

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:3057

av **Karin Svensson Smith (MP)**

Nollvision för tågtrassel

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett förslag till nollvision för tågtrassel och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Detta är Sveriges åtagande i samband med det globala klimatmötet i Paris. Ambitionen har upprepats i flera regeringsförklaringar. Regeringen har föreslagit flera åtgärder med ett övergripande syfte att nå det övergripande målet. Med tanke på att 78 % av oljeimporten går till transportsektorn står denna i fokus för åtgärderna. I riksdagen finns sedan 2017 en överenskommelse om att klimatpåverkan från inrikes transporter ska minska med 70 % till 2030. Enligt Trafikverkets publikation (2016:43) om styrmedel och åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser bör volymen personbilstrafik, flyg och lastbilstrafik minska eller vara oförändrad om klimatmålet till 2030 ska nås. Men om detta ska vara görligt och dessutom få människors acceptans bör järnvägens kapacitet att vara alternativ till oljedrivna transporter öka. En ökning med 120 % för persontågtrafik och 40 % för gods på spår under tidsperioden 2010–2030 ingår i klimatscenariet.

Förutom ökad kapacitet så måste tågtrafikens tillförlitlighet bli mycket bättre. En nyligen genomförd Sifundersökning visar att en av tre resenärer väljer bort tåget av rädsla för trafikstörningar. Och vi är många som väljer en eller två tidigare avgångar för att öka chansen för att komma i tid till arbete eller annat vi måste passa. Företag kan tveka att skicka godset på järnväg pga risk för försenad leverans. Så ska det inte behöva vara! Att tågen går i tid ska vara lika självklart som att det kommer vatten när man vrider på kranen. Det ska anses irrationellt att använda andra färdmedel på sträckor där tågen går. Schweiz, Japan, Hongkong har visat att det är möjligt. Att Sverige har hamnat efter behöver inte bli mer än en historik parentes. Men utan politisk handling kommer situationen att bestå.

Uppstyckning samt outsourcing av järnvägsunderhållet i kombination med att Banverket ersattes av Trafikverket har lett till förlorad kompetens när det gäller skötseln av järnvägsnätet. Trots ökade anslag har därför trasslet för tågresenärer och godståg blivit mer frekvent. När Trafikverket 2013 skulle ta fram underlag om kontaktledningar inför nästa Nationella plan missade man 6 060 km och dimensionerade därmed bara för hälften av behovet, vilket visar att det saknas grundläggande kunskap om den egna anläggningen. Kollektivtrafikanternas intresseorganisation Resenärsforum visade 2014 i sin skrift ”Ett lyft för järnvägen” vad som bör göras för att ge tågresenärer rimliga villkor. Samma år presenterade Fackförbundet Seko ”Ny syn på järnvägsunderhållet” med analys och förslag till åtgärder. I juni 2014 beslutade riksdagens trafikutskott att göra ett tillkännagivande om att ”regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägar i takt med att underhållskontrakten löper ut”. Regeringen tillsatte en statlig utredning om järnvägens organisation som lämnade ett delbetänkande om underhållet: ”Koll på anläggningen” SOU 2015:42.

Trots att samarbetsregeringen har ökat anslagen för järnvägsunderhåll har bristerna vuxit, väsentligt mer än vad som kan motiveras av att tågresandet har ökat. Hastigheterna måste sättas ner eftersom anläggningen är sliten, vilket försvårar för järnvägens förmåga att attrahera resenärer från klimatbelastande transportslag. Sverige har Europas tredje sämsta punktlighet. De tekniska felen på järnvägen fortsätter att orsaka förseningar för resenärerna. Felen i signalanläggningen har ökat dramatiskt de senaste fem åren. Förseningar i timmar på grund av signalfel 2012 – 7 327, 2013 – 7 810, 2014 – 9 741, 2015 – 8 240, 2016 – 10 044. Under 2014 skulle 660 spårväxlar bytas, endast 25 stycken blev utbytta. Källa: Trafikverkets årsbokslut (2015).

Det måste bli ett slut på tågkaoset! Det finns idag ingen aktör med koll på järnvägen. Förseningar och inställda tåg kostar samhället minst 5 miljarder kronor om året. Istället bör staten utföra underhållet – så det får en fungerande järnväg för alla. Stora delar av de resurser som går till att administrera upphandlingsprocessen kan med fördel användas till att det blir fler människor som gör det faktiska arbetet ute i spåranläggningen. Om Trafikverket sköter underhållet i egen regi kan dessutom de extra anslag som tillförs få en tidigare användning jämfört med att de måste föregås av en tidskrävande upphandlingsprocedur. Alla resenärer och godsoperatörer vill komma fram i tid. Trafikverkets organisation måste ändras så att underhållet kan utföras på ett professionellt sätt. Mer strategisk planering, helhetstänk och långsiktighet. Med ett systematisk förebyggande underhåll baserat på en nationell underhållsplan kan akutincidenter som leder till förseningar minimeras.

Under ett starkt opinionstryck beslutade riksdagen 1997 om en nollvision för dödsolyckor i vägtrafik. Såväl det slutgiltiga målet som etappmålet om en halvering av dödsolyckorna är distinkt och mätbart. Grundat på vetenskapliga rön har 2+1-vägar med mittväjor, rondeller, hastighetsövervakning med kameror och flera andra åtgärder sammantaget varit mycket framgångsrikt fram tills nu då utvecklingen tycks ha planat ut. Förutom en tydlig styrning via regleringsbrev, lagstiftning och anslag har vägverk, rättsvårdande myndigheter arbetat koordinerat med regionala instanser, fordons-tillverkare och civilsamhället för att uppnå de planerade resultaten. Jämfört med andra länder har Sverige en hög trafiksäkerhet och det kan till stor del tillskrivas nollvisionsarbetet. På motsvarande sätt borde regeringen initiera ett nollvisionsarbete för tågfel.

Denna idé fördes fram i Dagens Industri 28/6 av Robert Röder och Otto Nilsson från Strukton Rail. De konstaterar att ”signalfel, nedrivna kontaktledningar och andra fel motverkar järnvägens möjligheter att bli navet i framtidens transportsystem. Statistiken är dystert och vi ser ingen positiv de närmaste åren.” Regering och riksdag bör samla branschen, fackliga företrädare, resenärsorganisationer och andra aktörer för att tillsammans med Trafikverket upprätta nollvision med tidssatta etappmål och förse den med ett sakligt grundat åtgärdsprogram som gör för troligt att visionen blir verklighet.

Karin Svensson Smith (MP)