora avbrott i järnvägstrafiken och medför också en stor risk för allvarliga elolyckor. Enligt vår uppfattning kan



kopparstöld jämföras med sabotage mot järnvägsanläggningen, och regeringen bör därför se till att detta brott får ett betydligt högre straffvärde. Vi vill också peka på att för att förebygga stölder av koppar kan stöldbegärliga komponenter ersättas eller göras mindre stöldbegärliga genom exempelvis användningen av legeringar. Regeringen behöver enligt vår uppfattning se till att arbetet med att DNA-märka stöldbegärliga komponenter och ersätta komponenter med mindre stöldbegärligt material intensifieras.

## **7. Vissa andra frågor om järnvägsunderhåll, punkt 3 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *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

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 104 och  
avslår motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 3, 26, 27, 43 och 44.

### *Ställningstagande*

Jag vill påminna om att när omfattande och långvariga störningar uppstår i järnvägssystemet finner sig oväntat goda förutsättningar att genomföra underhåll. Till exempel föll persontågtrafiken med 80 procent under våren 2020 och det fanns möjlighet att utföra underhåll, reparationer och byggnation i en utsträckning som inte är möjlig vid ordinarie trafikintensitet. Såvitt jag har erfarenhet var branschen för järnvägsunderhåll redo för att utföra underhåll men tyvärr uteblev beställningarna. Jag vill peka på att det tidsfönster som öppnas upp i dessa fall kan användas bättre om upphandlande myndigheter får ett mer flexibelt regelverk att använda sig av. För att kunna maximera möjligheter till underhåll anser jag därför att regeringen via Trafikverket ska se över möjligheten att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när det är mindre trafik. I den mån detta är en EU-fråga så menar jag att regeringen bör driva frågan inom EU.

## **8. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (SD)**

av 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

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 33–35,  
bifaller delvis motion

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8 och  
avslår motionerna

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 9 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 42–44.

### *Ställningstagande*

Ett signalsäkerhetssystem gör det möjligt att framföra tåg på ett enkelt och säkert sätt utan risk för kollision eller urspårning. ATC är ett gammalt men beprövat och ur säkerhetssynpunkt välfungerande signalsystem som används än i dag. Även om ERTMS kommer att införas brett i framtiden kommer ATC att vara i drift under överskådlig tid. Vi vill därför understryka att hänsyn behöver tas till fortsatta underhållsinsatser för ATC.

Trafikverket ansvarar för införandet av ERTMS i Sverige. Vi kan tyvärr konstatera att det har varit stora driftstörningar vid tidigare införanden, exempelvis när det gäller Botniabanan. Vi är dock medvetna om att ERTMS är mer intrimmat nu och att andelen signalfel är lägre på banor med ERTMS jämfört med ATC-2. I Sverige finns också en mycket hög andel omoderna signalställverk och behovet av en modernisering och av att få en enhetlig standard är stort. Därför är vi medvetna om att ett införande av ERTMS är en nödvändighet. Vi vill dock understryka att det finns en fortsatt risk för inkörningsproblem vid nyinstallation av ERTMS och det föreligger dessutom en risk att järnvägsföretagen inte hinner installera ERTMS i sina fordon. Vi anser därför att det är viktigt att införandet av ERTMS skjuts upp och att den sker i samråd med järnvägsoperatörerna. Vi vill även påtala att en upphandling av ERTMS bör göras som en rikstäckande upphandling vilket är fallet i exempelvis Norge.

Vi vill i sammanhanget också påminna om att flera av godsoperatörerna har stora lönsamhetsproblem. Vi kan samtidigt konstatera att vid ett införande av ERTMS kan tågoperatörerna tvingas installera ombordutrustning för flera miljoner kronor per enhet, något som för de mindre operatörerna kan innebära att de inte får ekonomin att gå ihop. Vi anser därför att svenska tågoperatörer bör kompenseras för de kostnader som ett införande av ERTMS medför.

## 9. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (V)

av Linda W Snecker (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

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8,  
bifaller delvis motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 35 och  
avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 33 och 34,  
2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 9 och  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 42–44.

### *Ställningstagande*

Signalsystemet ERTMS ska förenkla trafikledning, underhåll och trafik mellan medlemsländerna. Det innebär dock att omfattande och kostsamma investeringar behöver göras. Jag har tagit del av att tågoperatörerna beräknas ha en uppskattad samlad kostnad på minst 3 miljarder kronor för att anpassa loken för det nya signalsystemet. Kostnaden för varje enskilt lok uppgår till minst 3 miljoner kronor och uppskattningsvis behöver ca 1 000 lok anpassas. Jag vill påminna om att detta är en kostnad som branschen själv förväntas bära i Sverige, till skillnad mot i ett antal andra länder där staten tar ett betydande ansvar för finansieringen. Jag vill framhålla att det är en orimlig kostnad för en enskild tågoperatör. Jag anser därför att regeringen bör återkomma med en plan för statlig finansiering av ERTMS-utrustning.

## 10. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (C)

av Ulrika Heie (C).

### *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

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 42–44 och  
avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 33–35,

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 9 och  
2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Jag anser att det är av största vikt att effektivisera och modernisera den svenska järnvägstrafiken. För att nå klimatmålen är det nödvändigt att godset flyttar över till räls och att tåg för privatpersoner i större utsträckning än i dag ersätter flyg och bil. Jag är medveten om att en översyn och utveckling av signalsystemet är en viktig beståndsdel för att modernisera järnvägen. Jag vill dock påminna om att det från järnvägsoperatörerna under denna tid har framförts oro om kostnadsutvecklingen när det gäller ERTMS. Jag anser därför att förutsättningarna för att underlätta införandet av ERTMS behöver utredas när det gäller både statens infrastruktur och ombordutrustningen hos tågoperatörerna. Jag anser även att möjligheterna att få delfinansiering genom EU:s finansieringsinitiativ (CEF) bör analyseras. Trafikverket bör därför ges i uppdrag att i samverkan med andra järnvägsintressenter ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med införandet av ERTMS.

Jag har tagit del av att Finland kommer att installera signalutrustning som innebär att fordon med ATC men också ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana. Jag anser att Sverige skulle kunna göra på samma sätt, åtminstone de första 5–10 åren. Därefter bör de flesta fordon vara utbytta eller utrustade med ERTMS. Jag anser därför att regeringen bör följa upp utfallet av Finlands införande av ERTMS och göra en bedömning av om ett liknande införande är möjligt i Sverige.

## **11. Järnvägens signalsystem, punkt 4 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *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

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 9 och  
avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 33–35,  
2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 8 och  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 42–44.

### *Ställningstagande*

Med hjälp av ERTMS kan tågen gå i maxhastighet på de banor som är anpassade för 250 km/h. Signalsystemet ska också göra det möjligt för tågen att gå tätare. Jag kan dock konstatera att införandet av ERTMS tyvärr haltar. Signalsystemet ERTMS finns i dag på ytterst få platser. Som exempel kan jag peka på att västkustbanan som snart är färdig för 250 km/h ända till Maria utanför Helsingborg inte kan användas fullt ut då banan inte har ett nytt signalsystem. Jag vill understryka att det krävs att ERTMS installeras på alla sträckor som byggts för de nya hastigheterna så att nyttan av investeringarna kommer samhället och det hållbara resandet tillgodo.

## **12. Järnvägsskydd, punkt 5 (SD)**

av 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

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 37, 38, 41, 45 och 47–50.

### *Ställningstagande*

Säkerheten inom transportsystemet är av mycket stor betydelse och vi vill i det följande peka på ett antal viktiga åtgärder som behöver vidtas inom järnvägstrafiken.

Det finns ca 14 100 spårkilometer järnväg som förvaltas av Trafikverket. Det är i princip omöjligt att fysiskt övervaka så mycket spår. Att placera ut kameror för att fullt ut kontrollera spåren blir mycket kostsamt, men att placera fler fasta kameror på strategiska ställen ser vi som nödvändigt. Vi vill också lyfta fram att ett komplement till strategisk kameraövervakning kan vara drönare. Vi vill peka på att drönare bl.a. skulle kunna vara till hjälp vid olyckor eller vid sökande efter personer som vill sabotera eller som är suicidbenägna. Vi anser därför att möjligheten att använda drönare som kompletterande åtgärd bör ses över.

Vi kan tyvärr konstatera att det förekommer att personer medvetet saboterar järnvägsanläggningen och därmed skapar risk för bl.a. urspårning. Bombhot mot järnvägsstationer eller specifika tåg skapar också stor oro och stora störningar. Vi anser därför att det bör utredas om dessa brott bör ges ett högre straffvärde.

Vi vill vidare understryka att det kan innebära livsfara för passagerare och personal när en lokförare kör tåg utan ombordpersonal. Om exempelvis en

eldsvåda, bråk eller andra tillbud uppstår kan det ta tid för lokföraren att upptäcka detta. Genom fastställda rutiner och extra personal skapas en trygghet för passagerare när det behövs hjälp. Vi kan också konstatera att det inte är tillräckligt att endast ha en lokförare vid behov av evakuering. Lokföraren har andra uppgifter, bl.a. kontakt med trafikledning och räddningstjänst. Enligt vår uppfattning bör därför tåg utan ombordpersonal inte tillåtas vid persontrafik.

Vi är medvetna om att det är för lätt att ta sig in till en lokförare och därefter koppla bort viktig säkerhetsutrustning. Vi vill därför understryka att det behövs en skyddad förarmiljö i tåg, precis som i flyg, för att minimera risken för att tåg kapas. Vi anser därför att en förbättrad standard för intrångsskydd bör införas på tåg som trafikerar det svenska järnvägsnätet.

Svenska bangårdar är i behov av höjd säkerhet. Vi menar att nedklottrade tåg, spårspring och stölder kan reduceras kraftigt genom bättre inhägnande och vid behov även kameraövervakning. Vi har tagit del av att enbart för SL:s del utgör notan för klottersanering över 100 miljoner kronor årligen, pengar som borde gå till en förbättrad kollektivtrafik. Risken för sabotage samt allvarlig skada eller död vid klättring på tågagnar reduceras också om tillträdet försvåras. Vi anser därför att samtliga bangårdar av vikt bör få stärkt tillträdesskydd och säkerhetsklassning.

Säkerheten i Sverige ska värnas, varför smuggling av vapen, narkotika och dopningspreparat m.m. måste stävjas. Vi anser därför att det finns behov av att fortsätta att kontrollera passagerares identitet och medhåvt gods vid gränsöverskridande tågtrafik. Vi vill dock understryka att kontroller ska göras effektivt för att inte passagerare ska få längre restid än nödvändigt.

Personal på tåg och bussar utsätts tyvärr allt oftare för hot och våld. Det är enligt vår uppfattning en fullständigt oacceptabel utveckling och straffen för dessa brott måste skärpas. Många tåg och vissa plattformar och stationer är i dag utrustade med övervakningskameror och vi vill peka på att när dessa används minskar också brottsligheten. Vi anser därför att som ett led i att stävja det ökande våldet bör ombordpersonal på tåg ges möjligheten att bära kameror som en del av arbetsutrustningen.

### **13. Säkerhet vid spåren, punkt 6 (SD)**

av 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  
2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 36, 40, 42 och 46 samt avslår motion

2023/24:1838 av Carita Boulwén och Johnny Svedin (båda SD).

### *Ställningstagande*

Vi anser att trygghet och säkerhet ska vara högsta prioritet i det svenska järnvägssystemet. Vi kan tyvärr konstatera att de senaste 20 åren har mellan 50 och 98 personer omkommit genom suicid inom bantrafiken. Vi vill peka på att varje suicidfall skapar stort lidande för såväl anhöriga som lokförare och orsakar dessutom totalstopp på ett par timmar i tågtrafiken. Vi anser därför att det är motiverat att stora resurser läggs på att hägna in spårområdena i större utsträckning. Vi menar att Trafikverkets arbete med att hägna in spårområden måste öka. Trafikverket arbetar kontinuerligt med trafiksäkerhet, även inom bantrafiken, men det är viktigt att arbetet stärks med förbättring av processer, fysiska anläggningar och mjukvara. Vi vill därför lyfta fram att personal behöver fortbildning, och säkerhet behöver prioriteras vid utveckling av morgondagens digitala tågssystem. Vi anser även att förebyggande underhåll för att minimera risken för olyckor behöver prioriteras.

För att se om personer befann sig i eller omkring spårområdet vid rapporterat spårspring kördes tåg tidigare generellt med sikt fart. I dag är trafikstopp på grund av spårspring mycket vanligare än tidigare. Att välja trafikstopp vid misstänkt försök till suicid är självklart, men för vanligt rapporterat spårspring anser vi att rutinen bör ses över. För att minska störningarna och förseningarna vill vi därför att det utreds om tillåtelse att köra i sikt fart vid misstänkt spårspring ska vara rutin i stället för trafikstopp.

Spårspring är ett stort och tyvärr även växande problem. Förutom olyckor skapar det arbetsproblem för lokförare och dyra förseningar, eftersom trafikstopp som regel vidtas. Vi anser därför att straffet för olovlig vistelse i spårområdet bör skäras och övervakningen bör intensifieras.

Suicid genom att kasta sig eller ställa sig framför tåg är tragiskt nog vanligt förekommande. Lokförare får tyvärr räkna med att någon gång bevittna detta under sitt yrkesliv. En lokförare som har oturen att vara med om en påkörning får efter samtal med psykologer och försäkringsbolag allt från noll kronor till några tusenlappar. Vi anser att de lokförare som drabbas bör få mer stöd och att deras hälsa behöver utvärderas. Dessutom menar vi att lokförare bör få ersättning för de kostnader som kan uppstå som konsekvens av det trauma det innebär att vara med om en personpåkörning. Vi anser därför att det behöver utredas på vilket sätt en lokförare som upplever en personpåkörning bör kompenseras ekonomiskt för eventuellt inkomstbortfall till följd av sitt upplevda trauma.

#### **14. Banavgifter, punkt 7 (V)**

av Linda W Snecker (V).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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  
2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7.

##### *Ställningstagande*

Jag är medveten om att det i dag är EU-rätten som styr hur Trafikverket ska och får sätta banavgifter. Jag kan dock konstatera att regeringar av olika kulör sedan 2009 har höjt banavgifterna för godstransporter på järnväg med nästan 300 procent. Jag vill peka på att detta är en kostnad som i hög utsträckning drabbar godstransportörerna på järnvägen och som därmed försvårar deras möjlighet att konkurrera med den tunga lastbilstrafiken. Jag vill påminna om att lastbilstrafiken orsakar större klimatutsläpp utan att behöva betala för dem. Jag anser att det är en orimlig ordning. Jag vill understryka att jag inte motsätter mig att även järnvägsoperatörerna bidrar till sina samhällskostnader, men en utveckling av hållbara godstransporter gynnas inte av att den tunga, och delvis konkurrerande, lastbilstrafiken i alltför liten utsträckning betalar för sin höga påverkan på klimatet och slitaget på vägarna. Jag anser att EU:s reglering av banavgifterna i högre grad måste beakta den miljö- och klimatnytta som en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge. Jag menar därför att regeringen bör verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken.

#### **15. Resenärer och transportköpare, punkt 8 (SD)**

av 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  
2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 15, 18, 22, 31 och 32 samt  
avslår motionerna  
2023/24:413 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 29,



2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 1, 8, 10 och 22,  
2023/24:1891 av Julia Kronlid (SD),  
2023/24:1971 av Linus Sköld m.fl. (S) och  
2023/24:2092 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD).

### *Ställningstagande*

Vi vill påminna om att godståg har en lägre hastighet än persontåg och därför i vissa fall bromsar persontrafiken. För att få ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten bör man enligt vår uppfattning göra det möjligt med ökad hastighet för vissa godståg så att dessa inte blir en bromskloss för lokal- och regionaltåg. Vi anser därför att godsoperatörerna bör få stöd i sitt arbete med att modernisera sina vagnparker till att klara av högre hastigheter.

Gods- och persontransporter med järnväg mellan europeiska länder möjliggör en mer öppen inre marknad. Det är positivt med gränsöverskridande järnvägstransporter men det är också av vikt att konkurrensen sker på lika villkor, och här finns det enligt vår uppfattning många utmaningar. Som exempel kan nämnas att järnvägens standard, underhåll, fordonens standard och även tillsynen ser olika ut i Europa. Det gör även de arbetsrättsliga villkoren och finansieringen av det europeiska järnvägssystemet via EU. Det behövs därför mer effektiva kontroller vid gränsöverskridande trafik.

Den tidigare regeringen har dessvärre beslutat att satsa på upphandling av olönsamma nattåg till Europa. Sverige har ett stort behov av mer järnvägstrafik och många pendlare fick före coronapandemin räkna med ståplats. Nu efter pandemin kan vi åter se en kraftig uppgång i resandet. Det finns ett stort behov av fler tågsätt och avgångar, i synnerhet i storstadsområdena. Det är därför fel att satsa på nattåg till Europa när behoven är avsevärt större i vårt eget land.

Sverige är ett glesbefolkat land och det finns behov av snabbare tåg för att öka attraktiviteten och stärka tåget som alternativt transportmedel. Vi anser vidare att det är av stor betydelse att satsa på regional och lokal pendling samt transport av gods. Vi vill lyfta fram att även regional trafik kan köpa in tåg avsedda för högre hastigheter. Vid en ökning av hastigheten till 250 km/h, med dagens spår och genom traditionell byggteknik, kan man generera största möjliga nytta till en rimlig investeringskostnad. Trafikverket har presenterat en utredning över befintliga sträckor där hastigheten kan höjas till 250 km/h. Vi anser att det är positivt att höja hastigheten på det svenska järnvägsnätet på de sträckningar som är lämpliga, sett ur ett anläggnings-, passagerar- och lönsamhetsperspektiv.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har framfört.

## 16. Resenärer och transportköpare, punkt 8 (MP)

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 1, 8, 10 och 22 samt avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 15, 18, 22, 31 och 32,

2023/24:413 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 29,

2023/24:1891 av Julia Kronlid (SD),

2023/24:1971 av Linus Sköld m.fl. (S) och

2023/24:2092 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD).

### *Ställningstagande*

Om Sverige ska kunna fungera som en modern nation som tar klimatutmaningen på allvar och växlar om transportsystemet genom att bl.a. öka resandet med tåg samt får till ett funktionellt näringsliv med smarta arbetsmarknadsregioner måste en kraftsamling till. Sverige behöver därför en kriskommission för Sveriges järnvägar.

Det är satt som mål att svenska tåg ska komma i tid till 95 procent. Att komma i tid betyder att tågen är max 5 minuter och 59 sekunder sena till slutdestinationen. Tyvärr är detta ett mål som inte nås och helårssiffrorna från 2022 visar på 89,8 procent medan de senaste siffrorna från januari till juni 2023 är 86 procent. Jag har tyvärr tagit del av att när det gäller järnvägstrafiken som går på Södra och Västra stambanan landar punktligheten på ca 50 procent. Detta är oacceptabelt. Svenska tåg ska komma och gå i tid.

Jernhusen bildades i samband med att SJ bolagiserades. Detta innebar att anläggningar knuta till järnvägen så som stationsområden, verkstäder och terminaler, hamnade i ett affärsdrivande bolag. Denna konstruktion skulle kunna fungera men det har i många fall resulterat i att stationsområden fått annan användning till nackdel för järnvägens framtida utveckling. Samspelet mellan tågresandet och fastighetsförvaltandet för stationer inom de kommersiella ramarna har tyvärr inte alltid främjat just resandet. Det kan därför ifrågasättas om Jernhusens framtid verkligen ska vara i affärsdrivande bolagsform. Jag anser att det bör utredas om ansvaret för stationsområden, verkstäder och terminaler bör föras över från Jernhusen till Trafikverket.

Jag vill avslutningsvis också understryka att regional tågtrafik är en central och viktig del av persontransporterna och nödvändigt för den regionala arbetspendlingen. Det är därför viktigt att det vid byggandet av ny järnväg och

vid underhållsåtgärder som begränsar tåglägena tas hänsyn till den regionala trafiken.

### **17. Längre och tyngre tåg, punkt 9 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 16 och  
avslår motion

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 12.

#### *Ställningstagande*

Vi anser att en möjlighet att nyttja järnvägen mer optimalt än i dag är längre godståg. Frågan om längre godståg har också varit föremål för utredningar och har visat stora möjliga vinster för såväl företag som för Trafikverket. Den svenska standarden på tåglängd ligger i dag på 630 meter, men vi menar att den snabbt bör kunna utökas till minst Europastandarden på 750 meter och i förlängningen ännu mer. Genom att öka längden på tågen finns större möjligheter att frakta mer gods på järnväg, vilket innebär mer kostnadseffektivitet för operatörerna. Vi anser därför att standarden för längsta möjliga tåglängd bör ökas och att arbetet med förlängning av mötesstationer (driftsplatser) och förbigångsspår behöver komma igång.

Vi vill också lyfta fram att det finns ett stort behov av att öka möjligheten att köra tyngre godståg. Detta är något som kan öka lönsamheten för järnvägstransporter. För att det ska vara möjligt med tyngre godståg behöver åtgärder vidtas i infrastrukturen, bl.a. behöver spåren klara ett ökat axeltryck. Mot bakgrund av att åtgärderna kommer att vara kostsamma och ta lång tid vill vi se ett långsiktigt och systematiskt arbete för att få till stånd nya standarder för längre och tyngre godståg. Vi vill påminna om att Sverigedemokraterna har drivit denna fråga länge och att en riksdagsmajoritet riktade ett tillkännagivande om detta 2022. Vi kan dock tyvärr konstatera att något konkret agerande ännu inte har skett från Trafikverket.

**18. Längre och tyngre tåg, punkt 9 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

*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

2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 12 och avslår motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 16.

*Ställningstagande*

I dag är standard för godståg i Sverige 630 meter. EU har inom ramen för TEN-T uttryckt att tågen bör vara minst 740 meter. I Tyskland prövas nu godståg på 835 meter. Jag har tagit del av att genom att öka längden ökas godskapaciteten med 8 procent. Det är vad som krävs för att svenskt näringsliv ska kunna flytta godset från väg till järnväg. Jag vill därför understryka att längre godståg bidrar till ökad konkurrenskraft och, på sikt, ökad lönsamhet för branschen. Att gå från 650 meter till 740 är bra men att inte på en gång gå till de riktigt långa tågen är kontraproduktivt. Tågen kommer att fastna i södra Sverige och lastas om till lastbil i Danmark i högre utsträckning. Detta är allvarligt för klimatet och vägnätet och gynnar inte heller svenskt näringsliv. Jag anser därför att det bör planeras för minst 830 meters godståg.

**19. Museiföreningar, punkt 10 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 61.

*Ställningstagande*

Vi anser att museitrafik bör ges ökat stöd och bättre förutsättningar. En förutsättning för att hålla detta kulturarv vid liv är att man ger museitrafiken

tillgång till tåglägen. Vi påminner i sammanhanget om att det bl.a. finns äldre spår som inte nyttjas eller som nyttjas i en mycket liten omfattning.

## **20. Vissa miljöfrågor, punkt 11 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 51 och 52,

bifaller delvis motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 86 och

avslår motionerna

2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD) yrkande 4 och

2023/24:2516 av Laila Naraghi (S) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Sveriges järnvägsnät består av drygt 16 500 spårkilometer och av dessa förvaltar Trafikverket drygt 14 100 spårkilometer. Den allra största delen, omkring 80 procent, är elektrifierad järnväg. Ellokens andel ökar, och förutsatt att elen framställs fossilfritt är det en stor fördel att köra med eldrift. Det finns dock sträckor, samt även terminaler för lossning och lastning, där det inte går att använda ellok. Detta gör att diesellok fortfarande behövs. Det är dock, menar vi, önskvärt att diesel ersätts med miljövänligare bränslen även där elektrifiering inte är möjlig, så snart kostnadseffektivitet och teknik medger detta. På vissa ännu oelektrifierade sträckor kan det dock vara motiverat att bygga en ny kontaktledning, givet att trafiken är tillräckligt tät i relation till den stora investering som en ny kontaktledning medför.

Ett intressant och miljövänligt sätt att driva tåg på är vätgas med bränsleceller. Vätgasdrivna tåg med bränsleceller trafikerar redan en reguljär sträcka i nordöstra Tyskland och de klarar ca 100 mil mellan tankningarna. Vi vill peka på att fler länder har beställt vätgasdrivna motorvagnar och vi anser att även Sverige bör utveckla och pröva tekniken på en lämplig oelektrifierad sträcka.

**21. Vissa miljöfrågor, punkt 11 (C)**

av Ulrika Heie (C).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 86,

bifaller delvis motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 52 och

avslår motionerna

2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD) yrkande 4,

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 51 och

2023/24:2516 av Laila Naraghi (S) yrkande 4.

*Ställningstagande*

Jag vill påminna om att även järnvägssträckor som i dag använder diesellok behöver hitta alternativ för att reducera de kvarvarande utsläppen inom sektorn. Jag vill peka på att det inte är långsiktigt hållbart att subventionera fossil diesel och att alternativen till fossil energi till exempelvis lok och sjöfart måste utvecklas och främjas. Jag anser därför att Trafikverket bör få i uppdrag att testa vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor där elektrifiering inte är att vänta inom överskådlig tid, i syfte att ersätta diesellok.

**22. Kompetensförsörjning, punkt 12 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 57 och

avslår motion

2023/24:1542 av Hans Ekström och Caroline Helmersson Olsson (båda S).

### *Ställningstagande*

Vi vill påminna om att ett ökat intresse och ökade möjligheter att resa med tåg kommer att kräva fler lokförare, bantekniker, fordonsreparatörer och ombordpersonal. Enligt vår uppfattning är det en ödesfråga för järnvägen att rekryteringen ökar och att utbildade inom sektorn stannar kvar i branschen. Vi är medvetna om att risken för brist på nödvändig kompetens tyvärr är överhängande. Det finns därför behov av att kraftigt öka antalet utbildningsplatser inom järnvägssektorn. Vi anser att staten bör ta ett ökat ansvar detta.

### **23. Forskning och innovation, punkt 13 (SD)**

av Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed avslår riksdagen motion  
2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 54–56.

### *Ställningstagande*

I dag finns förarlösa tåg främst på flygplatser, men vi vill lyfta fram att på platser där det går att köra i slutna system - utan risk för kollisioner - kommer förarlösa tåg troligen att bli mer kommersiellt gångbara. Vi anser därför att utvecklingen av förarlösa tåg bör fortskrida. Inte minst eftersom de på sikt kan sänka kostnaderna för tågoperatörerna och därmed även för resenärerna.

Maglevtåg finns i begränsad utsträckning i bl.a. Japan, Kina, Sydkorea och Tyskland och den högsta uppmätta hastigheten för ett magnetåg är 603 km/h. Maglevtågen har dock haft svårt att slå sig in på marknaden eftersom de inte går att köra på det redan befintliga järnvägsnätet. Initialt har också tekniken gjort att byggnation av maglevtåg blivit kostnadsdrivande, men allt eftersom tekniken blivit billigare har kostnaden för maglevtåg minskat. Vi anser att utvecklingen av maglevtåg bör bevakas.

Hyperloop kan liknas vid ett rörpostsystem där kapslar skickas i rör med vakuum. Även tåg skulle kunna färdas i en tub med ett lufttryck nära vakuum och med ett mycket lågt luftmotstånd. Detta system skulle kunna transportera tåg eller kapslar i extremt höga hastigheter, vilket teoretiskt sett skulle kunna utmana flyget. Nya typer av tåg kommer att införas innan detta kan bli verklighet, men forskning om denna teknik skulle kunna användas i dagens infrastruktursystem. Vi anser därför att även utvecklingen av hyperloop bör bevakas.

**24. Arlandabanan, punkt 14 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 4.

*Ställningstagande*

Sverige och världen befinner sig i en klimatkris och alla typer av koldioxidutsläpp måste reduceras och inom kort försvinna helt. Mot den bakgrunden vill jag peka på att för de resenärer som ska till Arlanda finns det ett flertal möjligheter som är hållbara såsom lokal-, regional-, och fjärrtåg liksom Arlanda express. Tyvärr kan jag konstatera att på grund av avtalskonstruktionen med Arlanda express kan de som reser med sitt periodkort i kollektivtrafiken inte gå av vid Arlanda utan att betala ett tillägg som för en enkelbiljett är 126 kronor. Jag vill understryka att för att främja ett hållbart resande, även om jag vill påminna om att flyget i slutändan inte är hållbart, är detta kontraproduktivt. Jag anser därför att Arlanda express bör återtas i nationell regi och extraavgifterna för den spårbundna trafiken till Arlanda avvecklas.



BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden 2023/24

*2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till elektrifiering av järnvägen och tillkännager det för regeringen.

*2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör återta en betydande del av järnvägsunderhållet i egen regi samt därefter besluta om att Infranord likvideras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. 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 ökade resurser till underhållsarbete i spåren och tillkännager detta för regeringen.
15. 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.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med att möjliggöra längre och tyngre godståg bör stärkas och tillkännager detta för regeringen.
18. 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.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nattåg till Europa och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka underhållet av kontaktledningssystemet och växlar och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka arbetet med digitalisering inom järnvägssektorn och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsa på regional och lokal pendling samt transport av gods och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja hastigheten till 250 kilometer i timmen på de sträckningar som är mest lämpliga och tillkännager detta för regeringen.

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om signalsystemet ATC och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skjuta upp implementeringen av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska tågoperatörer bör kompenseras för de kostnader ett införande av ERTMS för med sig och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska olyckor, stärka suicidprevention och prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för olyckor och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fler fasta kameror på strategiska platser och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att använda drönare som kompletterande åtgärd och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att som rutin köra i siktart vid misstänkt spårspring och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffen för sabotage och hot mot järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet bör skärpas för olovlig vistelse i spår område och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffet för kopparstöld i järnvägsanläggningar och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att ersätta eller DNA-märka stöldbegärliga komponenter för att förebygga kopparstöld och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det inte bör vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ekonomisk ersättning till lokförare som på grund av upplevd personpåkörning går miste om ordinarie inkomst och tillkännager detta för regeringen.
47. 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 inhägning och säkerhetsklassning av bangårdar och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta med kontroller av passagerare och gods vid gränsöverskridande tågtrafik och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad säkerhet för personal och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dieseldrivna lok/motorvagnar på sikt bör ersättas med mer miljövänligt bränsle och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör utvärdera vätgasdrivna motorvagnar i passagerartrafik på oelektrifierad sträcka och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående maglevtåg bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvecklingen angående hyperloop och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet utbildningsplatser inom järnvägssektorn och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att museitrafik bör ges ökat stöd och bättre förutsättningar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:413 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD):*

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket och Konsumentverket bör ges i uppdrag att ta fram förslag på hur fullgod punktlighet och information kan uppnås genom förnyad ansvarsfördelning och utökad samordning mellan berörda inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:960 av Daniel Helldén m.fl. (MP):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återta Arlanda express i nationell regi och avveckla extraavgifterna för spårbunden trafik till Arlanda och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1542 av Hans Ekström och Caroline Helmersson Olsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för etablering och utveckling av övningsanläggningar, och därmed även utbildningar till järnvägsrelaterade yrken, i Stockholm-Mälardalsregionen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1577 av Mattias Vepsä (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta tillbaka den demokratiska kontrollen över järnvägen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1838 av Carita Boulwén och Johnny Svedin (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till någon form av skyddsbarriär mellan spår och perrong för att öka säkerheten på landets tågplattformar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1878 av Daniel Helldén m.fl. (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en kriscommission för Sveriges järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör återta delar av eller hela järnvägsunderhållet i egen regi och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska tåg ska komma och gå i tid och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att implementera ERTMS på de sträckor som är färdiga för 250 km/h och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda huruvida ansvaret för stationsområden, verkstäder och terminaler bör föras över från Jernhusen till Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för minst 830 meters godståg och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa den regionala tågtrafikens plats i järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1891 av Julia Kronlid (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riktlinjer för en familjevänlig tågtrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1971 av Linus Sköld m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att genom upphandlingsförfarande möjliggöra resor genom hela landet, från Malmö till Kiruna, utan byte och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2092 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge Trafikverket i uppdrag att införa utrop på engelska och/eller tyska på tågstationer under juni, juli och augusti och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inrättandet av en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige, och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en plan för statlig finansiering av ERTMS-utrustning och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas i konkurrens på en marknad och att detta förutsätter att Trafikverket besitter rätt kunskap och kompetens och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att underlätta implementering av ERTMS i såväl statens infrastruktur som tågoperatörernas ombordutrustning och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket – i samverkan med övriga järnvägsintressenter – i uppdrag att ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med införande av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp utfallet av Finlands implementering i ERTMS-frågan, dvs. att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC samt ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana, och tillkännager detta för regeringen.

86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn och se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor och tillkännager detta för regeringen.
104. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen via Trafikverket ska se över möjligheten att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när ordinarie trafik ligger nere så att den lägre trafikvolymen kan utnyttjas för underhåll och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2516 av Laila Naraghi (S):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till elektrifiering av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten för staten att i ökad utsträckning bedriva järnvägsunderhåll i egen regi och tillkännager detta för regeringen.