

# Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU15

## Järnvägsfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om bl.a. drift och underhåll av järnvägar, järnvägens signalsystem, längre och tyngre tåg, och vissa säkerhetsfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående utrednings- och utvecklingsarbete. Utskottet framhåller samtidigt att järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och att väl fungerande transporttjänster med tåg är viktigt för att uppnå flera mål om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, minskad klimat- och miljöpåverkan samt färre dödade och skadade i trafiken.

Utskottet föreslår också att riksdagen lägger regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning av Trafikverkets drift och underhåll av järnvägar till handlingarna.

I betänkandet finns 19 reservationer (M, SD, C, KD, L) och ett särskilt yttrande (V).

#### *Behandlade förslag*

Skrivelse 2020/21:86 Riksrevisionens rapport om Trafikverkets drift och underhåll av järnvägar.

Sex yrkanden i följdmotioner.

Cirka 60 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2020/21.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Skrivelsens huvudsakliga innehåll.....	6
Utskottets överväganden.....	8
Drift och underhåll av järnvägar.....	8
Tillträde till järnvägens infrastruktur.....	17
Järnvägens signalsystem.....	23
Längre och tyngre tåg.....	27
Vissa säkerhetsfrågor .....	29
Obehöriga i spåren.....	35
Resenärer och transportköpare .....	38
Vissa miljöfrågor.....	44
Museiorganisationer .....	46
Reservationer .....	48
1. Drift och underhåll av järnvägar, punkt 1 (M, KD).....	48
2. Drift och underhåll av järnvägar, punkt 1 (SD).....	49
3. Drift och underhåll av järnvägar, punkt 1 (C, L).....	51
4. Tillträde till järnvägens infrastruktur, punkt 2 (M).....	52
5. Tillträde till järnvägens infrastruktur, punkt 2 (SD).....	53
6. Järnvägens signalsystem, punkt 3 (SD).....	53
7. Järnvägens signalsystem, punkt 3 (C).....	54
8. Längre och tyngre tåg, punkt 4 (M, SD, KD).....	56
9. Längre och tyngre tåg, punkt 4 (C, L).....	57
10. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 5 (M).....	57
11. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 5 (SD).....	58
12. Obehöriga i spåren, punkt 6 (SD).....	59
13. Obehöriga i spåren, punkt 6 (KD).....	61
14. Skärpta straff för att olovligt beträda spår, punkt 7 (M, SD).....	61
15. Resenärer och transportköpare, punkt 8 (M).....	62
16. Resenärer och transportköpare, punkt 8 (SD).....	63
17. Vissa miljöfrågor, punkt 9 (SD).....	64
18. Vissa miljöfrågor, punkt 9 (C).....	65
19. Museiorganisationer, punkt 10 (SD).....	65
Särskilt yttrande.....	67
Järnvägsfrågor (V).....	67
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	68
Skrivelsen.....	68
Följdmotionerna .....	68
Motioner från allmänna motionstiden 2020/21 .....	69

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Drift och underhåll av järnvägar

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2, 3, 17 och 66,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 19,

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 8,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 32,

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6,

2020/21:3867 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

2020/21:3869 av Maria Stockhaus m.fl. (M) och

2020/21:3872 av Anders Åkesson och Helena Gellerman (C, L) yrkandena 1 och 2 samt

lägger skrivelse 2020/21:86 till handlingarna.

*Reservation 1 (M, KD)*

*Reservation 2 (SD)*

*Reservation 3 (C, L)*

## 2. Tillträde till järnvägens infrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1153 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2020/21:1154 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2020/21:1185 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 34 och

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 3 och 4.

*Reservation 4 (M)*

*Reservation 5 (SD)*

## 3. Järnvägens signalsystem

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 20 och 37–39 samt

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 30–32.

*Reservation 6 (SD)*

*Reservation 7 (C)*

## 4. Längre och tyngre tåg

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 35,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 33.2,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 34 och

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

*Reservation 8 (M, SD, KD)*

*Reservation 9 (C, L)*

## **5. Vissa säkerhetsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 44, 46–48, 50 och 53,

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12 och

2020/21:3700 av Pål Jonson (M).

*Reservation 10 (M)*

*Reservation 11 (SD)*

## **6. Obehöriga i spåren**

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 36, 40, 41, 43, 49 och 51 samt

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 22.

*Reservation 12 (SD)*

*Reservation 13 (KD)*

## **7. Skärpta straff för att olovligt beträda spår**

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 45 och

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 10 och 11.

*Reservation 14 (M, SD)*

## **8. Resenärer och transportköpare**

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:184 av Julia Kronlid och Linda Lindberg (båda SD),

2020/21:534 av Ingemar Kihlström (KD),

2020/21:1674 av Ida Karkiainen m.fl. (S) delyrkande 1,

2020/21:2060 av Emilia Töyrä m.fl. (S),

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 23, 62 och 63 samt

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 5 och 13.

*Reservation 15 (M)*

*Reservation 16 (SD)*

## **9. Vissa miljöfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 54 och 55 samt

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22.

*Reservation 17 (SD)*

*Reservation 18 (C)*

## 10. Museiorganisationer

Riksdagen avslår motion

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 65.

*Reservation 19 (SD)*

Stockholm den 8 juni 2021

På trafikutskottets vägnar

*Jens Holm*

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

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens skrivelse 2020/21:86, sex yrkanden i tre följdmotioner väckta med anledning av skrivelsen och 57 yrkanden om järnvägsfrågor i motioner från den allmänna motionstiden 2020/21. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

I samband med beredning av ärendet har företrädare för Riksrevisionen den 15 december 2020 informerat om de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen har gjort i rapporten.

Vidare har Sveriges Järnvägsentreprenörer den 24 november 2020 informerat utskottet om utformningen av underhållskontrakt och den 22 april 2021 informerat utskottet om förebyggande underhåll av järnvägsanläggningen.

Den 29 april 2021 informerade Tåg företagen utskottet om underhåll av järnvägens infrastruktur.

Utskottet kommer även att under våren 2021 behandla frågor om järnvägens infrastruktur i betänkande 2020/21:TU16.

## Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning med anledning av Riksrevisionens iakttagelser och slutsatser i rapporten Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser (RiR 2020:17).

Riksrevisionens övergripande slutsats är att upphandlingen av järnvägsunderhåll inte fungerar så effektivt som den borde och att staten i förlängningen skulle kunna få mer underhåll för de spenderade resurserna. Vidare konstaterar Riksrevisionen att kostnadsökningarna är större jämfört med Trafikverkets samtliga entreprenader och även jämfört med motsvarande kontrakt för vägunderhåll.

Riksrevisionen rekommenderar regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att analysera omfattningen och konsekvenserna av obalanserad budgivning inom basunderhållskontrakt för underhåll av järnväg. Vidare rekommenderar Riksrevisionen att Trafikverket dels inrättar ett it-system för anläggningsuppgifter som möjliggör en mer komplett informationsinsamling om anläggningens tillstånd, dels tar fram en rutin för systematisk inrapportering av köpta mängder och kostnader inom ett kontrakt. Slutligen rekommenderar Riksrevisionen Trafikverket att förbättra analysarbetet i syfte att bättre kunna identifiera det framtida underhållsbehovet och planera underhållsåtgärderna.

I skrivelsen framför regeringen att den instämmer i Riksrevisionens iakttagelser. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att bl.a. utreda vad

som möjliggör att obalanserad budgivning förekommer, hur stor omfattningen av detta är samt redogöra för hur kostnadsökningar i samband med baskontrakt kan motverkas. Regeringen uppger vidare att den avser att följa Trafikverkets arbete med att utveckla sina systemstöd och hur de används för att kunna göra träffsäkra uppskattningar av det nödvändiga underhållsarbetet. Vidare framhåller regeringen att den anser att åtgärder behöver vidtas när det gäller järnvägsunderhållets organisering i syfte att säkerställa ett effektivt genomförande och ett stärkt statligt ansvar för att utföra underhåll.

I och med denna skrivelse anser regeringen att Riksrevisionens rapport är slutbehandlad.

# Utskottets överväganden

## Drift och underhåll av järnvägar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger skrivelse 2020/21:86 Riksrevisionens rapport om Trafikverkets drift och underhåll av järnvägar till handlingarna och avslår motionsyrkanden med anledning av skrivelsen. Riksdagen avslår även motionsyrkanden från den allmänna motionstiden om drift och underhåll av järnväg. Utskottet pekar på vidtagna åtgärder och pågående arbete.

Jämför reservation 1 (M, KD), 2 (SD) och 3 (C, L).

### Regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens rapport om Trafikverkets drift och underhåll av järnvägar

#### *Riksrevisionens granskning*

Riksrevisionen har granskat Trafikverkets upphandling av basunderhållskontrakt för drift och underhåll av järnvägar. Granskningen redovisas i rapporten Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser (RiR 2020:17). Riksrevisionen har haft som utgångspunkt att undersöka om Trafikverket säkerställer att staten får så mycket järnvägsunderhåll som möjligt för de tillgängliga resurserna.

Riksrevisionens övergripande slutsats är att granskningen indikerar att upphandlingen av järnvägsunderhåll inte fungerar så effektivt som den borde och att staten i förlängningen skulle kunna få mer underhåll för de spenderade resurserna. Riksrevisionen pekar på att av 31 studerade kontrakt för basunderhåll av järnvägar som löpte mellan 2007 och 2019 hade 28 en högre slutkostnad jämfört med anbudssumman. Den genomsnittliga kostnadsökningen var 74 procent även om trenden går mot mindre kostnadsavvikelser i slutet av den studerade perioden. Vidare framhåller Riksrevisionen att kostnadsavvikelseerna är betydligt större än när det gäller Trafikverkets entreprenader totalt sett.

I rapporten lyfter Riksrevisionen fram att det finns ett antal systematiska faktorer som samvarierar med storleken på kostnadsavvikelseerna. Vissa av faktorerna är utanför Trafikverkets rådighet, medan andra kan påverkas av Trafikverket. Kontraktsområdets egenskaper och väder är exempel på faktorer som Trafikverket inte kan påverka.

Vidare pekar Riksrevisionen på att det finns regionala skillnader i kostnadsavvikelser, vilket tyder på att Trafikverkets underhållsdistrikt har kommit olika långt i arbetet med att utveckla verksamheten för att åtgärda brister i effektivitet. Det förekommer också skillnader i kostnadsavvikelse mellan vissa entreprenörer.



Riksrevisionen lyfter fram att kostnadsavvikelsen är större när samma entreprenör ansvarar för ett kontraktsområde under två kontraktperioder i rad. Det kan indikera att det finns s.k. obalanserad budgivning med syfte att maximera ersättningen i förhållande till mängden utfört arbete. Detta tyder på att det finns ett stort utrymme för att tillämpa olika prissättningsstrategier för entreprenörerna, i synnerhet i kontraktets vinterunderhållsdel.

Riksrevisionen framhåller att de it-system som Trafikverket använder inte uppfyller de krav som kan ställas på ett effektivt anläggningsregister. Det saknas ett system som kan ge en aggregerad bild av tillståndet i anläggningen, inklusive historiska tillstånd och tänkbara framtida tillstånd. Det saknas även en systematisk inrapportering av vad Trafikverket köpt inom ett kontrakt, så att köpta mängder kan kopplas ihop med kostnaderna på en tillräckligt detaljerad nivå. Riksrevisionen uppmärksammar att på grund av svårigheten att beskriva entreprenörens åtagande tydligt och träffsäkert är det heller inte alltid möjligt att utforma kontrakten på det sätt som i normala fall minimerar risken för kostnadsökningar och ger bäst förutsättningar för ett långsiktigt effektivt underhåll.

### *Riksrevisionens rekommendationer*

Mot bakgrund av sin granskning rekommenderar Riksrevisionen regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att analysera omfattningen och konsekvenserna av obalanserad budgivning inom basunderhållskontrakt för underhåll av järnvägar.

Vidare rekommenderar Riksrevisionen Trafikverket att

- inrätta ett it-system för anläggningsuppgifter som möjliggör en mer komplett informationsinsamling om anläggningens tillstånd, vilken kan användas för att förutsäga anläggningens framtida tillstånd
- ta fram en rutin för systematisk inrapportering av köpta mängder och deras kostnader inom ett kontrakt. Detta ska möjliggöra att köpta underhållsåtgärder i såväl reglerbara som oreglerbara mängder, och kostnaderna för dessa, kan följas upp på detaljnivå. Syftet är att åtgärderna ska kunna sökas ut i ekonomisystemet och framställas i enlighet med mängdförteckningens struktur, så att Trafikverket får bättre möjligheter att ta fram ett kvalitativt förfrågningsunderlag när ett nytt kontrakt ska upphandlas.
- förbättra analysarbetet i syfte att bättre kunna identifiera det framtida underhållsbehovet och planera underhållsåtgärderna.

### *Regeringens bedömning*

I skrivelse 2020/21:86 välkomnar regeringen Riksrevisionens iakttagelser och framhåller att det är viktigt att Trafikverket har rätt förutsättningar för att kunna bedriva ett effektivt järnvägsunderhåll. Regeringen instämmer

dessutom i Riksrevisionens iakttagelser att en grundförutsättning för att kunna göra träffsäkra uppskattningar av det nödvändiga underhållsarbetet vid tidpunkten för upphandling är att det finns systemstöd som kan ge en fullständig och aggregerad bild av tillståndet i anläggningen. Vidare instämmer regeringen i att det är en viktig förutsättning för att kunna genomföra tillräckliga analyser och erfarenhetsbaserade utvärderingar för att förbättra kontraktens utformning och därmed minska risken för kostnadsökningar. Regeringen instämmer vidare i Riksrevisionens iakttagelser att kontraktens utformning har betydelse för att skapa förutsättningar för en effektiv verksamhet och att i möjligaste mån ge entreprenörer funktionsansvar och frihet att hitta effektiva lösningar i syfte att främja innovation och konkurrens och göra marknaden mer attraktiv. Vidare framhåller regeringen att det är viktigt att Trafikverket förbättrar den ekonomiska uppföljningen och gör det möjligt att analysera hur vanligt förekommande en sådan s.k. obalanserad budgivning är och vad det får för konsekvenser.

Regeringen anser att Trafikverket behöver vidta åtgärder för att begränsa spekulativa anbudspriser och motverka de negativa effekter som det kan medföra. Regeringen uppdrog därför den 28 januari 2021 åt Trafikverket att utreda vad som möjliggör att obalanserad budgivning förekommer, hur stor omfattningen av detta är samt redogöra för hur kostnadsökningar i samband med baskontrakt kan motverkas. Uppdraget innefattar att upprätta en handlingsplan med ett åtgärdsprogram för att minska möjligheterna att genomföra obalanserad budgivning samt motverka kostnadsöverskridanden i verksamheten. Uppdraget ska redovisas senast den 2 juli 2021.

Regeringen anser att Trafikverket behöver utveckla sina systemstöd och hur de används för att kunna göra träffsäkra uppskattningar av det nödvändiga underhållsarbetet. Även kontraktens utformning och att de utformas så att skapas det drivkrafter för innovation är avgörande för att uppnå en god effektivitet i verksamheten. Regeringen kommer att fortsätta att följa Trafikverkets arbete.

Regeringen bedömer att sedan järnvägsunderhållet omreglerades och utsattes för full konkurrens har marknaden för basunderhåll delvis inte utvecklats i en riktning som är långsiktigt hållbar. Därför anser regeringen att det behöver vidtas åtgärder när det gäller järnvägsunderhållets organisering i syfte att säkerställa att underhållet genomförs på ett effektivt sätt och stärkt statligt ansvar för utförande av underhåll. Regeringen tillsatte därför under 2018 en särskild utredare med uppdrag att utreda hur verksamhet som avser järnvägsunderhåll, i form av basunderhåll skulle kunna överföras från Infranord AB till Trafikverket (dir. 2018:24). Regeringen beslutade under 2019 om tilläggsdirektiv till utredaren i vilka utredarens uppdrag utvidgades så att analysen avsåg allt basunderhåll, inte endast de kontrakt som Infranord AB bedrev för Trafikverkets räkning (dir. 2019:47). Enligt tilläggsdirektiven ingick det i uppdraget bl.a. att analysera behovet av långsiktiga marknadsförutsättningar för basunderhåll för aktörer som är verksamma på marknaden och föreslå eventuella förändringar i syfte att främja konkurrens

och aktörers vilja att etablera sig på marknaden och investera i verksamheten. Utredaren skulle vidare enligt tilläggsdirektiven analysera om och i så fall hur en överföring kan göras och om så är fallet, beskriva vilka funktioner, till vilken volym och var det är geografiskt ändamålsenligt att Trafikverket bedriver basunderhåll i egen regi. Den särskilda utredaren överlämnade den 31 mars 2020 betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18). I betänkandet presenterar utredaren ett flertal olika förslag med syfte att bidra till en mer robust och tillgänglig järnväg, att Trafikverket kan utveckla och stärka sin kontroll av järnvägsunderhållet samt att bidra till ett modernt, mer effektivt järnvägsunderhåll för framtidens krav. Betänkandet har remitterats till en bred krets av berörda aktörer och fortsatt beredning pågår inom Regeringskansliet. Regeringen avser att återkomma i frågan.

Med dessa åtgärder anser regeringen att granskningsrapporten är slutbehandlad.

## Motionerna

I kommittémotion 2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2 anför motionärerna att Trafikverket bör återta en betydande del av järnvägsunderhållet i egen regi och därefter besluta om att Infranord likvideras. Motionärerna framhåller att med underhåll i egen regi stärks kompetensen inom Trafikverket, och staten får bättre kontroll och rådgivning över anläggningen. I yrkande 3 anför motionärerna att Trafikverkets administration bör ses över för att i stället ge ökade resurser till underhållsarbete i spåren. En sådan åtgärd leder enligt motionärerna till bättre punktlighet, stärkt underhåll och bättre kontroll över järnvägsanläggningen. I yrkande 17 efterlyser motionärerna stärkta kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll vid gränsöverskridande trafik. I yrkande 66 framhåller motionärerna behovet av att stärka digitaliseringen inom järnvägssektorn. Motionärerna framhåller bl.a. att digital och automatisk inhämtning av skicket på växlar, spårläge, kontaktledning m.m. är resurseffektivt jämfört med manuell besiktning. I kommittémotion 2020/21:3867 yrkande 1 efterfrågar motionärerna ett uppdrag till Trafikverket att säkerställa kompetensen inom upphandling i Trafikverkets regi. I yrkande 2 anser motionärerna att Trafikverket bör få i uppdrag att stärka rutinerna för erfarenhetsöverföring vid byten av projektledare under pågående kontrakt. I yrkande 3 anser motionärerna att Trafikverket bör ges i uppdrag att utveckla ett fullgott it-system för att få bättre kontroll på anläggningens underhållsbehov samt för en bättre dokumentation för uppföljning av drifts- och underhållskontrakten.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 19 att underhåll av järnväg även fortsättningsvis ska upphandlas i konkurrens. Motionärerna framhåller att det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll återförstatligas.

Mikael Larsson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2020/21:3168 yrkande 8 att möjligheten för Trafikverket att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när ordinarie trafik ligger nere bör ses över. På det sättet kan den lägre trafikvolymen utnyttjas för underhåll.

Maria Stockhaus m.fl. (M) anser i kommittémotion 2020/21:3472 yrkande 6 att en fortsatt konkurrensutsatt marknad för underhåll av järnvägen bör främjas. Motionärerna framhåller att skattemedel kan användas mer effektivt när järnvägsunderhåll upphandlas. I kommittémotion 2020/21:3869 framhåller motionärerna att det bör tillsättas en utredning som ser över organiseringen av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen.

I kommittémotion 2020/21:3872 av Anders Åkesson och Helena Gellerman (C, L) yrkande 1 framförs att Trafikverket vid beslut om upphandlingar av järnvägsunderhåll ska göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet. I yrkande 2 framförs att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar även fortsättningsvis – och på basis av den omreglering som tidigare beslutats – ska upphandlas i konkurrens på en marknad och att detta i sin tur förutsätter att Trafikverket ges mandat och instruktion att skaffa sig rätt kunskap om underhållstjänster. Motionärerna konstaterar att när ett flertal aktörer får verka på en marknad blir resultat ökad konkurrens, högre kostnadseffektivitet, lägre priser och bättre kvalitet. I kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 26 av Anders Åkesson m.fl. (C) finns ett liknande yrkande. Även i kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 32 av Helena Gellerman m.fl. (L) framhålls att konkurrensen inom järnvägsunderhållet bör upprätthållas. Motionärerna framhåller bl.a. att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor och att Trafikverket ska ha rätt kompetens för att säkerställa att underhållet blir effektivt och av hög kvalitet.

## **Bakgrund**

### *Organiseringen av hur järnvägsunderhållet utförs*

När det gäller organiseringen av hur järnvägsunderhållet utförs har det under de senaste åren pågått ett aktivt utvecklingsarbete på området. Den 26 maj 2016 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning om järnvägsunderhållets organisering och presentera möjliga åtgärder för att utföra järnvägsunderhåll i egen regi. Trafikverket redovisade uppdraget till Regeringskansliet i en delrapport som omfattade besiktningfrågor den 28 oktober 2016. Den 24 februari 2017 lämnade Trafikverket slutredovisningen med förslag till möjliga åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva underhåll av det statliga järnvägsnätet samt vilken maskinell underhållsutrustning som bör ägas och förvaltas av Trafikverket. Den 12 januari 2017 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell besiktning av järnvägsunderhåll. När det gäller leveransuppföljning i egen regi har Trafikverket rekryterat personal som

nu arbetar med att utföra uppföljningar av att entreprenörerna uppfyller de kontraktsskrav som ställts, vilket har stärkt Trafikverkets närvaro i järnvägsanläggningen. När det gäller manuella underhållsbesiktningar inledde Trafikverket 2018 en översyn av regelverket. Trafikverket redogör för att den digitala utvecklingen inom området underhållsbesiktningar går fort framåt och att behoven av manuella mätningar successivt kommer att minska. Trafikverket avser dock att rekrytera ett antal personer för att analysera den mätdata som de nuvarande tillståndsbedömningarna utmynnar i samt göra kvalitativa bedömningar ute i spåren. Trafikverket bedömer att effekten kommer att bli en ökad kunskap om anläggningens tillstånd. Trafikverket konstaterar i sin slutredovisning den 29 juni 2018 att verket har uppfyllt regeringens uppdrag när det gäller att vidta åtgärder för att följa upp leveranser i egen regi.

Regeringen beslutade den 21 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. Den 8 augusti 2019 beslutade regeringen att utvidga uppdraget, och utredaren skulle även bl.a. analysera och föreslå vilka kriterier som bör ligga till grund för urvalet av 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 den 31 mars 2020 (SOU 2020:18). I betänkandet anförts 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. Det 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 ska betydligt mer än hittills 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 klargörs och att regeringen ska ge Trafikverket ett sektorsuppdrag att samordna järnvägsbranschen i relevanta delar. Utredningsbetänkandet bereds inom Regeringskansliet.

### *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029*

En väl fungerande tågtrafik är enligt regeringens skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) viktig för att uppnå flera av regeringens mål, såsom målen om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, en ökad andel kvalificerad industriproduktion samt minskad

klimat- och miljöpåverkan. Sverige har enligt skrivelsen under många år satsat för lite resurser på underhåll av järnvägsnätet. Det har bidragit till den störningsproblematik som systemet dras med i dag. Regeringen anger att den därför har genomfört en kraftig satsning på järnvägsunderhåll och att det kommer att ge goda förutsättningar för att rusta upp järnvägen och ta tag i de problem som finns. Behovet av underhåll och reinvesteringar är stort, och det kommer att krävas mycket arbete för att öka järnvägens punktlighet och stärka robustheten. Det är enligt skrivelsen en utmaning att kunna genomföra underhållet eftersom det är trångt på spåren. Ambitionen är att störa trafiken så lite som möjligt, men det kommer att märkas när dessa välbehövliga arbeten ska genomföras. Det är inte enbart infrastrukturens tillstånd som är avgörande för en väl fungerande järnvägstrafik. Det är enligt regeringen viktigt att även övriga aktörer tar sitt ansvar och säkerställer att deras verksamhet håller en hög standard och bidrar till den totala funktionen.

### *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige*

Regeringen föreslår i den senaste infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) en inriktning och ekonomiska ramar för satsningar i transportinfrastrukturen för 2022–2033. I propositionen föreslår regeringen att medlen till drift och underhåll av järnvägen ska öka med 40 miljarder kronor jämfört med innevarande planperiod och uppgå till 165 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Regeringen framhåller att ökade resurser möjliggör en upprustning av standarden i det befintliga järnvägssystemet. I propositionen anges även att det finns behov av såväl ökat underhåll som reinvesteringar på stora delar av järnvägsnätet. Att underhålla befintlig infrastruktur i hela landet är ett resurseffektivt sätt att upprätthålla tillgängligheten. Regeringens proposition kommer att behandlas av riksdagen våren 2021.

### *Trafikverket*

#### **Uppdrag om upphandlingar och kostnadsökningar**

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att analysera sina underlag för upphandlingar och hur kostnadsökningar kan motverkas inom järnvägsunderhållet. Syftet är att säkerställa att de medel staten satsar används effektivt och att motverka fördyringar.

Uppdraget innebär att Trafikverket ska analysera omfattning och konsekvenser av s.k. obalanserad budgivning i samband med upphandling av baskontrakt för underhåll av statliga järnvägar. Obalanserad budgivning innebär att vissa entreprenörer använder sig av strategier i sin prissättning av anbuden för att maximera sin ersättning i förhållande till mängden utfört arbete. Uppdraget omfattar även att redogöra för hur kostnadsökningar kan motverkas i samband med baskontrakt.

Trafikverket ska upprätta en handlingsplan med ett åtgärdsprogram för att motverka möjligheterna att genomföra obalanserad budgivning och kostnadsöverskridanden i verksamheten.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 2 juli 2021.

### **Underhållsplan 2020–2023**

I underhållsplanen för åren 2020–2023 redovisar Trafikverket hur verket under den aktuella perioden prioriterar och använder tilldelade medel för underhållsåtgärder samt vilka effekter det ger i transportsystemet. Trafikverket uppger att åtgärderna prioriteras och planeras utifrån den effekt de ger för medborgare och näringsliv. Trafikverkets underhållsplanering utgår från den nationella planen för transportsystemet och Trafikverkets underhållsstrategier. Huvudinriktningen för underhållet av järnvägsanläggningen är att säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och att hela systemet är tillgängligt, dvs. att banorna som trafikeras i dag även kan trafikerats i framtiden. Inriktningen syftar även till att återta en del av det eftersläpande underhållet på några av de mest trafikerade delarna av anläggningen. Det handlar om att öka robustheten och säkerställa en hög funktionalitet för banor i järnvägssystemet som utgör fyra särskilt utpekade transportflöden: Västra stambanan (Stockholm–Göteborg), Södra stambanan (Stockholm–Malmö), norra godsflödet (Hallsberg–Luleå) och Malmbanan (Luleå–Riksgränsen).

### *Trafikutskottets uppföljning*

Trafikutskottets uppföljningsgrupp beslutade den 4 juni 2019 att följa upp punktlighet i järnvägstrafiken för persontransporter och göra en internationell jämförelse om punktligheten i några europeiska länder. I uppföljningen (2020/21:RFR5) ingår också vissa frågor om underhåll av järnvägen. I rapporten framgår att det behöver uppmärksammas hur Trafikverket använder sina resurser för it-projekt. Utskottets uppföljningsgrupp välkomnade att regeringen har gett Trafikverket ett särskilt uppdrag som rör Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK) och framhöll i sin rapport att det även kan behövas särskilda insatser när det gäller det nedlagda projektet om anläggningsdata (Anda), som skulle tillgodose behoven av en effektiv informationshantering med aktuella digitala anläggnings- och trafiknätsdata för järnväg. Gruppen framhöll att det är allvarligt att Trafikverket saknar ett modernt anläggningsregister så att myndigheten kan säkerställa en effektiv resursanvändning vid underhåll av infrastrukturen.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har behandlat motioner om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur vid ett flertal tidigare tillfällen. Våren 2012 tillkännagav riksdagen för regeringen att den snarast skulle återkomma med förslag på hur underhållet av järnvägsinfrastrukturen skulle organiseras (bet. 2011/12:TU5, rskr. 2011/12:247). Utskottet framförde att det är en nödvändig åtgärd för att

få en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet. Våren 2014 tillkännagav riksdagen för regeringen att regeringen borde se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:372). I betänkande 2014/15:TU13 bedömde utskottet bl.a. att det inte fanns anledning att ta något initiativ förrän beredningen av Utredningen om järnvägens organisation avslutats. I betänkandena 2016/17:TU17 och 2018/19:TU17 framhöll utskottet vikten av underhåll av järnvägsinfrastrukturen och hänvisade till pågående beredningsarbete. I betänkande 2019/20:TU15 gjorde utskottet samma bedömning.

### **Utskottets ställningstagande**

För att järnvägen ska vara framkomlig och kunna användas på det avsedda sättet är det nödvändigt att infrastrukturen underhålls. Ett väl fungerande järnvägsunderhåll är således en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem. Utskottet välkomnar därför det som infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i sitt svar på en skriftlig fråga den 20 december (fr. 2020/21:959) om att regeringen har höga ambitioner när det gäller den svenska järnvägen. Statsrådet påminde om att i budgetpropositionen för 2021 föreslog regeringen utökningar av järnvägsunderhållet med 500 miljoner kronor per år under perioden 2021–2023. Trafikverket kan därför tidigarelägga och utöka järnvägsunderhåll i hela landet. Utskottet välkomnar satsningarna på järnvägsunderhåll och vill i sammanhanget särskilt lyfta fram det uppdrag regeringen har gett Trafikverket om att ta fram en långsiktig underhållsplan för järnvägsunderhåll för att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll och en ökad punktlighet.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) understryker vikten av att de medel staten tilldelar infrastrukturuområdet används effektivt och på bästa sätt. Regeringen konstaterar också att arbetet med att verka för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen bör intensifieras. Utskottet vill vidare peka på att Sveriges Järnvägsentreprenörer informerade utskottet i november 2020 om utformningen av underhållskontrakt. Föreningen framförde bl.a. att utvecklingen går åt rätt håll och att Trafikverket tillsammans med branschen har påbörjat utvecklingen av nästa generations underhållskontrakt med fokus på punktlighet, tillgänglighet och säkerhet i järnvägssystemet. Utskottet ser mycket positivt på samarbetet kring underhållskontrakt.

När det gäller järnvägsunderhållets organisering kan utskottet konstatera att det under de senaste åren har pågått ett utvecklingsarbete på området. Betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll redovisades den 31 mars 2020 (SOU 2020:18). Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår beredning av



betänkandet. Vidare framhåller regeringen i skrivelsen med anledning av Riksrevisionens granskning av drift och underhåll av järnvägsinfrastruktur att den anser att åtgärder behöver vidtas när det gäller järnvägsunderhållets organisering i syfte att säkerställa ett effektivt genomförande och stärkt statligt ansvar för utförande av underhåll. Därför finner utskottet ingen anledning att vidta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

När det gäller de rekommendationer som Riksrevisionen lämnar i sin rapport om drift och underhåll av järnvägsinfrastruktur delar utskottet regeringens bedömning i skrivelsen. Utskottet noterar med tillfredsställelse att regeringen bl.a. har gett Trafikverket i uppdrag att utreda vad som möjliggör att det förekommer obalanserad budgivning, hur stor omfattningen av detta är samt att redogöra för hur kostnadsökningar kan motverkas i samband med baskontrakt. Regeringen uppger vidare att den avser att följa Trafikverkets arbete med att utveckla sina systemstöd och hur de används för att kunna göra träffsäkra uppskattningar av det nödvändiga underhållsarbetet. Utskottet välkomnar detta och vill i sammanhanget lyfta fram att Föreningen Järnvägsentreprenörerna vid besök i utskottet i april 2021 framhöll att det viktigaste inom svenskt järnvägsunderhåll är att Trafikverket får en digital infrastruktur där data om järnvägsanläggningen finns tillgänglig.

Utskottet finner därmed att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2020/21:2217 (SD) yrkandena 2, 3, 17 och 66, 2020/21:2809 (KD) yrkande 19, 2020/21:3168 (C) yrkande 8, 2020/21:3172 (C) yrkande 26, 2020/21:3235 (L) yrkande 32, 2020/21:3472 (M) yrkande 6, 2020/21:3867 (SD) yrkandena 1–3, 2020/21:3869 (M) och 2020/21:3872 (C, L) yrkandena 1 och 2 och föreslår att riksdagen lägger skrivelse 2020/21:86 till handläggarna.

## Tillträde till järnvägens infrastruktur

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tillträde till järnvägens infrastruktur. Utskottet framhåller att en väl fungerande järnvägs trafik är viktig för att uppnå flera mål om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, minskad klimat- och miljöpåverkan samt färre dödade och skadade i trafiken.

Jämför reservation 4 (M) och 5 (SD).

### Motionerna

I motion 2020/21:1153 framhåller Ann-Sofie Lifvenhage (M) att prioriteringskriterierna för tilldelning av spårlägen för tåg bör skyndsamt ses över för att underlätta för studie- och arbetspendling. I motion 2020/21:1154 påtalar motionären att infrastrukturplaneringen bör ses över så att tågplanerna skapar en förutsägbar robusthet i infrastrukturens system när det gäller tåg.

Motionären menar att en process som är mer förutsägbar och långsiktig skapar ett system som bidrar till en långsiktighet och stabilitet. I motion 2020/21:1185 anser motionären att förutsättningarna för vite för outnyttjade spårlägen bör utredas för att skapa en optimalt nyttjad infrastruktur. Motionären pekar bl.a. på att det finns stora brister i kapacitet på järnvägarna i Sverige.

I kommittémotion 2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 34 framhåller motionärerna att arbetet med att få till stånd godståg med högre hastigheter än dagens bör stärkas. Motionärerna pekar bl.a. på att vissa godståg kan i dagsläget vara bromsklossar för lokal- och regionalståg.

I kommittémotion 2020/21:3472 yrkande 3 framhåller Maria Stockhaus m.fl. (M) betydelsen av en konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur. Motionärerna framhåller att fler kommersiella tågbolag bör få tillgång till en konkurrensneutral järnvägsinfrastruktur bl.a. i form av tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem. I yrkande 4 anser motionärerna att det bör införas sanktionsavgifter för bokad men inte utnyttjad spårtid. Motionärerna pekar bl.a. på att det på vissa platser och vid vissa tider är stor trängsel på spåren.

## Bakgrund

### *Icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen*

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 ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Exempelvis är signalsystemen 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 järnvägslagen (2004:519) om hur offentligt stöd ska särredovisas, hur kapacitet ska tilldelas, hur avgifter får tas ut och hur järnvägstjänster ska tillhandahållas. Skyldigheter och rättigheter för branschens aktörer framgår av bestämmelserna och ska leda till mer likvärdiga villkor och sund konkurrens.

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 sina tjänster. En tjänsteleverantör är enligt järnvägslagen varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för tillhandahållandet av grundläggande tjänster och/eller tilläggs- och extratjänster, eller för förvaltningen av en anläggning för sådana tjänster. En tjänsteanläggning är mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställt för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla grundläggande tjänster och/eller tilläggs- och extratjänster. Om en tjänsteleverantör

tillhandahåller en tilläggs- eller extratjänst åt ett järnvägsföretag eller en annan sökande, är tjänsteleverantören skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

### *Marknadsövervakning och marknadstillsyn*

Transportstyrelsen bedriver marknadsövervakning och marknadstillsyn med stöd av sin instruktion, järnvägslagen och järnvägsförordningen samt i enlighet med sitt regleringsbrev. I styrelsens marknadstillsyn ingår även en tillsyn över att tillträdet till järnvägsinfrastrukturen är icke-diskriminerande. Transportstyrelsens arbete omfattar dessutom kontroller av att gällande krav på marknaden följs, övervakning av marknadens utveckling och funktion i förhållande till politikens förväntningar samt prövningar av tvister och fastställelser av villkor.

### *EU:s järnvägspaket*

Sedan tidigt 1990-tal pågår det inom EU ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. EU har därför presenterat ett antal regelpaket, de s.k. järnvägspaketen. Förhandlingarna inom EU av det fjärde järnvägspaketet är avslutade, och beslut om rättsakterna togs under 2016. Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att genomföra järnvägspaketet i svensk rätt. En proposition på området är planerad att överlämnas till riksdagen under valperioden.

### *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 tidplan för banarbeten.

Det är järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) som ligger som 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 produktions-tekniskt perspektiv. Trafikmönster och typ av trafik är därför faktorer som påverkar vilken kapacitet som kan utnyttjas på en bana. Under hösten fastställs tågplanen. När en bana är överbelastad ska Trafikverket även ta fram en analys

och förslag på åtgärder för hur kapaciteten kan förstärkas på kort och lång sikt. Denna process är lagstadgad och ska dokumenteras. Om det inte går att komma överens utgår Trafikverket från samhällsekonomiska beräkningar, där det används prioriteringskriterier för att hitta den lösning som ger största samhällsekonomiska nytta. Beräkningarna utgår från uppgifter som de sökande lämnar vid ansökan. Enskilda tåg ställs inte mot varandra, utan det görs en bedömning av helhetslösningar. Efter att tågplanen har fastställts kan tågbolag som har trafikeringsavtal göra en s.k. ad hoc-ansökan inom ramen för den fastställda tågplanen, i den mån det finns ledigt utrymme på spåren. Planeringen avser också hantering av ändringar av tåglägen och banarbeten.

Det är Trafikverket i sin roll som infrastrukturförvaltare som bestämmer avgifterna för att nyttja infrastrukturen på det statliga nätet, och det sker löpande justeringar i avgifterna.

### *Bokningsavgifter*

Av JNB framgår att en bokningsavgift tas ut för tilldelad tåglägeskapacitet som avbokas av järnvägsföretag eller trafikorganisatörer senare än 48 dagar och fram till 24 timmar före planerad avgång. För det fall att tågläget avbokas senare än 24 timmar före planerad avgång tas det ut en kvalitetsavgift. Om Trafikverket ställer in planerade tåglägen utgår en kvalitetsavgift från 83 dagar före planerad avgång.

### *Marknadsanpassad planering av kapacitet*

Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK) är ett initiativ inom ramen för Järnvägens samverkansforum (JBS) och handlar om att ta fram nya arbetssätt och verktyg för att frigöra och optimera järnvägens fulla kapacitet. För att möta hela marknadens kapacitetsbehov behövs både en fast och en flexibel planering. Med metoden successiv planering ska det skapas större flexibilitet än med dagens metod och därmed utrymme på spåren för andra tåg eller banarbeten. Successiv planering ökar också tågplanens tålighet mot störningar, genom att optimera kapaciteten när detaljplaneringen görs i takt med att förutsättningarna ändras. MPK är en del av programmet DAT (Digitaliseringen av tåglägestjänsten). Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att redogöra för hur projektet MPK utvecklas och genomförs och hur andra utvecklingsprojekt som är kopplade till MPK fortlöper. Uppdraget redovisades den 29 maj 2020 och den 30 oktober 2020. I rapporterna framhåller Trafikverket bl.a. att förändringen sker stegvis och innebär förbättrade arbetssätt, ett nytt planeringsverktyg med en förbättrad informationsmodell och förbättrade gränssnitt för ansökan av kapacitet. Trafikverket lyfter fram att samverkan med branschen är en viktig del i projektet och att en första omgång tester även har genomförts med representanter för tågbolag och järnvägsentreprenörer.

### *Branschprogram för kapacitet i järnvägstrafiken*

Trafikverket driver i samarbete med forskningsutförare i Sverige ett branschprogram för kapacitet i järnvägstrafiken (KAJT). Programmet är en svensk forskningsplattform för området Framtida planering, styrning och drift av järnvägens trafik. Målet för forskningen inom programmet är att förbättra nyttjandet av järnvägssystemet och utforma effektiva och pålitliga trafikflöden med tillhörande tjänster. KAJT har sju akademiska parter. Linköpings universitet är värd för programmet, och övriga akademiska parter är Blekinge Tekniska Högskola (BTH), Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), RISE Research Institutes of Sweden (RISE), Uppsala universitet (UU), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Lunds universitet (LU). Trafikverket är programmets huvudfinansiär. Partnerföretag är SJ AB, LKAB, Green Cargo AB, MTR Nordic AB, Sweco Society AB och Transrail Sweden AB.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Våren 2014 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt utreda hur kapacitetstilldelningen och trafikledningen kan bli mer effektiva (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:372). Regeringen framförde i skrivelse 2016/17:75 att Utredningen om järnvägens organisation behandlade frågor om kapacitetstilldelning och trafikledning. I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22) konstaterade regeringen att det aktuella tillkännagivandet därmed var färdigbehandlat. Regeringen framhöll vidare att kapacitetstilldelning och trafikledning är viktiga frågor som regeringen kommer att arbeta vidare med även i framtiden. Utskottet behandlade frågor om kapacitetstilldelning senast i betänkande 2019/20:TU15 och hänvisade då till pågående arbete.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet. Väl fungerande transporttjänster med tåg är viktigt för att uppnå flera mål om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, minskad klimat- och miljöpåverkan samt färre dödade och skadade i trafiken. En förutsättning för detta är ett väl fungerande järnvägssystem med god samverkan mellan dess olika funktioner.

Av järnvägslagstiftningen följer att kapacitet ska tilldelas på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram det som infrastrukturminister Tomas Eneroth anförde i sitt svar på en skriftlig fråga i januari 2020 om att resandet på svensk järnväg under de senaste 20 åren i princip har fördubblats och att detta innebär ett större kapacitetsutnyttjande (fr. 2019/20:664). Statsrådet framförde att det därför är en stor utmaning vid den årliga tåglägestilldelningen att konstruera tidtabeller som möter alla sökandes önskemål om tåglägen. Statsrådet

konstaterade att tåglägestilldelningen är en mycket komplex process där en mängd önskemål balanseras mot varandra. I de flesta fall tillgodoses önskemålen om tåglägen. Det är endast i de fall en intressekonflikt inte kan lösas med hjälp av samordning som infrastruktur ska förklaras för överbelastad. Statsrådet klargjorde att i syfte att infrastrukturen ska utnyttjas på ett samhällseffektivt sätt ska prioriteringskriterier eller avgifter användas i dessa fall för att fördela kapaciteten. Dock ska det klarläggas att det inte är två tåg som ställs direkt mot varandra med sina respektive värden, utan den totala lösningens samhällsekonomiska påverkan. Statsrådet pekade på att konkurrensen om spårlägen, med de svåra avvägningar detta innebär för infrastrukturförvaltaren, är en konsekvens av att det är trångt på spåren efter ett antal år av underinvesteringar inom järnvägen.

Utskottet vill även peka på att en bokningsavgift tas ut för tilldelad tåglägeskapacitet som avbokas av järnvägsföretag eller trafikorganisatörer senare än 48 dagar och fram till 24 timmar före planerad avgång. För det fall att tågläget avbokas senare än 24 timmar före planerad avgång tas det ut en kvalitetsavgift. Utskottet vill i sammanhanget också lyfta fram de initiativ som tagits av branschen för att frigöra och optimera järnvägens fulla kapacitet.

När det gäller motionsförslag om högre hastigheter för godståg vill utskottet påminna om att Trafikverket uppger att tillåten hastighet bestäms individuellt för varje delsträcka. Utskottet har inte skäl att tvivla på att detta är en god ordning.

Slutligen vill utskottet peka på det pågående arbetet med att genomföra det fjärde järnvägspaketet i svensk rätt och den proposition som regeringen har aviserat ska överlämnas till riksdagen senare under innevarande valperiod.

Därmed finner inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2020/21:1153 (M), 2020/21:1154 (M), 2020/21:1185 (M), 2020/21:2217 (SD) yrkande 34 och 2020/21:3472 (M) yrkandena 3 och 4 avstyrks därför.

## Järnvägens signalsystem

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om järnvägens signalsystem. Utskottet framför att det välkomnar åtgärder som bidrar till att möjliggöra effektiv gränsöverskridande tågtrafik och som därigenom ökar järnvägens konkurrenskraft. Utskottet framhåller att det är angeläget att driftsättning av signalsystemet ERTMS bara görs om systemet motsvarar de kvalitetskrav som ställs. Utskottet betonar att det följer utvecklingen noga.

Jämför reservation 6 (SD) och 7 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 20 framförs att finansieringen på EU-nivå av ERTMS bör ses över. Motionärerna pekar bl.a. på att varje land, trots att systemet ska vara EU-gemensamt, behöver utveckla mjukvaran till höga kostnader. I yrkande 37 framhåller motionärerna att det befintliga signalsystemet ATC kommer att vara i drift under överskådlig tid och att hänsyn därför behöver tas till fortsatta underhållsinsatser. I yrkande 38 anför motionärerna att genomförandet av ERTMS bör skjutas upp ett par år för att säkerställa ett säkert genomförande och för att det inte ska uppstå brist på fordon som är utrustade med ERTMS. I yrkande 39 framhåller motionärerna att svenska tågoperatörer bör kompenseras för kostnaderna för att införa ERTMS.

I kommittémotion 2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 30 framhåller motionärerna att förutsättningarna för att underlätta införandet av ERTMS i såväl statens infrastruktur som tågoperatörernas ombordutrustning bör utredas. I yrkande 31 anser motionärerna att Trafikverket – i samverkan med övriga järnvägsintressenter – bör få i uppdrag att ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med att ERTMS införs. I yrkande 32 framhåller motionärerna att förutsättningarna för att söka delfinansiering av ERTMS inom ramen för EU:s finansieringsinitiativ CEF bör utredas. Motionärerna understryker bl.a. att det är av största vikt att den svenska tågtrafiken effektiviseras och moderniseras. Vidare pekar motionärerna på att järnvägstransporter inte ska få för höga kostnader för att kunna vara konkurrenskraftiga.

### Bakgrund

ERTMS (European Rail Traffic Management System) 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 stornätet senast 2030.

Trafikverket har helhetsansvaret för planeringen och för att införa ERTMS i infrastrukturen för det svenska järnvägssystemet. Planeringen av införandet ska göras i nära samarbete med företrädare för utrustningsindustri, järnvägsföretag och andra trafikorganisatörer.

### *Trafikverkets uppdrag*

Den 16 januari 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att årligen fram t.o.m. 2030 i anslutning till årsredovisningen rapportera till Regeringskansliet om hur långt arbetet med att införa ERTMS i det svenska järnvägssystemet har kommit. Trafikverket ska i rapporten redovisa vilka åtgärder som vidtagits och vilka åtgärder myndigheten avser att vidta för att utrullningen av systemet ska ske ordnat, utan förseningar, marknadsstörningar eller fördröjningar. Rapporten ska även inkludera status på järnvägsföretagens arbete med att installera nödvändig ombordutrustning för ERTMS.

Av Trafikverkets rapport Program ERTMS årsrapport 2020 från den 26 mars 2021 framgår att av de fel som uppstår på järnvägens stommät är i dag ca 30 procent relaterade till signalsystemet. Dessa kvalitetsbrister orsakar förseningar för både person- och godstrafiken och beror på den nuvarande statusen på såväl signalanläggningen som tågsskyddssystemet.

Av rapporten framgår vidare att dagens tågskyddssystem (ATC), har en hög säkerhet. Systemet, som infördes i Sverige under 80-talet, är dock gammalt och har i flera aspekter passerat, eller är på väg att passera sin tekniska livslängd. Trafikverket uppger att det i dagsläget finns 15 olika generationer av ställverk och en rad lokala eller regionala variationer inom respektive generation. I dag är över 20 procent av ställverken äldre än 50 år, och den siffran stiger upp mot 40 procent under den kommande tioårsperioden om inte ställverken moderniseras löpande. Trafikverket pekar på att ställverkens ålder och avsaknad av standardisering innebär att det är svårt och dyrt att få tag på resurser med rätt certifikat och kompetens för att arbeta med ställverken samt att säkra tillgången till reservdelar. Detta leder i sin tur till att risken för störningar ökar och att det successivt blir dyrare att underhålla anläggningen.

Trafikverket uppger vidare att det löpande samarbetet med tågoperatörer och fordonsägare har fortsatt genom regelbundna samrådsmöten under året samt genom att man har deltagit i Stärkt branschsamverkan. Trafikverket har också aktivt stöttat de svenska operatörerna med deras bidragsansökan från den europeiska CEF-fonden. Hittills har 735 fordon blivit beviljade finansiering med totalt ca 74 miljoner euro. Sverige har även beviljats bidrag på 44 miljoner euro för investeringar i infrastrukturen på Malmbanan. Fler ansökningar förväntas göras under 2021.

Trafikverket redovisar vidare att verket inom ERTMS Users Group samarbetar med tio andra infrastrukturförvaltare inom Europa i frågor som rör ERTMS. En viktig del i arbetet är ändringshantering av tekniska specifikationer som förvaltas av den europeiska järnvägsbyrån (ERA). Det



finns flera arbetsgrupper som bidrar till att ERTMS införs på ett effektivt och harmoniserat sätt i Europa.

Regeringen gav vidare Trafikverket i uppdrag den 1 april 2021 att analysera och kvalitetssäkra införandet av signalsystemet ERTMS i det svenska järnvägssystemet. I uppdragsbeskrivningen anger regeringen att den har fått indikationer från Trafikverket om att införandet av ERTMS förväntas öka i kostnad och bli försenat. Trafikverket arbetar nu med en översyn av kostnader och en tidplan för ERTMS. Regeringen ser allvarligt på den aviserade utvecklingen av införandet av ERTMS och vill försäkra sig om en gedigen kvalitetssäkring och analys av den uppkomna situationen samt en analys av olika handlingsalternativ.

Uppdraget ska bl.a. omfatta följande frågeställningar och analyser:

- kvalitetssäkrade kostnadsberäkningar för införandet av ERTMS
- förslag till tidplan för införandet av ERTMS i det svenska järnvägssystemet
- beskrivning av alla delsystem som ingår i eller påverkas av införandet
- beskrivning av vilka eventuella alternativ som finns till införandet av ERTMS.

Av uppdraget framgår att det ska genomföras i dialog med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt. Uppdraget ska slutredovisas senast den 30 september 2021 till Regeringskansliet.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har behandlat frågor om ERTMS flera gånger tidigare, senast i betänkande 2019/20:TU15. Utskottet har bl.a. framfört att det följer av EU-rätten att signalsystemet ska vara fullständigt infört på medlemslänarnas stornät senast 2030. Vidare har utskottet framhållit betydelsen av att man i det fortsatta arbetet tar till vara de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige.

Utskottet vill vidare påminna om att i den senast infrastrukturpropositionen framhåller regeringen att genom den gällande nationella planen har en modernisering av järnvägssystemet påbörjats bl.a. genom en uppgradering av signalsystem. Moderniseringsarbetet fortsätter under den kommande planperioden. Regeringen framhåller att det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS, som syftar till att möjliggöra effektiv gränsöverskridande tågtrafik är för Sveriges del, förutom ett projekt för att främja gränsöverskridande tågtrafik, att betrakta som ett underhålls- och reinvesteringsprojekt.

Utskottet vill i sammanhanget också peka på det som infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde i sitt svar på en skriftlig fråga den 1 september 2020 om att ERTMS-införandet har inletts och kommer att genomföras samordnat i Sverige och EU (samt Norge och Schweiz). Statsrådet konstaterade bl.a. att för Sveriges del är ERTMS-projektet förutom ett projekt för att främja

gränsöverskridande tågtrafik dessutom att betrakta som ett underhålls- och reinvesteringsprojekt av järnvägens nödvändiga signalsäkerhetssystem. Det nya signalsystemet ersätter en sliten anläggning, driver på digitalisering och förenklar trafikledning samt är en förutsättning för framtida automation. Statsrådet påminde om att det i omgångar också har varit möjligt att söka EU-stöd för investering i ERTMS-ombordutrustning, vilket flera svenska järnvägsföretag har sökt och fått. Statsrådet framhöll även att för godstågoperatörer satsar regeringen under åren 2018–2020 totalt 763 miljoner kronor i form av en miljökompensation. I en interpellationsdebatt den 13 oktober 2020 (ip. 2020/21:38) framförde vidare infrastrukturminister Tomas Eneroth bl.a. att Trafikverket har varit tydligt med att driftsättning av ERTMS bara görs om systemet motsvarar de kvalitetskrav som ställs. Statsrådet förutsätter att Trafikverket lever upp till detta och kommer att hålla statsrådet informerad om hur arbetet fortskrider.

Utskottet har även tagit del av att Trafikverket har gjort en fördjupad analys inför den fortsatta utrullningen av ERTMS i Sverige och identifierat ett antal kritiska faktorer som behöver hanteras, och av den orsaken ser man nu över hela utrullningsplanen. Utskottet välkomnar därför det uppdrag som regeringen gav till Trafikverket den 1 april 2021 om att analysera och kvalitetssäkra införandet av signalsystemet ERTMS i det svenska järnvägssystemet. I uppdragsbeskrivningen anger regeringen att den har fått indikationer från Trafikverket om att införandet av ERTMS förväntas öka i kostnad och bli försenat. Liksom regeringen ser utskottet allvarligt på den aviserade utvecklingen av införandet av ERTMS och ser följaktligen mycket positivt på att regeringen vill försäkra sig om en gedigen kvalitetssäkring och analys av den uppkomna situationen samt olika handlingsalternativ.

Utskottet vill i sammanhanget även framföra att det välkomnar åtgärder som bidrar till att möjliggöra effektiv gränsöverskridande tågtrafik och som därigenom ökar järnvägens konkurrenskraft. I likhet med vad statsrådet Tomas Eneroth har framfört är dock utskottet angeläget om att driftsättning av ERTMS bara görs om systemet motsvarar de kvalitetskrav som ställs. Utskottet följer utvecklingen noga. Utskottet finner inte anledning att i nuläget ta något initiativ med anledning av motionsförslagen, och motionerna 2020/21:2217 (SD) yrkandena 20 och 37–39 samt 2020/21:3172 (C) yrkandena 30–32 avstyrks därmed.

## Längre och tyngre tåg

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om längre och tyngre tåg. Utskottet hänvisar till pågående arbete och framhåller att konkurrenskraften för godstransporter på järnväg ökar då det blir möjligt att trafikera med längre och tyngre tåg.

Jämför reservation 8 (M, SD, KD) och 9 (C, L).

### Motionerna

I kommittémotion 2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 35 framför motionärerna att arbetet med att möjliggöra för längre och tyngre godståg bör stärkas. Motionärerna framhåller att detta arbete kommer att vara kostsamt och ta lång tid. I motionen framhålls därför att det bör vara långsiktigt och systematiskt för att få till stånd nya standarder för längre och tyngre godståg.

I kommittémotion 2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 33.2 vill motionärerna att åtgärder ska vidtas för att med stöd i de utredningar som genomförts och beslut som redan fattats säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige. Motionärerna pekar på att man kan få stora miljö- och samhällsnyttor genom att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska järnvägsnätet.

Även i kommittémotion 2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 34 framhålls att det bör säkerställas att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige. Motionärerna pekar på att samtidigt som ledig kapacitet därigenom kan utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar förbättras också konkurrenskraften för transportberoende näringar.

Maria Stockhaus m.fl. (M) anser i kommittémotion 2020/21:3472 yrkande 8 att Trafikverket bör få i uppdrag att bygga om stationer för att kunna ta emot längre och tyngre tåg. Motionärerna framhåller att längre och tyngre tåg är ett viktigt redskap för att stärka Sveriges konkurrenskraft när det gäller den tunga basindustrin.

### Bakgrund

I dag tillåter Trafikverket 630 meter långa tåg på de flesta godsstråken. Ett undantag är Malmbanan mellan Luleå och Narvik där godstågen får vara 750 meter långa.

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

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 infrastrukturplanering. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet i september 2020.

När det gäller längre tåg pekar Trafikverket i rapporten Längre och tyngre tåg (TRV 2020/14897) 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. I planerings- och koordineringsarbetet har ett antal åtgärder redan i ett tidigt skede identifierats som lämpliga att starta före 2024, vilket också tagits med i den tidigare rapporteringen till regeringen inför byggstartsbeslut. Det handlar t.ex. om åtgärder på bangården i Hallsberg som nu ligger för byggstart under åren 2020–2022. Trafikverket framhåller dock att utöver infrastrukturåtgärderna krävs det även en ny bromsprocenttabell. Dagens tabeller togs fram på 1980-talet och sträcker sig upp till en tåglängd av 730 meter. Det är inte möjligt ur trafiksäkerhetssynpunkt att utöka tåglängdsintervallet 701–730 meter till 701–750 meter. Med anledning av detta har därför en ny bromsprocenttabell tagits fram som gör det möjligt att framföra 750 meter långa tåg i minst 100 kilometer i timmen. 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. Trafikverket har upphandlat ett flertal expertkompetenser i syfte att forcera detta arbete. Den nuvarande tidplanen innebär att utgivning av dokument samt underlag till linjebok förväntas ske sommaren 2021.

När det gäller tyngre tåg framhåller Trafikverket att det i dag går att framföra tåg med största tillåtna axellast (STAX) 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 specialtransport och på delar av järnvägsnätet med vissa restriktioner för t.ex. hastighet. På Malmbanan är det möjligt att trafikera med betydligt tyngre tåg redan i dag, STAX 30 ton, och sedan 2019 sker provdrift med tåg med STAX 32,5 ton. Att bygga bort eventuella restriktioner som krävs för att trafikera med STAX 25 ton kräver ofta relativt omfattande och kostsamma åtgärder. Av det skälet sker detta i första hand i samband med att ny- eller ombyggnation av järnvägen planeras, alternativt underhållsåtgärder i form av spårbyten. Riktade åtgärder för att höja bärigheten görs i dag i första hand på Malmbanan där det finns störst potential att realisera effekter utifrån ett systemperspektiv. Åtgärder kommer att planeras och genomföras när den provdrift som för närvarande pågår har analyserats.

### *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 EU körs längre tåg än i Sverige, men inte tåg som är tyngre än STAX 22,5 ton. Regeringen framhåller att det för att skapa goda

förutsättningar för gränsöverskridande järnvägstransporter därför kan vara en fördel att möjliggöra främst för längre tåg.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att en omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Detta förutsätter ett samhälle där transporter används på ett smartare sätt, bl.a. genom en överflyttning av gods från vägar till järnvägar och ännu mer effektiva järnvägstransporter, såsom längre och tyngre tåg.

Utskottet vill påminna om att i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 som regeringen fastställt finns ett antal prioriterade åtgärder för längre, tyngre och större tåg, som under planperioden omfattar mer än 2 miljarder kronor, en utökning jämfört med Trafikverkets planförslag. Utskottet vill vidare framhålla att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen har uppmärksammat att för att möjliggöra för längre och tyngre tåg krävs en stor mängd förlängningar av s.k. förbigångsspår längs järnvägarna, men även åtgärder på bangårdar.

Utskottet välkomnar också i sammanhanget de försöksverksamheter som pågår på området. Exempelvis uppger Trafikverket att det för närvarande provkör ett 835 meter långt godståg på sträckan Maschen–Malmö.

Utskottet anser att konkurrenskraften för godstransporter på järnväg ökar när det blir möjligt att trafikera med längre, tyngre och större tåg. Men med hänvisning till pågående arbete finner inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Motionerna 2020/21:2217 (SD) yrkande 35, 2020/21:3172 (C) yrkande 33.2, 2020/21:3235 (L) yrkande 34 och 2020/21:3472 (M) yrkande 8 avstyrks därmed.

### Vissa säkerhetsfrågor

#### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om olika säkerhetsfrågor. Utskottet framhåller att säkerheten inom transportsystemet prioriteras högt av utskottet och hänvisar till arbete som pågår inom området.

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

### Motionerna

I kommittémotion 2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 44 föreslås att straffen för sabotage och hot mot järnvägssystemet ska skärpas. I yrkande 46 framhålls att straffet för kopparstöld i järnvägsanläggningar bör skärpas. Motionärerna påminner om att kopparstöld är ett stort problem för

tågtrafiken. I yrkande 47 anser motionärerna att arbetet med att ersätta eller DNA-märka stöldbegärliga komponenter för att förebygga kopparstöld bör intensifieras. I yrkande 48 framhåller motionärerna att det inte bör vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal. Motionärerna påminner om att genom fastställda rutiner och extra personal skapas en trygghet för passagerare när det behövs hjälp. I yrkande 50 anser motionärerna att intrångsskyddet till lokförare ombord på tåg bör stärkas. Motionärerna konstaterar att det är för lätt att komma in till en lokförare och koppla bort viktig säkerhetsutrustning. I yrkande 53 framhåller motionärerna vikten av ökad säkerhet för personal och passagerare på tåg. Motionärerna konstaterar bl.a. att personal på tåg och bussar allt oftare utsätts för hot och våld.

Maria Stockhaus m.fl. (M) anser i kommittémotion 2020/21:3472 yrkande 12 att det bör införas tydliga regler för operatörers ansvar att inte förorsaka onödigt slitage på järnvägar. Motionärerna framhåller bl.a. att det ska löna sig för tågoperatörer att investera i moderna tåg som i mindre grad sliter på infrastrukturen.

I motion 2020/21:3700 av Pål Jonson (M) föreslås en utökad användning av värmedetektorer på järnvägsspår för att minska problemen med banvallsbränder. Motionären konstaterar att enligt en genomgång som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap gjorde under 2019 orsakade tåg 237 bränder i skog och mark under sommaren 2018.

## **Bakgrund**

### *Järnvägssäkerhet*

Det grundläggande syftet med offentligrättslig säkerhetsreglering på transportområdet är att förebygga olyckor och därmed hindra att människor, egendom och miljö kommer till skada i samband med transporter. Av EU-lagstiftningen (direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar) framgår att medlemsstaterna ska se till att ansvaret för en säker drift av järnvägssystemet läggs på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. De har ansvar för sina respektive delar av järnvägssystemet gentemot användare, kunder, berörd personal och tredje part. Vidare framgår att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, för att kunna ta sitt ansvar för en säker drift av järnvägssystemet, ska vara skyldiga att genomföra nödvändiga åtgärder för riskhantering, i samarbete med varandra där det är lämpligt, tillämpa nationella säkerhetsbestämmelser och säkerhetsstandarder och inrätta säkerhetsstyrningssystem i enlighet med säkerhetsdirektivet. Sammanfattningsvis är det järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som ytterst är operativt ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. Järnvägssäkerhetsdirektivet är genomfört i svensk rätt genom järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter meddelade med stöd av den. En säker drift av järnvägssystemet ska uppnås genom att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har ett förfarande för riskhantering och ett säkerhetsstyrningssystem

som kan hantera de risker som verksamheten ger upphov till så att verksamheten kan bedrivas säkert. Detta gäller även risker hos anlitade entreprenörer. En infrastrukturförvaltares verksamhet ska utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs. Verksamheten ska vidare vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt. Arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten får endast utföras av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. Kommissionen har vidare utfärdat förordningar om gemensamma säkerhetsmetoder för bedömning av överensstämmelse med kraven för att få säkerhetstillstånd respektive säkerhetsintyg för järnväg. Av dessa följer bl.a. att säkerhetsuppgifter ska vara delegerade till personal med lämplig kompetens. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen. Det är i huvudsak genom tillsyn av säkerhetsstyrningssystemet som Transportstyrelsen försäkras sig om att bl.a. infrastrukturförvaltare klarar av att driva sin verksamhet enligt gällande regler. Om Transportstyrelsen inom ramen för tillsyn eller vid ett eventuellt tillbud uppmärksammas på att ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare inte uppfyller de krav som gäller och således inte har tagit vederbörligt ansvar för att hantera de risker som verksamheten ger upphov till kan styrelsen ingripa. I vissa fall kan det även utdömas straffrättsligt ansvar.

### *Underhåll av järnvägsfordon*

För att ett järnvägsfordon ska få tas i bruk ska det ha tilldelats en underhållsansvarig enhet, vilket brukar förkortas ECM. Underhållsansvarig enhet är ett begrepp som beskriver den organisation eller företag som är ansvarigt för ett järnvägsfordons underhåll. Syftet med att inrätta en underhållsansvarig enhet är att utveckla särskilda enheter som har den teknisk-administrativa kompetens som krävs för att styra underhållet av järnvägsfordon. Uppgifter om vilken organisation som har utsetts till underhållsansvarig enhet för fordonet ska anges i fordonsregistret. En underhållsansvarig enhet ska dels ha ett system för underhåll genom vilket det säkerställs att de fordon som enheten ansvarar för är i säkert skick, dels ha tillräcklig kompetens och nödvändiga resurser för att klara uppgiften. I förarbetena till lagen framgår att den underhållsansvariga enheten ska säkerställa att fordonen som denna ansvarar för underhålls i enlighet med underhållsplanen och i enlighet med gällande bestämmelser.

### **Utskottets ställningstagande**

Säkerheten inom transportsystemet prioriteras högt av utskottet. Utskottet vill därför framhålla att de frågor som tas upp i motionsförslagen om åtgärder för att förstärka säkerheten och skyddet på järnväg och stationer är av stor betydelse. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet även statsrådet Tomas Eneroths uttalanden i hans svar på en skriftlig fråga i februari 2019 (fr. 2018/19:195). Statsrådet framförde bl.a. att regeringen anser att Sverige ska

ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som bl.a. håller en hög trafiksäkerhet. Statsrådet framförde att det är angeläget att stärka ett aktivt säkerhetsarbete i transportsystemet och att regeringens mål är att antalet omkomna i trafiken ska minska. Statsrådet Tomas Eneroth framhöll även i en interpellationsdebatt i januari 2020 (ip. 2019/20:233) att en ökad trygghet för såväl anställda som resenärer i kollektivtrafiken är viktig för att öka attraktiviteten och möjliggöra ett ökat resande med kollektiva färdmedel. Statsrådet pekade på att när det gäller säkerheten och tryggheten för de anställda ombord på tågen är detta i första hand ett tydligt utpekat ansvar för arbetsgivaren. Vidare lyfte statsrådet fram att Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd inrättades under 2017 och bedriver samverkan i säkerhetsfrågor på nationell nivå. Statsrådet informerade om att inom ramen för det nationella rådet bedrivs ett strukturerat samarbete i säkerhets- och skyddsfrågor.

Utskottet vill understryka vikten av att tågpersonalen kan känna sig trygg och att arbetet organiseras på ett sätt så att risker och ohälsa förebyggs så långt som möjligt. Utskottet anser att det är helt oacceptabelt att människor utsätts för hot i sin tjänsteutövning. Utskottet förutsätter att de rättsvärdande myndigheterna kopplas in när detta sker.

När det gäller motionsförslaget om intrångsskydd vill utskottet peka på det som statsrådet Tomas Eneroth framförde i sitt svar på en interpellation hösten 2017 (ip. 2016/17:603). Statsrådet konstaterade att arbetet med skyddsfrågor inom landtransportområdet på EU-nivå samordnas av kommissionen med hjälp av dess särskilt inrättade arbetsgrupp Landsec. När det gäller järnvägsskydd har arbetet i Landsec, liksom arbetet på nationell nivå, fokuserats på risk-, sårbarhets- och åtgärdsidentifiering, men med den skillnaden att huvudsyftet är att bedöma om åtgärder bör vidtas på EU-nivå för att komplettera det nationella skyddsarbetet. Vidare informerade statsrådet om att det på nationell nivå hade inletts ett systematiskt risk-, sårbarhets- och åtgärdsidentifieringsarbete i järnvägssektorn. Arbetet koordineras inom ramen för Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK). Statsrådet framhöll att han självfallet följer utvecklingen både i Sverige och på EU-nivå och att han är beredd på att ytterligare åtgärder kan komma att behöva vidtas, inte minst som en följd av det arbete som pågår inom NRJK och Landsec.

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

Vidare vill utskottet peka på det som dåvarande statsrådet Anna Johansson framförde i svaret på en skriftlig fråga (fr. 2015/16:272) i november 2015 om att när det gäller frågan om att säkerställa att obehöriga inte ska kunna ta sig in till lokföraren under färd är detta främst en uppgift för järnvägsföretagen själva. De är enligt järnvägslagens EU-harmoniserade bestämmelser skyldiga att inrätta särskilda s.k. säkerhetsstyrningssystem i syfte att inom ramen för sin verksamhet bedriva ett systematiskt förebyggande säkerhetsarbete baserat på



riskvärdering och riskhantering och vidta nödvändiga åtgärder för att hantera identifierade risker. Statsrådet framförde vidare att Transportstyrelsen i egenskap av behörig tillsynsmyndighet är ansvarig för att se till att bl.a. järnvägsföretagen uppfyller sina skyldigheter enligt lag och vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att järnvägsverksamheten ska kunna bedrivas i enlighet med föreskrivna krav.

I sammanhanget vill utskottet även lyfta fram att regeringen i direktiven till åtgärdsplaneringen inför arbetet med att ta fram den senaste nationella planen för transportinfrastrukturen har framfört att Trafikverket ska beakta möjligheter att vidareutveckla krisberedskapen, det civila försvaret och förmågan att hantera händelser och situationer som t.ex. stora olyckor, naturhändelser, antagonistiska hot, höjd beredskap och ytterst krig.

Utskottet är mycket positivt till det viktiga arbete och de satsningar som regeringen gör för att öka säkerheten inom transportsystemet. Utskottet förutsätter att frågeställningarna beaktas även i fortsättningen i det arbete som pågår inom transportsektorn och som bedrivs inom ramen för Sveriges strategier mot terrorism.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om de ändringar som trädde i kraft den 1 augusti 2020 och som innebär ett enklare förfarande när det gäller kamerabevakning, bl.a. bevakning i färdmedel som används i kollektivtrafik och för stations-, terminal- och hållplatsområden som används för kollektivtrafik.

När det gäller motionsyrkandet om kopparstöld kan utskottet konstatera att kopparstöld innebär förseningar och drabbar människor och 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 har vidare fått veta att Trafikverket arbetar för att minska tillgängligheten på koppar, att verket stöldskyddsmärker med DNA och samarbetar med andra företag och organisationer, inte minst Polismyndigheten. Exempel på övriga åtgärder som Trafikverket har vidtagit är att införa bevakning med väktare och kameraövervakning, göra anläggningar mindre tillgängliga, sätta upp stängsel och skyltar och ta bort överflödigt material och buskage för att minska möjligheten för obehöriga att vistas i skymundan. Utskottet välkomnar det arbete som Trafikverket bedriver för att minska kopparstöld och förutsätter att de rättsvårdande myndigheterna kopplas in i arbetet.

Utskottet vill påminna om att ansvaret för järnvägssäkerheten ligger hos järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren. Ansvaret omfattar att de fordon som används i verksamheten uppfyller föreskrivna krav. Järnvägsföretagen har därmed ansvar för att de fordon de använder ges tillräckligt underhåll. Utskottet påminner också om att Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) driver utvecklingen av driftskompatibilitetsfrågor. Transportstyrelsen är aktivt delaktig i ERA:s arbete med korsacceptans, godsvagnar, drift och trafikledning osv. Utskottet är därför medvetet om att särskilda krav på järnvägsfordons utformning kan vara oförenliga med de förpliktelser Sverige

har med anledning av medlemskapet i EU. Utskottet vill även lyfta fram att i den sakpolitiska överenskommelse som har träffats mellan regeringspartierna och Centerpartiet och Liberalerna, det s.k. januariavtalet, anges att Trafikverket ska ha rätt att avvisa tåg som riskerar att riva ned kontaktledningar eller på annat sätt sliter extra mycket på järnvägen. Utskottet har vidare tagit del av den rapport från augusti 2020 där Trafikverket redovisar ett uppdrag till regeringen om förutsättningar för att minska förseningar i järnvägstrafiken orsakade av järnvägsföretag. Uppdraget innebar att analysera och redogöra för åtgärder som kan förebygga och minska störningar och förseningar i järnvägstrafiken orsakade av järnvägsföretag och järnvägsfordon. Ett av syftena med åtgärderna är att kunna avvisa järnvägsfordon från eller neka järnvägsfordon tillträde till den statliga järnvägsanläggningen, eller på något annat sätt förebygga och förhindra att järnvägsfordon skadar den statliga järnvägsanläggningen. I rapporten konstateras bl.a. att målet är att järnvägsföretagen ska agera proaktivt och vidta förebyggande åtgärder som minimerar risken för störningar i järnvägsanläggningen som orsakas av järnvägsföretag. Störningar orsakade av dragfordon och motorvagn utgör en stor andel av de förseningar som orsakas av järnvägsföretag. Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs för att minska förseningar och skador som orsakats av järnvägsfordon.

När det gäller motionsyrkandet om banvallsbränder vill utskottet peka på det som statsrådet Tomas Eneroth bl.a. anförde i sitt svar på en skriftlig fråga i juni 2018 (fr. 2017/18:1483) att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är ansvariga för att järnvägstrafik bedrivs på ett trafiksäkert sätt. Järnvägsföretagen har därmed ett ansvar för att fordonen de använder ges ett tillräckligt underhåll. Det innefattar bl.a. att säkerställa att bromsar underhålls löpande och att de fungerar som avsett. Statsrådet anförde att Trafikverket, i egenskap av infrastrukturförvaltare av den statliga järnvägen, har ett ansvar för att underhålla järnvägen så att brandrisken minimeras, bl.a. genom att bekämpa växtlighet i banvallar och ta bort brännbart material i anslutning till spåren.

Motionerna 2020/21:2217 (SD) yrkandena 44, 46–48, 50 och 53, 2020/21:3472 (M) yrkande 12 och 2020/21:3700 (M) avstyrks.

## Obehöriga i spåren

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om obehöriga i spåren och skärpta straff för olovligt beträdande av spår. Utskottet framhåller vikten av att minska obehöriga i spåren.

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

### Motionerna

#### *Obehöriga i spåren*

I kommittémotion 2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 36 framhåller motionärerna att arbetet med att minska olyckor, stärka suicidprevention och förebyggande underhåll för att minska risken för olyckor måste prioriteras. Motionärerna framhåller bl.a. att det är motiverat att stora resurser läggs på ökad inhängning av spårområdet. Vidare pekar motionärerna på att personal behöver fortbildning och säkerhet behöver prioriteras när morgondagens digitala tågsystem utvecklas. I yrkande 40 framhåller motionärerna att det bör finnas fler fasta kameror på strategiska ställen längs spåren. I yrkande 41 påminner motionärerna om möjligheten att använda drönare som kompletterande åtgärd. Motionärerna påminner bl.a. om att vid personsök inom spårområden ställs ofta krav på tågstopp från polis medan sökning pågår. Drönare skulle i sådana situationer kunna vara till hjälp menar motionärerna. I yrkande 43 anför motionärerna att möjligheten att som rutin köra i sikt fart vid misstänkt spårspning bör utredas. Motionärerna framför att det är självklart att välja trafikstopp vid misstänkt försök till suicid, men vid annat spårspning bör rutinen ses över för att minska störningar. I yrkande 49 anser motionärerna att lokförare som bevitnat personpåkörning ska få ersättning om ett prisbasbelopp. I yrkande 51 begärs att bangårdar inhägnas och säkerhetsklassas. Motionärerna framhåller att svenska bangårdar är i behov av höjd säkerhet och att bl.a. spårspning kraftigt kan minska genom bättre inhängning.

I kommittémotion 2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 22 föreslår motionärerna att det tas fram en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och försvåra för obehöriga att beträda spåren. Motionärerna pekar på att antalet obehöriga som rör sig på järnvägsspåren har ökat de senaste åren, vilket orsakar stora förseningar i tågtrafiken både för regiontåg och för fjärrtåg.

#### *Skärpta straff för att olovligt beträda spår*

I kommittémotion 2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 45 önskar motionärerna att straffet för olovlig vistelse i spårområdet skärps.

Motionärerna framhåller att spårspring är ett stort och tyvärr även växande problem.

Maria Stockhaus m.fl. (M) önskar i kommittémotion 2020/21:3472 yrkande 10 skärpta straff för personer som olovligt befinner sig inom ett spårområde. Motionärerna pekar bl.a. på stora förseningar orsakade av spårspring. I yrkande 11 anser motionärerna att polis och vakter ska ges möjlighet att utfärda böter på plats enligt samma modell som sker i dag för bl.a. fortkörning och felparkering.

## **Bakgrund**

### *Järnvägslagen*

Av 9 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519) följer att utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd får inte någon beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde. Att olovligt beträda spårområdet kan ge böter på 3 000 kronor.

### *Kamerabevakning*

Den 1 augusti 2020 trädde ändringar i kamerabevakningslagen (2018:1200) i kraft som innebär att kravet på tillstånd till 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 ordningshållande syfte.

### *Trafikverket*

Trafikverket uppger att när obehöriga upptäcks i spåren stoppar eller sänker verket tågens hastighet kraftigt, vilket leder till förseningar, framför allt runt storstäder och i rusningstrafik. Varje dag stoppas eller sänks hastigheten för upp till 80 tåg på grund av obehöriga i eller intill järnvägsspåren.

Av Trafikverkets promemoria Tillsammans mot spårspring från januari 2017 framgår att Trafikverket sedan 2015 genomför ett stort antal åtgärder för att göra det svårare att ta sig ut i spåren. Fram till 2020 uppges att 1 miljard kronor kommer att investeras i bl.a. stängsling och en utökad kameraövervakning. Ytterligare åtgärder rör säkrare plattformssändrar, åtgärdade plankorsningar och tydligare skyltning. Trafikverket anger att för dessa fysiska åtgärder prioriteras sträckor där problemen med påkörning är som störst.

## Utskottets ställningstagande

### *Obehöriga i spåren*

När det gäller motionsförslagen om obehöriga i spåren vill utskottet inledningsvis påminna om att det är Trafikverket som ansvarar för åtgärder och arbetssätt när det gäller säkerhet på den statliga järnvägen. Trafikverket måste också förhålla sig till de transportpolitiska målen, där aspekten säkerhet ingår. Av uppgifter från Trafikverket framgår att myndigheten när obehöriga upptäcks i spåren stoppar eller sänker tågens hastighet kraftigt, vilket leder till förseningar, framför allt runt storstäder och i rusningstrafik. I Trafikverkets årsredovisning för 2020 anges att de händelser och olyckor som var mest frekventa och som försenade flest tåg var kopplade till obehöriga i spår. Av årsredovisningen framgår dock att det har skett en minskning med 36,1 procent i antal förseningstimmar jämfört med föregående år.

Utskottet har fått veta att om Trafikverket, eller exempelvis polisen, gör bedömningen att det finns risk för skada på människor, miljö eller egendom stoppas eller sänks hastigheten på trafiken. I synnerhet runt större städer där det är trångt på spåren får detta snabbt stora följdverkningar för både gods- och persontrafik som riskerar att fastna i tåγκöer.

Utskottet vill understryka att frågan om att minska obehöriga på spåren därför är av stor betydelse. Av Trafikverkets promemoria Tillsammans mot spårspång från januari 2017 framgår att Trafikverket sedan 2015 genomför ett stort antal åtgärder för att göra det svårare att ta sig ut i spåren. Fram till 2020 uppges att 1 miljard kronor skulle investeras i bl.a. stängsling och en utökad kameraövervakning. Ytterligare åtgärder rör säkrare plattformssändar, åtgärdade plankorsningar och tydligare skyltning. Trafikverket anger att för dessa fysiska åtgärder prioriteras sträckor där problemen med påkörning är som störst. Utskottet välkomnar detta arbete och förutsätter att Trafikverket fortsätter att vidta åtgärder som är nödvändiga för att minska antalet olyckor och förseningar bl.a. till följd av att obehöriga befinner sig på spåren.

Utskottet har även tagit del av att Trafikverket på sin webbplats uppger att myndigheten med uppmaningen Sluta genast gena vill skapa uppmärksamhet om problemet med obehöriga i spår. Trafikverket påminner om att gena över järnvägsspår, eller på annat sätt olovligt vistas i spårområdet, inte bara är förbjudet och livsfarligt – det förorsakar också förseningar. Dessutom är det ett allvarligt arbetsmiljöproblem. Många lokförare upplever stress och oro eftersom möjligheten att väja eller stanna om någon oväntat och olovligt dyker upp nära spåren helt enkelt inte finns. Utskottet välkomnar Trafikverkets angelägna arbete för att minska spårspång.

Därmed anser utskottet inte heller att det finns skäl att vidta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2020/21:2217 (SD) yrkandena 36, 40, 41, 43, 49 och 51 samt 2020/21:2809 (KD) yrkande 22 avstyrks därför.

### *Skärpta straff för att olovligt beträda spår*

Utskottet delar motionärernas oro för det ökade antalet obehöriga i spåren och de konsekvenser i form av förseningar, och inte minst fara för liv, som detta innebär. För att motverka den utvecklingen anser utskottet att de åtgärder som Trafikverket har vidtagit för att motverka obehöriga i spåren är mycket angelägna. Utskottet förutsätter att Trafikverket och andra aktörer såsom järnvägsföretag fortsätter att bedriva ett aktivt arbete. Utskottet är dock inte berett att ställa sig bakom motionsförslagen 2020/21:2217 (SD) yrkande 45 och 2020/21:3472 (M) yrkandena 10 och 11 om skärpta straff, och därför avstyrks de.

## Resenärer och transportköpare

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsyrkanden om resenärer och transportköpare på järnväg. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete med biljettsystem och nattåg.

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

### **Motionerna**

I motion 2020/21:184 av Julia Kronlid och Linda Lindberg (båda SD) framförs att det bör tas fram riktlinjer för en familjevänlig tågtrafik. Det skulle exempelvis kunna medföra gott om plats för uppställda vagnar och rymliga toaletter med skötbord.

I motion 2020/21:534 av Ingemar Kihlström (KD) framförs att förutsättningarna för att fortsätta arbetet med att skapa säkra och trygga stationsmiljöer även efter 2020 bör utredas. Motionären pekar på att en metod som har visat gott resultat är övervakningskameror.

Ida Karkiainen m.fl. (S) efterlyser i motion 2020/21:1674 yrkande 1 i denna del att förutsättningarna för att förbättra nattågstrafiken till övre Norrland ska studeras. Motionärerna pekar på att det finns en allt större efterfrågan på järnvägstrafik från turister och besöksnäringen – inte minst i de norra länen med långa avstånd.

I motion 2020/21:2060 av Emilia Töyrä m.fl. (S) efterfrågas ett uppdrag för de statliga bolag som kör nattågstrafik att se över fordonsparken. Motionärerna framhåller att slitna vagnar och kupéer bör rustas upp eller ersättas, och fordonsparken som helhet bör ses över.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2217 yrkande 23 att det är fel att satsa på nattåg till Europa när behoven är avsevärt större i Sverige. Motionärerna påminner om att det finns ett stort behov av fler tågsätt och avgångar, i synnerhet i storstadsområdena. I yrkande 62 framhåller motionärerna att frågan om att införa en nättjänst och applikation för

godstransporter med tåg bör ses över. Motionärerna pekar bl.a. på att om det är enkelt att hitta en transportlösning för järnvägsgods ökar möjligheten att fler företag väljer att transportera sitt gods med tåg i stället för med lastbil. I yrkande 63 framförs att SJ AB bör åläggas att öppna sitt bokningssystem för privata aktörer. Motionärerna framhåller att det är viktigt att smidigt kunna hitta, boka och betala sin resa.

I kommittémotion 2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 påminner motionärerna om vikten av en konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur. Motionärerna anser därför att det bör finnas en konkurrensneutral plattform där kunder kan köpa biljetter från alla bolag som kör på svensk järnväg. I yrkande 13 framhåller motionärerna att det bör finnas ett gemensamt biljettsystem i hela Europa. Motionärerna anser därför att regeringen skyndsamt ska påbörja arbetet att i dialog med bolag och andra länder skapa ett gemensamt bokningssystem för tågbiljetter som är lika lätt och transparent som flygets bokningssystem.

## **Bakgrund**

### *Nattåg*

#### **Nattåg till övre Norrland**

Sedan den 13 december 2020 är Vy operatör för nattågen mellan Stockholm och Luleå/Narvik. Avtalet mellan Vy och Trafikverket sträcker sig över fyra år med möjlighet till två års förlängning. Det rör sig om mer än 500 000 resor per år: två nattåg tur och retur Stockholm–Narvik/Luleå samt dagtrafiken mellan Luleå och Narvik.

#### **Nattåg till Europa**

Trafikverket slutredovisade ett regeringsuppdrag att utreda nattåg till Europa den 27 april 2020. I slutredovisningen pekas sträckningen Malmö–Köln–Bryssel ut som mest lämplig för att gå vidare med en eventuell upphandling av nattågstrafik till den europeiska kontinenten. Sträckan har enligt Trafikverket bra trafikmässiga förutsättningar, ger möjlighet till relevanta avgångs- och ankomsttider och öppnar för vidare förbindelser till andra håll i Europa. En förutsättning är enligt Trafikverket att man kan ingå nödvändiga överenskommelser med berörda länder. Trafikverket bedömer att trafik på sträckan Malmö–Köln–Bryssel skulle som tidigast kunna vara igång om två till tre år. Förutom överenskommelser med berörda länder krävs det då att det finns intresserade operatörer som själva kan tillhandahålla fordon och att den juridiska processen inte drar ut på tiden.

Trafikverket fick vidare i juli 2020 ett regeringsuppdrag 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. I uppdraget specificeras att trafiken ska omfatta dagliga avgångar från Malmö genom Danmark fram till gränsen

mellan Danmark och Tyskland. Trafikverket ska också i den utsträckning det är möjligt verka för att trafiken fortsätter på kommersiella grunder efter gränsen mellan Danmark och Tyskland så att den sammanlagda restiden från Malmö utan byte uppgår till minst åtta timmar, företrädesvis med slutdestination Bryssel. På motsvarande sätt ska trafiken även omfatta avgångar från Stockholm genom Danmark fram till gränsen mellan Danmark och Tyskland så att den sammanlagda restiden från Stockholm utan byte uppgår till minst 11 timmar, företrädesvis med slutdestination Hamburg. Denna upphandling ska göras för dagliga avgångar förutom på de delar av året och de enstaka dagar som sammanfaller med befintlig kommersiell trafik. Om Trafikverket bedömer att en förlängning på kommersiella grunder inte kommer att komma till stånd ska upphandlingen avbrytas. Trafiken ska påbörjas senast den 1 augusti 2022 och pågå under högst fyra år med möjlighet till förlängning i ytterligare två år. Delredovisning av uppdraget redovisades den 15 januari 2021 och innehöll en redogörelse av hur genomförandet av uppdraget fortskridit, en tidsplan för det fortsatta arbetet, en uppskattning av kostnaderna för trafiken, en beskrivning av hur Trafikverket arbetar för att inte konkurrera med redan existerande nattågstrafik som bedrivs på kommersiell basis och en redogörelse för vilka kontakter Trafikverket haft med kommersiella operatörer som kan beröras av den upphandlade trafiken.

### *Biljettsystem*

#### **Ett nationellt biljettsystem**

Den 8 augusti 2019 beslutade regeringen att tillsätta en utredning om vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Utredaren skulle bl.a. föreslå insatser och tidsplan för ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Det nationella biljettsystemet bör enligt regeringen vara en oberoende plattform, och finansieringsmodellen och den tekniska plattformen bör vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande för att möjliggöra för såväl stora som små aktörer att erbjuda reseinformation och biljetter via systemet. Uppdraget redovisades den 28 april 2020. I utredningsbetänkandet *Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik* (SOU 2020:25) föreslår utredningen hur ett nationellt biljettsystem kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas. Utredningen föreslår bl.a. att resenärer ska kunna resa med samma färdbevis oavsett var i landet som resan görs, att staten ska tillhandahålla en nationell digital infrastruktur som hanterar biljetter och en ekonomisk avräkning mellan företag som ingår i systemet samt att innovation ska främjas genom att alla regionala kollektivtrafikbiljetter ska finnas tillgängliga för tredje part som vill sälja mobilitetstjänster. Vidare föreslår utredningen åtgärder som kan skapa bättre reseplanerartjänster för resenärer med realtidsdata om trafikstörningar och information om biljetter och priser. Utredningen föreslår också att regeringen utreder en lämplig organisation för att införa en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter. Utredningen anser att staten



bör vara huvudman för en sådan försäljningskanal. Den digitala infrastrukturen för biljettsystemet bör enligt förslaget öppnas för anslutning för kollektivtrafikföretag under första halvåret 2022. Den 31 december 2023 ska alla regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt förslaget vara fullt ut anslutna till det nationella biljettsystemet. Utredningens förslag har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet.

### **Internationella tågbiljetter**

I proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan anför regeringen att den vill göra det enklare att boka utlandsresor med tåg. Inom ramen för den pågående revideringen av EU:s tågpassagerarförordning verkar regeringen för att de föreslagna bestämmelserna ska utformas på ett sätt som underlättar bokningen av utlandsresor. Därutöver har regeringen gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag med en nulägesanalys av möjligheterna att boka biljetter för utlandsresa med tåg samt att bedöma vilka initiativ staten kan ta för att branschaktörerna ska underlätta för konsumenterna att boka utlandsresor med tåg.

Trafikanalys redovisade uppdraget den 28 april 2020. Av redovisningen framgår att boknings- och försäljningsmarknaden för internationella tågbiljetter kommer att utvecklas av marknadens egna aktörer. Men det finns enligt Trafikanalys monopolsituationer och dominans av stora järnvägsföretag som ger strukturella problem och som marknaden inte kan förväntas lösa. Trafikanalys konstaterar att det är mycket angeläget att Sverige driver frågan om konkurrensneutralitet på EU-marknaden för att underlätta den framväxande marknaden. Trafikanalys föreslår bl.a. informationsinsatser och att frågan om skilda momssatser för tågoperatörer respektive återförsäljare och tredjepartsföretag ses över. Vidare bedömer Trafikanalys att marknaden för internationella tågbiljetter är på väg att utvecklas, men att den fortfarande behöver följas upp, och föreslår ett nytt uppdrag om förslagsvis två år för en uppföljning av marknadssituationen.

### *Kamerabevakningslagen*

Den 1 augusti 2020 trädde ändringar i kamerabevakningslagen (2018:1200) i kraft som innebär att kravet på tillstånd till 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.

### **Utskottets ställningstagande**

När det gäller motionsyrkanden om en familjevänlig järnvägstrafik och trygga stationer vill utskottet framhålla att 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. Av den senaste infrastrukturpropositionen framgår att för att ytterligare förbättra förutsättningarna, för såväl resande som för dem som transporterar gods, att se järnvägen som ett attraktivt val har regeringen bl.a. gett Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att minska förseningar i järnvägstrafiken som är orsakade av järnvägsföretag samt att upprätta en handlingsplan med åtgärder för att möjliggöra en förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken. Inom stationsplatsen är plattformar och förbindelser Trafikverkets ansvarsområde. Trafikverket framhåller att dessa ska vara enkla att nå och trygga att vistas på, där öppenhet och ljus är viktiga delar. Utskottet välkomnar Trafikverkets ambition.

Enligt utskottets uppfattning är frågor om biljettsystem för järnvägstrafiken av stor betydelse. Utskottet anser att det ska vara enkelt att söka efter och köpa biljetter. Utskottet vill peka på att det i den sakpolitiska överenskommelsen januariavtalet anges att ett nationellt biljettsystem ska införas för all kollektivtrafik i hela Sverige. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet regeringens uttalanden i proposition En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) om att det bör införas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige senast 2022. Utskottet välkomnar därför också den utredning om ett nationellt biljettsystem som nu bereds inom Regeringskansliet. När det gäller motionsförslag om att SJ AB ska öppna sin biljettbokning för övriga aktörer vill utskottet påminna om att den svenska marknaden för persontrafik på järnväg är sedan 2010 helt avreglerad, och SJ AB agerar på en konkurrensutsatt marknad med flera olika aktörer. Som ett bolag på en konkurrensutsatt marknad ska SJ AB agera affärsmässigt och utifrån bl.a. statens ägarpolicy som t.ex. anger att bolag med statligt ägande ska agera föredömligt och på ett sätt som gör att de åtnjuter offentligt förtroende. Utskottet vill också påminna om att frågor om SJ AB:s biljettförsäljning är en operativ fråga och således för SJ AB:s ledning och styrelse att hantera. Utskottet vill peka på det som dåvarande närings- och innovationsminister Mikael Damberg framförde i en interpellationsdebatt i juni 2018 (ip. 2017/18:554) om att det inte finns något hinder för SJ AB att inleda samarbeten om biljettbokning med andra operatörer. Vidare påminde statsrådet om att frågan tidigare har prövats av Konkurrensverket då det framkom att det är upp till SJ AB självt att avgöra vilka som får tillträde till bolagets försäljningskanaler.

Utskottet vill också lyfta fram att det i januariavtalet anges att regeringen ska agera för att göra det enklare att boka utlandsresa med tåg. Utskottet kan dock konstatera att det inte enbart är en fråga som kan lösas på nationell nivå. Utskottet välkomnar därför att det i kommissionens meddelande om en hållbar och smart mobilitet anges att kommissionen under 2021 kommer att föreslå en

handlingsplan för att stärka järnvägstjänster på långa distanser och gräns-överskridande järnvägstjänster för passagerare. Kommissionen framhåller också att det bör bli enklare att använda och köpa biljetter för resor som passerar gränser. Utskottet har tagit del av att det pågår arbete inom Regeringskansliet när det gäller bokning av biljetter för utlandsresa. I sammanhanget vill utskottet också lyfta fram att EU har beslutat att 2021 ska vara ett järnvägsår. Regeringen har därför gett Trafikverket i uppdrag att samordna och organisera Sveriges deltagande i järnvägsåret, men även aktivt verka för att lyfta upp vissa frågor på EU-nivå som regeringen ser som viktiga, bl.a. frågan om att underlätta möjligheterna att boka biljetter för internationella tågresor. Trafikverket ska delredovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 31 augusti 2022 och slutredovisa det senast den 31 december 2022. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller motionsförslag om nattågstrafik vill utskottet påminna om att det i januariavtalet anges att Trafikverket ska ges i uppdrag att upphandla nattåg med dagliga avgångar till flera europeiska städer. Utskottet kan även konstatera att Trafikverket i juli 2020 fick ett regeringsuppdrag om 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. I uppdraget specificeras att trafiken ska omfatta dagliga avgångar från Malmö genom Danmark fram till gränsen mellan Danmark och Tyskland. Utskottet välkomnar uppdraget. Utskottet har också tidigare välkomnat de satsningar som regeringen har gjort på nattågstrafik i bl.a. budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1, bet. 2020/21:TU1). Utskottet vill även lyfta fram det uppdraget Trafikverket har med anledning av EU:s järnvägsår och att myndigheten ska verka för åtgärder för att främja nattågstrafik och internationell persontågstrafik inom EU samt till och från angränsande länder. Myndigheten ska även särskilt belysa problemen vid offentlig upphandling av nattågstrafik mellan länder.

När det gäller motionsförslag om godstransporter vill utskottet understryka vikten av att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Utskottet vill också påminna om att i den senaste infrastrukturpropositionen anges att regeringen har en vision om ett hållbart digitaliserat Sverige och har målsättningen att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Regeringen framhåller att digitalisering och skapandet av ett smartare transportsystem har god potential att skapa synergier, minska utsläppen och bidra till ökad transporteffektivitet och trafiksäkerhet. Som exempel kan digitaliseringens möjligheter medföra smartare logistikkedjor där infrastrukturen utnyttjas mer effektivt. Utskottet förutsätter att Trafikverket i sin verksamhet använder sig av de möjligheter som digitaliseringen medger.

Därmed finner utskottet inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena 2020/21:184 (SD), 2020/21:534 (KD), 2020/21:1674 (S) delyrkande 1, 2020/21:2060 (S) och 2020/21:2217 (SD) yrkandena 23, 62

och 63 samt 2020/21:3472 (M) yrkandena 5 och 13. Motionsyrkandena avstyrks därför.

## Vissa miljöfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. vätgas inom järnvägstrafiken. Utskottet framhåller dock att en minskning av transportsektorns klimatpåverkan är av högsta prioritet för utskottet. Jämför reservation 17 (SD) och 18 (C).

### Motionerna

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2217 yrkande 54 att dieseldrivna lok och motorvagnar på sikt bör ersättas med annat mer miljövänligt bränsle, där elektrifiering inte är möjlig, så snart kostnadseffektivitet och teknik medger detta. I yrkande 55 framhåller motionärerna att Sverige bör prova vätgasdrivna motorvagnar i passagerartrafik på oelektrifierade sträckor. Motionärerna pekar på att vätgasdrivna tåg med bränsleceller redan trafikerar en reguljär sträcka i nordöstra Tyskland.

I kommittémotion 2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22 framförs att kvarvarande fossila drivmedel bör fasas ut i tågsektorn, och möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor bör utredas.

### Bakgrund

#### *Den nationella godstransportstrategin*

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

#### *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. Av rapporten framgår att det endast används 0,02 terawattimmar diesel i den

svenska järnvägen, men att målet borde vara en elektrifiering även av denna trafik. Den mängd diesel som används till svensk bantrafik motsvarar 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 när det gäller 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 framhåller 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 signerande länder att bl.a. undersöka möjligheter för att främja vätgas inom transport och mobilitet, liksom att underlätta etableringen av nödvändig infrastruktur för att möta ökad efterfrågan på vätgas. Regeringen betonar även att den ska fortsätta att verka för att Sverige och EU inte fokuserar på en energibärare för att uppnå energi- och klimatmålen utan ser till flera möjliga lösningar.

### *En nationell vätgasstrategi*

Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att ta fram ett förslag till en övergripande strategi för vätgas. Målet med strategin och åtgärdsförslagen är att utveckla och tillvarata möjligheterna med vätgas och elektrobränslen och underlätta för omställningen till fossilfrihet. I uppdraget ingår bl.a. att analysera och kvantifiera potentialen för ökad produktion, lagring, transport och användning av vätgas, elektrobränslen och ammoniak i olika sektorer på kort, medellång och lång sikt med beaktande av ekonomiska perspektiv. Uppdraget ska redovisas senast den 31 juli 2021.

### **Utskottets ställningstagande**

För att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål men också de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet måste transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp minska kraftigt. Utskottet anser att transporternas klimatpåverkan kan minskas genom bl.a. effektivare transporter, en övergång till förnybara drivmedel, inklusive el, och att man tar till vara möjligheterna med ny teknik. Utskottet anser vidare att transporter måste användas på ett smartare sätt, bl.a. genom en överflyttning av människor och gods från vägar till järnvägar. Utskottet vill i sammanhanget peka på att just nu pågår det europeiska järnvägsåret med flera aktiviteter för att främja transporter på järnväg. Ett syfte

med EU:s järnvägsår är bl.a. att bidra till att nå EU:s klimatmål på transportområdet. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller motionsförslag om vätgas vill utskottet påminna om det uppdrag som Energimyndigheten har fått att ta fram ett förslag till en övergripande strategi för vätgas. Utskottet kommer att följa utvecklingen.

Utskottet konstaterar att järnvägens del av de totala växthusgasutsläppen är låg och att det anges i bl.a. regeringens nationella godstransportstrategi att inriktningen och tillhörande insatser bl.a. ska främja en överflyttning av godstransporter från väg till bl.a. järnväg. Frågan om att minska transportsektorns klimatpåverkan är dock av högsta prioritet för utskottet, och utskottet förutsätter därför att det bedrivs ett aktivt arbete även för att minska järnvägssektorns negativa påverkan på klimatet.

Sammanfattningsvis välkomnar utskottet det arbete som bedrivs inom både Regeringskansliet och transportbranschen för att nå målet som riksdagen har fattat beslut om att utsläpp av växthusgaser i transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030.

Utskottet finner inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2020/21:2217 (SD) yrkandena 54 och 55 samt 2020/21:3171 (C) yrkande 22 avstyrks.

## Museiorganisationer

### Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 19 (SD).

### Motionen

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2020/21:2217 yrkande 65 att museitrafik bör ges ökat stöd och bättre förutsättningar. Motionärerna framhåller bl.a. att det är viktigt att man ger museitrafiken tillgång till tåglägen om den ska fungera.

### Bakgrund

När det gäller kapacitetsfördelning följer det av järnvägslagen (2004:519) att det är infrastrukturförvaltaren som ska fördela kapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt samt träffa avtal med järnvägsföretag och organisationer. För det fall ett järnvägsföretag, eller den som har auktorisation att ansöka om tåglägen, anser att Trafikverkets beslut

inte överensstämmer med lagen eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen kan Trafikverkets beslut överklagas hos Transportstyrelsen.

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

### **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 påminner om att regelverket medger att museiorganisationer är befriade från avgifter och kan även få en kostnadsreduktion på vissa andra avgifter.

Utskottet finner för närvarande inte anledning att tvivla på att regelverket är annat än adekvat utformat. Utskottet anser därför inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget och avstyrker således motion 2020/21:2217 (SD) yrkande 65.

# Reservationer

## 1. Drift och underhåll av järnvägar, punkt 1 (M, KD)

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 19,

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6 och

2020/21:3869 av Maria Stockhaus m.fl. (M),

bifaller delvis motionerna

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 32 och

2020/21:3872 av Anders Åkesson och Helena Gellerman (C, L) yrkande 2,

avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2, 3, 17 och 66,

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 8,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26,

2020/21:3867 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–3 och

2020/21:3872 av Anders Åkesson och Helena Gellerman (C, L) yrkande 1 och lägger skrivelse 2020/21:86 till handlingarna.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla att tack vare att järnvägens underhåll och investeringar har upphandlats av Trafikverket har skattemedel kunnat användas effektivare. Vi vill påminna om att enligt en rapport från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har konkurrensutsättningen av järnvägsunderhåll med bibehållen kvalitet sänkt kostnaderna med ca 12 procent. Mot den bakgrunden blir regeringens avisering om att återförstatliga järnvägsunderhållet obegriplig. Vi lever i en modern och global tid med många och stora aktörer inom järnvägssektorn. Att backa tillbaka till ett gammalt monopolliknande system kommer att generera ökade kostnader och effektivt stänga dörren för nya och innovativa lösningar. I sammanhanget vill vi dock framhålla att Trafikverkets ansvar för besiktning av järnvägsinfrastrukturens skick och behov av underhåll ska finnas kvar.

Vi kan vidare konstatera att flera utvärderingar pekar på att det finns brister i Trafikverkets kompetens när det gäller såväl att upphandla järnvägsunderhåll som att bedöma järnvägen ur ett övergripande perspektiv. Detta behöver



därmed förändras och förbättras. Vi vill också framhålla att det finns ett behov av att Trafikverket stärker sin funktion för tillstånds- och leveranskontroll, besiktning samt uppföljning.

Vi anser vidare att det bör tillsättas en utredning av organisationen av drift och underhåll av järnvägsinfrastruktur. Vi anser att det bör vara en större utredning där hela den svenska modellen för att planera, upphandla och genomföra infrastrukturprojekt och underhåll ses över. Utredningsuppdraget ska utgå från att underlätta för att använda fyrstegsprincipen. Utredningen ska vidare bejaka helhetsprincipen i alla projekt samt kartlägga hur andra länder organiserar upphandling av infrastruktur. Syftet med utredningen är att hämta inspiration från länder som lyckas bättre än Sverige när det gäller att bl.a. organisera och planera underhåll samt snabbt genomföra nya projekt inom anslagna budgetramar.

Slutligen vill vi understryka att arbetet med att utveckla svensk infrastruktur inte får stanna av i väntan på utredningens förslag utan måste fortsätta i oförminskad takt.

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

## **2. Drift och underhåll av järnvägar, punkt 1 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2, 3, 17 och 66 samt  
2020/21:3867 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–3,  
avslår motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 19,

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 8,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 32,

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6,

2020/21:3869 av Maria Stockhaus m.fl. (M) och

2020/21:3872 av Anders Åkesson och Helena Gellerman (C, L) yrkandena 1  
och 2 samt

lägger skrivelse 2020/21:86 till handlingarna.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att det svenska järnvägsnätet behöver ha en mer sammanhållen underhållskedja, och staten bör därför, genom Trafikverket,

återta en betydande del av underhållet. Flera befintliga underhållskontrakt som ligger på andra entreprenörer bör därmed återgå till Trafikverket när tiden för avtalen löper ut. Vi vill dock framhålla att det fortfarande bör finnas verksamhet kvar i privat regi. Enligt vår uppfattning ger det bättre kostnadskontroll, minskar risken för att statens verksamhet blir omotiverat fördyrad, och möjligheten till ökad effektivitet samt nya innovationer kvarstår när det finns möjlighet att jämföra statlig och privat verksamhet. Vi anser dock inte att staten bör ha en egen verksamhet samtidigt som ett statligt bolag konkurrerar med privata bolag. Därför anser vi även att Infranord AB:s underhållsverksamhet bör uppgå i Trafikverket.

Vi vill understryka att med underhåll i egen regi stärks kompetensen inom Trafikverket, vilket är gynnsamt ur flera perspektiv, inte minst när det gäller avtalsskrivning. Staten får genom Trafikverket bättre kontroll och rådighet över anläggningen och en del kostsam administration och kostsamt upphandlingsförfarande undviks. Problemet med bristfällig kontraktskrivning minskar liksom behovet av avtalsuppföljning och kontroller.

Vi anser därför att Trafikverket bör se över sin administration i syfte att förbättra punktligheten, stärka underhållet och få bättre kontroll på järnvägsanläggningen.

Vi vill också peka på att möjligheten till konkurrens kommer att öka i framtiden. Gränsöverskridande trafik med person- och godstransporter mellan europeiska länder kommer att möjliggöra en mer öppen inre marknad. Vi vill dock understryka att konkurrensen behöver ske på lika villkor. Vi anser därför att det finns ett behov av mer effektiva kontroller vid gränsöverskridande trafik. Järnvägsinfrastrukturens skick, underhåll, fordonens standard och kontrollverksamheten ser olika ut i Europa. Det gör även de arbetsrättsliga villkoren, vilka kan generera osunda konkurrensförhållanden. Vi anser att det är positivt med gränsöverskridande järnvägstransporter förutsatt att ett flertal konkurrensaspekter ses över.

För att få ut så mycket drift, underhåll och vinterunderhåll som möjligt anser vi att Riksrevisionens förslag till åtgärder är bra och att regeringen bör genomföra rekommendationerna. Vi anser dessutom att ytterligare åtgärder måste till för att förbättra Trafikverkets upphandlingar av drift och underhåll av järnvägar. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa kompetensen inom upphandling och Trafikverket bör även få i uppdrag att stärka rutinerna för erfarenhetsöverföring vid byten av projektledare inom pågående kontrakt. Vi vill framhålla att mer behöver göras för att driva på digitaliseringen av järnvägssektorn som bl.a. digital automatisk inhämtning av skicket på växlar, spårläge, kontaktledning m.m. Detta sparar enligt vår uppfattning resurser jämfört med en kostsam manuell besiktning. Att öka kunskapen om järnvägsanläggningens status leder till bättre möjligheter att underhålla den, och kan också sänka kostnaderna för underhållet. Trafikverket bör därför få i uppdrag att utveckla ett fullgott it-system för att få bättre kontroll på anläggningens underhållsbehov samt för en bättre dokumentation för uppföljning av drift och underhåll.

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

### **3. Drift och underhåll av järnvägar, punkt 1 (C, L)**

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

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 8,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 26,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 32 och

2020/21:3872 av Anders Åkesson och Helena Gellerman (C, L) yrkandena 1 och 2,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 19 och

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 6,

avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2, 3, 17 och 66,

2020/21:3867 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1–3 och

2020/21:3869 av Maria Stockhaus m.fl. (M) samt

lägger skrivelse 2020/21:86 till handlingarna.

#### *Ställningstagande*

Vi anser att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor. Vi vill dock understryka att Trafikverket måste ha rätt kompetens för detta. I Riksrevisionens rapport Drift och underhåll av järnvägar (RiR 2020:17) pekar man just på att behovet av en utvecklad och förstärkt beställarkompetens hos Trafikverket är fundamentalt för att uppnå högre effektivitet i järnvägsunderhållet. Vi anser därför att regeringen bör se till att Trafikverket inför beslut om upphandlingar av järnvägsunderhåll gör en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet. Vidare anser vi att regeringen bör se till att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar även fortsättningsvis – och på basis av den omreglering som tidigare beslutats – upphandlas i konkurrens på en marknad. Detta förutsätter att regeringen ser till att Trafikverket har mandat men också instruktion att besitta rätt kunskap och kompetens för att kunna agera som en effektiv upphandlare av underhållstjänster.

I sammanhanget vill vi peka på de remissvar som har kommit in från flera aktörer inom järnvägssektorn med anledning av betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll som redovisades den 31 mars 2020 (SOU 2020:18). Vi

anser att dessa svar är en tydlig signal om att regeringen tänkt fel i de delar som rör ambitionen att återföra underhållsansvaret till Trafikverket.

Vi konstaterar att coronapandemin har lett till en kraftig nedgång i trafikarbete för en rad olika trafikslag. När det inträffar omfattande och långvariga störningar uppstår goda förutsättningar att bedriva underhåll. Det innebär att det finns möjligheter att utföra underhåll, reparationer och byggnation i en utsträckning som inte är möjlig vid ordinarie trafikintensitet. Det tidsfönster som öppnas upp i dessa fall kan nyttjas bättre om upphandlande myndigheter kan få ett mer flexibelt regelverk att använda sig av.

Vi anser därför att regeringen bör se över möjligheten för Trafikverket att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när det är lite trafik på järnvägen.

#### **4. Tillträde till järnvägens infrastruktur, punkt 2 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 3 och 4,  
bifaller delvis motion

2020/21:1185 av Ann-Sofie Lifvnhage (M) och  
avslår motionerna

2020/21:1153 av Ann-Sofie Lifvnhage (M),

2020/21:1154 av Ann-Sofie Lifvnhage (M) och

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 34.

##### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla betydelsen av mångfald och sund konkurrens. Vi anser att en sund konkurrens driver utvecklingen och gynnar konsumenterna genom lägre priser och större tillgänglighet. Tyvärr präglas svensk järnväg fortsatt av tidigare decenniernas monopol. Vi anser att Sveriges järnväg långsiktigt behöver bli betydligt mer dynamisk, modern och tillgänglig. Det gäller exempelvis frågor som tilldelningen av spårtider vid rusningstrafik liksom svårigheterna för konsumenter att boka tågbiljetter från olika bolag.

Vi anser därför att regeringen skyndsamt bör säkerställa att fler kommersiella tågbolag får tillgång till en konkurrensneutral järnvägsinfrastruktur när det gäller bl.a. tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem.

Vi anser vidare att det bör införas en möjlighet att utfärda böter för järnvägsbolag som inte nyttjar en bokad spårtid. Det är orimligt att företag kan boka spårtider och sedan utan konsekvens låta bli att utnyttja en tid trots att det på vissa spår och vissa tider är stor trängsel.

Vi anser att regeringen bör utreda hur detta kan stävjas och överväga en modell där företag riskerar böter för bokad spårtid som inte nyttjas.

## **5. Tillträde till järnvägens infrastruktur, punkt 2 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), 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  
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 34 och  
avslår motionerna  
2020/21:1153 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),  
2020/21:1154 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),  
2020/21:1185 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) och  
2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 3 och 4.

### *Ställningstagande*

Vi vill påminna om att godståg i vissa fall kan bromsa persontrafiken. Vi anser därför att för att utnyttja spårkapaciteten bättre och för att vissa godståg inte ska bromsa trafiken för lokal- och regionaltåg bör man göra det möjligt med ökad hastighet för godstågen. Dagens posttåg är ett exempel på godståg som med en hastighet av 160 kilometer i timmen inte utgör den bromskloss som många andra godståg gör. Redan vid en mindre höjning av hastigheten skapar man ett bättre flöde. Vi anser att godsoperatörerna måste få stöd i sitt arbete med att modernisera sina fordon till att klara av högre hastigheter.

Vi anser därför att arbetet med att få till stånd godståg med högre hastigheter måste stärkas och att regeringen bör verka för detta.

## **6. Järnvägens signalsystem, punkt 3 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 20 och 37–39,  
bifaller delvis motion

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 30 och  
avslår motion

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 31 och 32.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att det är nödvändigt att införa ERTMS i Sverige. I Sverige finns en mycket hög andel omoderna signalställverk, och behovet av en modernisering men också en enhetlig standard är stort. Vi vill dock påtala att trots att systemet ska vara gemensamt för EU måste varje land utveckla mjukvaran till höga kostnader. Vi anser därför att regeringen bör se till att finansieringen på EU-nivå av ERTMS ses över.

Vi vill påminna om att ett signalsäkerhetssystem gör det möjligt att framföra tåg på ett enkelt och säkert sätt utan risk för trafikolyckor som kollision och urspårning. ATC är ett gammalt men beprövat och ur säkerhetssynpunkt välfungerande signalsystem. Vi är medvetna om att även om ERTMS kommer att införas kommer ATC att vara i drift under överskådlig tid. Vi anser därför att regeringen bör se till att hänsyn tas till fortsatta underhållsinsatser av ATC. Det finns fortsatt en risk för inkörningsproblem vid nyinstallation av ERTMS. Dessutom finns det en risk för att järnvägsföretagen inte hinner installera ERTMS i sina fordon. Vi anser därför att regeringen bör se till att genomförandet av detta signalsystem skjuts upp ett par år för att säkerställa ett säkert genomförande och att det inte kommer uppstå en brist på fordon utrustade med ERTMS.

Enligt vår uppfattning är det inte rimligt att tågoperatörerna ska betala hela kostnaden för att installera ombordutrustning själva. Vi är medvetna om att det inte är möjligt för de mindre järnvägsoperatörerna. Även godsoperatörer har i dag stora lönsamhetsproblem. När godstransporter på järnväg blir dyrare för att täcka kostnader för installation av ERTMS kan det leda till att mer gods i stället körs på lastbil. Därför anser vi att regeringen bör se till att svenska tågoperatörer kompenseras för de kostnader som ett införande av ERTMS medför.

## **7. Järnvägens signalsystem, punkt 3 (C)**

av Anders Åkesson (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

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 30–32 och avslår motion

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 20 och 37–39.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att det är av största vikt att effektivisera och modernisera den svenska järnvägstrafiken. För att nå klimatmålen måste i större utsträckning än i dag godset flytta över till järnväg och tåg ersätta flyg och bil för privatpersoner. Jag vill påminna om att en del i att modernisera järnvägen är att se över och utveckla signalsystemet. För att införa det nya signalsystemet ERTMS krävs det både åtgärder i infrastrukturen och i fordonen. Kostnaderna för åtgärderna fördelas mellan Trafikverket, som ansvarar för åtgärder i infrastrukturen, och fordonsägare, som ansvarar för ombordutrustningen i sina fordon.

Jag kan dock konstatera att det har framförts frågor men också farhågor från tågoperatörer när det gäller kostnader och påstådda nyttor såsom höjd kapacitet med ERTMS. Jag är medveten om att under tiden som projektering och förberedande arbete för att införa ERTMS har pågått har nödvändiga reinvesteringar i det befintliga signalsystem varit undermåliga. Detta innebär att alternativet, dvs. att inte införa ERTMS som ett nytt signalsystem, inte längre verkar vara möjligt. Jag anser dock att balansen mellan nyttan och kostnader i projektet behöver redas ut. De kostnader som beräknas för att fullskaligt införa ERTMS ska också vägas mot kostnader som tågoperatörerna har för ökade banavgifter och i en del fall för investeringar i nya bromsblocksystem med keramiska bromsar. Jag vill i sammanhanget peka på rapporten Kommersiell riskanalys av ERTMS – påverkan på branschaktörer och deras kunder av ERTMS-införandet i Sverige som ett konsultbolag har ställt samman på uppdrag av Trafikverket. I rapporten uttrycker tågoperatörerna en mycket stor oro för den sammanvägda riskbilden av ERTMS. I rapporten konstateras att införandet av den nya tekniken skulle underlättas om myndigheter och bransch och andra berörda aktörer tar fram en handlingsplan för hur riskerna ska kunna hanteras utan att tågtrafiken blir lidande. Jag vill peka på att rapporten skulle kunna utgöra en start för diskussion och arbetet framåt.

Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör utreda förutsättningarna för att underlätta införandet av ERTMS när det gäller både statens infrastruktur och tågoperatörernas ombordutrustning. Jag anser även att regeringen bör ge Trafikverket – i samverkan med övriga järnvägsintressenter – i uppdrag att ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med att ERTMS införs. Slutligen anser jag att regeringen bör utreda förutsättningarna för att söka delfinansiering av ERTMS inom ramen för EU:s finansieringsinitiativ CEF.

## 8. Längre och tyngre tåg, punkt 4 (M, SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

### *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 motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 35 och

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 och

bifaller delvis motionerna

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 33.2 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 34.

### *Ställningstagande*

Vi konstaterar att längre och tyngre tåg innebär att samma mängd gods kan transporteras av färre tåg och att persontågen kan köras med fler vagnar. Det ger förbättrade pendlingsmöjligheter, minskar transportkostnaderna och frigör kapacitet på spåren. Längre och tyngre tåg innebär således förbättrad lönsamhet och ökar därmed järnvägens konkurrenskraft. Järnvägssystemet blir också mindre känsligt för störningar eftersom antalet tåg i rörelse reduceras.

Vi vill framhålla att längre och tyngre tåg är viktiga faktorer för att stärka Sveriges konkurrenskraft när det gäller den tunga basindustrin. Vi vill också peka på de försöksverksamheter och utredningar med längre och tyngre tåg som visar stora vinster för såväl företag som för Trafikverket.

Vi är medvetna om att åtgärder behöver genomföras för att järnvägsinfrastrukturen ska klara bl.a. ett ökat axeltryck men också åtgärder för att förstärka effekten i kontaktledningssystemet. Det kommer även att behöva vidtas åtgärder för att stationer ska ha möjlighet att ta emot längre och tyngre tåg.

Därmed anser vi att regeringen bör se till att möjliggöra för längre och tyngre tåg. Vidare anser vi att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att prioritera frågan om att bygga om stationer för att kunna ta emot längre och tyngre tåg.



## **9. Längre och tyngre tåg, punkt 4 (C, L)**

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

### *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 motionerna

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 33.2 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 34 och  
bifaller delvis motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 35 och

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att genom att använda transporter med längre och tyngre tåg på det svenska järnvägsnätet finns det möjlighet att få stora miljö- och samhällsnyttor. Längre och tyngre tåg innebär att ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt, utsläppen av bl.a. koldioxid minskar och konkurrenskraften för transportberoende näringar ökar.

Vi konstaterar att längre och tyngre tåg för person- och godstransporter också är det snabbaste sättet att öka kapaciteten i järnvägssystemet. Vi är medvetna om att längre tåg kräver en del mindre investeringar i bl.a. mötesstationer, förbispår och plattformar som i dagsläget inte är tillräckligt långa. Vi vill dock påtala att genom små åtgärder kan kapaciteten öka på ett kostnadseffektivt sätt på Sveriges järnvägar.

Vi anser därför att regeringen bör se till att åtgärder vidtas för att med stöd i de utredningar som genomförts och de beslut som redan fattats säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige.

## **10. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 5 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

### *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

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12 och avslår motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 44, 46–48, 50 och 53 samt

2020/21:3700 av Pål Jonson (M).

### *Ställningstagande*

Den svenska järnvägsinfrastrukturen utsätts för ständigt slitage. Hur mycket och i vilken takt är dock avhängigt av hur väl tågoperatörerna sköter sina fordon. Vi kan konstatera att slitaget som fordonen leder till är i stor utsträckning beroende av fordonens ålder. Äldre fordon nöter av tråd och föranleder elfel, vilket leder till förseningar och onödiga kostnader. Vi anser att det ska löna sig för tågoperatörer att investera i moderna tåg som i mindre grad sliter på infrastrukturen. Regelverket i denna del behöver därför tydliggöras.

Vi anser därför att regeringen bör se över regelverket i dessa delar så att det finns tydliga regler för järnvägsoperatörers ansvar när det gäller slitage på järnvägar.

### **11. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 5 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 44, 46–48, 50 och 53 samt

avslår motionerna

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12 och

2020/21:3700 av Pål Jonson (M).

### *Ställningstagande*

Kopparstöld är ett stort problem för tågtrafiken. Avklippta och stulna kopparkablar orsakar stora avbrott i järnvägstrafiken och medför också en stor risk för allvarliga elolyckor. Kostnaden för arbetet med att ersätta kopparna är också mycket hög. Vi anser att kopparstöld kan jämföras med sabotage mot järnvägsanläggningen och anser att regeringen bör se till att stöld av koppar får ett betydligt högre straffvärde.

För att förebygga stölder av koppar kan stöldbegärliga komponenter ersättas eller göras mindre stöldbegärliga genom exempelvis legeringar. Vi anser därför att regeringen bör se till att arbetet med att DNA-märka stöldbegärliga komponenter och ersätta komponenter med mindre stöldbegärligt material måste intensifieras.

Vi kan vidare tyvärr konstatera att det förekommer att personer medvetet saboterar järnvägsanläggningen genom att t.ex. lägga stenhögar på spåret eller gräva bort makadam under slipers. Detta skapar risk för urspårning, vilket i sin tur kan kosta människoliv. Även bombhot mot järnvägsstationer eller specifika tåg skapar stor oro men också stora störningar. Vi anser att regeringen därför bör se till att utreda om dessa brott kan ges ett högre straffvärde.

Vi vill understryka att det kan innebära livsfara att en lokförare kör tåg utan ombordpersonal. Om eldsvåda, bråk eller andra tillbud uppstår kan det ta tid för lokföraren att upptäcka detta. Med extra personal på tågen skapas en trygghet för passagerare när det behövs hjälp. Extra personal i vagnar kan även svara på frågor, hjälpa äldre och larma polis om personer blir stökiga under en resa. Vi anser därför att regeringen bör se till att tåg utan ombordpersonal inte tillåts vid persontrafik.

Vi anser också att det behövs en skyddad förarmiljö i tåg, liknande den som flyg har, för att undvika att tåg kapas under färd. Vi vill påtala att det är för lätt att komma in till en lokförare och sedan koppla bort viktig säkerhetsutrustning. Ett stärkt intrångsskydd kan försvåra för terrorister att kapa tåg och orsaka svåra olyckor. Vi anser därför att regeringen bör se till att det införs en förbättrad standard för intrångsskydd på tåg som trafikerar det svenska järnvägsnätet.

Personal på tåg och bussar utsätts allt oftare för hot och våld. Det här är en fullständigt oacceptabel utveckling och straffen för dessa brott måste skärpas. Många tåg och vissa plattformar och stationer är i dag utrustade med kameraövervakning. När övervakningskameror används minskar brottsligheten. Det har på senare tid uppmärksammats att personal, främst biljettkontrollanter har utsatts för våld. För att stävja det ökande våldet bör personal som arbetar på tåg ha tillgång till hjälpmedel som stärker deras trygghet. Vi vill framhålla att det inte bara är personal som drabbas, utan även övriga passagerare. Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder för att öka säkerheten för personal och passagerare på tåg.

## **12. Obehöriga i spåren, punkt 6 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 36, 40, 41, 43, 49 och 51 samt

bifaller delvis motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 22.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis framhålla att trygghet och säkerhet ska vara högst prioriterat i det svenska järnvägssystemet. Vi vill därför lyfta fram att arbetet med suicidprevention inom järnvägssektorn måste stärkas. Tyvärr ökade suicid inom bantrafiken 2019. Varje suicid skapar stort lidande för såväl anhöriga som för lokförare och orsakar dessutom totalstopp inom tågtrafiken på ett par timmar. Vi menar därför att det är motiverat att stora resurser läggs på ökad inhängning av spårområdet.

Vi vill påminna om att det finns ca 14 100 spårkilometer järnväg som förvaltas av Trafikverket. Det är i princip omöjligt att fysiskt övervaka så mycket spår. Det blir mycket kostsamt att placera ut kameror för att fullt ut kontrollera spåren, men att placera fler fasta kameror på strategiska ställen anser vi är nödvändigt.

Vi anser vidare att ett komplement till strategisk kameraövervakning skulle kunna vara flygande drönare. Vid personsök inom spårområden ställer ofta polisen krav på tågstopp medan sökning pågår. Drönare skulle kunna vara till hjälp vid olyckor eller när man söker efter personer som vill sabotera eller som är suicidbenägna. Vi vill också peka på att exempelvis stenras, översvämningar och nedfallna träd skulle kunna vara lämpade att avsöka med drönare. Vi anser därför att regeringen bör se till att möjligheten att använda drönare som kompletterande åtgärd ses över.

Vi vill påminna om att tidigare kördes tåg generellt med siktart för att se om personer befann sig i eller omkring spårområdet vid rapporterat spårspring. Vi kan konstatera att i dag är trafikstopp mycket vanligare. För att minska störningar och förseningar anser vi att regeringen bör se till att möjligheten att köra i siktart vid misstänkt spårspring utreds.

Tyvärr får varje lokförare räkna med att någon gång under sitt yrkesliv bevittna suicid på järnvägsspår. De anhöriga till en person som blir påkörd av tåg får ett basprisbelopp som ersättning. En lokförare som har oturen att vara med om en påkörning får efter samtal med psykologer och försäkringsbolag allt från ingenting till några tusenlappar. Vi anser att de lokförare som drabbas bör få mer stöd och att deras mående behöver utvärderas. Detta anser vi att regeringen bör se till att utreda.

Vi vill slutligen påtala att svenska bangårdar är i behov av höjd säkerhet. Vi menar att nedklottrade tåg, spårspring och stölder kraftigt kan reduceras genom bättre inhängning och vid behov även kameraövervakning. Vi kan

också konstatera att risken för sabotage, allvarlig skada eller död vid klättring på tågagnar, minskar om tillträdet till bangårdar försvåras. Vi anser därför att det är angeläget att samtliga bangårdar av vikt får stärkt tillträdesskydd och säkerhetsklassning.

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

### **13. Obehöriga i spåren, punkt 6 (KD)**

av Magnus Jacobsson (KD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 22 och  
avslår motion

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 36, 40, 41, 43, 49 och  
51.

#### *Ställningstagande*

Jag vill lyfta fram att under de senaste åren har antalet obehöriga som rör sig på järnvägsspåren ökat. Det orsakar stora förseningar i tågtrafiken för både regiontåg och fjärrtåg. Jag föreslår därför att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna ska arbeta fram en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och för att försvåra för obehöriga att beträda spåren.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linjer med vad jag har framfört.

### **14. Skärpta straff för att olovligt beträda spår, punkt 7 (M, SD)**

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD),  
Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Åsa  
Coenraads (M).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 45 och

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 10 och 11.

*Ställningstagande*

Spårspring är ett stort och tyvärr även ett växande problem. Förutom risk för olyckor skapar det dyra förseningar för järnvägen och arbetsproblem för lokförare. Vi har tagit del av att antalet störningstimmar på grund av att obehöriga befinner sig i spårområdet nästan har fördubblats från 2 664 timmar 2013 till 5 102 timmar 2018. I den mån de skyldiga straffas är det endast frågan om låga bötesbelopp.

Vi anser därför att regeringen bör se över hur straffen för att olovligt beträda spår kan skärpas. Det gäller bötesbeloppens storlek men också möjligheter att döma till skadestånd för de förseningar som spårspringet har orsakat.

Vi anser vidare att för att stärka arbetet med att beivra spårspring bör polis och vakter ges möjlighet att utdöma böter på plats enligt samma modell som för bl.a. fortkörning och felparkering.

Vi anser att regeringen skyndsamt bör se över detta.

**15. Resenärer och transportköpare, punkt 8 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

*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

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 5 och 13,  
bifaller delvis motion

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 63 och  
avslår motionerna

2020/21:184 av Julia Kronlid och Linda Lindberg (båda SD),

2020/21:534 av Ingemar Kihlström (KD),

2020/21:1674 av Ida Karkiainen m.fl. (S) delyrkande 1,

2020/21:2060 av Emilia Töyrä m.fl. (S) och

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 23 och 62.

*Ställningstagande*

Vi anser att det ska vara lätt att boka tågbiljett vid resa inom landet, men det ska också vara lätt att välja mellan olika järnvägsbolag. Detta är en förutsättning för en fungerande marknad. Vi kan konstatera att så tyvärr inte är fallet i dag. Vi är medvetna om att konsumenter i stället behöver söka efter en resa och biljett på olika webbplatser. Vi vill i sammanhanget också påminna

om att i en skrivelse till regeringen konstaterar Konkurrensverket att när det gäller biljettförsäljning finns det ett större marknadsproblem, och verket pekar på faktorer som SJ:s starka ställning på tågmarknaden i kombination med dess position som den centrala försäljningskanalen.

Vi anser därför att regeringen skyndsamt bör säkerställa att det införs en konkurrensneutral plattform för att köpa biljetter från alla bolag som kör på svensk järnväg.

Vi anser också att det ska vara lätt att boka tågbiljetter för resor över hela Europa. Vi kan konstatera att det i dag finns en stor skillnad mellan flyget och tåget när det gäller att boka biljetter. Vi menar att det borde vara en prioriterad fråga för regeringen att förenkla resandet med järnväg.

Vi anser därför att regeringen skyndsamt bör påbörja arbetet att i dialog med bolag och andra länder skapa ett gemensamt bokningssystem av tågbiljetter som är lika lätt och transparent att använda som det som används för att boka flygbiljetter.

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

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 23, 62 och 63 samt

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 5 och

avslår motionerna

2020/21:184 av Julia Kronlid och Linda Lindberg (båda SD),

2020/21:534 av Ingemar Kihlström (KD),

2020/21:1674 av Ida Karkiainen m.fl. (S) delyrkande 1,

2020/21:2060 av Emilia Töyrä m.fl. (S) och

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis påminna om att Sverige har ett stort behov av mer järnvägstrafik. Vi kan konstatera att många pendlare i dag tyvärr måste räkna med ståplats. Regeringen har beslutat att satsa på att upphandla nattåg till Europa. Vi anser att det är fel att satsa på nattåg till Europa när behoven av satsningar på järnvägstrafik i Sverige är mycket stora. Vi vill därför att regeringen prioriterar i linje med vad vi har anfört.

Vi vill vidare påtala att för att underlätta logistikkedjan med gods borde möjligheten till en nättjänst, i likhet med den nättjänst som SJ har, utredas för

godstrafiken. Det skulle innebära att det blir enklare att hitta transporter för gods från dörr till dörr med olika transportsätt. Vi menar att om det är enkelt att finna en transportlösning för järnvägs gods ökar också möjligheten att fler företag väljer att transportera sitt gods med tåg i stället för med lastbil.

Det är givetvis också viktigt att människor smidigt kan hitta, boka och betala för sin resa. SJ har en nättjänst som gör det enkelt för resenären att hitta, boka och betala för sin resa. Vi kan tyvärr konstatera att inte alla persontrafikoperatörer är samlade i denna tjänst. För att förenkla för resenärerna anser vi därför att regeringen bör se till att SJ, ett statligt bolag, även erbjuder konkurrerande företag en, mot ersättning, möjlighet att sälja sina biljetter i SJ:s nättjänst.

## **17. Vissa miljöfrågor, punkt 9 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), 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

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 54 och 55 samt bifaller delvis motion

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22.

### *Ställningstagande*

Den allra största delen av Sveriges järnvägsnät, omkring 80 procent, är elektrifierad järnväg. Ur ett miljöperspektiv är det, förutsatt att elen framställs fossilfritt, en stor fördel att framföra tåg med eldrift. Det är därför positivt att elloken andel ökar. Vi vill dock peka på att det finns sträckor, samt även terminaler för lossning och lastning, där det inte går att använda ellok. Det gör att diesellok fortfarande behövs.

Vi anser därför att regeringen bör verka för att diesel ersätts med miljövänligare bränsle, där elektrifiering inte är möjlig, så snart kostnads-effektivitet och teknik medger detta.

Vi vill också framhålla att ett intressant och miljövänligt sätt att driva tåg är vätgas med bränsleceller. Vätgasdrivna tåg med bränsleceller trafikerar redan en reguljär sträcka i nordöstra Tyskland, och de klarar cirka hundra mil mellan tankningarna. Vi menar att tekniken behöver utvecklas och provas i Sverige på en lämplig oelektrifierad sträcka.

Vi anser därför att regeringen bör verka för att Sverige provar vätgasdrivna motorvagnar i passagerartrafik på en oelektrifierad sträcka.



## **18. Vissa miljöfrågor, punkt 9 (C)**

av Anders Åkesson (C).

### *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

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22,  
bifaller delvis motion

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 55 och  
avslår motion

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 54.

### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att de järnvägssträckor som i dag använder diesellok behöver hitta andra drivmedel. Detta är nödvändigt för att reducera de kvarvarande utsläppen inom järnvägssektorn. Jag anser inte att det är långsiktigt hållbart att subventionera fossil diesel, utan att alternativen till detta måste utvecklas och främjas.

Jag anser därför att regeringen bör se till att kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn fasas ut och se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor.

## **19. Museiorganisationer, punkt 10 (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), 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

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 65.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att museiorganisationer driver verksamhet som är en del av vårt kulturarv. Om verksamheten ska fungera är det viktigt att man bl.a. ger trafiken tillgång till tåglägen. Vi vill peka på att det finns äldre spår som inte

används, eller som används i en mycket liten omfattning, och som är en förutsättning för att hålla museitrafiken i liv.

Vi anser därför att regeringen bör se till att museiverksamhet får stöd och ökade förutsättningar för att kunna driva verksamheten.

# Särskilt yttrande

## Järnvägsfrågor (V)

Jens Holm (V) anför:

Vi lever i ett klimatnödläge. Järnväg är det renaste och effektivaste sättet att transportera både personer och gods och jag anser därför att järnvägen måste få högre prioritet. För att klimatmålen och övriga trafikpolitiska mål ska kunna nås behöver järnvägen få mer resurser, underhållsskulden måste åtgärdas, de regionala banorna räddas och nya banor byggas om.

För att järnvägen ska fungera i hela landet anser jag att staten behöver ta ett större ansvar när det gäller underhåll, drift, utbyggnad och bevarande av de spår som finns kvar. En del i detta, förutom att se till att anläggningen fungerar, är att sänka banavgifterna. Dessa har höjts med nästan 300 procent under de senaste 15 åren, vilket ger järnvägen en stor konkurrensnackdel gentemot vägtrafiken. Trafikverket behöver också få tydliga direktiv om att använda målstyrd planering i stället för prognosstyrd planering, eftersom vi får den trafik vi bygger infrastrukturen för och eftersom Trafikverkets prognosmodeller tydligt underskattar järnvägstrafik. Modellerna för samhälls-ekonomiska analyser behöver också ses över och de ska göras för hela projekt, inte del för en del av ett större projekt. Jag anser vidare att järnvägsunderhållet bör utföras av Trafikverket och inte upphandlas. Detta skulle vara effektivare, minska kostnaderna och ge Trafikverket kontroll över anläggningen.

Utifrån bl.a. dessa utgångspunkter har Vänsterpartiet framfört fler konkreta förslag som presenteras i motioner som behandlas i andra betänkanden på trafik- och infrastrukturuområdet.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2020/21:86 Riksrevisionens rapport om Trafikverkets drift och underhåll av järnvägar.

### Följdmotionerna

*2020/21:3867 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa kompetensen inom upphandling i Trafikverkets regi och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att stärka rutinerna för erfarenhetsöverföring vid byten av projektledare inom pågående kontrakt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utveckla ett fullgott it-system för att få bättre kontroll på anläggningens underhållsbehov samt för en bättre dokumentation för uppföljning av drifts- och underhållskontrakten och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:3869 av Maria Stockhaus m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning av organisationen av drift och underhåll av järnvägsinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:3872 av Anders Åkesson och Helena Gellerman (C, L):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om upphandlingar när det gäller järnväg ska göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar även fortsättningsvis – och på basis av den omreglering som tidigare beslutats – ska upphandlas i konkurrens på en marknad och att detta i sin tur förutsätter att Trafikverket ges mandat och instruktion att besitta rätt kunskap och kompetens för att kunna agera som en effektiv upphandlare av underhållstjänster, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

## Motioner från allmänna motionstiden 2020/21

*2020/21:184 av Julia Kronlid och Linda Lindberg (båda SD):*

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

*2020/21:534 av Ingemar Kihlström (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att fortsätta arbetet med att skapa säkra och trygga stationsmiljöer även efter 2020 och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:1153 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt se över prioriteringskriterierna för tilldelning av spårlägen för tåg för att underlätta studie- och arbetspendling och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:1154 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över infrastrukturplaneringen så att tågplanerna skapar en förutsägbar robusthet i infrastrukturensystemet när det gäller tåg och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:1185 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna kring vite på ej nyttjade beviljade spårlägen på järnväg för att skapa en optimalt nyttjad infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:1674 av Ida Karkiainen m.fl. (S):*

Del 1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra nattågstrafiken till övre Norrland samt tydliggöra uppdraget om gränsöverskridande järnvägstrafik och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser nattågstrafik.*

*2020/21:2060 av Emilia Töyrä m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att de statliga bolag som trafikerar svensk nattågstrafik får i uppdrag att se över fordonsparken och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:2217 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 tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets administration bör ses över i syfte att minska onödigg administration till förmån för ökade resurser till underhållsarbete i spåren och tillkännager detta för regeringen.
17. 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.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringen på EU-nivå av det europeiska signalsystemet ERTMS bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nattåg till Europa och tillkännager detta för regeringen.
34. 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.
35. 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.
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 signalsystemet ATC och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skjuta upp implementeringen av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
39. 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.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fler fasta kameror på strategiska ställen och tillkännager detta för regeringen.
41. 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.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att som rutin köra i sikt fart vid misstänkt spårspning och tillkännager detta för regeringen.

44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffen för sabotage och hot mot järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet bör skärpas för olovlig vistelse i spårområde och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffet för kopparstöder i järnvägsanläggningar och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att ersätta eller DNA-märka stöldbärliga komponenter för att förebygga kopparstöld och tillkännager detta för regeringen.
48. 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.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lokförare som bevittnat personpåkörning bör erhålla ersättning om ett prisbasbelopp och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka intrångsskyddet till lokförare ombord på tåg och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inhägning och säkerhetsklassning av bangårdar och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad säkerhet för personal och passagerare på tåg och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dieseldrivna lok/motorvagnar på sikt bör ersättas med annat mer miljövänligt bränsle och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör prova vätgasdrivna motorvagnar i passagerartrafik på oelektrifierad sträcka och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av en nättjänst och applikation för godstransporter med tåg och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB bör åläggas att öppna sitt bokningssystem för privata aktörer och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att museitrafik bör ges ökat stöd och bättre förutsättningar och tillkännager detta för regeringen.

66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka arbetet med digitalisering inom järnvägssektorn och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att drift och underhåll av väg och järnväg även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och försvåra för obehöriga att beträda spåren och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C):*

8. 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.

*2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn och se över möjligheten att Trafikverket ges i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

26. 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.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att underlätta implementering av ERTMS såväl i statens infrastruktur som tågoperatörernas ombordutrustning av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
31. 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.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna att söka delfinansiering av ERTMS inom ramen för EU:s finansieringsinitiativ CEF och tillkännager detta för regeringen.



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

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

*2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L):*

32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att upprätthålla konkurrensen inom järnvägstrafiken och järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sanktionsavgifter för bokad men icke nyttjad spårtid och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja en fortsatt konkurrensutsatt marknad för underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om längre och tyngre tåg och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta straff för personer som otillbörligen befinner sig inom spårområde, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om böter på plats vid otillbörligt uppehållande inom spårområde och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tydliga regler avseende operatörers ansvar att inte förorsaka onödigt slitage på järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett gemensamt biljettsystem i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.

*2020/21:3700 av Pål Jonson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja en utökad användning av värmedetektorer på järnvägsspår för att minska problemen med banvallsbränder och tillkännager detta för regeringen.