

Kommittémotion

## Motion till riksdagen 2017/18:1588

av **Per Klarberg m.fl. (SD)**

# En järnväg som inte spårar ur

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förstärka intrångsskyddet från passagerarutrymmet in till lokförarens hytt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pausa införandet av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att passagerartåg med enbart en tjänstgörande lokförare ombord ska förbjudas och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta ett helhetsgrepp för utbyggnaden av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbörja en förstudie om förutsättningar för dubbelspårig järnväg hela vägen mellan Göteborg och Oslo och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

### Intrångsskydd ombord tåg

- 14 juli 2016. En attentatsman i Nice kör in med lastbil bland nationaldagsfirande människor på strandpromenaden. 86 dör och 434 skadas.
- 8 december 2016. Mitt under en pågående julmarknad kör en lastbil in bland människor i Berlin. 56 skadas och 12 dödas, varav en är lastbilens ursprungliga chaufför som hittas skjuten i passagerarsätet.
- 8 januari 2017. En grupp soldater på en utbildningsresa blir påkörda när de precis klivit av sin buss i Jerusalem. 13 personer skadas och minst fyra dör.  
Attentatsmannen stannar efter att ha rammat gruppen, för att sedan backa tillbaka mot dem med sin lastbil.
- 22 mars 2017. En man kör in i en folkmassa på väg över Westminsterbron i London, för att sedan knivhugga en polis utanför parlamentsbyggnaden. 50 skadas och fem personer dör.
- 7 april 2017. En lastbil kapas för att i hög fart köra ner längs gågatan Drottninggatan mitt i Stockholm. Fyra personer dör och minst 15 personer skadas.
- 10 april 2017. Dåvarande statsrådet Anna Johansson kallar fordonstillverkare och åkerier till ett möte för att utreda vad som behövs för att förhindra lastbilskapningar.
- 17 augusti 2017. Återigen använder en terrorist en skåpbil som ett vapen, nu på La Rambla i Barcelona. Minst 13 dödas, och över 130 skadas.

Efter 11 september-attentaten 2001 i USA blev det nya direktiv från trafikflygets samtliga myndigheter och organ avseende flygpassagerares möjligheter att kunna ta sig in i cockpit och kapa flygplan. Bland annat har många flygbolag installerat nya säkerhetsdörrar med kodlås. Även om någon kommer över koden går det inte att forcera dörren. Ett avgörande handgrepp måste göras av piloterna efter kontroll av vem som vill in.

Det säkerhetstänk som i dag finns inom flygbranschen saknas inom den svenska järnvägsbranschen och måste implementeras även här – innan en katastrof sker. Det är i dag mycket enkelt att ta sig in i lokförarens hytt under färd och förorsaka en katastrof som ur svenska mått sett får allting annat att blekna. Det borde vara en självklarhet för en lokförare att kunna låsa om sig och "behålla nyckeln" på sin sida, liksom att dörren till lokförarens hytt inte ska gå att forcera så enkelt som i dag. På vissa tågfordon kan

man ta sig in i förarhytten med hjälp av en skruvmejsel eller genom att avlägsna en liten plastkåpa.

Snart kommer terroristerna att försöka hitta en ny metod. En metod som ingen tänkt på tidigare därför att det handlar om att använda något som redan finns och förvandla det till ett dödligt vapen.

21 augusti 2017 avslöjade Aftonbladet att Trafikverket varnat tågoperatörer med anledning av den uppmaning att genomföra terrordåd med hjälp av tåg som publicerades i Al-Qaidas tidning Inspire.

Efter initiativ från Sverigedemokraterna uttalade trafikutskottet i maj 2014 följande avseende intrångsskydd till lokförarens hytt under färd:

Enligt utskottets mening skulle det därför kunna finnas skäl för en översyn av nu gällande krav på området och behovet av nya eller ändrade sådana. Utskottet förutsätter att regeringen aktivt driver frågan om ökad säkerhet på järnväg och att adekvata åtgärder vidtas i detta syfte.

TU13 Vissa säkerhetsfrågor, 21 maj 2014

Sedan trafikutskottets ställningstagande har det inte hänt någonting som har förstärkt intrångsskyddet till lokförarens hytt under färd. Vi frågar oss om det först måste ske en katastrof innan någonting görs?

## ERTMS

ERTMS är en europeisk standard för signalhantering på järnväg. Sverigedemokraterna anser att en satsning på ERTMS i Sverige inte bara är ekonomiskt oförsvarbar, utan dessutom helt onödig; Sverige har redan ett adekvat signalsystem och de enda sträckor som är betjänta av ERTMS är höghastighetsjärnväg med tåg som färdas över 250 km/h – något Sverige inte har och förmodligen aldrig kommer att införskaffa (Trafikverkets förslag till plan 2018-2029).

Eftersatt underhåll i det befintliga signalsystemet (ATC2 och System H) är inte någon anledning i sig till att kunna motivera utbyggnad av ERTMS.

Man skall även komma ihåg att med ERTMS minskar kapaciteten i järnvägen, och det kommer att krävas återkommande programvaruuppdateringar minst en gång per år, med stillastående fordon som följd, då både bana och fordon skall uppdateras samtidigt. Uppdateringarna sker inte trådlöst, det vill säga ”online”, utan med fysisk åtgärd på varje enskilt fordon, vid uppdatering av mjukvarorna. Samma gäller även för

infrastrukturen, det krävs fysiska åtgärder och besök ute i anläggningarna i samband med uppdatering av programvarorna.

Det är en väldigt liten del av tågtrafiken i Sverige som är gränsöverskridande. Inget talar för att ett land i Europas nordliga utposter i framtiden, mer än marginellt, skulle få utökad internationell tågtrafik. Dessutom är de fordon som idag passerar landsgränserna redan utrustade med dubbla system som gör det möjligt att trafikera olika länder.

Sverige har alltid legat i framkant vad gäller järnvägssäkerhet. ATC-systemet har varit i drift i många år och är ett mycket säkert och tillförlitligt system som är godkänt för hastigheter upp till 250 km/h.

## Förbud mot ensamarbete på passagerartåg

Dagens passagerartåg i form av motorvagnståg kan transportera ett mycket stort antal resenärer med enbart en lokförare ombord som säkerhetsansvarig. SJ AB utrustar i dagsläget sina lokdragna tåg med central dörrförsegling, vilket medför att ett lokdraget tåg kan framföras utan personal ombord i vagnarna.

En tågvagn rökfylls på en minut och är helt övertänd inom tre minuter. Från indikation på brand tar det minst en minut att stanna ett tåg, därefter måste säkerhetssamtal ringas. Vid en konstaterad brand måste ytterligare tillstånd inhämtas innan passagerarna kan släppas ut. Fördröjningen som uppstår med endast en ensamarbetande lokförare ombord kan för resenärerna innebära skillnaden mellan liv och död.

I dagens upphandlade tågtrafik skall inte en aktör kunna vinna ett anbud genom att skriva egna regler med lättnader som innebär lägre säkerhet för resenärerna.

Resandetåg med endast en lokförare ombord bör med hänsyn till passagerarnas säkerhet förbjudas generellt.

## Norrbotniabanan

När Trafikverket presenterade sitt förslag till Nationell transportplan 2018-2029 står det klart att man föreslår en byggstart av Norrbotniabanan men endast med etappen Umeå–Skellefteå. Detta är olyckligt. En förutsättning för att ett objekt som exempelvis Norrbotniabanan ska bli samhällsekonomiskt lönsamt är att man tar ett helhetsgrepp om utbyggnaden.

Arbetet med att knyta ihop norra Sverige med det europeiska stornätet för järnväg måste intensifieras. Den lucka på 27 mil mellan Umeå och Luleå, där merparten av

industrierna och befolkningen finns, och som behöver fyllas för att knyta ihop norra Sverige med såväl övriga Sverige samt Europa måste tas som ett helhetsgrepp avseende en utbyggnad av Norrbotniabanan. Det är dags att knyta ihop Norrland med övriga Sverige med en ordentlig järnväg!

### Sammanbindning Göteborg–Oslo

Arbetspendlingen mellan Sverige och Norge är den största i hela Norden med över 55 000 pendlare fördelat på 28 000 svenska pendlare som har sin huvudsakliga inkomst i Norge och lika många deltidspendlare.

Järnvägen mellan Göteborg och Oslo är fortfarande enkelspårig på den 13 mil långa sträcka mellan Öxnered utanför Vänersborg i Sverige och Halden i Norge, detta är en flaskhals.

Restiden för persontågen mellan Göteborg och Oslo är idag hela fyra timmar och det går idag bara två till tre dagliga direkttåg mellan städerna.

Det är viktigt att den svenska regeringen prioriterar fråga om dubbelspår mellan Öxnered och Halden för att få till stånd korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn.

*Per Klarberg (SD)*

*Jimmy Ståhl (SD)*

*Tony Wiklander (SD)*