

Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU14

Järnvägsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen lägger regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om kvalitetsavgifter och regressrätt till handlingarna och avslår motionsförslaget i följdmotionen med anledning av regeringens skrivelse. Utskottet hänvisar till vad som anges i skrivelsen om att regeringen kommer att fortsätta att följa Trafikverkets arbete nära och att regeringen i enlighet med Riksrevisionens rekommendation avser att göra en uppföljning av regresssystemet.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om bl.a. organiseringen av järnvägsunderhållet, järnvägens signalsystem, banavgifter och frågor om säkerhet, punktlighet och information. Utskottet hänvisar främst till vidtagna åtgärder och pågående arbete.

I betänkandet finns 17 reservationer (S, SD, V, C, MP) och två särskilda yttranden (SD, MP).

Behandlade förslag

Skrivelse 2022/23:96 Riksrevisionens rapport om kvalitetsavgifter och regressrätt.

Ett yrkande i en följdmotion.

Två yrkanden med anledning av skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2023.

Cirka 50 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Skrivelsens huvudsakliga innehåll.....	6
Utskottets överväganden.....	8
Kvalitetsavgifter och regressrätt	8
Organisering av järnvägsunderhåll	19
Järnvägens signalsystem.....	23
Vissa säkerhetsfrågor	30
Resenärer och transportköpare	36
Banavgifter	45
Längre och tyngre tåg.....	48
Digitalisering inom järnvägssektorn.....	51
Gränsöverskridande trafik	53
Vissa miljöfrågor.....	55
Museiföreningar	58
Kompetensförsörjning	61
Reservationer	65
1. Kvalitetsavgifter och regressrätt, punkt 1 (SD)	65
2. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (S, V, MP).....	66
3. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (SD)	67
4. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (C).....	68
5. Järnvägens signalsystem, punkt 3 (SD)	69
6. Järnvägens signalsystem, punkt 3 (V)	70
7. Järnvägens signalsystem, punkt 3 (C).....	71
8. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 4 (SD)	72
9. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 4 (V)	75
10. Resenärer och transportköpare, punkt 5 (SD).....	75
11. Banavgifter, punkt 6 (V).....	77
12. Längre och tyngre tåg, punkt 7 (SD, C).....	78
13. Digitalisering inom järnvägssektorn, punkt 8 (SD)	79
14. Gränsöverskridande trafik, punkt 9 (SD).....	79
15. Vissa miljöfrågor, punkt 10 (SD)	80
16. Vissa miljöfrågor, punkt 10 (C).....	81
17. Museiföreningar, punkt 11 (SD).....	81
Särskilda yttranden	83
1. Kvalitetsavgifter och regressrätt, punkt 1 (MP).....	83
2. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (SD)	84
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	85
Skrivelsen.....	85
Följdmotionen	85
Motioner väckta med anledning av skrivelse 2021/22:261	85
Motioner från allmänna motionstiden 2022/23	85

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Kvalitetsavgifter och regressrätt

Riksdagen avslår motion
2022/23:2377 av Thomas Morell m.fl. (SD) och
lägger skrivelse 2022/23:96 till handlingarna.

Reservation 1 (SD)

2. Organisering av järnvägsunderhåll

Riksdagen avslår motionerna
2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 15,
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 44,
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 26 och
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 24.

Reservation 2 (S, V, MP)

Reservation 3 (SD)

Reservation 4 (C)

3. Järnvägens signalsystem

Riksdagen avslår motionerna
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 48–51,
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 33–35 och
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 29.

Reservation 5 (SD)

Reservation 6 (V)

Reservation 7 (C)

4. Vissa säkerhetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna
2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 18,
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 36–38, 40–48 och
50 samt
2022/23:1325 av Carita Boulwén och Johnny Svedin (båda SD).

Reservation 8 (SD)

Reservation 9 (V)

5. Resenärer och transportköpare

Riksdagen avslår motionerna
2022/23:1003 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 28,
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 15, 20 och 22,
2022/23:1451 av Marielle Lahti (MP),
2022/23:1562 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,

2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 8 och
2022/23:2185 av Julia Kronlid (SD).

Reservation 10 (SD)

6. Banavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 3 och

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 25.

Reservation 11 (V)

7. Längre och tyngre tåg

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 52.2,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 16,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 6.2 och

2022/23:1672 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 56.2.

Reservation 12 (SD, C)

8. Digitalisering inom järnvägssektorn

Riksdagen avslår motion

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 27.

Reservation 13 (SD)

9. Gränsöverskridande trafik

Riksdagen avslår motion

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 18.

Reservation 14 (SD)

10. Vissa miljöfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32 och

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 51 och 52.

Reservation 15 (SD)

Reservation 16 (C)

11. Museiföreningar

Riksdagen avslår motion

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 61.

Reservation 17 (SD)

12. Kompetensförsörjning

Riksdagen avslår motion

2022/23:2038 av Hans Ekström m.fl. (S).

Stockholm den 13 juni 2023

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvnhage (M), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Daniel Helldén (MP), Johanna Rantsi (M) och Kajsa Fredholm (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet skrivelse 2022/23:96 Riksrevisionens rapport om kvalitetsavgifter och regressrätt och en följdmotion med anledning av skrivelsen. Vidare behandlas 2 yrkanden med anledning av skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 och 48 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2022/23. Förslagen rör olika järnvägsrelaterade frågor som organisering av järnvägsunderhåll, järnvägens signalsystem, vissa säkerhetsfrågor, resenärer och transportköpare, banavgifter m.m. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

I samband med beredningen av ärendet informerade företrädare för Riksrevisionen den 13 december 2022 om de slutsatser och rekommendationer som Riksrevisionen har gjort i sin granskningsrapport Kvalitetsavgifter och regressrätt – statens insatser för att motverka tågförseningar (RiR 2022:27).

I samband med ett besök på Trafikverket den 7 november 2022 fick utskottet information i bl.a. vissa järnvägsfrågor. Vidare lämnade Trafikverket i samband med utskottets sammanträden den 15 december 2022 och den 9 mars 2023 information med anledning av störningar i tågtrafiken och om upphandlingen av sovvagnar och tågplan 2023. I samband med utskottssammanträdet den 30 maj 2023 informerade Trafikverket om bl.a. tågplanering, utbyggnad av Mäljarbanan, Västlänken och upprustning av sträckan Alingsås–Göteborg.

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen har redovisat i rapporten Kvalitetsavgifter och regressrätt – statens insatser för att motverka tågförseningar (RiR 2022:27). Vidare redovisar regeringen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten.

Riksrevisionens övergripande slutsatser är att systemen med kvalitetsavgifter och regress saknar vissa förutsättningar för att effektivt bidra till att motverka förseningar och att tågförseningarna totalt sett inte har minskat sedan systemen trädde i kraft. Enligt Riksrevisionen finns det flera skäl till detta, och systemen påverkar endast i liten utsträckning Trafikverkets arbete med planering och prioritering av förebyggande åtgärder för att motverka tågförseningar. I sin rapport rekommenderar Riksrevisionen regeringen att göra en uppföljning och översyn av regresssystemets kostnadseffektivitet och styreffekt. Om det saknas förutsättningar för att förbättra styrmedlets kostnadseffektivitet och styreffekt, anser Riksrevisionen att regeringen bör överväga att föreslå att riksdagen lägger ned regresssystemet för inrikes trafik.

Regeringen instämmer delvis i Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer. Regeringen anser i likhet med Riksrevisionen att utformningen av systemet med kvalitetsavgifter måste vara sådan att den medför att avgifternas struktur och nivå har en effekt på punktligheten och att det skapar tillräckliga incitament och styrande effekt. Regeringen instämmer vidare i Riksrevisionens iakttagelser att brister i orsakskodningen, vilken utgör underlag för analyser, kan medföra att utbetalningar inom kvalitets- och regresssystemen blir felaktiga. Regeringen bedömer dock att detta inte medför att styrmedlen i sig kan betraktas som felaktiga. Regeringen instämmer i Riksrevisionens bedömning att det finns skäl att se över systemet om regressrätt och konstaterar att detta var den uttalade avsikten redan när regleringen infördes. Regeringen avser därför i enlighet med Riksrevisionens rekommendation att göra en uppföljning av regresssystemet. Med dessa åtgärder anser regeringen att granskningsrapporten är slutbehandlad.

Utskottets överväganden

Kvalitetsavgifter och regressrätt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger skrivelsen till handlingarna och avslår motionsyrkandet. Utskottet hänvisar till vad som anges i skrivelsen om att regeringen kommer att fortsätta att följa Trafikverkets arbete nära och att regeringen i enlighet med Riksrevisionens rekommendation avser att göra en uppföljning av regresssystemet.

Jämför reservation 1 (SD) och särskilt yttrande 1 (MP).

Regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens rapport om kvalitetsavgifter och regressrätt

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har granskat om systemen med kvalitetsavgifter och regressrätt effektivt bidrar till att minska antalet tågförseningar. Resultatet av granskningen redovisas i rapporten Kvalitetsavgifter och regressrätt – statens insatser för att motverka tågförseningar (RiR 2022:27). Riksrevisionen har haft som utgångspunkt att undersöka om systemen med kvalitetsavgifter och regressrätt är effektiva som styrmedel för att minska antalen tågförseningar, om systemen påverkar Trafikverkets arbete med att motverka driftlednings- och infrastrukturrelaterade förseningar på ett effektivt sätt samt om regeringen har följt upp Trafikverkets hantering av systemen och deras effekter på ett effektivt sätt.

Riksrevisionens övergripande bedömning är att styrmedlen saknar vissa förutsättningar för att effektivt bidra till att motverka tågförseningar. Riksrevisionen konstaterar att det finns brister i orsakskodningens kvalitet, styrmedlens utformning och Trafikverkets arbete som gör att styrmedlen inte skapar tillräckliga incitament och styrande effekt för att effektivt motverka tågförseningar.

I rapporten lyfter Riksrevisionen fram att det finns brister i utformningen av både kvalitetsavgifts- och regresssystemet som kan påverka styrmedlens effektivitet och att tågförseningarna totalt sett inte har minskat sedan införandet av styrmedlen. Detsamma gäller de sammanlagda driftlednings- och infrastrukturrelaterade förseningarna. Enligt Riksrevisionen förekommer det brister i orsakskodning och kvalitetssäkring av förseningsorsaker, vilket gör att utbetalningar inom båda styrmedlen blir felaktiga och att förebyggande åtgärder inte planeras, prioriteras och genomförs på det mest effektiva sättet.

Riksrevisionen pekar på att båda styrmedlen har brister som påverkar deras effektivitet och konstaterar att det inte är säkerställt att kvalitetsavgifterna uppnår önskad styreffekt eftersom utformningen av avgiftsmodellen inte

beaktar målen för punktlighet och förseningar. Enligt Riksrevisionen är det även oklart om målen för punktlighet och förseningar ligger på en samhälls-ekonomiskt effektiv nivå. Riksrevisionen menar att utformningen av avgiftsmodellen inte är baserad på en analys av vad avgifternas strukturer och nivåer har för effekter på punktlighet eller förseningar. Vidare betalar järnvägsföretagen inte kvalitetsavgifter för alla sina förseningar, vilket påverkar styrmedlets effektivitet. Riksrevisionen konstaterar också att regresssystemet inte är kostnadseffektivt och har svag styreffekt. Vissa förseningar som egentligen ger järnvägsföretagen rätt till regressersättning faller utanför systemet eftersom det stora manuella arbete som företagen måste lägga ned i ansökningsprocessen ibland gör det ekonomiskt ointressant för dem att ansöka. Många förseningar som drabbar godsoperatörer faller också utanför systemet eftersom dess utformning bara ger godsoperatörerna rätt till ersättning för en mindre del av de kostnader som de kan drabbas av.

Vidare bedömer Riksrevisionen att incitamentsstrukturen inom Trafikverket inte i tillräcklig utsträckning kopplar kostnadsansvaret för utbetalningar av kvalitetsavgifter och regressersättning till den verksamhet som ansvarar för störningen. Riksrevisionen pekar även på att styrmedlen inte har någon stor påverkan på Trafikverkets arbete med planering och prioritering av förebyggande åtgärder för att minska driftlednings- och infrastrukturrelaterade störningar. Enligt Riksrevisionen saknas också systematiska utvärderingar av vidtagna åtgärders effekter på förseningar, vilket innebär att det inte går att bedöma om Trafikverkets verksamhet med förebyggande åtgärder för infrastrukturrelaterade förseningar förbättras och utvecklas på ett effektivt sätt. Riksrevisionen påminner även om att myndigheten i en tidigare granskning konstaterat att Trafikverket saknar tillräcklig kunskap om anläggningens nuvarande och framtida tillstånd. Riksrevisionen konstaterar att planeringen och prioriteringen av förebyggande åtgärder för att minska förekomsten av infrastrukturrelaterade störningar blir mindre effektiv utan denna kunskap.

Riksrevisionens rekommendationer

Mot bakgrund av sin granskning rekommenderar Riksrevisionen regeringen att göra en uppföljning och översyn av regresssystemets kostnadseffektivitet och styreffekt. Om det saknas förutsättningar för att förbättra styrmedlets kostnadseffektivitet och styreffekt, anser Riksrevisionen att regeringen bör överväga att föreslå att riksdagen lägger ned regresssystemet för inrikes trafik.

Vidare rekommenderar Riksrevisionen Trafikverket att

- göra en analys för att ta fram en samhälls-ekonomiskt effektiv nivå för järnvägens punktlighet och förseningar. Denna analys bör enligt Riksrevisionen utgöra ett underlag vid utformande av kvalitetsavgifternas strukturer och nivåer så att styrmedlet skapar tillräckliga incitament för aktörerna att minska sina störningar.
- utveckla metoder och arbetssätt för att registrera orsakskoder för järnvägsföretagens följd-förseningar och att ta fram en plan för att på ett

säkert sätt successivt införa kvalitetsavgifter för järnvägsföretagens följd-förseningar.

- säkerställa att kvaliteten på trafikledarens prioriteringsbeslut blir så hög som möjligt och tydliggör incitamenten i kvalitetsavgiftssystemet kopplat till hanteringen av förseningar som är orsakade av prioriteringsbeslut.
- utveckla planering och prioritering av förebyggande åtgärder för att bättre motverka driftlednings- och infrastrukturrelaterade förseningar. Riksrevisionen anser att detta arbete bör inkludera en grundläggande analys av förseningsorsaker, beaktande av Trafikverkets kostnader för kvalitetsavgifter och regressrätt och systematiska utvärderingar av genomförda åtgärder.

Regeringens bedömning och åtgärder

Regeringens bedömning av Riksrevisionens iakttagelser

I regeringens skrivelse Riksrevisionens rapport om kvalitetsavgifter och regressrätt (skr. 2022/23:96) instämmer regeringen i Riksrevisionens slutsats att störningar och förseningar i tågtrafiken har en negativ inverkan på tågens punktlighet och också en negativ inverkan på tillförlitligheten för tåg som transportslag. Regeringen konstaterar att järnvägstrafikens punktlighet har legat på en relativt stabil nivå runt 90 procent under den tidsperiod som omfattas av Riksrevisionens granskning. Samtidigt konstaterar regeringen att trafikvolymen under denna tidsperiod, mätt som tågilometer, har ökat med ca 15 procent enligt Trafikverket. Under denna tidsperiod har även andelen banarbeten ökat, vilket regeringen anser är både nödvändigt och positivt. Regeringen konstaterar dock att dessa arbeten samtidigt medför vissa begränsningar i bankapaciteten och påverkan på järnvägstrafiken. Regeringen pekar på att järnvägens punktlighet trots dessa omständigheter inte har försämrats, vilket enligt regeringens bedömning visar att Trafikverket och järnvägsföretagen lyckats med att öka kapaciteten i järnvägssystemet med en bibehållen punktlighet.

Regeringen uttalar även att den i likhet med Riksrevisionen anser att utformningen av systemet med kvalitetsavgifter måste vara sådan att det medför att avgifternas struktur och nivå har en effekt på punktligheten och att det skapar tillräckliga incitament och styrande effekt. Regeringen anser även att det är viktigt att Trafikverket i dialog och samverkan med järnvägsföretagen fortsätter att gemensamt verka för att utveckla systemet för kvalitetsavgifter. Regeringen instämmer vidare i Riksrevisionens iakttagelser att brister i orsakskodningen, vilken utgör underlag för analyser, kan medföra att utbetalningar inom kvalitets- och regresssystemen blir felaktiga. Regeringen bedömer dock att detta inte medför att styrmedlen i sig kan betraktas som felaktiga. Regeringen konstaterar att det finns möjlighet att rätta till felaktigt utförd orsakskodning, och enligt Trafikverket är andelen felaktig kodning ringa i förhållande till helheten.

Regeringen pekar på att den har utsett Transportstyrelsen till tillsynsmyndighet med uppgift att se till att kvalitetsavgiftssystemet är utformat på ett sätt som medför att lagstiftningens krav uppfylls. Enligt Riksrevisionen anser Transportstyrelsen att det saknas förutsättningar att utföra en effektiv tillsyn eftersom Transportstyrelsens mandat att föreskriva om kvalitetsavgifter och detaljerna i hur systemet är utformat är begränsat. Detta har enligt Riksrevisionen inneburit att Transportstyrelsen inte hittat ett sätt att ställa skarpa krav.

Enligt regeringen är uppgiften om att Transportstyrelsen anser sig sakna tillräckliga föreskriftsmandat ny för regeringen. Under 2014 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa hur tillsynen över fastställande och uttag av sådana avgifter som avses i 7 kap. 5 a § järnvägslagen (2004:519) (sedan den 1 juni 2022 7 kap. 30 § järnvägsmarknadslagen [2022:365]) – och som syftar till att minska störningar i järnvägssystemet – kan bli mer effektiv och vid behov skärpas. Regeringen konstaterar att Transportstyrelsen i sin återrapportering av uppdraget gjorde bedömningen att myndigheten hade både långtgående och tillräckliga mandat att genomföra sin tillsyn. Regeringen konstaterar även att Transportstyrelsen inte heller därefter har gjort någon framställan till regeringen om att myndigheten anser sig ha bristande mandat i detta hänseende. Reglerna om kvalitetsavgifter omfattas också av Transportstyrelsens generella mandat att meddela s.k. verkställighetsföreskrifter till lagen. Mot denna bakgrund uttalar regeringen att den inte utan vidare undersökningar i frågan kan instämma i Riksrevisionens konstaterande att det brister i Transportstyrelsens mandat. Regeringen instämmer dock i Riksrevisionens bedömning att det finns skäl att se över systemet om regressrätt. Regeringen konstaterar i sin skrivelse att detta var den uttalade avsikten redan när regleringen infördes (prop. 2017/18:62). Regeringen pekar på att Riksrevisionens granskning endast har avsett regressrättens funktion som styrmedel och att dess effektivitet därför uteslutande har bedömts utifrån de incitamenteffekter och den påverkan på infrastrukturellerade förseningar som det bedömts ha. Regeringen framhåller i sammanhanget att en regressrätt kan fylla även andra funktioner som behöver beaktas vid ett ställningstagande till huruvida rätten bör behållas.

Regeringen pekar också på att Riksrevisionen menar att ansökningsprocessen för regressersättning är krånglig och kräver mycket manuellt arbete, vilket medför stora administrativa kostnader för järnvägsföretagen, och instämmer i Riksrevisionens bedömning att höga administrativa kostnader för järnvägsföretagen riskerar att medföra att vissa järnvägsföretag bestämmer sig för att endast ansöka om ersättning för vissa av sina ekonomiska skador. Regeringen konstaterar att Riksrevisionens analyser bygger på data för perioden 2013–2019 men att regresssystemet trädde i kraft först 2018. Enligt regeringen kan de administrativa kostnaderna sannolikt ha varit högre än normalt under denna period eftersom Trafikverket haft kostnader för att utveckla nödvändiga it-system m.m. för sin handläggning och förvaltning.

Åtgärder med anledning av Riksrevisionens rekommendationer

I skrivelsen konstaterar regeringen att tåg förseningar leder till försämrade förutsättningar för människor och näringsliv att använda järnvägen. Regeringen framför vidare att den anser att det finns möjligheter att ytterligare förbättra järnvägens funktionssätt och skapa förutsättningar för att järnvägsföretag ska kunna erbjuda sina kunder bättre och effektivare transporttjänster. Enligt regeringen är det därför nödvändigt att Trafikverket i samverkan med branschen fortsätter att verka långsiktigt för att stärka järnvägen som trafikslag och förbättra järnvägsanläggningens funktion.

Regeringen anser att det är angeläget att Trafikverket fortsätter att verka för att utveckla systemet med kvalitetsavgifter. Vidare påtalar regeringen att det är viktigt att andelen infrastrukturrelaterade förseningar minskar och att Trafikverkets planering och genomförande av underhållsåtgärder i järnvägsanläggningen baseras på effektsamband och vilka effekter vidtagna underhållsåtgärder ger på punktlighet och kapacitet i järnvägssystemet. Regeringen bedömer att Trafikverket i samverkan med underhållsentreprenörer och järnvägsföretagen behöver verka för att förkorta tider för felavhjälpning vid tåg störande fel. Det kan t.ex. avse att korta ned reparationstider och säkerställa en effektiv röjning av banan vid tågstopp. Regeringen anser att Trafikverket behöver fortsätta att verka för att utveckla och genomföra förbättrade regler, processer, arbetssätt och tillhörande it-stöd för systemen med kvalitetsavgifter och regressrätt. Regeringen kommer att fortsätta att nära följa Trafikverkets arbete. Regeringen anger slutligen att den i enlighet med Riksrevisionens rekommendation avser att göra en uppföljning av regresssystemet. Med dessa åtgärder anser regeringen att granskningsrapporten är slutbehandlad.

Följdmotionen

Thomas Morell m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2022/23:2377 att man bör utreda möjligheten att ta bort kvalitetsavgifter och regressrätt. Motionärerna pekar på de övergripande slutsatserna i Riksrevisionens rapport och att systemen med kvalitetsavgifter och regress saknar förutsättningar för att effektivt bidra till att motverka förseningar och att tåg förseningarna totalt sett inte har minskat sedan systemen trädde i kraft.

Bakgrund

Trafikverket

Trafikverket förvaltar ca 14 200 spårkilometer statlig järnväg. Huvudinriktningen för underhållet av järnvägen är att säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och att hela systemet är tillgängligt. Trafikverkets underhållsplanering utgår från den nationella planen för transportsystemet, punktlighetsmålet på 95 procent och Trafikverkets underhållsstrategier. Inriktningen och de ekonomiska ramarna anges via direktiv och

regleringsbrev från regeringen. Trafikverkets verksamhetsvolym för drift och underhåll av järnvägar ökade från 8,3 miljarder kronor 2013 till 10,5 miljarder kronor 2019, vilket motsvarade en ökning med 28 procent i 2019 års fasta priser.

Den dåvarande regeringen gav i november 2019 (I2019/02973/TP) Trafikverket i uppdrag att analysera och redogöra för åtgärder som syftar till att förebygga och minska störningar och förseningar i järnvägstrafiken orsakade av järnvägsföretag och deras framförande av järnvägsfordon. I enlighet med direktiven skulle Trafikverket vid uppdragets genomförande samverka med Transportstyrelsen, järnvägsföretag och andra berörda aktörer. I augusti 2020 redovisade Trafikverket uppdraget i en rapport (TRV 2019/125947). I rapporten pekade Trafikverket på att målet är att järnvägsföretagen ska agera proaktivt och bedriva förebyggande underhåll som minimerar risken för störningar i järnvägsanläggningen som orsakas av fordonsfel. Trafikverket konstaterade bl.a. att störningar orsakade av dragfordon och motorvagnar utgör en stor andel av de förseningar som orsakas av järnvägsföretag och att det således är viktigt med förebyggande initiativ för att minska dessa störningar. I rapporten framhöll Trafikverket vikten av att skapa en mer följsam och kontinuerlig utveckling av incitamentet i kvalitetsavgiftsmodellen. Trafikverket pekade även på behovet av ökad precision vid identifiering av rotorsaker till störningar samt betydelsen av att utveckla arbetssätt för att ta fram incitament, där t.ex. tekniska lösningar och störningsreducerande arbetssätt skulle kunna premieras. Enligt Trafikverket skulle detta i så fall kunna ske via antingen kvalitetsavgiftsmodellen eller som kompletteringar i trafikeringsavtal.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för svensk järnvägsverksamhet och utfärdar bl.a. tillstånd och godkännanden samt beslutar om föreskrifter. Transportstyrelsen bedriver riskbaserad tillsyn som baseras på bl.a. tillgänglig information från tillståndsgivning, händelser, statistik, erfarenhet från tidigare tillsyn, storlek på organisation, typ av trafik samt information från andra aktörer och från allmänheten. Vid Transportstyrelsens tillsyn kontrolleras främst verksamhetsutövarnas egna säkerhetsstyrningssystem och deras förmåga att identifiera, förebygga och omhänderta riskerna i sina verksamheter. Transportstyrelsen utövar säkerhetstillsyn på bl.a. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Vid upptäckter av brister har Transportstyrelsen tillgång till sanktionsmöjligheter i form av olika förelägganden, förbud och återkallande av tillstånd.

Tillsammans för tåg i tid

Samverkansforumet Tillsammans för tåg i tid (TTT) bildades 2013. Ett syfte var att höja punktligheten så att den motsvarar uppdragsgivarens, resenärernas och godstransportköparnas förväntningar. I TTT samlas hela branschen för att

efter tre grundläggande principer öka punktligheten och i förlängningen förtroendet för järnvägen. Dessa är att

- sätta fokus på innovation, projekt och tydliga nyckeltal
- arbeta tvärfunktionellt inom utpekade geografiska områden och stråk
- samla hela branschen för att höja genomförandekraften i åtgärder som prioriteras.

Det övergripande målet för TTT, och därmed för hela järnvägsbranschen, är att 95 procent av alla tåg ska ankomma sin slutstation senast fem minuter efter ordinarie tidtabell.

Utformning av kvalitetsavgiftssystemet

Kvalitetsavgifter infördes som en följd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, vilket senare blev ersatt av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet). Enligt dessa direktiv skulle ett avgiftssystem för infrastrukturen motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna att reducera driftsstörningarna till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Enligt direktivet fick denna verksamhetsstyrning inbegripa sanktioner för verksamhet som stör driften av järnvägsnätet, ersättning till de företag som lider skada av trafikstörningarna och bonus till verksamhet som går bättre än planerat. Det ursprungliga direktivet genomfördes genom ändringar i den svenska järnvägslagstiftningen som trädde i kraft den 1 januari 2011, och kvalitetsavgifterna tillämpas fr.o.m. tågplaneperioden 2012.

Kvalitetsavgifterna ska enligt lagstiftningen vara utformade så att både infrastrukturförvaltaren och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäliga åtgärder för att minimera driftsstörningar i järnvägssystemet. Trafikverket och järnvägsföretagen ska själva komma överens om kvalitetsavgiftssystemets utformning och detta görs i samband med upprättandet av järnvägsnätsbeskrivningen och överläggningarna om trafikeringsavtalen. Järnvägsföretagen har också möjlighet att via Transportstyrelsen få Trafikverkets verksamhet granskad om de anser sig bli diskriminerade eller på annat sätt felaktigt behandlade av Trafikverket. Syftet med kvalitetsavgiftssystemet är att verksamhetsutövare inom järnvägssystemet ska motiveras att investera i förbättringar av de tekniska lösningar, rutiner och beteenden som orsakar avvikelser från planerat utnyttjande av infrastrukturen. Detta ska ske genom att kvalitetsavgifterna används för att ge ekonomiska incitament att minska avvikelser från det utnyttjande av infrastrukturen som planerats i infrastrukturförvaltarens tågplan och överenskommit i trafikeringsavtal. Det finns två

typer av avgifter inom kvalitetsavgiftssystemet, kvalitetsavgifter för förseningar och kvalitetsavgifter för inställda tåg. Betalningsansvaret bestäms utifrån en orsakskod. Kvalitetsavgifter för förseningar och för inställda tåg är både en enkel och en dubbelriktad modell. I den dubbelriktade modellen betalas kvalitetsavgifter av båda parterna, och i den enkelriktade modellen betalar bara Trafikverket kvalitetsavgifter till järnvägsföretagen. I den enkelriktade modellen betalas en extra ersättning till järnvägsföretag vid större förseningar. Kvalitetsavgifterna har förändrats genom åren, så att avgifter för vissa typer av förseningar har inkluderats och andra exkluderats från systemet samt att nivåerna har förändrats. Avgiftsnivåerna sattes av försiktighetskäl på en låg nivå vid införandet av kvalitetsavgiftssystemet och har sedan successivt höjts.

Systemet med regressrätt

Regresssystemet baseras på den mellanstatliga konventionen COTIF 1999, EU:s tågpassagerarförordning och lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter. EU tillträdde COTIF 1999 år 2011, och införlivandet av dess bestämmelser i svensk rätt medförde bl.a. en möjlighet för järnvägsföretag att återkräva ersättning från infrastrukturförvaltaren för kostnader som företagen blivit tvungna att betala på grund av problem med infrastrukturen vid internationella transporter. Den svenska lagstiftningen innebär dock en mer omfattande regressrätt som även avser inrikes trafik. Den mer omfattande regressrätten var frivillig att införa i svensk rätt och syftet med dess införande var att stärka infrastrukturförvaltarens ansvar vid förseningar som uppstår på grund av brister i infrastrukturförvaltarens åtagande. Tanken med detta var att infrastrukturförvaltaren skulle få incitament att vidta förebyggande åtgärder för att minska brister som leder till förseningar. I andra EU-länder finns inte motsvarande regresssystem för inrikes tågtrafik. Systemet är ett komplement till kvalitetsavgiftssystemet som genom ytterligare kostnadsansvar ska ge infrastrukturförvaltaren större incitament att vidta förebyggande åtgärder för att minska sina störningar. Trafikverkets kostnader för regressersättning belastar den centrala budgeten och fördelas inte ut till de verksamhetsområden som är ansvariga för störningarna. Regeringen eller Trafikverket har hittills inte gjort någon grundlig uppföljning eller utvärdering av regresssystemets effekter sedan dess införande.

Trafikutskottets uppföljning om punktlighet på järnväg

Trafikutskottets dåvarande uppföljnings- och utvärderingsgrupp beslutade den 4 juni 2019 att följa upp punktligheten i järnvägstrafiken för persontransporter och att göra en internationell studie av punktligheten i några länder i Europa. Resultatet av trafikutskottets uppföljning redovisades våren 2021 i rapporten Punktligheten för persontrafik på järnväg (2020/21:RFR5). En utgångspunkt för trafikutskottets uppföljning var de transportpolitiska mål som riksdagen

har fastställt och riksdagens beslut om att förstärka anslagen till Trafikverket för underhåll av och investering i infrastrukturen.

I rapporten konstateras bl.a. att persontrafiken på järnväg har ökat kraftigt sedan 1990-talet och att det framför allt är lokal- och regionaltrafiken som har ökat. Ökningen innebär att allt fler aktiviteter, såväl person- och godståg som banarbeten, ska samsas i det gemensamma spåret. I rapporten framhålls att planeringen av tidtabeller behöver vara fullgod; alla tåg behöver vara punktliga och framföras enligt tidtabell eftersom förseningar sprids genom att tågen påverkar varandra. Genom att allt fler resenärer väljer att åka tåg påverkas fler av förseningar och inställda tåg. Att tågen är i tid är den aspekt som är viktigast för resenärerna men som samtidigt upplevs fungera sämst. Den sammanlagda punktligheten för den svenska persontrafiken på järnväg var ca 90 procent under perioden 2013–2019. Punktligheten varierar på olika linjer och vid olika tider på dygnet, och ju längre sträcka ett tåg färdas, desto sämre punktlighet. Av rapporten framgår att den nationella styrningen av arbetet för ökad punktlighet i järnvägstrafiken främst har utgått från ett s.k. styrramverk som togs fram 2012 med leveranskvaliteter samt en samverkan inom järnvägsbranschen i initiativet Tillsammans för tåg i tid (TTT). I styrramverket ingår ”leveranskvalitet punktlighet”, som ska visa på prioriteringar utifrån ett politiskt perspektiv i förhållande till de transportpolitiska målen, som omfattar både regeringens och Trafikverkets styrning. I rapporten konstateras att det är oklart vilka resultat som har uppnåtts genom det fastställda styrramverket med leveranskvaliteten punktlighet eftersom det saknas uppgifter om konkret nytta och om hur det har tillämpats samt eventuella resultat. Vidare påtalas att det finns ett återkommande problem inom såväl Trafikverket som TTT och som består i att det i stor utsträckning saknas en redovisning av vem som är ansvarig för olika åtgärder samt av samlade resurser och resultat som är kopplade till effekter av insatser och punktlighet. Samverkan framhålls som nyckeln till framgång, men detta har inte preciserats med någon redovisning av vem som är ansvarig för vad. I rapporten konstateras att Trafikverket enligt sin instruktion ansvarar för att samverka med olika aktörer. Vidare påtalas att regeringen inte har fastställt mål för punktlighet för tåg eller resenärer i Sverige. De slutsatser som dras i rapporten kan mycket kort sammanfattas enligt följande:

- Drivkrafter för ett systematiskt och uthålligt arbete för att förbättra punktligheten behöver tydliggöras. Likaså behöver hinder i form av t.ex. otydlig ansvarsfördelning och begränsad styrning för att uppnå samhällsmål undanröjas.
- En översyn av ansvarsförhållanden, organisation samt användning av anslag och intäkter som avser järnvägen behöver övervägas mot bakgrund av de brister som har uppmärksammats.
- Styrningen för att uppnå bättre punktlighet för järnvägstrafiken behöver utvecklas.

- Det finns behov av att klarlägga och tydliggöra Trafikverkets myndighetsansvar inom järnvägsområdet.
- Trafikverkets förmåga att genomföra it-projekt så att dessa leder till verksamhetsnytta inom avsatt tid och fastställd budget behöver granskas.
- Ekonomiska incitament att åstadkomma en väl fungerande järnvägstrafik behöver undersökas.
- Regeringens rapportering till riksdagen behöver förbättras i frågor som är kopplade till punktlighet för trafiken på järnväg.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade våren 2022 propositionen Fjärde järnvägspaketet samt ett motionsyrkande om punktlighet på järnväg i betänkande 2021/22:TU9. Utskottet tillstyrkte då regeringens proposition. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning till bl.a. regeringens förslag om att ändra bestämmelserna om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter så att syftet vidgas och återspeglar lydelsen i EU-lagstiftningen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Trafikutskottet vill framhålla att järnvägen spelar en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och att en tillförlitlig järnväg är av mycket stor vikt för att öka järnvägens attraktivitet. Utskottet vill även framhålla att punktlighet i tågtrafiken är en angelägen fråga för såväl enskilda människor som näringslivet och att detta är något som har stor betydelse när det gäller att kunna flytta över person- och godstransporter från väg till järnväg.

I den uppföljning som trafikutskottet tidigare genomfört om punktligheten för persontrafik på järnväg (2020/21:RFR5) framkom bl.a. att drivkrafterna för ett systematiskt och uthålligt arbete för att förbättra punktligheten behöver tydliggöras och att styrningen för att uppnå bättre punktlighet för järnvägstrafiken behöver utvecklas. I uppföljningen framkom även att de ekonomiska incitamenten att åstadkomma en väl fungerande järnvägstrafik behöver undersökas samt att regeringens rapportering till riksdagen behöver förbättras i frågor som är kopplade till punktlighet för trafiken på järnväg. I uppföljningen betonade utskottet även att riksdagen behöver en tydlig bild av vilka åtgärder som vidtas och resultatet av dessa åtgärder för att bl.a. kunna förbättra järnvägstrafikens punktlighet.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund den granskning som Riksrevisionen har genomfört om kvalitetsavgifter och regressrätt (RiR 2022:27). Syftet med kvalitetsavgiftssystemet är som framgår av föregående bakgrundsavsnitt att verksamhetsutövare inom järnvägssystemet ska motiveras att investera i förbättringar av de tekniska lösningar, rutiner och beteenden som orsakar avvikelser från planerat utnyttjande av infrastrukturen. Systemet med regressrätt är i sin tur ett komplement till kvalitetsavgiftssystemet som genom

ytterligare kostnadsansvar ska ge infrastrukturförvaltaren större incitament att vidta förebyggande åtgärder för att minska sina störningar. Utskottet konstaterar att Riksrevisionens granskning är ett viktigt underlag för att riksdagen ska kunna följa upp och ta ställning till om systemen med kvalitetsavgifter och regressrätt effektivt bidrar till att minska tåg förseningarna. Den övergripande slutsats som Riksrevisionen drar med anledning av granskningen är att systemen med kvalitetsavgifter och regress saknar vissa förutsättningar för att effektivt bidra till att motverka förseningar och att tåg förseningarna totalt sett inte har minskat sedan systemen trädde i kraft. Utskottet anser att de granskningsresultat som framkommer visar att det nuvarande systemet är otillräckligt för att upprätthålla en hög punktlighet på järnvägen att det således behövs ytterligare åtgärder.

Utskottet välkomnar därmed de rekommendationer som Riksrevisionen lämnar i sin granskningsrapport samtidigt som utskottet delar de bedömningar som regeringen gör med anledning av dessa i sin skrivelse till riksdagen. Utskottet instämmer till fullo i vad regeringen konstaterar i skrivelsen om att tåg förseningar leder till försämrade förutsättningar för människor och näringsliv att använda järnvägen liksom att det finns möjligheter att ytterligare förbättra järnvägens funktionssätt och skapa förutsättningar för att järnvägsföretag ska kunna erbjuda sina kunder bättre och effektivare transporttjänster.

Utskottet delar därmed regeringens bedömning att det är nödvändigt att Trafikverket i samverkan med branschen fortsätter att verka långsiktigt för att stärka järnvägen som trafikslag och förbättra järnvägsanläggningens funktion samt att det är angeläget att Trafikverket fortsätter att verka för att utveckla systemet med kvalitetsavgifter. Liksom regeringen anser utskottet även att det är viktigt att minska andelen infrastrukturrelaterade förseningar samt att Trafikverkets planering och genomförande av underhållsåtgärder i järnvägsanläggningen ska baseras på effektsamband och vilka effekter vidtagna underhållsåtgärder ger på punktlighet och kapacitet i järnvägssystemet. Utskottet bedömer även liksom regeringen att Trafikverket behöver verka för att förkorta tiderna för felavhjälpning vid olika tåg störande fel i samverkan med underhållsentreprenörerna och järnvägsföretagen. I skrivelsen framför regeringen också att Trafikverket behöver fortsätta att verka för att utveckla och genomföra förbättrade regler, processer, arbetssätt och tillhörande it-stöd för systemen med kvalitetsavgifter och regressrätt. Utskottet delar denna uppfattning och vill understryka att det är mycket angeläget att Trafikverket lägger fokus på att åstadkomma förbättringar i dessa delar. Utskottet välkomnar mot denna bakgrund regeringens löfte om att den kommer att fortsätta att följa Trafikverkets arbete nära.

När det gäller motionsförslaget om att utreda ett borttagande av kvalitetsavgifter och regressrätt välkomnar utskottet vad regeringen redovisar i skrivelsen om att den kommer att fortsätta att följa Trafikverkets arbete nära samt att regeringen i enlighet med Riksrevisionens rekommendation avser att göra en uppföljning av regresssystemet. Mot denna bakgrund finner utskottet

inte skäl att för närvarande ta något initiativ med anledning av motionsförslaget. Utskottet avstyrker därmed motion 2022/23:2377 (SD) och föreslår att riksdagen lägger skrivelse 2022/23:96 till handlingarna.

Organisering av järnvägsunderhåll

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur järnvägsunderhållet ska organiseras. Utskottet hänvisar i första hand till pågående beredningsarbete på området och kommer att följa frågan noga. Utskottet understryker i sammanhanget behovet av ett väl fungerande och kostnadseffektivt järnvägsunderhåll för att uppnå en pålitlig, robust och säker järnväg.

Jämför reservation 2 (S, V, MP), 3 (SD) och 4 (C) samt särskilt yttrande 2 (SD).

Motionerna

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) anser i partimotion 2022/23:1233 yrkande 26 att regeringen bör återkomma med en tidssatt färdplan med förslag på åtgärder och utredningar för att drift och underhåll inklusive reinvesteringar ska genomföras på det statliga järnvägsnätet i statlig regi genom Trafikverket. Motionärerna påpekar bl.a. att brister i järnvägsunderhållet är en betydande orsak till tågförseningar som urholkar allmänhetens och näringslivets förtroende för järnvägen som transportslag.

Gunilla Svantorp m.fl. (S) önskar i kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 24 att man ser över en ökad möjlighet för staten att i egen regi bedriva järnvägsunderhåll. Motionärerna menar att Trafikverket genom att bedriva underhåll i egen regi skulle kunna öka sin benchmarkingkapacitet gentemot andra utförare och därigenom öka kunskaperna om underhållskostnaderna.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2022/23:1016 yrkande 2 att Trafikverket bör återta en betydande del av järnvägsunderhållet i egen regi samt därefter besluta om att Infranord likvideras. Motionärerna framhåller att det fortfarande bör finnas verksamhet kvar i privat regi eftersom det kan ge bättre kostnadskontroll om man kan jämföra statlig och privat verksamhet.

I kommittémotion 2022/23:3 yrkande 15 anser Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med ett förslag till hur järnvägsunderhållet ska kunna återtas till offentlig regi. I dag är järnvägsunderhållet helt och hållet avreglerat, och enligt motionärerna har resultatet blivit att Trafikverket som förvaltare har dålig koll på sin egen anläggning.

I kommittémotion 2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) framhålls i yrkande 44 att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas i konkurrens på en marknad och att detta förutsätter att Trafikverket har rätt kunskap och kompetens. Motionärerna ställer sig därför skeptiska till förslaget i

utredningen Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18) om att järnvägsunderhållet ska föras tillbaka i statlig regi, och menar istället att när ett flertal aktörer får verka på en marknad blir resultatet ökad konkurrens, lägre priser och bättre kvalitet.

Bakgrund

Tidigare utredningar

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

Regeringen beslutade i mars 2018 att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda hur järnvägsunderhåll, i form av basunderhåll, skulle kunna överföras från Infranord AB till Trafikverket. I augusti 2019 utökades uppdraget, och utredaren skulle även bl.a. analysera och föreslå vilka kriterier som ska ligga till grund för urvalet 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 i 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. Detta tillhör kärnverksamheten för en infrastrukturförvaltare och är grunden för hela underhållsprocessen, oavsett om åtgärderna i anläggningen köps på en marknad eller utförs i egen regi. Utredaren föreslår därför bl.a. att Trafikverket betydligt mer än hittills ska prioritera att ny modern teknik införs dels för att mäta tillståndet på järnvägsanläggningen, dels för avancerad dataanalys. Det föreslås också att Trafikverket ska bedriva ett representativt urval av basunderhåll i egen regi i syfte att utveckla järnvägsunderhållet och järnvägstransportsystemet. Vidare föreslås bl.a. att Trafikverket och entreprenadföretagen tillsammans ska förbättra produktionsplaneringen av järnvägsunderhållet, att marknadsförutsättningarna ska klargöras och att regeringen ska ge Trafikverket ett sektorsuppdrag att samordna järnvägsbranschen i relevanta delar.

Trafikverkets senaste rapport

I december 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta reda på förutsättningarna för att ta över delar av järnvägsunderhållet i egen regi. Uppdraget innebar att Trafikverket skulle redovisa vilka ytterligare åtgärder som behöver vidtas för att kunna bedriva visst järnvägsunderhåll i egen regi och att redovisa beräkningar och en beskrivning av de kostnader som skulle uppkomma om underhållet genomförs i egen regi. Uppdraget redovisades till Infrastrukturdepartementet den 20 april 2022 i rapporten Åtgärder för visst järnvägsunderhåll i egen regi (dnr 2022:057).

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

I syfte att utveckla beställarkompetensen och samtidigt utveckla marknaden planerar Trafikverket att genomföra basunderhåll i tre geografiska områden, med ett organisationsupplägg där Trafikverket har egen personal för planering och produktionsledning av det operativa arbetet. Trafikverket får därmed full insyn i hur det operativa arbetet genomförs. Att öka andelen egen regi med fler operativa resurser kommer inte att ge ytterligare något bidrag i detta avseende enligt Trafikverkets bedömning. Det nya upplägget kommer att införas i samband med att de nuvarande kontrakten löper ut. Trafikverket planerar dessutom att utveckla den nationella verksamheten för periodisk mätning genom nya affärsupplägg, exempelvis genom att utveckla affärerna med förändrade ansvarsgränssnitt och genom att utveckla den egna kompetensen inom området. Trafikverket bedömer att det dagliga operativa arbetet tillsammans med branschens aktörer kommer att utveckla Trafikverket som beställare men också ge bättre förutsättningar för företag att utvecklas och verka på marknaden. Bedömningen är att verksamheten i form av planering och produktionsledning med egen personal kan påbörjas 2025 och vara i full drift under 2027. Kostnaden för detta uppskattas till 100–200 miljoner kronor.

Trafikverket har dessutom som jämförelse studerat ett upplägg med verksamhet i egen regi där Trafikverket utöver egen personal som planerar och leder det dagliga arbetet även har merparten av den personal som krävs för att utföra arbetet, kompletterat med upphandlade specialresurser. Även här antas att verksamheten i egen regi startar när kontrakten löpt ut. Rekrytering av personal och anskaffning av exempelvis maskiner, it-system och material genom upphandling i konkurrens kommer enligt verket att kräva väsentliga insatser. Tillsammans med andra förberedelser, exempelvis utveckling av organisation och affärsmodeller, uppskattas förberedelsetiden vara upp till fem år efter det att beslut fattats. Detta upplägg skulle innebära engångskostnader

på uppskattningsvis 275–525 miljoner kronor samt löpande merkostnader på 50–100 miljoner kronor per år.

Beredning av Trafikverkets rapport pågår inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om organiseringen av järnvägsunderhållet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2021/22:TU9. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till pågående arbete och utredningar. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att frågan om hur järnvägsunderhållet ska organiseras har varit föremål för ett antal utredningar under de senaste åren. Mot bakgrund av det stora underhållsbehov som finns och kostnaderna för nödvändiga åtgärder finner utskottet det angeläget att underhållet utformas så effektivt som möjligt. Utskottet vill i sammanhanget understryka vikten av att Trafikverket har den kompetens och kunskap som krävs för att säkerställa att järnvägsanläggningen kan underhållas på bästa sätt. Utskottet menar därför att det finns delar av järnvägsunderhållet som Trafikverket bör ansvara för, exempelvis besiktning av järnvägens skick och behov av underhåll. Trafikverket måste säkerställa god affärsmässighet och produktivitet och då även kunna agera som en effektiv upphandlare av underhållstjänster som också bidrar till att utveckla marknaden för järnvägsunderhåll. Utskottet vill i sammanhanget peka på flera av de rekommendationer som görs i betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18); det handlar inte minst om att Trafikverket i större utsträckning bör prioritera införandet av ny modern teknik i verksamheten, förbättra produktionsplaneringen av järnvägsunderhållet och klargöra marknadsförutsättningarna. Utskottet konstaterar att Trafikverket i sitt senaste regeringsuppdrag om förutsättningarna för att bedriva järnvägsunderhåll i egen regi framhåller behovet av att exempelvis kontinuerligt utveckla beställarrollen och ge marknaden stabila och långsiktiga förutsättningar. Utskottet noterar även att Trafikverket avser att genomföra basunderhåll i tre geografiska områden med egen personal för planering och produktionsledning av det operativa arbetet. Därigenom ska både beställarkompetensen och marknaden utvecklas samtidigt som Trafikverket får full insyn i hur det operativa arbetet genomförs.

Sammanfattningsvis vill utskottet understryka behovet av ett väl fungerande och kostnadseffektivt järnvägsunderhåll för att uppnå en pålitlig, robust och säker järnväg. Utskottet konstaterar att det pågår ett beredningsarbete om hur järnvägsunderhållet ska bedrivas och finner ingen anledning att föregripa detta. Utskottet kommer att följa frågan nära och med mycket stort intresse och kommer inte att tveka att agera om så behövs. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2022/23:3 (V) yrkande 15,

2022/23:834 (C) yrkande 44, 2022/23:1016 (SD) yrkande 2, 2022/23:1233 (V) yrkande 26 och 2022/23:2140 (S) yrkande 24.

Järnvägens signalsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om införandet och finansieringen av signalsystemet ERTMS. Utskottet hänvisar i första hand till pågående arbete. Utskottet betonar i sammanhanget vikten av en gedigen kostnadskontroll och kraftfulla åtgärder för fortsatta effektiviseringar så att kostnaderna för genomförandet av ERTMS kan hållas nere.

Jämför reservation 5 (SD), 6 (V) och 7 (C).

Motionerna

I partimotion 2022/23:1233 yrkande 29 anser Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med en plan för statlig finansiering av ERTMS-utrustning. Enligt motionärerna beräknas tågoperatörerna ha en uppskattad samlad kostnad på minst 3 miljarder kronor för att anpassa tekniken i loken för det nya signalsystemet. Detta är en kostnad som branschen själv förväntas bära i Sverige, till skillnad mot ett antal andra länder där staten tar ett betydande ansvar för finansieringen.

I kommittémotion 2022/23:1016 framhåller Patrik Jönsson m.fl. (SD) i yrkande 33 att även om ERTMS kommer att vara införd i framtiden kommer signalsystemet ATC att vara i drift under överskådlig tid. Hänsyn behöver därför tas till fortsatta underhållsinsatser för detta signalsystem. I yrkande 34 framhåller motionärerna att införandet av ERTMS bör skjutas upp. Enligt motionärerna finns det en risk för att järnvägsföretagen inte hinner installera ERTMS i sina fordon, och därför bör införandet av detta signalsystem ske i samråd med järnvägsoperatörerna för att säkerställa ett säkert genomförande och att det inte uppstår en brist på fordon utrustade med ERTMS. I yrkande 35 anser motionärerna att svenska tågoperatörer bör kompenseras för kostnaderna för att införa ERTMS. Motionärerna påtalar att om priset för godstransporter på järnväg höjs för att täcka installationen av ERTMS kan det leda till att mer gods i stället körs på lastbil.

Ulrika Heie m.fl. (C) framför i kommittémotion 2022/23:834 yrkande 48 att förutsättningarna för att underlätta införandet av ERTMS såväl i statens infrastruktur som i tågoperatörernas ombordutrustning bör utredas. Motionärerna påpekar att översyn och utveckling av signalsystemet är en viktig beståndsdel för att modernisera järnvägen. I yrkande 49 begär motionärerna att Trafikverket – i samverkan med övriga järnvägsintressenter – får i uppdrag att ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med införande av ERTMS. Motionärerna påpekar att tågoperatörerna har uttryckt

en mycket stor oro för den sammanvägda riskbilden av ERTMS. I yrkande 50 vill motionärerna se att regeringen utreder förutsättningarna för att söka delfinansiering av ERTMS inom ramen för EU:s fond för ett sammanlänkat Europa (på engelska Connecting Europe Facility, CEF). Motionärerna pekar på de mycket stora kostnader som införandet av ERTMS medför. I yrkande 51 anser motionärerna att regeringen bör se till att följa upp utfallet av Finlands införande av ERTMS, dvs. att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC samt ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana. Motionärerna anser att fördelarna är många, dels att Sverige uppfyller EU-kraven på att införa ERTMS, dels att äldre fordon inte behöver byggas om för stora belopp som ofta överstiger deras totala värde.

Bakgrund

ATC

Automatic Train Control (ATC) är benämningen på det system som i dag huvudsakligen används i Sverige för att övervaka tågets framfart enligt tekniskt körstillstånd som ges från järnvägens signalsäkerhetssystem.

Ett signalsäkerhetssystem gör det möjligt att framföra fordon på järnväg längs en kontrollerad sträcka utan risk för trafikeringsolyckor (kollision och urspårning). De flesta svenska banor använder i dag en version som kallas ATC-2. Sverige var tidigt ute när det gällde att ta fram ett väl fungerande ATC-system. Utvecklingen av den första prototypen startade redan i slutet på 1960-talet och ATC-1 togs i drift 1980.

ERTMS

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

I förslaget till nationell plan för 2022–2030 uppger Trafikverket att signalanläggningen i den svenska järnvägsinfrastrukturen behöver renoveras. Trafikverket pekar vidare på att det finns behov av att standardisera och modernisera signalanläggningen för att effektivisera förvaltningen av den och möjliggöra en mer effektiv och robust tågdrift. En stor del av Trafikverkets signalsystem måste bytas ut inom 20 år till följd av uppnådd teknisk livslängd. I dagsläget har 10 procent av ställverken nått sin tekniska livslängd och redan 2026 kommer en betydande del av den övriga signalanläggningen att ha passerat sin tekniska livslängd. En omfattande reinvestering är enligt Trafikverket därför nödvändig för att minst upprätthålla dagens kapacitet och

tillgänglighet i järnvägssystemet samt säkra tillgången till viktiga komponenter. Reinvesteringen är också nödvändig för att vidmakthålla och säkra tillgången till medarbetare med rätt kompetens, vilka i annat fall riskerar att välja mer expansiva arbetsmarknader.

Trafikverket anser att det inte är kostnadseffektivt att behålla och reinvestera i ATC. Det gäller ur både ett investerings- och ett underhållsperspektiv, men framför allt ur ett framtidsperspektiv. Trafikverket betonar att det redan i dag är billigare att bygga med ERTMS än med ATC och att denna skillnad troligtvis kommer att öka med tiden. En anledning till detta är att ERTMS har färre komponenter i anläggningen än vad ATC har. Det bidrar även till att ERTMS har lägre förvaltningskostnader. Därmed genererar ERTMS lägre livscykelkostnader än ATC sett ur ett infrastrukturperspektiv. Trafikverket påminner samtidigt om att det finns en underhållsskuld i järnvägsinfrastrukturen där den befintlig signalanläggningen måste bytas ut.

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen granskade 2018 införandet av ERTMS i Sverige. I rapporten Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21) påpekar Riksrevisionen att Trafikverket och tidigare Banverket kraftigt underskattat kostnaden för att utveckla ett fungerande ERTMS-system som svarar mot såväl EU:s specifikationer som nationella krav. Att utveckla ett nytt signalsystem baserat på datoriserad teknik har visat sig vara mer resurskrävande än förväntat. I den nationella planen för transportsystemet 2010–2021 angavs en uppskattad kostnad på totalt 1,17 miljarder kronor för att utveckla ERTMS-systemet. Den kostnaden var kraftigt underskattad och hade nästan tredubblats till 2018 på grund av många justeringar, byte av s.k. baseline och rättningar av systemet, samt att utökad testkapacitet hade införts. Riksrevisionen bedömde därför att kostnadsuppskattningarna för utvecklingen av systemet inte hade varit välgrundade.

Riksrevisionen ansåg att det fanns en risk för att ytterligare kostnadsökningar kunde uppstå i framtiden, och att Trafikverket därför borde vidta åtgärder för att motverka en sådan utveckling, t.ex. genom att utforma mjukvaruutvecklingen på ett sätt som minskar omfattningen på de delar som behöver genomgå nya godkännandeprocesser efter ändringar i mjukvaran.

Införande av ERTMS

Trafikverkets förslag i nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

I sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 framhåller Trafikverket att ERTMS med 31 miljarder kronor utgör den stora satsningen i planförslaget för att modernisera och digitalisera järnvägen. Förslaget bygger på en utrullningsplan som omfattar så gott som hela järnvägsnätet. För att rymmas inom utvecklingsanslagets ram föreslår

Trafikverket en något långsammare utrullningsplan än den rent tekniskt optimala med anledning av bl.a. det begränsade budgetutrymmet. Den föreslagna utrullningsplanen innebär att ERTMS planeras vara färdigutbyggt 2040–2045. En ännu långsammare utbyggnadstakt än den som nu föreslås skulle innebära stora problem att upprätthålla ett robust järnvägssystem eftersom den befintliga signalanläggningen är gammal och sliten, och eftersom ERTMS är en förutsättning för många planerade investeringar.

Trafikverket framhåller att verkets kostnadsberäkningar för införandet av ERTMS i svensk järnväg omfattar endast införande i signalsystemets markanläggning. Trafikverket lyfter dock fram att en viktig faktor vid införandet av ERTMS är att många transportföretag, och särskilt godstransportföretag, i dag har svårt att ekonomiskt motivera och finansiera prototyper och serieinstallationer av den utrustning som ERTMS kräver.

Trafikverket påminner om att det finns en möjlighet att söka EU-bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa, och verket har åtagit sig att koordinera sådana ansökningar. Inom infrastrukturområdet är ERTMS ett av fem svenska projekt som fick EU-pengar under 2022. Totalt handlar det om 71 miljoner euro där merparten, 44 miljoner euro, berör ERTMS på Malmbanan.

Trafikverket konstaterar dock att det inte finns någon garanti för att EU beviljar bidrag, vilket innebär att statens åtagande att införa ERTMS försvåras. Trafikverket föreslår därför att det utreds om det är möjligt för staten att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS i fall där EU-bidrag har sökts men inte beviljats eller endast beviljats till någon del. Ytterligare ett motiv till statlig medfinansiering av ombordutrustning är att införandet av ERTMS medför att funktionalitet överförs från infrastruktur till fordon. Det finns också ett stort antal fordon på terminaler och godsbangårdar samt arbetsfordon som är nödvändiga för järnvägssystemets funktion, men som har materiella värden som understiger kostnaden för en fordonskonvertering. Ovanstående beskrivning tyder enligt Trafikverket på att den nuvarande hanteringen är otillräcklig och att den principiella frågan om statlig medfinansiering av ombordutrustning måste lösas på kort sikt, men i än högre grad för att säkra framtida teknikutveckling och det svenska järnvägssystemets funktionalitet och konkurrenskraft i ett europeiskt perspektiv.

Analys och kvalitetssäkring av införandet av ERTMS

Trafikverket redovisade i november 2021 ett regeringsuppdrag om att analysera och kvalitetssäkra införandet av ERTMS i det svenska järnvägssystemet. I myndighetens rapport (TRV 2021/42663) påpekas att Sverige i en internationell jämförelse inte längre ligger i framkant inom Europa vad gäller införandet av ERTMS, och Sverige har på kort tid halkat efter på flera viktiga områden. Det gäller bl.a. synen på en snabb fordonskonvertering. Även i synen på vad ERTMS medför i form av möjligheter till automatisk tågdrift, högre kapacitet och minskade driftsstörningar är Sveriges grannländer betydligt längre fram. De ser enligt

Trafikverket införandet av ERTMS som ett paradigmskifte i den digitala transformeringen av järnvägen och förutsättningsskapande för att ta till vara digitaliseringens möjligheter.

Det försenade införandet av ERTMS har skapat en fördämningseffekt gentemot andra behov inom järnvägssystemet. Trafikverket påminner samtidigt om att flera av de stora pågående och kommande infrastrukturprojekten enligt lag måste utföras med ERTMS, t.ex. Norrbotniabanan, Sydostlänken samt fyrspar mellan Uppsala och Stockholm. Det medför även att angränsande delar av järnvägsnätet måste vara ERTMS-konverterade vid tidpunkten för en planerad start av trafik för att de nya stråken ska nå efterfrågad kapacitet och funktionalitet. Den yttersta förutsättningen för att ERTMS ska kunna införas är dock att alla fordon som ska trafikera en bana med ERTMS är utrustade med ERTMS-ombordutrustning. Inledningsvis, fram t.o.m. 2028, finns det redan förutsättningar för att påbörja ett införande. För ett fortsatt införande måste dock alla fordon vara utrustade med ERTMS fr.o.m. 2029 för att framkomlighet ska kunna garanteras genom omledning vid både planerade och oplanerade trafikavbrott. För att säkerställa järnvägssystemets rådande kapacitet och tillgänglighet samt dess framtida överlevnad anser Trafikverket att regeringen bör ge myndigheten i uppdrag att utreda formerna för medfinansiering av fordonskonvertering.

Trafikverket har haft ett undantag från kravet om att allt ska kopplas in med ERTMS för att få fortsätta bygga med ATC. Undantaget löpte dock ut den sista december 2022. Möjligheten att beviljas ett nytt undantag längre än till 2029 bedömer Trafikverket som mycket liten eftersom EU i ett antal utredningsrapporter pekar på att införandet av ERTMS går för långsamt och därför rekommenderar en utfasning av undantagen.

Regeringens fastställelsebeslut av nationell plan

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

Årlig redovisning om införandet av ERTMS

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

I årsredovisningen för 2022 (TRV 2022/78236) påpekar Trafikverket att regeringens fastställelsebeslut om den nationella planen för infrastruktur från juni 2022 innebär vissa förändringar jämfört med Trafikverkets förslag. Dessa förändringar avser i huvudsak justeringar inom utvecklingsramen. Myndigheten pekar på att den enskilt största justeringen avser de ekonomiska planeringsramarna för trafikstyrningssystemet ERTMS, som begränsas avsevärt jämfört med Trafikverkets förslag. Detta kräver en fördjupad konsekvensanalys och en översyn av planen för införandet av ERTMS i Sverige. Analysen beräknas vara färdig sommaren 2023. En tidig slutsats är enligt Trafikverket att införandet av ERTMS i Sverige kommer att ta betydligt längre tid än vad som angavs i planförslaget.

Införandet av ERTMS i andra EU-länder

Av Trafikverkets förslag till nationell plan framgår att tidpunkterna för införande enligt de senaste införandeplanerna skiljer sig åt mellan olika länder. Danmark avser att införa ERTMS i den västra delen 2027 och på hela järnvägsnätet till 2030. Norge planerar att införa ERTMS på sitt stamnät till 2025 och hela nätet till 2034. Finland planerar att stamnätet ska vara utrustat med ERTMS till 2035 och hela nätet till 2040. Italien och Österrike planerar att införa ERTMS på stamnätet till 2030, där Italien planerar att ha infört ERTMS på hela järnvägsnätet till 2036. Tyskland planerar att införa ERTMS på strax över 40 procent av stamnätet till 2030, med möjlighet att trafikera mellan Danmark och Österrike. Införandet på hela det tyska stamnätet är planerat till 2035. Nederländerna inför ERTMS i etapper där hela järnvägssektorn steg för steg går över till det nya systemet. Fram till 2031 kommer Nederländerna att utbilda mer än 15 000 personer, den rullande materielen kommer att konverteras samt sju spåravsnitt och de norra banorna kommer att få ERTMS. Från 2050 kommer ERTMS att vara standard-säkerhetssystemet i hela Nederländerna.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om järnvägens signalsystem vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2021/22:TU9. Utskottet avstyrkte då motionsförslag på området med hänvisning till pågående beredning och

förutsatte i sammanhanget att regeringen skulle ta vara på de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills gett. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är införstått med det faktum att det nuvarande ATC-systemet i många avseenden har nått sin tekniska livslängd och att det därför är nödvändigt att ersätta det med ett nytt signalsystem. Utskottet understryker att ERTMS handlar om ett gemensamt europeiskt signalsystem och att det därför finns krav från EU på att medlemsländerna ska ha installerat systemen till en viss tidpunkt.

Utskottet konstaterar samtidigt att införandet av ERTMS är en utdragen process och att kostnaderna för det nya signalsystemet kraftigt har underskattats, något som inte minst har påvisats av Riksrevisionen i den granskning som gjordes 2018. Utskottet noterar också att Trafikverket i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 har sett ett behov av en något långsammare utrullningsplan än den rent tekniskt optimala med anledning av bl.a. det begränsade budgetutrymmet, och som en konsekvens av detta förväntas ERTMS vara färdigutbyggt först 2040–2045. Utskottet konstaterar att även järnvägsföretagen drabbas av betydande kostnader för att installera den ombordutrustning som krävs för att trafikera en järnvägsanläggning med det nya signalsystemet och ser därför i sammanhanget positivt på det stöd som har fåtts från EU på området.

Utskottet finner det naturligtvis bekymmersamt att utbyggnaden av det nya signalsystemet dröjer men ser också med oro på den kostnadsutveckling som varit för införandet av ERTMS. Utskottet ställer sig därför bakom regeringens krav i fastställelsebeslutet av den nationella planen för transportinfrastruktur på gedigen kostnadskontroll och kraftfulla åtgärder för fortsatta effektiviseringar så att kostnaderna för genomförandet av ERTMS kan hållas nere. Utskottet välkomnar också Trafikverkets uppdrag att årligen rapportera om införandet av ERTMS och vad som görs för att bl.a. undvika fördröjningar. Utskottet noterar att Trafikverket för närvarande ser över planen för införandet av ERTMS och förutsätter att åtgärder kommer att vidtas för att främja ett ordnat och kostnadseffektivt införande.

Mot bakgrund av pågående arbete finner utskottet inte anledning att i nuläget ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2022/23:834 (C) yrkandena 48–51, 2022/23:1016 (SD) yrkandena 33–35 och 2022/23:1233 (V) yrkande 29 avstyrks därmed.

Vissa säkerhetsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om olika säkerhetsfrågor, t.ex. suicidprevention, skärpta straff för bl.a. olovlig vistelse i spårområdet, krav på säkerhetsutbildad ombordpersonal liksom en handlingsplan för en säkrare och tryggare järnvägstrafik. Utskottet hänvisar till gällande regelverk och det arbete som görs av berörda i syfte att värna säkerheten i järnvägssystemet.

Jämför reservation 8 (SD) och 9 (V).

Motionerna

Spårspring

Patrik Jönsson m.fl. (SD) uppmärksammar i kommittémotion 2022/23:1016 yrkande 36 behovet av att minska olyckor, stärka suicidprevention och prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för olyckor. Motionärerna anser att trygghet och säkerhet ska vara högsta prioritet i det svenska järnvägssystemet. I yrkande 37 efterlyser motionärerna fler fasta kameror på strategiska platser. Motionärerna vill i yrkande 38 att man ser över möjligheten att använda drönare som kompletterande åtgärd. Enligt motionärerna skulle drönare kunna vara till hjälp vid olyckor eller vid sökande efter personer som vill sabotera eller som är suicidbenägna. I yrkande 40 föreslår motionärerna att möjligheten utreds att som rutin köra i siktart vid misstänkt spårspring. Motionärerna påminner om att trafikstopp på grund av spårspring är mycket vanligare i dag än tidigare och att det innebär störningar och förseningar. I yrkande 42 anser motionärerna att straffet bör skärpas för olovlig vistelse i spårområdet. Förutom olyckor medför det arbetsproblem för lokförare och dyra förseningar eftersom det som regel blir trafikstopp. I yrkande 46 vill motionärerna att man utreder möjligheten till ekonomisk ersättning till lokförare som på grund av upplevd personpåkörning går miste om ordinarie inkomst.

Övriga frågor om säkerhet

I kommittémotion 2022/23:1016 yrkande 41 uppmärksammar Patrik Jönsson m.fl. (SD) hot och sabotage mot järnvägsanläggningar, något som skapar stor oro och stora störningar. Motionärerna anser därför att det bör utredas om det kan vara rimligt att denna typ av brott ges ett högre straffvärde. I yrkande 43 föreslår motionärerna att man skärper straffet för kopparstölder i järnvägsanläggningar. Dessa stölder orsakar stora avbrott i järnvägstrafiken och medför också en stor risk för allvarliga elolyckor, menar motionärerna. I yrkande 44 vill motionärerna att man intensifierar arbetet med att ersätta eller DNA-märka stöldbärliga komponenter för att förebygga kopparstöld. I

yrkande 45 föreslår motionärerna att det inte ska vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal. Motionärerna påtalar att det kan innebära livsfara om en lokförare kör tåg utan ombordpersonal då det skulle kunna ta tid för föraren att upptäcka en eventuell eldsvåda eller om andra tillbud uppstår. Vidare efterlyser motionärerna i yrkande 47 ett stärkt intrångsskydd till lokförare ombord på tåg. Motionärerna anser att det behövs en skyddad förarmiljö i tåg, liknande dem i flyg för att undvika att tåg kapas under färd. I yrkande 48 uppmärksammas frågan om att inhägna och säkerhetsklassa bangårdar. Motionärerna pekar bl.a. på att risken för sabotage samt allvarlig skada eller död vid klättring på tågagnar reduceras om tillträdet försvåras. I yrkande 50 lyfts frågan om ökad säkerhet för personal. Motionärerna pekar på att personal på tåg och bussar allt oftare utsätts för hot och våld.

Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) anser i kommittémotion 2022/23:84 yrkande 18 att regeringen bör återkomma med förslag på en handlingsplan för en säkrare och tryggare järnvägstrafik. Motionärerna påpekar att hot, våld och trakasserier mot personalen utgör ett problem för arbetsmiljön, trafik-säkerheten och tryggheten, något som gör resandet otryggt och sänker järnvägens attraktionskraft. Problematiken är enligt motionärerna så allvarlig att det behövs en handlingsplan för en säkrare och tryggare järnvägstrafik som bör tas fram i samverkan med arbetstagarnas representanter.

Carita Boulwén och Johnny Svedin (båda SD) vill i motion 2022/23:1325 att man utreder möjligheten till någon form av skyddsbarriär mellan spår och perrong för att öka säkerheten på landets tågperonger. Motionärerna menar att det ökande tågresandet har medfört att det ibland kan bli trångt på perrongerna med de risker som detta innebär.

Bakgrund

Järnvägssäkerhetslagen

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

Kamerabevakningslagen

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

Trafiksäkerhetsmål för järnvägen

Transportstyrelsen har bl.a. till uppgift att bevaka trafiksäkerheten inom järnvägssektorn. Transportstyrelsen tar årligen fram en säkerhetsrapport som redogör för nivån på och utvecklingen av den svenska järnvägssäkerheten. I den senaste rapporten (TSG 2022-4700) konstaterar myndigheten att inga passagerare omkom eller skadades allvarligt under 2021. Sverige klarade det gemensamma europeiska säkerhetsmålet – att ingen passagerare ska omkomma och att färre än fem personer skadas allvarligt per år, ett mål som Sverige därmed klarat elva år i rad. Under 2021 uppfyllde Sverige samtliga säkerhetsmål för järnvägen. Enligt Transportstyrelsen är de risker som finns förhållandevis lika över tid och i omfattning, även om det inom olika områden periodvis sker förbättringar.

Antalet olyckor och skador visar på en genomsnittlig nivå och under 2021 omkom 78 av totalt 96 personer när de utan tillåtelse vistades på spår, 72 med avsikt att ta sitt liv. Antalet omkomna genom självmord minskade under perioden 2015–2017, men har därefter ökat igen till en nivå jämförbar med åren dessförinnan. Den vanligaste dödsorsaken på järnvägen är självmord, enligt Transportstyrelsen. Vad gäller arbetsrelaterade olyckor konstaterar myndigheten att ingen anställd eller entreprenör inom järnvägen omkom eller skadades allvarligt i olyckor under 2021, vilket är första gången sedan 2013. Trots det är olycksrisken för den här gruppen fortfarande hög. Många allvarliga olyckor sker i samband med växling och arbete i spår. Transportstyrelsen framhåller därför att det är viktigt att järnvägsaktörerna fortsätter att kompetensutveckla och stärka ett högt säkerhetstänk i sina organisationer.

Transportstyrelsen konstaterar att det för vissa infrastrukturförvaltare finns aktiviteter och mål kopplade till uppföljning av underleverantör, kunskapsprov och utbildning, regelbundna samordnings- och avstämningsmöten, uppmaning att inrapportera avvikelser samt minskning av akuta anmärkningar av spåranslagning. Vissa infrastrukturförvaltare arbetar också med skydd mot att obehöriga ska beträda infrastrukturen, exempelvis genom kameraövervakning och stängsling.

Spårspring

Trafikverket konstaterar på sin webbplats att befintliga miljöer ofta är utformade på ett sätt som kan bidra till att obehöriga vistas på spåret, vilket är ett allvarligt problem på många platser. Redan tidigt i planeringen ska därför frågor om tillgänglighet och järnvägens barriäreffekt övervägas. Åtgärder för

att göra spårområdet mindre tillgängligt för allmänheten är stängsel, bullerplank (förutsatt att de är utformade så att det inte är lätt att klättra över dem), diken, branta slänter och svårforcerad vegetation.

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

I Trafikverkets årsredovisning för 2022 framhåller myndigheten att den arbetar med att förhindra obehörigt spårintrång genom stängsel och kameror på särskilt utsatta platser. Åtgärderna har effekt på både självmord och olyckor, eftersom tillträdet till anläggningen försvåras. Under 2022 sattes 42 609 meter stängsel upp utmed järnvägen. 3 nya platser har fått larmande kameror som har tagits i drift, utöver de 40 platser som finns sedan tidigare. Pyramidmattor som försvårar för gående och djur att komma ut på spåret införs som komplement vid stängselavslut, vid sidan av plankorsningar och i änden av plattformar.

Regeringens skrivelse 2021/22:107 Riksrevisionens rapport om statens suicidpreventiva arbete

I Riksrevisionens rapport om statens suicidpreventiva arbete framhåller revisionen att Trafikverket hade ett halveringsmål för omkomna på statliga järnvägar för perioden 2010–2020. Flertalet fall handlar om suicid och antalet var oförändrat under perioden. Riksrevisionen pekar på att regeringen trots avsaknaden av resultat fattade ett nytt beslut 2020 om ett halveringsmål för samtliga trafikslag fram till 2030. Riksrevisionen framhåller att det är angeläget att regeringen ställer krav på att Trafikverket systematiskt följer upp vilka insatser som görs för att uppnå etappmålet och redovisa resultatet, eftersom arbetet hittills inte har lett till någon minskning av antalet omkomna på järnvägarna. Syftet med uppföljningen bör vara att ta reda på varför insatserna inte har haft effekt. Riksrevisionen framför vidare att regeringen också bör se till att Trafikverket ökar graden av systematik i de åtgärder som vidtas. I skrivelsen pekar regeringen på det arbete som redan pågår inom Trafikverket för att följa upp det förra etappmålet. När det gäller det nya etappmål som har satts för perioden 2020–2030 kommer myndigheten Trafikanalys årligen att följa upp hur arbetet med att nå målet fortskrider.

Personalsäkerhet

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

Arbetsmiljöverket konstaterar på sin webbplats att hot och våld, eller risken för att bli utsatt för hot och våld på arbetsplatsen, kan förekomma inom de flesta branscher eller yrken och är ett allvarligt arbetsmiljöproblem. Oron för

att bli utsatt för hot och våld på arbetet är en psykisk belastning som också påverkar arbetsmiljön negativt. Detta ska arbetsgivaren också känna till och förebygga så mycket det går. Arbetsplatser ska utformas och utrustas för att förebygga risken för hot och våld så långt det är möjligt. Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 1993:2) om våld och hot i arbetsmiljön gäller på alla arbetsplatser.

Vidare betonar Arbetsmiljöverket att alla organisationer och företag är skyldiga att arbeta organiserat för att säkerställa en hälsosam arbetsmiljö för sina arbetstagare. Även inhyrd arbetskraft och praktikanter i olika former omfattas av detta ansvar. Detta systematiska arbetsmiljöarbete innebär i korthet att undersöka arbetsmiljön, bedöma vilka risker som finns, åtgärda riskerna och regelbundet följa upp och vid behov revidera åtgärderna.

Genom förbättrad säkerhet på arbetsplatsen och genomtänkta rutiner kan många hot- och våldssituationer undvikas. Med ett bra förebyggande arbete går det att skapa en arbetsplats där personalen kan känna trygghet även i verksamheter där risken för att bli utsatt för hot och våld i arbetet är påtaglig. Förutom arbetsuppgifterna kan särskilda faktorer på arbetsplatsen ytterligare öka riskerna för att bli utsatt för hot och våld, exempelvis kvälls- eller nattarbete, ensamarbete och stress men även tidsbrist och för hög arbetsbelastning utgör en riskfaktor.

Huvudansvaret ligger på arbetsgivaren att ordna och utforma arbetsmiljön för att förebygga risker för ohälsa på grund av hot och våld. Skyddsombudets uppgift är att bevaka arbetsmiljön för arbetstagarnas räkning och att delta i företagets arbetsmiljöarbete för att förebygga ohälsa på grund av exempelvis hot och våld. Skyddsombudets uppgift är också att begära de åtgärder som behövs av arbetsgivaren för att undanröja risker. Dessutom ska det på arbetsplatser som sysselsätter minst 50 arbetstagare regelbundet finnas en skyddskommitté som är en arbetsgrupp bestående av representanter från arbetsgivaren och från arbetstagarna. Skyddskommitténs uppgift är att på ett övergripande sätt planera arbetsmiljöarbetet. Arbetsplatsens skyddskommitté ska behandla frågor och planera åtgärder för att bl.a. förebygga hot och våld.

Kopparstöld

Trafikverket uppger att kopparstöld innebär förseningar och drabbar människor och gods. Inställda och försenade transporter genererar höga samhällskostnader, men även direkta kostnader för Trafikverket och järnvägsföretagen. I samband med stöld är det även vanligt att kablar som inte innehåller men som är viktiga för järnvägsanläggningens säkerhet och funktion skadas. Det riskerar att leda till stora störningar. 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. Trafikverket framhåller bl.a. att verket arbetar för att minska tillgången på koppar och ersätter t.ex. koppar med andra material. Andra förebyggande åtgärder är att verket stöldskyddsmärker med DNA och

samarbetar med andra företag och organisationer, inte minst polisen. Exempel på övriga åtgärder som Trafikverket har vidtagit är bevakning med väktare och/eller kamerabevakning, mindre tillgänglig anläggning, stängsel och skyltning och borttagning av övertaligt material och buskage för att minska möjligheten för obehöriga att vistas i skymundan.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsförslag om spårspring och andra säkerhetsfrågor kopplade till järnvägen vid flera tillfällen, senast i betänkande 2021/22:TU9. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till det arbete som pågår inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på den lagstiftning som finns för att upprätthålla säkerheten inom järnvägssektorn. Det handlar både om skydd av den fysiska anläggningen och om att beivra intrång av obehöriga, men också om att värna den personal som arbetar inom järnvägen.

Utskottet påminner likaså om de trafiksäkerhetsmål som har formulerats och att det är Transportstyrelsens uppgift att bevaka trafiksäkerheten inom järnvägssektorn. Utskottet finner det i sammanhanget uppmuntrande att Sverige klarar det gemensamma europeiska säkerhetsmålet för järnvägen som innebär att ingen passagerare ska omkomma och att färre än fem personer skadas allvarligt per år, ett mål som Sverige har klarat elva år i rad. Utskottet ser naturligtvis allvarligt på förekomsten av självmord i anslutning till järnvägen och välkomnar därför den förebyggande verksamhet som berörda aktörer bedriver. Likaså ser utskottet allvarligt på de fall när obehöriga uppehåller sig i spårområdet eftersom det innebär en förhöjd risk för personskador samt förseningar och kostnader för järnvägsföretagen. Utskottet vill här uppmärksamma det arbete som görs av Trafikverket för att i möjligaste mån försvåra för obehöriga att vistas i spårområdet. Utskottet är också införstått med att arbetet inom spårbunden trafik kan innebära faror för personalen. Det gäller inte minst risken för hot och våld i arbetet. Utskottet understryker i sammanhanget att huvudansvaret ligger på arbetsgivaren att ordna och utforma arbetsmiljön för att förebygga risker för ohälsa på grund av hot och våld, och på den viktiga uppgift som skyddsombud och skyddskommittéer har i sammanhanget.

Mot bakgrund av det som redovisas ovan anser utskottet att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2022/23:84 (V) yrkande 18, 2022/23:1016 (SD) yrkandena 36–38, 40–48 och 50 samt 2022/23:1325 (SD) avstyrks därmed.

Resenärer och transportköpare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. punktlighet och information, snabbare godståg, nattågstrafik och alternativa järnvägsförbindelser till kontinenten. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående arbete och genomförda utredningar.

Jämför reservation 10 (SD).

Motionerna

Mikael Eskilander m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2022/23:1003 yrkande 28 att Trafikverket och Konsumentverket ges i uppdrag att ta fram förslag på hur fullgod punktlighet och information kan uppnås genom förnyad ansvarsfördelning och utökad samordning mellan berörda inom kollektivtrafiken. Motionärerna uppmärksammar i sammanhanget brister inom kollektivtrafiken som drabbar konsumenter. Det gäller inte minst punktligheten.

Patrik Jönsson m.fl. (SD) understryker i kommittémotion 2022/23:1016 yrkande 15 behovet av att stärka arbetet med att få till stånd godståg med högre hastigheter än dagens. För att få ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten bör en ökad hastighet för vissa godståg möjliggöras så att dessa inte agerar bromskloss för lokal- och regionalståg. Vidare anser motionärerna i yrkande 20 att möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör bibehållas. Motionärerna påpekar att så länge det bara finns en fast förbindelse till kontinenten via Öresundsbron är vi väldigt sårbara i fråga om import och export via järnvägsnätet. För att minska sårbarheten bör därför möjligheten att transportera gods via färja finnas kvar. I yrkande 22 uppmärksammar motionärerna frågan om nattåg till Europa. Enligt motionärerna finns det ett stort behov av fler tågsätt och avgångar, i synnerhet i storstadsområdena. De menar därför att det är fel att satsa på nattåg till Europa när behoven är avsevärt större i vårt eget land.

I kommittémotion 2022/23:1451 efterlyser Marielle Lahti (MP) en nollvision för tågstrul i Sörmland mot bakgrund av de problem som drabbat tågpendlarna i regionen.

Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S) uppmärksammar i motion 2022/23:1562 yrkande 1 möjligheterna att ge bolag som bedriver svensk nattågstrafik i uppdrag att förbättra fordonsparken. Motionärerna påpekar i sammanhanget att det finns mer att önska vad gäller standard på vagnar, prissättning samt punktlighet för nattågen som trafikerar Norrland. I yrkande 2 betonar motionärerna vikten av att se upphandling av nattågstrafik i en större helhet än enskilda sträckor.

Julia Kronlid (SD) efterlyser i motion 2022/23:2185 riktlinjer för en familjevänlig tågtrafik, något som skulle underlätta för barnfamiljer att resa med tågtrafiken.

Boriana Åberg m.fl. (M) betonar i motion 2022/23:2114 yrkande 8 vikten av alternativa järnvägsförbindelser till kontinenten via Trelleborgs hamn. Motionärerna framhåller att tågfarjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland är väldigt viktig för godstrafiken. Om något skulle hända med Öresundsbron eller med Stora Bält-förbindelsen kommer den export- och importberoende svenska industrin att försättas i en mycket besvärlig situation utan alternativa transportvägar till kontinenten.

Bakgrund

Transportpolitiska mål

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

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

Uppdrag till Trafikverket

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

I den handlingsplan (TRV 2019/130251) som Trafikverket tog fram med åtgärder för att möjliggöra förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken påpekas att digitaliseringen skapar nya möjligheter för och förväntningar på trafikinformation. Statistik visar att 67 procent av alla personresor i Sverige bokas via mobilappar eller datorer, och allt fler resenärer och företag förväntar sig trafikinformation i realtid. För att digitalisera trafikinformationsprocessen i Sverige krävs enligt Trafikverket ett stort mått av samordning, mer än i flera andra länder eftersom den svenska marknaden är avreglerad med många konkurrerande järnvägsföretag och infrastrukturägare. Aktörerna måste därför samarbeta och samordna överlämningen av information mellan varandra för att det ska fungera.

Trafikverket framhåller att kundundersökningar visar att ungefär 95 procent av resenärerna är nöjda med trafikinformationen när tågen går enligt tidtabell. Däremot är 30–40 procent av resenärerna missnöjda med informationen vid trafikstörningar och förseningar. Resenärerna upplever då att informationen från Trafikverket respektive järnvägsföretagen kan skilja sig åt, samt att informationen kommer sent, kan vara felaktig och är svår att förstå.

De senaste åren har Trafikverket drivit ett samlat förbättringsarbete för att förbereda för en bredare digitalisering av trafikinformation, och för att göra processen snabbare, främst genom smartare interna arbetssätt. För att öka branschfokus på trafikinformation har även ett branschgemensamt förbättringsarbete drivits inom ramen för TTT (se nedan) under de senaste åren. Inom ramen för handlingsplanen har Trafikverket och branschen utarbetat en gemensam målbild. Den säger att trafikinformation ska vara i rätt tid, användbar och samstämmig i alla kanaler. För att närma sig målbilden ska Trafikverket vidta förbättringar inom ramen för denna handlingsplan som sträckte sig fram till 2022. Planen omfattar åtgärder inom följande fem områden:

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

Trafikverket bedömde att den förväntade effekten av genomförandet av åtgärdsprogrammet var att större delar av informationsflödet för trafik- och resenärsinformation skulle vara digitaliserade vid slutet av 2022. Resenärer och transportköpare skulle känna sig tryggare i den information de får om exempelvis tågets position och om förseningar. Information skulle kunna levereras snabbare och vara mer användbar och samstämmig.

Vidare aviserar Trafikverket att man tillsammans med branschen planerar att regelbundet mäta och följa upp nöjd kund-index och hur avtalade servicenivåer för trafikinformationen följs. Detta ska göras så snart åtgärderna som behandlar ny resenärsundersökning och servicenivåer har färdigställts.

Järnvägens punktlighet

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

Trafikuskottet följde under 2020 upp punktligheten för persontrafik på järnväg (2020/21:RFR5). I uppföljningen framkom bl.a. att en rad brister behöver åtgärdas för att förbättra punktligheten. En internationell jämförelse som utskottet lät göra visade att en bättre punktlighet i tågtrafiken kräver en tydlig styrning, dvs. mål och uppföljning samt noggrann planering, statistik och satsningar på infrastrukturen. Trafikuskottets uppföljning visar att det inom dessa områden finns en utvecklingspotential i Sverige. Ett återkommande problem inom bl.a. Trafikverket är att det i stor utsträckning saknas en redovisning av vem som är ansvarig för olika åtgärder samt av samlade resurser och resultat som är kopplade till effekter av insatser och punktlighet. Mot bakgrund av de brister som avslöjats landar trafikuskottets uppföljning i en rad slutsatser om behov av åtgärder. Bland annat bör en översyn av ansvarsförhållanden, organisation samt användning av anslag och intäkter som avser järnvägen övervägas liksom nationella mål för både tågens och resenärernas punktlighet. Styrningen för att uppnå bättre punktlighet för järnvägstrafiken behöver utvecklas.

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

Konsumenträttigheter

Den 7 juni 2023 trädde EU:s nya tågpassagerarförordning i kraft, vilket bl.a. innebär utökade rättigheter att ha med cykel ombord, krav på realtidsinformation, rätt att ordna ersättningsresa och förändringar i fråga om force majeure. I proposition 2022/23:72 EU:s nya tågpassagerarförordning föreslår regeringen nödvändiga ändringar i svenskt regelverk för att förordningen ska kunna tillämpas nationellt. Med anledning av den nya tågpassagerarförordningen föreslår regeringen dels ett undantag från resenärens rätt till prisavdrag om en försening beror på en extraordinär händelse, exempelvis extrema väderleksförhållanden eller en större folkhälsokris, dels att järnvägstrafik som bedrivs för historiska ändamål eller turism ska undantas från tågpassagerarförordningen. Riksdagen biföll regeringens proposition i maj 2023 (bet. 2022/23:CU18, rskr. 2022/23:180).

För den som säljer tågbiljetter med linjer över 15 mil gäller det att informera köparen om huruvida det handlar om en direkt biljett eller inte. Detta gäller oavsett om det är ett eller flera tågföretag som ingår i resan. En nyhet för resenärer på linjer över 15 mil är att de i vissa fall (precis som i lagen för kortare resor) har rätt att själva ordna med ersättningsresa (t.ex. biljett på expressbuss eller annat tågföretag) istället för att invänta ersättningstrafik. Detta gäller alltid om resenärer inte inom 100 minuter från planerad avgångstid fått information om ombokningsalternativen som järnvägsföretaget erbjuder. Nytt är också att resenären aktivt måste ges chansen att ta ställning till om han eller hon vill ha återbetalning i pengar eller värdebevis. En ytterligare skyldighet införs att informera om möjligheten att få intyg om att man varit försenad eller råkat ut för utebliven anslutning eller inställd avgång. Trafikverket får i förordningen en skyldighet att tillhandahålla realtidsinformation om tågens avgångar och ankomster till järnvägsföretag, biljettutfärdare, researrangörer och stationsförvaltare.

När det gäller ändrade regler för linjer kortare än 15 mil är det framför allt att en ny paragraf med force majeure införs. Det gäller då även för bussar, spårvagnar, t-banor och i taxiregistrerade fordon m.m. Det öppnas i förordningen för möjligheter att friskriva sig från visst ansvar både för extraordinära omständigheter (vild strejk, extrema natur- eller väderhändelser, folkhälsorisker etc.) och för incidenter som spårspring, kabelstöld, nödfall ombord eller sabotage som järnvägsföretaget inte kunnat undvika.

Vissa av paragraferna saknar utpekad tillsynsmyndighet och andra har Transportstyrelsen tillsynsansvar för. I sin bedömning påpekar dock Konsumentverket att ett sådant delat ansvar försvårar både information och efterlevnad. De utökade kraven på stationsförvaltaren kommer också att innebära svårigheter eftersom regeringen fortfarande inte har utpekad vem som är stationsförvaltare. På en avreglerad marknad som den svenska är det enligt Konsumentverket av yttersta vikt att resenärer och järnvägsföretag har en samlad kraft att vända sig till per station, inte som i dag en hel kortlek aktörer.

Nattågstrafik

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

tillhandahåller leverantören de fordon som behövs för att utföra trafikuppdraget.

Trafikverket följer upp att avtalen följs och kan utfärda vite för brister i den upphandlade nattågstrafiken. Viten har på så vis vid flera tillfällen utfärdats till följd av förseningar och brister i servicefunktioner på nattågen.

I budgetpropositionen för 2022 delgav regeringen behovet av nya lok och vagnar till den statligt upphandlade nattågstrafiken. Den totala kostnaden beräknas uppgå till 3 855 miljoner kronor. Trafikverket ser för närvarande över utformningen av upphandlingsunderlaget för de nya loken och vagnmodulerna och avsikten är att kunna teckna avtal under 2024. Fordonen ska vara lämpade för Norrlandstrafik, och förhoppningen är att kunna ha det första nya tåget i trafik 2027.

Trafikverket slutredovisade i april 2020 en utredning om nattåg till Europa och fick därefter i juli 2020 i uppdrag att genomföra en upphandling av nattågstrafik genom Sverige och Danmark som bidrar till att det upprättas internationella nattågsförbindelser med dagliga avgångar från Sverige till andra europeiska länder. SJ vann den upphandling som genomfördes och kör sedan den 1 september 2022 dagligen nattåg till Hamburg. Upphandlingen gäller 244 dagar per år och resterande tid av året kör SJ kommersiell trafik. Syftet med detta är att den upphandlade trafiken inte ska konkurrera med Snälltågets kommersiella nattågstrafik till Tyskland eftersom den körs utan statligt stöd under 100 dagar per år. Den totala restiden mellan Stockholm och Hamburg uppgår till ca 13 timmar och tåget öppnar även för fortsatta förbindelser med ankomst till städer som Bryssel, London, Paris och Milano samma dag. SJ:s avtal med Trafikverket gäller fram till 2026 och kan förlängas som längst till den 31 juli 2028.

Tågfärjeförbindelser

Trafikverket fick i juli 2020 regeringens uppdrag att analysera vilken funktion tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland har för en långsiktigt hållbar transportförsörjning. I uppdraget ingick att redogöra för möjliga åtgärder för tågfärjetrafiken som är långsiktigt motiverade ur ett transportförsörjningsperspektiv.

I sin redovisning (TRV 2020/81013) betonade Trafikverket att tågfärjan är ett viktigt alternativ för godstransporter med tåg, främst vid långvariga avbrott eller störningar på Öresundsbron eller vid störningar på järnvägen genom Danmark. Det järnvägsgods som fraktas på färjorna från Trelleborg är främst exportvaror från svensk basindustri, som stål, papper och sågat virke. Importen består av bl.a. livsmedel, läkemedel och bränsle. Även ur ett totalförsvarsperspektiv ansåg Trafikverket att det är viktigt att det finns flera försörjningsvägar till och från Sverige. Om tågfärjorna slutar gå ökar sårbarheten i transportsystemet och godstransporter som fraktas med tåg blir mer sårbara.

Vidare uppmärksammades att ca 200 000 vagnar fraktades på tåg färjorna mellan Trelleborg och Tyskland 1993. I början av 2020-talet var antalet vagnar ca 20 000. Enligt Trafikverkets bedömning behöver transportererna med tåg-färjan öka markant för att förbindelsen ska bära sig ekonomiskt på lång sikt. Eftersom det är både billigare och kortare transporttid för tåg landvägen via Danmark till Tyskland har godstransporter på tåg färjor mellan Sverige och Tyskland minskat. Enligt myndigheten kan det därför krävas någon form av ekonomiskt stöd om tåg färjan ska kunna upprätthållas. Hur ett eventuellt ekonomiskt stöd kan utformas, hur omfattande stödet behöver vara, hur länge stödet behövs och hur ett statligt stöd i kombination med finansiering från näringslivet kan utformas behöver analyseras vidare anser Trafikverket. Trafikverket menar att analysen också behöver ta ställning till om och hur behovet av stöd ser ut före respektive efter Fehmarn Bält-förbindelsens färdigställande.

Analysen visar också att fler transportlösningar än tåg färja mellan Sverige och kontinenten är avgörande och behöver säkerställas vid störningar på förbindelsen genom Danmark. I dagsläget har inte tåg färjorna kapacitet att transportera allt gods som går på järnväg via Danmark. Det krävs även att andra lösningar används vid störningar. Därför föreslår Trafikverket att övriga långsiktiga transportalternativ med eller utan tåg färjor också ses över och analyseras.

Frågan bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Hastighet för godståg

Frågan om godstågens hastighet har behandlats av Trafikverket m.fl. inom ramen för den gemensamma forsknings- och innovationssatsningen Triple F, vars verksamhet syftar till att minska godstransporternas koldioxidutsläpp i Sverige.

Att ökningen av godstransporter i huvudsak har skett på väg istället för järnväg har sin förklaring i att dagens godståg generellt kör i en hastighet på mellan 80 och 100 kilometer i timmen jämfört med passagerartågens hastighet på mellan 160 och 200 kilometer i timmen, en skillnad som orsakar fördröjningar i tågsystemet. Genom att minska hastighetsskillnaden skapas möjlighet att köra och prioritera snabbgodstågen i samma flöde som persontågen. Därmed ökar kapaciteten och hastigheten för långväga transporter och godstågen kan köra fler omlopp som leder till att kapitalanvändningen blir betydligt bättre. Det leder i sin tur till fler avgångar per dygn och därmed dramatiskt minskade ledtider för kunderna.

Under 2022 genomfördes en förstudie för att förstå vad som krävs för att varuägare och operatörer ska välja att transportera gods på järnvägen i stället för lastbilstransporter. Syftet är att utveckla snabba och smarta godståg som kan bli en hållbar länk i framtidens logistikkedja. Det förutsätter att branschens aktörer samlar kunskap och fakta om vilka begränsningar som faktiskt finns och som hindrar godståg från att köra i 200 kilometer i timmen. Den stora

utmaningen är inte lok som klarar dessa hastigheter, utan det som behöver utredas är kunskapen om vagnar, val av lastbärare och lastsäkring. Vidare ingår att undersöka axellast och nödvändig bromsvikt i förhållande till högsta tillåtna hastighet. Faktum är att posttågen under 15–20 års tid har bevisat att det går att framföra både traditionella och intermodala vagnar i hastigheter på 160 kilometer i timmen.

Ett projekt planeras med snabba och smarta godståg på sträckan Stockholm–Malmö–Göteborg. Terminaloperatörer i samtliga dessa städer deltar i projektet eftersom terminalhantering är kanske den viktigaste delen i den framtida logistikkedjan.

Skriftliga frågor och interpellationer

Med anledning av en fråga (fr. 2021/22:92) om tåg färjor till Tyskland informerade i oktober 2021 den dåvarande infrastrukturministern om att man eftersträvar en ökad överflyttning av godstransporterna från väg till både sjöfart och järnväg. Vidare spelar järnvägsfärjorna som trafikerar Trelleborg och Rostock i Tyskland en viktig roll för Sveriges gods försörjning men även för att kunna upprätthålla samhällets funktionalitet i såväl fred som i kris och krig. Antalet järnvägsvagnar som transporteras på tåg färjorna har dock minskat kraftigt i antal de senaste tjugo åren. Regeringen hade därför i november 2019 bjudit in färjerederiet Stena Line, Trelleborgs hamn samt de största transportköparna till ett möte för att bland annat diskutera betydelsen av att säkerställa att det finns förutsättningar att bedriva denna tåg färjetrafik även fortsättningsvis och att transportköparna har ett särskilt ansvar att verka för att tåg färjeförbindelsen kan bedrivas även i framtiden. Inte minst ur ett redundansperspektiv var detta enligt regeringens uppfattning viktigt ifall det skulle uppstå störningar i tågtrafiken över exempelvis Öresundsbron.

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

I en interpellationsdebatt den 17 mars 2023 (ip. 2022/23:245) tillfrågades statsrådet Andreas Carlson om vilka åtgärder som ska vidtas för att banunderhåll planeras i tid och resenärerna ges möjlighet att med god framförhållning planera sitt tågresande, och om vilka åtgärder som ska vidtas på kort respektive långt sikt för att säkerställa en rimlig planeringshorisont för järnvägstrafiken. Statsrådet poängterade att det är av stor betydelse att Trafikverket förbättrar framförhållningen vid planeringen av banarbeten och tilldelningen av kapacitet. Statsrådet underströk att den organisation vi har i

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsförslag om punktlighet, nattåg och tågfarjor vid flera tidigare tillfällen, senast i betänkande 2021/22:TU9. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena främst med hänvisning till pågående arbete. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det transportpolitiska funktionsmålet, dvs. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet, också är en utgångspunkt för arbetet med järnvägstrafiken i Sverige.

Utskottet är införstått med de utmaningar som finns inom järnvägssektorn med bristande tillförlitlighet som drabbar både resenärer och transportköpare. Utskottet välkomnar därför det regeringsuppdrag som Trafikverket har fått om att utreda förutsättningarna för att minska förseningarna i järnvägstrafiken orsakade av järnvägsföretag. Utskottet välkomnar också den handlingsplan som Trafikverket har lagt fram med åtgärder för att möjliggöra förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken. Frågan om järnvägens tillförlitlighet är för övrigt väl uppmärksammas, och utskottet hänvisar i sammanhanget till det arbete som bedrivs av berörda aktörer inom ramen för branschens samverkansforum Tillsammans för tåg i tid (TTT). Utskottet har också tidigare följt upp punktligheten för persontrafik på järnvägen och identifierat en rad brister, och Riksrevisionen genomförde så sent som 2022 en granskning av statens insatser för att motverka tågförseningar. Utskottet välkomnar i sammanhanget arbetet inom EU med att stärka resenärernas rättigheter genom den nya tågpassagerarförordning som träder i kraft i juni i år.

Vad gäller motionsyrkandet om nattågstrafiken hänvisar utskottet till pågående upphandlingsarbete för att säkerställa sådan trafik till norra Sverige. Utskottet förutsätter att Trafikverket i upphandlingen kommer att säkerställa att trafiken bedrivs med ändamålsenliga fordon. Vad gäller nattågstrafiken till

kontinenten noterar utskottet att SJ vann den upphandling som gjordes och att innevarande avtal gäller fram till 2026.

Vidare noterar utskottet att frågan om tåg färjeförbindelser till kontinenten är uppmärksammas och utskottet understryker att det är en fråga av vikt för inte minst näringslivet och att tåg färjeförbindelsen till kontinenten minskar transportsektorns sårbarhet. Utskottet konstaterar att det nyligen har genomförts en utredning på området som för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet ser fram emot resultatet med stort intresse.

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

Mot bakgrund av det som redovisas ovan anser utskottet inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Motionerna 2022/23:1003 (SD) yrkande 28, 2022/23:1016 (SD) yrkandena 15, 20 och 22, 2022/23:1451 (MP), 2022/23:1562 (S) yrkandena 1 och 2, 2022/23:2114 (M) yrkande 8 och 2022/23:2185 (SD) avstyrks därmed.

Banavgifter

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 11 (V).

Motionerna

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) anser i partimotion 2022/23:1233 yrkande 25 att regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken. Motionärerna pekar bl.a. på att EU:s reglering av banavgifterna i högre grad måste beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge. Motionärerna understryker att detta förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte undermineras av höjda banavgifter.

Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) anför i kommittémotion 2022/23:3 yrkande 3 att regeringen bör återkomma med förslag om avskaffade banavgifter för hela 2022 samt att banavgifterna inte höjs under hela planperioden så länge som jämbördiga villkor inte är uppnådda med konkurrerande trafikslag. Motionärerna pekar bl.a. på att banavgifterna under de senaste 15 åren har höjts med 300 procent och att sänkta banavgifter skulle öka järnvägens konkurrenskraft och mer gods- och persontransporter skulle kunna flytta över till järnvägen.

Bakgrund

Rättslig grund för uttag av banavgifter

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

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

Tillfällig nedsättning av banavgifter med anledning av covid-19

Den 7 oktober 2020 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) 2020/1429 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet. Förordningen innebär att medlemsstaterna under en närmare angiven referensperiod får tillåta infrastrukturförvaltare att sänka, avstå från eller senarelägga vissa avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen under förutsättning att reglerna för statligt stöd följs. Om medlemsstaten väljer att utnyttja dessa möjligheter ska infrastrukturförvaltarna kompenseras för intäktsbortfallet. Referensperioden var ursprungligen mars–december 2020 men förordningen innehöll en bestämmelse som gav Europeiska kommissionen möjlighet att genom delegerade akter förlänga referensperioden, som längst till den 14 april 2022.

Den 28 juni 2021 antogs kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1061 om förlängning av förordningens referensperiod till den 31 december 2021. Med hänvisning till att pandemin fortsatte att inverka negativt på järnvägssektorn beslutades den 24 februari 2022 genom förordning (EU) 2022/312 om ännu en förlängning av referensperioden till den 30 juni 2022, med möjlighet för kommissionen att genom delegerade akter ytterligare förlänga referensperioden med högst sex månader i taget, dock längst till den 31 december 2023.

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

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

Finansiering av järnvägsunderhåll

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsförslag om sänkta banavgifter tidigare, senast i betänkande 2021/22:TU9. Utskottet hänvisade då till att regleringen av uttaget av banavgifter grundar sig på EU-rättsliga regler i frågan och avstyrkte motionsförslaget. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner om att det av järnvägsmarknadslagen framgår vilka avgifter en infrastrukturförvaltare ska och får ta ut av järnvägsföretag och andra organisatörer av trafik för att använda järnvägsinfrastrukturen. Regelverket anger också hur avgifterna ska fastställas. Den svenska lagstiftningen utgår från gemensamma EU-rättsliga regler enligt vilka den vägledande principen är att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Utskottet vill samtidigt också påminna om att man inom EU har enats om en möjlighet till tillfällig nedsättning av banavgifterna med anledning av covid-19, något som riksdagen senare också beslutade om vid hanteringen av höständringsbudgeten för 2021.

Utskottet vill avslutningsvis också påminna om att banavgifter är en viktig förutsättning för att till en del finansiera järnvägsinfrastrukturen i landet.

Utskottet finner nuvarande ordning ändamålsenlig och avstyrker därför motionerna 2022/23:3 (V) yrkande 3 och 2022/23:1233 (V) yrkande 25.

Längre och tyngre tåg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att möjliggöra för längre och tyngre tåg på järnvägsnätet. Utskottet hänvisar till pågående arbete och satsningar som görs inom ramen för den nationella planen för transportinfrastrukturen. Utskottet framhåller att det finns stora miljö- och samhällsnyttor i att möjliggöra för längre och tyngre tåg.

Jämför reservation 12 (SD, C).

Motionerna

Annie Lööf m.fl. (C) anför i partimotion 2022/23:1672 yrkande 56.2 att åtgärder bör vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige. Likalydande önskemål återfinns i kommittémotionerna 2022/23:834 yrkande 52.2 av Ulrika Heie m.fl. (C) och 2022/23:1123 yrkande 6.2 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C). Motionärerna lyfter i sammanhanget fram att det bl.a. finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transporter med tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon.

I kommittémotion 2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 16 framhålls att arbetet med att möjliggöra för längre och tyngre godståg måste stärkas. Motionärerna framhåller att det behövs ett långsiktigt och systematiskt arbete för längre och tyngre godståg.

Bakgrund

Längre och tyngre tåg

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

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

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

Infrastrukturpropositionen

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

Den nationella godstransportstrategin

I regeringens nationella godstransportstrategi framförs att en viktig del är att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Vidare anförs att det inom EU körs längre tåg än i Sverige, men inte tåg som är tyngre än högsta tillåtna axellast på 22,5 ton. För att skapa goda förutsättningar för gränsöverskridande järnvägstransporter framhöll därför den tidigare regeringen att det kunde vara en fördel att möjliggöra främst för längre tåg.

Trafikverkets arbete med längre och tyngre tåg

Inom Trafikverket pågår ett projekt för att möjliggöra trafik med längre, tyngre och större godståg. I projektet arbetar Trafikverket med både infrastrukturåtgärder och administrativa frågor. Sedan 2018 pågår arbetet med bl.a. bromsprocenttabeller, kodifiering och andra utredningar kring längre, tyngre

och större tåg. Utvecklingen sker till stora delar i samarbete med järnvägsbranschen. I projektet har ett strategiskt nät pekats ut som aktuellt för att införa tåg på upp till 750 meter. De utpekade stråken är speciellt viktiga för godstrafiken.

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsförslag om längre och tyngre tåg vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2021/22:TU9 Fjärde järnvägspaketet och andra järnvägsfrågor. Utskottet föreslog då att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till den dåvarande regeringen om åtgärder för längre och tyngre tåg. Utskottet framhöll att vissa åtgärder och arbeten kommer att behöva genomföras för att bl.a. järnvägsinfrastrukturen och järnvägsstationerna ska ha möjlighet att ta emot längre och tyngre tåg. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Med anledning av riksdagens tillkännagivande informerade regeringen i skrivelse 2022/23:75 om att den i juni 2022 hade fastställt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.). I planen finns 2,8 miljarder kronor reserverade för åtgärder som ska möjliggöra trafikering av tåg som är längre, tyngre och större. Av beloppet ska 736 miljoner kronor användas till åtgärder på sträckorna Hallsberg–Malmö/Göteborg. Resterande medel har ännu inte preciserats geografiskt. Regeringen uppger att den har för avsikt att återkomma till riksdagen med en redogörelse för hur tillkännagivandet har omhändertagits.

Utskottets ställningstagande

Med längre och tyngre tåg kan samma mängd gods transporteras av färre tåg och persontågen kan köras med fler vagnar. Längre och tyngre tåg innebär således att kapaciteten i järnvägssystemet utnyttjas mer optimalt och att konkurrenskraften för transportberoende näringar ökar. Utskottet vill därför framhålla att det finns möjlighet att få stora miljö- och samhällsnyttor genom att göra det möjligt för längre och tyngre tåg på det svenska järnvägsnätet. Utskottet är samtidigt medvetet om att vissa åtgärder och arbeten behöver genomföras för att bl.a. järnvägsinfrastrukturen och järnvägsstationerna ska ha möjlighet att ta emot längre och tyngre tåg, och utskottet påminner om att riksdagen därför riktade ett tillkännagivande till regeringen i denna fråga under förra riksmötet. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma det arbete som sedan flera år pågår inom Trafikverket för att möjliggöra för längre och tyngre tåg på det svenska järnvägsnätet. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att det inom ramen för den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 har reserverats 2,8 miljarder kronor för åtgärder som ska möjliggöra användning av längre, tyngre och större tåg. Utskottet bedömer således att frågan om längre och tyngre tåg är väl beaktad och avstyrker därmed motionerna 2022/23:834 (C) yrkande 52.2, 2022/23:1016 (SD) yrkande 16, 2022/23:1123 (C) yrkande 6.2 och 2022/23:1672 (C) yrkande 56.2.

Digitalisering inom järnvägssektorn

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att stärka arbetet med digitalisering inom järnvägssektorn. Utskottet noterar att digitaliseringen är en integrerad del i Trafikverkets planerade insatser för att modernisera och effektivisera järnvägssystemet.

Jämför reservation 13 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2022/23:1016 vill Patrik Jönsson m.fl. (SD) i yrkande 27 stärka arbetet med digitalisering inom järnvägssektorn. Motionärerna uppmärksammar digitaliseringens möjligheter att ge bättre kunskaper om anläggningens skick och möjligheter att rikta underhållet rätt.

Pågående arbete

I november 2021 överlämnade Trafikverket sitt förslag till nationell transportinfrastrukturplan för 2022–2033. I förslaget uppger Trafikverket att myndigheten bidrar till ny teknik och genomför digitaliseringens möjligheter, vilket utvecklar transportsystemets utformning, underhåll och användning. Verket konstaterar att mängden data och information ökar, blir alltmer

tillgänglig och skapar nya tjänster i transportsystemets olika delar. Digitaliseringen möjliggör nya typer av åtgärder och beslutsstöd som bygger på interaktion mellan fordon och infrastruktur för att skapa nytta. Trafikverket uppger att man under planperioden kommer att verka för att tillvarata digitaliseringens möjligheter genom att utvecklingen av informationsmängder och den digitala infrastrukturen beaktas, både inom ramen för den egna verksamheten och i samverkan med andra aktörer. Nya typer av åtgärder med tydliga inslag av digitalisering som ger direkta effekter i transportsystemet kan enligt Trafikverket underlätta omställningen till ett hållbart transportsystem. Prioriterade områden inom forskning och innovation anges vara ökad produktivitet, klimatpåverkan, effektivt inkluderande transportsystem och digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle.

Mer specifikt för järnvägens del anser Trafikverket att ökad automatisering och digitalisering möjliggör ett mer tillståndsbaserat och prediktivt underhåll av anläggningens tillgångar. Vidare bidrar automatisering och digitalisering till bättre punktlighet och ökad konkurrenskraft. Genom att automatisera de manuella mätningarna och komplettera de maskinella med digitala lösningar kan en stor förbättring av Trafikverkets mät- och övervakningsverksamhet uppnås. Behovet av tid i spår för underhåll minskar samtidigt som produktivitet och effektivitet förbättras. Trafikverket påbörjade därför en innovationsupphandling i april 2021 som ska lägga grunden för ett mer digitaliserat tillståndsbaserat underhåll. Upphandlingen är avgränsad till två kritiska anläggningstyper; skarvfritt spår och kontaktledning. Tanken är att både arbetssätt, metodik och lösningar sedan ska kunna skalas upp till fler anläggningstyper. Upphandlingen avslutades i december 2021.

I Trafikverkets genomförandeplan för 2023–2028 från mars 2023 uppmärksammas att järnvägssystemet står inför en ökande digitalisering och centralisering av tekniska system. Det kommer enligt myndigheten att ställa högre krav på kapaciteten, funktionaliteten, robustheten och säkerheten i den digitala infrastrukturen längs Sveriges järnvägar. Åtgärderna är tätt sammankopplade, och tillsammans ska de nå huvudsyftet att på ett resurseffektivt sätt uppdatera Trafikverkets digitala infrastruktur och därmed skapa förutsättningar för den fortsatta utvecklingen och moderniseringen av transportsystemet. Inom järnvägssystemet fortsätter således digitaliseringen, med åtgärder inom trafikledning, signalsystem och planering för att vidmakthålla, effektivisera och uppgradera för bättre nytta.

Vidare framhåller Trafikverket att nätet för datakommunikation behöver utvecklas och förstärkas för att nå den kapacitet, funktionalitet, robusthet och säkerhet som digitaliseringen innebär eftersom fler och fler delar behöver kommunicera digitalt. Under perioden införs därför en ny lösning för trådlös kommunikation mot tekniska system längs järnvägen för att hantera den alltmer uppkopplade anläggningen. Trafikverket framhåller att det även krävs åtgärder kring it-miljöer och it-säkerhet för att säkerställa robusthet och tillgänglighet. Inom Trafikverket pågår olika standardiseringsarbeten i fråga

om digitalisering och teknikutveckling i stort, t.ex. trafikledning, signalsystem, optiska fibrer och planering av tågtrafiken. Till detta kommer även att Trafikverkets radionät ska ersättas i början av 2030-talet. Då byter järnvägen till ip-baserad radiokommunikation.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har hanterat motionsförslag om digitalisering inom järnvägssektorn tidigare, senast i betänkande 2021/22:TU9. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning till pågående arbete och utredningar. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är helt införstått med digitaliseringens betydelse för järnvägssektorn och de effektiviserings- och utvecklingsmöjligheter den erbjuder för att inte minst underlätta omställningen till ett mer hållbart transportsystem och öka järnvägens konkurrenskraft. Utskottet noterar med tillfredsställelse att digitaliseringens potential synes vara väl uppmärksammas av Trafikverket och att digitaliseringen är en integrerad del i myndighetens planerade insatser för att modernisera och effektivisera järnvägssystemet. Utskottet ser därmed med tillförsikt på utvecklingen och avstyrker därför motion 2022/23:1016 (SD) yrkande 27.

Gränsöverskridande trafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll vid gränsöverskridande trafik. Utskottet hänvisar i sammanhanget till det EU-gemensamma regelverk på järnvägsområdet som syftar till att uppnå ett enhetligt järnvägssystem utan onödiga tekniska och administrativa hinder inom Europa.

Jämför reservation 14 (SD).

Motionen

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2022/23:1016 yrkande 18 att kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll bör stärkas vid gränsöverskridande trafik. Motionärerna pekar på att konkurrensen behöver ske på lika villkor, att det finns många utmaningar och att det därför finns ett behov av mer effektiva kontroller vid gränsöverskridande trafik.

Bakgrund

Inom EU pågår sedan flera år tillbaka ett arbete med att inrätta en inre järnvägsmarknad genom att gradvis öppna marknaderna. Målet är att uppnå ett enhetligt järnvägssystem utan onödiga tekniska och administrativa hinder inom Europa och på detta sätt öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen.

Inom EU öppnades marknaden för godstransporter på järnväg för konkurrens i januari 2007, och marknaden för internationella persontransporter på järnväg öppnades för konkurrens i januari 2010.

Det senaste och fjärde järnvägspaketet i EU beslutades 2016 och syftar till att ytterligare öka järnvägens konkurrenskraft, att tillvarata järnvägens potential och att effektivt leverera snabba, volymstarka, energieffektiva och därmed mindre miljöbelastande transporter. Detta ska åstadkommas genom åtgärder som undanröjer tekniska och administrativa hinder samtidigt som nivån på järnvägssäkerheten upprätthålls eller förbättras. Paketet omfattar sex rättsakter som kan delas upp i två block, ett tekniskt block och ett marknadsblock. Huvudsyftet bakom rättsakterna i det tekniska blocket är att effektivisera och snabba på olika beslutsprocesser. Det rör dels regelgivningsprocesser, dels godkännande- och tillståndsgivningsprocesser där bestämmelser om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet tillämpas. Tanken är att en ökad hastighet i dessa processer ska möjliggöra minskningar av företagens administrativa kostnader för kontroll av regelefterlevnad och därigenom bidra till att stärka järnvägens konkurrenskraft. Rättsakterna syftar också till att minska risken för att beslutsprocesserna används till förtäckt diskriminering men också till att anpassa regelverket till Lissabonfördraget. Som ett led i att snabba på olika processer får kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) en viktigare roll genom att ges ansvaret för två regelgivningsprocesser. Det handlar dels om fastställande av krav på tekniska egenskaper för järnvägsutrustning i form av s.k. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, dels om fastställande av krav på det säkerhetsarbete som järnvägssystemets aktörer ska utföra i form av s.k. gemensamma säkerhetsmetoder. ERA får också fatta beslut om godkännande för utsläppande på marknaden av fordon och fordonstyper samt möjlighet att utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg, dvs. det tillstånd som järnvägsföretag utöver licens behöver för att bedriva järnvägstrafik. I ett av de beslutade direktiven, det s.k. säkerhetsdirektivet (direktiv (EU) 2016/798), anges att järnvägsföretag ska genomföra nödvändig riskkontroll. Med nödvändig riskkontroll avses krav på att genomföra de förfaranden och gemensamma metoder som syftar till att identifiera, bedöma och vid behov eliminera eller minimera säkerhetsrisker. I direktivet fastställs också specifika krav vad gäller underhåll av fordon, bl.a. krav på inrättande av ett system för underhåll.

EU:s arbetstidsdirektiv (direktiv 2003/88/EG) reglerar frågor om arbetstid för arbetstagare inom Europeiska unionen. Direktivet gäller i princip för alla sektorer utom de som omfattas av mer specifika bestämmelser enligt annan unionsrätt. En rad tillåtna avvikelser och undantag gör det dock möjligt för

medlemsstaterna och arbetsmarknadens parter att tillämpa direktivets bestämmelser förhållandevis flexibelt för vissa specifika grupper av arbetstagare. Direktivet hindrar inte medlemsstaterna från att ha mer förmånliga nationella bestämmelser. Arbetstidsdirektivet är bindande för alla Europeiska unionens medlemsstater.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har hanterat motionsförslag om gränsöverskridande trafik tidigare, senast i betänkande 2021/22:TU9. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning till pågående arbete och utredningar. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner om att det EU-gemensamma regelverket på järnvägsområdet syftar till att uppnå ett enhetligt järnvägssystem utan onödiga tekniska och administrativa hinder och på detta sätt öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft. Det gemensamma regelverket tar bl.a. fasta på frågor som rör tekniska specifikationer, driftskompatibilitet, säkerhetskrav m.m. som är nödvändiga för en fungerande inre järnvägsmarknad. Utskottet finner att denna ordning är ändamålsenlig och ser inget skäl till särskilda initiativ när det gäller gränsöverskridande tågtrafik. Utskottet avstyrker därmed motion 2022/23:1016 (SD) yrkande 18.

Vissa miljöfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om utfasning av fossila drivmedel inom tågsektorn. Utskottet hänvisar till de insatser som görs på området, inte minst vad gäller vätgasdrivna tåg.

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

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 51 framförs att dieseldrivna lok och motorvagnar på sikt bör ersättas för att kunna drivas med mer miljövänligt bränsle. I yrkande 52 anförs att Sverige bör prova vätgasdrivna motorvagnar i passagerartrafik på oelektrifierade sträckor. Enligt motionärerna är det önskvärt att diesel ersätts med miljövänligare bränslen där elektrifiering inte är möjlig och så snart kostnadseffektivitet och teknik medger detta.

Ulrika Heie m.fl. (C) vill i kommittémotion 2022/23:853 yrkande 32 att man fasar ut kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn och ser över

möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor. Motionärerna framhåller att även järnvägssträckor som i dag använder diesellok behöver hitta alternativ för att reducera de kvarvarande utsläppen inom sektorn.

Bakgrund

Järnvägens utsläpp

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även utrikes sjöfart och flyg tas med, är andelen drygt 40 procent. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen. Järnvägstrafik ger dock små utsläpp av växthusgaser och har legat ganska still över tid. Tågtrafikens energianvändning omfattade enligt Energimyndigheten 2,8 terawattimmar 2019, av vilket 94 procent utgjordes av elanvändning och resterande 6 procent diesel. Koldioxidutsläppen från järnvägstrafiken stod 2019 för endast 0,3 procent av de totala utsläppen inom marktransporter. Trafikverket uppger att utsläppen från järnvägstrafiken till luft mest består av metallpartiklar som frigörs vid slitage på räls, kontaktledningar, hjul och bromsar. Eftersom metallpartiklar är jämförelsevis tunga transporteras de inte iväg så långt utan faller ned nära järnvägen. Mätningar visar att halterna av partiklar inte överskrider EU:s miljökvalitetsnorm i järnvägsmiljöer utomhus. Det gör de inte ens nära spåren, direkt efter att tåg bromsat in eller i väderförhållanden som brukar medföra att partikelhalterna blir extra höga.

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

Trafikutskottets rapport om fossilfria drivmedel

Av trafikutskottets forskningsgrupps rapport Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13) framgår att energieffektiviteten är hög för spårbunden trafik. Den spårbundna trafiken är nästan uteslutande elektrifierad i Sverige, och på både kort och lång sikt är en ökad andel förnybar el ett viktigt bidrag till att minska koldioxidutsläppen. Av rapporten framgår att det endast används 0,02 terawattimmar diesel på 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 med att lagra och transportera vätgas på ett effektivt sätt.

En samlad politik för klimatet

I proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan 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 de undertecknande länderna att bl.a. undersöka möjligheter att främja vätgas inom transport och mobilitet, liksom att underlätta etableringen av nödvändig infrastruktur för att möta ökad efterfrågan på vätgas.

En nationell vätgasstrategi

Energimyndigheten redovisade i november 2021 ett regeringsuppdrag att ta fram ett förslag till en strategi för fossilfri vätgas, elektrobränslen och ammoniak (ER 2021:34). Målet med strategin och åtgärdsförslagen är att utveckla och tillvarata möjligheterna med vätgas och elektrobränslen och underlätta för omställningen till fossilfrihet. I arbetet med strategin har olika hinder analyserats för att peka ut effektiva insatser som staten kan vidta. Eftersom utvecklingen för vätgas går snabbt prioriterade Energimyndigheten åtgärder som kan genomföras de närmaste fem åren. Myndigheten framför att strategin ska ange en riktning som kan vara gemensam för staten och näringslivet. Den ska också tydliggöra vilka förutsättningarna behöver vara för att den potential som användningen av vätgas och elektrobränslen bjuder ska kunna utnyttjas. Strategin sätter konkreta mål till såväl 2030 som 2045. Den identifierar även ett antal viktiga åtgärder och initiativ att genomföra för en positiv vätgasutveckling, bl.a. att utreda behoven av ytterligare styrmedel som minskar kostnadsgapet mellan fossilfri och fossil vätgas och att etablera en plattform för systematisk dialog mellan företag, branschorganisationer och offentliga aktörer. I en underlagsrapport (ER 2021:36) till den föreslagna strategin nämns Inlandsbanan och järnvägen som en aktör där vätgasen har potential, både som drivmedel och för distribution.

Arbete pågår inom Regeringskansliet i fråga om vätgasstrategin.

Vätgaståg

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast miljörelaterade frågor kopplade till järnvägen i betänkande 2021/22:TU9. Utskottet konstaterade bl.a. att järnvägens del av de totala växthusgasutsläppen är mycket låg och påminde samtidigt om den nationella vätgasstrategi som Energimyndigheten har haft i uppdrag att ta fram förslag till. Utskottet avstyrkte motionsförslagen i frågan och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att järnvägen står för en mycket begränsad del av transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Det är dock givetvis angeläget att komma till rätta med även järnvägstrafikens utsläpp. Utskottet ser därför mycket positivt på de insatser som görs inom detta område, inte minst vad gäller vätgasdrivna tåg. Utskottet vill lyfta fram det arbete som görs både i Sverige och inom EU för att främja vätgasteknologin. Utskottet välkomnar bl.a. Energimyndighetens uppdrag att utforma förslag till en nationell vätgasstrategi. Utskottet vill även peka på att det i Sverige redan pågår arbete med att ersätta diesel med vätgasdrift på sträckor som inte är elektrifierade, i första hand Inlandsbanan.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2022/23:853 (C) yrkande 32 och 2022/23:1016 (SD) yrkandena 51 och 52.

Museiföreningar

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 17 (SD).

Motionen

Patrik Jönsson efterlyser i kommittémotion 2022/23:1016 yrkande 61 ökat stöd och bättre förutsättningar för museitrafik. Motionärerna pekar på att detta är nödvändigt för att museiföreningar även fortsättningsvis ska kunna hålla kulturarvet vid liv och lyfter i sammanhanget vikten av att man ger trafiken tillgång till tåglägen.

Bakgrund

Järnvägslagstiftningen

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

Vidare finns det i Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom järnvägsområdet regler om avgifter för bl.a. tillsyn och tillstånd. De som kan styrka att de uteslutande bedriver kulturhistorisk verksamhet på järnväg eller spårväg, saknar vinstsyfte samt inte bedriver trafik i mer än begränsad omfattning är att anse som museiorganisationer i avgiftshänseende. Enligt avgiftsföreskrifterna är museiorganisationer befriade från vissa avgifter och kan även få en kostnadsreduktion på vissa andra avgifter.

Riksdagens tillkännagivande

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

I mars 2021 redogjorde den dåvarande regeringen i skrivelse 2020/21:75 för vilka åtgärder som vidtagits med anledning av riksdagens tillkännagivande. Regeringen påminde om att Riksantikvarieämbetet i regleringsbrevet för 2018 (KU2017/00942) hade fått i uppdrag att undersöka förutsättningarna för lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Uppdraget redovisades den 19 december 2018 i rapporten Det rörliga kulturarvet – Förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet, vars förslag därefter bereddes

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om museiföreningar tidigare, senast i betänkande 2021/22:TU9. Utskottet underströk inte minst den kulturhistoriska betydelsen och ansåg i sammanhanget att det var viktigt att regelverket för museijärnvägar utformas på ett sätt som gör att verksamheten ges goda förutsättningar att bedrivas utan att trafiksäkerheten åsidosätts. Utskottet ansåg att det inte fanns skäl att ta några initiativ på området, och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att museijärnvägar har en kulturhistorisk betydelse och kan vara en givande hobby för den enskilde. Utskottet anser därför att det är viktigt att regelverket för museijärnvägar utformas på ett sätt som gör att verksamheten ges goda förutsättningar att bedrivas utan att trafiksäkerheten åsidosätts. Utskottet finner ingen anledning att tvivla på att nuvarande järnvägsreglering är adekvat utformad. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att de ändringar i järnvägslagstiftningen som gjordes med anledning av det fjärde järnvägspaketet inte innebär någon ändring i det avseendet. Utskottet påminner vidare om att frågan om värnandet av det rullande kulturarvet, till vilket järnvägen hör, uppmärksammats genom ett tidigare tillkännagivande av riksdagen. Utskottet anser därför sammanfattningsvis att det inte finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget och avstyrker således motion 2022/23:1016 (SD) yrkande 61.

Kompetensförsörjning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om etablering och utveckling av övningsanläggningar. Utskottet hänvisar till det arbete som görs av järnvägsbranschen och till pågående regeringsuppdrag för att komma till rätta med kompetensbristen på området.

Motionen

Hans Ekström m.fl. (S) vill i motion 2022/23:2038 möjliggöra för etablering och utveckling av övningsanläggningar, och därmed även utbildningar för järnvägsrelaterade yrken, i Stockholm-Mälardalenregionen. För utvecklingen av regionens infrastruktur är det enligt motionärerna avgörande att etableringen av övningsanläggningar möjliggörs och stöttas skyndsamt.

Bakgrund

Den nationella godstransportstrategin

I den nationella godstransportstrategi som lanserades i juni 2018 understryks att behovet av kompetens inom järnvägsområdet är stort på alla utbildningsnivåer och områden. Samtidigt konstateras att branschen kommer att behöva anställa fler personer med delvis nya kompetenser framöver, eftersom det görs stora satsningar på en modern järnväg. I strategin anges att regeringen avser att analysera hur tillgången på kompetens på järnvägsområdet kan förbättras inom ramen för utbildnings- och arbetsmarknadspolitiken och hur ökad rörlighet mellan olika yrkeskategorier som kan arbeta inom järnvägen kan främjas. I strategin framhåller regeringen att den ser positivt på järnvägsbranschens initiativ för att öka och stärka samverkan inom näringslivet och med universitet och högskolor.

Framtidens järnvägsunderhåll

Av utredningsbetänkandet Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18) framgår att initiativ pågår för att förbättra förutsättningarna för en adekvat kompetensförsörjning på kort och lång sikt. I betänkandet anges t.ex. att branschorganisationen Sveriges Byggindustrier har gjort en genomgång av dels vilka utbildningar som finns, dels vilka yrken som finns i järnvägsbranschen. Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) har skapat en gemensam digital plattform för ändamålet. Inom ramen för JBS pågår dessutom ett arbete med en prognosmodell för framtida kompetensbehov. JBS arbetar även för att öka intresset och säkerställa utbildningsutbudet.

Av betänkandet framgår att Trafikverksskolan 2019 startade tre nya yrkeshögskoleutbildningar inom signalteknik, kontaktledningsteknik och

banteknik. Utredaren betonar dock att bristen på kompetens inom branschen är mycket stor och framhåller att Trafikverket inom ramen för sektorsuppdraget bör ta initiativ till åtgärder för att avhjälpa brister i branschens kompetensförsörjning. Betänkandet bereds inom Regeringskansliet.

Trafikverket

Under 2018 och 2019 förde Trafikverket en dialog med Regeringskansliet om kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. Bland annat diskuterades ett antal förslag där Trafikverket skulle kunna ta ett större ansvar än i dag för sektorns kompetensförsörjning. Det handlade exempelvis om övningsanläggningar, stöd till högskolor och kampanjer.

I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22) hänvisar regeringen till den nationella trafikslagsövergripande infrastrukturplanen för perioden 2022–2033 och att Trafikverket under planperioden ska arbeta strategiskt för att förbättra den långsiktiga kompetensförsörjningen i fråga om kritiska personalkategorier för planens genomförande med särskilt fokus på järnvägssektorn. I arbetet ska Trafikverket även se över och vid behov verka för att t.ex. järnvägstekniska övningsanläggningar och andra utbildnings-samarbeten i branschen motsvarar utbildningsbehoven. Trafikverkets anslag föreslås därför höjas med 15 miljoner kronor 2023 och ska därefter höjas med 15 miljoner kronor 2024 samt 10 miljoner kronor 2025. Höjningen finansieras enligt regeringens förslag genom en motsvarande minskning av anslaget för utveckling av statens transportinfrastruktur.

Enligt den bedömning Trafikverket gör i rapporten Kompetensförsörjning i transportsektorn (2020:049) finns det mycket som pekar på ett växande behov av resurser och kompetens inom transportområdet och redan nu upplever många aktörer svårigheter med att rekrytera rätt kompetens. Trafikverket pekar i sammanhanget på att brist på kompetens äventyrar utvecklingen mot ett hållbart samhälle och genomförandet av den nationella planen för transportinfrastruktur. Bristen har särskilt uppmärksammats inom järnvägssektorn mot bakgrund av den planerade upprustningen och utbyggnaden av järnvägen. Det påpekas också att sektorn inte upplevs som attraktiv, att det är få sökande till relevanta utbildningar och att branschen har problem med rekrytering av medarbetare med rätt kompetens. Vidare saknas det enligt Trafikverket ett helhetsgrepp för att säkerställa utbildnings-möjligheter och öka attraktiviteten. Ny teknik, t.ex. automatisering, artificiell intelligens (AI) och elektrifiering, ställer krav på flexibilitet och nya typer av kompetenser och därför behövs det nya innovativa lösningar för att möta framtidens transportbehov.

Några av de åtgärder som Trafikverket föreslår är att man inrättar ett branschövergripande forum och att man utvecklar utbildningssystemet som behöver bli mer flexibelt för att möta den snabba utvecklingen och möjliggöra livslångt lärande. Enligt Trafikverket är arbetet med att öka järnvägssektorns

attraktivitet avgörande i sammanhanget liksom att se den som en framtidsbransch. Dessutom behöver man arbeta aktivt med ökad jämställdhet och mångfald i sektorn.

Regeringsuppdrag om kompetensförsörjning

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägsbranschen. Inom ramen för uppdraget ingick att under perioden 2021–2022 leda ett antal prioriterade åtgärder i samverkan med branschens aktörer. Vidare har Trafikverket tillsatt en projektgrupp för att, i samarbete med branschens aktörer, ta fram förslag på modell för en branschskola. Samverkan har skett via arbets- och intressentgrupper med många inblandade parter, och flera personer har engagerats inom JBS Kompetens, järnvägsbranschens arena för gemensam samverkan för utbildningar och attraktivitet. Ett förslag till modell för en branschskola – ett s.k. järnvägscollege – arbetades fram gemensamt under 2021. Arbetet fortsatte under 2022 med etablering och överlämning inför en uppstart av järnvägscollege.

I uppdraget ingick inledningsvis även att verka för en fördubbling av antalet utbildningsplatser på befintliga yrkeshögskoleutbildningar inom områdena bana, el och signal. I början av 2021 diskuterades frågan med Trafikverksskolan i Ängelholm. I detta sammanhang påpekade Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ) att det redan var svårt att hitta platser till befintliga utbildningar i södra Sverige och Trafikverket valde därför att inte gå vidare med initiativet. Istället föreslog FSJ att satsningar skulle göras i mellersta Sverige. I sammanhanget visade Borlänge intresse för att starta en yrkeshögskoleutbildning inom signalteknik. Därefter har man börjat granska förutsättningarna för att etablera andra utbildningar i Borlänge och dialog har förts med kommunen, Trafikverksskolan, Trafikverket, FSJ, Arbetsförmedlingen m.fl.

Mälardalsrådet

I en rapport (Bristen på samhällsbyggare inom infrastrukturen) från 2021 konstaterar Mälardalsrådet att det råder brist på arbetskraft i infrastruktur-sektorn, vilket innebär att de infrastrukturinvesteringar som planeras både i Stockholm-Mälardalen och i övriga delar av landet riskerar att hämmas. Bristen på samhällsbyggare inom infrastrukturen har enligt Mälardalsrådet stora samhällsekonomiska konsekvenser. Kompetensförsörjningsfrågan är därför av stor vikt både för sektorn i sig och för samhällsekonomin som helhet.

Ett av de förslag som läggs fram i rapporten är en förbättrad möjlighet till utbildning regionalt. I rapporten hänvisas till tidigare studier som visar på vikten av att utbildningar erbjuds på regional nivå för att säkra den regionala kompetensförsörjningen. Att stärka utbildningsmöjligheterna i Stockholm-

Mälardalsregionen inom samhällsbyggnad och infrastruktur kan enligt Mälardalsrådet bidra till den regionala kompetensförsörjningen. Som exempel anför Mälardalsrådet att Trafikverket ansvarar för ett utbildningscentrum i Ängelholm med ett brett utbud av utbildningar. Förutom yrkeshögskoleutbildningar med inriktningar mot bantekniker, kontaktledningstekniker, signaltekniker samt lokförare erbjuds i samverkan med Ängelholms gymnasieskola ett fjärde år på teknikprogrammet med inriktning mot järnväg. Motsvarande kompetenscentrum saknas i dag i Stockholm-Mälardalsregionen.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade frågan om kompetensförsörjning inom järnvägssektorn senast i betänkande 2021/22:TU9. Utskottet framhöll frågans vikt och välkomnade de initiativ som tagits och avstyrkte därför motionsförslaget. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är väl införstått med de rekryteringsbehov som järnvägssektorn har och de utmaningar som finns med att finna personal som har den kompetens som efterfrågas. Utskottet välkomnar därför de branschgemensamma ansträngningar som görs för att komma till rätta med kompetensbristen. Utskottet påminner också om att frågan har uppmärksamats i en statlig utredning och att Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag som syftar till att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägsbranschen.

Utskottet avstyrker därmed motion 2022/23:2038 (S).

Reservationer

1. Kvalitetsavgifter och regressrätt, punkt 1 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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 motion 2022/23:2377 av Thomas Morell m.fl. (SD) och lägger skrivelse 2022/23:96 till handlingarna.

Ställningstagande

En utbyggd och välfungerande infrastruktur är avgörande för jobb och tillväxt i hela landet. Människor ska kunna leva i hela landet och ta sig till sina arbeten snabbt och säkert. Företag ska ha goda villkor för sin verksamhet och kunna transportera varor på väg och järnväg.

Ett tillförlitligt järnvägssystem är av mycket stor vikt för att öka järnvägens attraktivitet. Vi välkomnar därför att Riksrevisionen i sin rapport Kvalitetsavgifter och regressrätt (RiR 2022:27) har granskat statens insatser för att motverka tågförseningar och bl.a. undersökt om systemen med kvalitetsavgifter och regressrätt varit effektiva som styrmedel för att minska antalet tågförseningar.

Riksrevisionens övergripande slutsatser är att systemen med kvalitetsavgifter och regress saknar förutsättningar för att effektivt bidra till att motverka förseningar och att tågförseningarna totalt sett inte har minskat sedan systemen trädde i kraft. Enligt Riksrevisionen finns det flera skäl till detta, och systemen påverkar endast i liten utsträckning Trafikverkets arbete med planering och prioritering av förebyggande åtgärder för att motverka tågförseningar.

Vi kan samtidigt konstatera att Trafikverkets kostnader för att administrera systemen drastiskt har ökat och att Trafikverket under 2019 betalade 192 miljoner kronor till järnvägsföretagen medan järnvägsföretagen betalade 75 miljoner kronor till Trafikverket, trots att Trafikverket förorsakar mindre förseningar än järnvägsföretagen. Denna skevhet innebär att Trafikverket omotiverat tappar långt över 100 miljoner kronor årligen som i stället kunde ha lagts på direkt underhåll som stärkt punktligheten.

Utifrån det som nämnts ovan anser vi att den enda rimliga slutsatsen är att ett borttagande av kvalitetsavgifter och regressrätt bör utredas.

2. **Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (S, V, MP)**

av Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Daniel Helldén (MP) och Kajsa Fredholm (V).

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 motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 15,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 26 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 24,

bifaller delvis motion

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2 och

avslår motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 44.

Ställningstagande

Järnvägen har en nyckelroll för Sverige i att klara ett ökande transportbehov, samtidigt som vi ska minska klimatutsläppen. Den socialdemokratiskt ledda regeringen, med stöd av andra partier, skruvade därför upp satsningarna på järnvägsunderhåll, vid sidan av de historiskt stora satsningarna på ny järnvägsinfrastruktur. Exempel på viktiga löpande underhållsåtgärder är spår- och växelbyten, renovering av kontaktledning, upprustning av broar och tunnlar samt underhåll av signalanläggningar.

Ett bra järnvägsunderhåll handlar inte bara om hur mycket pengar som anslås utan också om vem som har huvudmannaskapet och ansvaret. Vi vänder oss i sammanhanget mot den borgerliga politikens ensidiga fokus på avreglering och bolagisering och vill inte se mer av detta inom transportpolitikens område. Vi anser i stället att ytterligare steg behöver tas för att säkerställa en ökad möjlighet för Trafikverket att i egen regi bedriva järnvägsunderhåll, till nytta både för myndigheten och för skattebetalarna. Det är viktigt med noggrann kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar, då dessa gång efter annan dragits med skenande kostnadsökningar. Transparensen kring orsakerna behöver stärkas, som ett led i detta arbete. Om Trafikverket skulle bedriva underhåll i egen regi, skulle myndigheten kunna öka sin benchmarkingkapacitet gentemot andra utförare och därigenom öka kunskaperna om underhållskostnaderna liksom få bättre koll och styrsel på dessa. Vi vill i sammanhanget också understryka att järnvägens dåliga underhåll inte kan utmana Sveriges resiliens i en osäker värld där den civila beredskapen och samhällets motståndskraft måste stärkas.

Sammanfattningsvis vill vi därför att man ser över en ökad möjlighet för staten att i egen regi bedriva järnvägsunderhåll.

3. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,
bifaller delvis motionerna
2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 15,
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 26 och
2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 24 och
avslår motion
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 44.

Ställningstagande

Det är önskvärt med en mer sammanhållen underhållskedja för det svenska järnvägsnätet. Vi anser därför att staten, genom Trafikverket, bör återta en betydande del av underhållet, i paritet med Infranord AB:s nuvarande andel. Vi vill dock samtidigt betona att det fortfarande bör finnas verksamhet kvar i privat regi. Att kunna jämföra statlig och privat verksamhet ger bättre kostnadskontroll, minskar risken för att statens verksamhet blir omotiverat fördyrad och bibehåller möjligheten till ökad effektivitet och nya innovationer. Det är också tveksamt om Trafikverket i nuläget är rustat att ta över all underhållsverksamhet efter sammanslagningen av Vägverket och Banverket, med tanke på att Trafikverket tappat kompetens samt avvecklat sin organisation för eget underhåll.

Med underhåll i egen regi stärks kompetensen inom Trafikverket, vilket är gynnsamt ur flera perspektiv. Bland annat är hög egen kompetens bra vid avtalsskrivning. Staten får genom Trafikverket bättre kontroll och rådgighet över anläggningen och en del kostsam administration och kostsam upphandlingsförfarande undviks. Problemet med bristfällig kontraktskrivning minskar och behovet av avtalsuppföljning och kontroller minskar.

Vi vill avslutningsvis framhålla att Infranord AB:s underhållsverksamhet bör uppgå i Trafikverket och företaget därefter likvideras. Staten bör inte ha en egen verksamhet samtidigt som ett av staten ägt bolag konkurrerar med privata bolag.

Sammanfattningsvis anser vi att Trafikverket bör återta en betydande del av järnvägsunderhållet i egen regi samt därefter besluta om att Infranord likvideras.

4. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 44 och avslår motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 15,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 2,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 26 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 24.

Ställningstagande

Riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Vi i Centerpartiet tror på att när ett flertal aktörer får verka på en marknad blir resultatet ökad konkurrens, lägre priser och bättre kvalitet. Därför ser jag med stor skepsis på den utredning som regeringen har skickat på remiss (SOU 2020:18 Framtidens järnvägsunderhåll), där en bärande idé är att järnvägsunderhållet ska föras tillbaka i statlig regi där Trafikverket blir huvudman.

Centerpartiet har varit mycket kritiskt till regeringens utredning om att överföra järnvägsunderhåll från Infranord AB och andra företag inom sektorn järnvägsunderhåll till Trafikverket och har varit pådrivande i införandet av tilläggsdirektiv som i stället säkerställer affärsmässighet, produktivitet och en utvecklad marknad för järnvägsunderhåll. Järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor och den upphandlande myndigheten ska besitta rätt kompetens för att säkerställa att underhållet blir effektivt och av hög kvalitet.

Att underhåll i större utsträckning bedrivs i privat regi understryks också i rapporten Järnvägsunderhåll (dnr 2020:719) där riksdagens utredningstjänst konstaterar ”att utvecklingen i såväl Norden som inom EU i allt högre grad går mot att underhållsarbetet upphandlas i konkurrens på marknaden i stället för som tidigare utföras i statlig regi”.

Sammanfattningsvis anser jag att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas i konkurrens på en marknad och att detta förutsätter att Trafikverket har rätt kunskap och kompetens.

5. Järnvägens signalsystem, punkt 3 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 33–35,

bifaller delvis motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 48 och

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 29 och
avslår motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 49–51.

Ställningstagande

Sverige var tidigt ute med att ta fram ett väl fungerande signalsystem för järnvägen. Utvecklingen av den första prototypen startade redan i slutet på 1960-talet och signalsystemet ATC-1 togs i drift 1980. ATC är därmed ett gammalt men beprövat och ur säkerhetssynpunkt välfungerande signalsystem som används än i dag. De flesta svenska banor använder dock i dag en version som kallas ATC-2. Även om ERTMS kommer att införas på bred front i framtiden kommer ATC att vara i drift under överskådlig tid. Vi vill därför understryka att hänsyn behöver tas till fortsatta underhållsinsatser för detta signalsystem.

European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem och är nödvändigt för att på sikt nå en förbättrad standard av vårt signalsystem och därmed öka punktligheten. Det nya signalsystemet är tänkt att ersätta ATC-signalsystemet som används i dag. Trafikverket ansvarar för införandet i Sverige. Det har vid tidigare genomföranden varit stora driftsstörningar, där Botniabanan stuckit ut. Dock är ERTMS mer intrimmat nu på de banor där det är infört, och andelen signalfel är lägre på banor med ERTMS än på banor med ATC-2, vilket framgår av en rapport från Riksrevisionen. I Sverige finns en mycket hög andel omoderna signalställverk, och behovet av en modernisering och av att få en enhetlig standard är stort. Därför är ett införande av ERTMS en nödvändighet. Det finns dock fortfarande en risk för inkörmingsproblem vid nyinstallation av ERTMS. Dessutom finns det en risk för att järnvägsföretagen inte hinner

installera ERTMS i sina fordon. Vi vill därför peka på behovet av att skjuta upp införandet av ERTMS. Det bör införas i samråd med järnvägsoperatörerna för att säkerställa ett säkert genomförande och att det inte uppstår en brist på fordon utrustade med ERTMS.

Vidare innebär införandet av ERTMS att tågoperatörerna tvingas installera ombordutrustning för flera miljoner kronor per enhet, något som för de mindre operatörerna kan innebära att de inte får ekonomin att gå ihop. Även våra godsoperatörer brottas i dag med stora lönsamhetsproblem. Om priset för godstransporter på järnväg höjs för att täcka installationen av ERTMS kan det leda till att mer gods i stället körs på lastbil. Vi vill därför understryka att svenska tågoperatörer bör kompenseras för de kostnader som ett införande av ERTMS medför.

6. Järnvägens signalsystem, punkt 3 (V)

av Kajsa Fredholm (V).

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

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 29,
bifaller delvis motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 48 och

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 35 och
avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 49–51 och

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 33 och 34.

Ställningstagande

ERTMS är ett nytt, gemensamt signalsystem för järnväg som EU har beslutat ska införas. ERTMS ska förenkla trafikledning, underhåll och trafik mellan medlemsländerna. Det är dock omfattande och kostsamma investeringar som behöver göras. Tågoperatörerna beräknas ha en uppskattad samlad kostnad på minst 3 miljarder kronor för att anpassa tekniken i loken för det nya signalsystemet. Detta är en kostnad som branschen själv förväntas bära i Sverige, till skillnad mot i ett antal andra länder där staten tar ett betydande ansvar för finansieringen. Kostnaden för varje enskilt lok uppgår till minst 3 miljoner kronor och uppskattningsvis behöver ca 1 000 lok åtgärdas. Detta är en orimlig kostnad att övervältra på enskilda tågoperatörer. Vi i Vänsterpartiet anser i stället att staten i huvudsak bör finansiera kostnaden för ombordutrustning för ERTMS fullt ut.

Jag anser därför att regeringen bör återkomma med en plan för statlig finansiering av ERMTS-utrustning.

7. Järnvägens signalsystem, punkt 3 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 48–51,
bifaller delvis motionerna
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 35 och
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 29 och
avslår motion
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 33 och 34.

Ställningstagande

Övergången till ERTMS som en gemensam signalstandard i Europa har annonserats och projekterats under mycket lång tid. Från operatörssidan av järnvägsindustrin har det under denna tid framförts farhågor och frågor om kostnadsutvecklingen och den utlovade höjda kapaciteten. Under tiden som projektering och förberedande införande av ERTMS som signalsystem har skett har nödvändiga reinvesteringar i det befintliga signalsystemet varit undermåliga. Detta har satt oss i ett läge där alternativet – att inte styra in på ERTMS som ett nytt signalsystem – inte synes vara valbart. Nu måste därför balansen mellan nyttan och kostnaderna i projektet redas ut. De kostnader som beräknas för ett fullskaligt införande av ERTMS ska också vägas mot de kostnader som tågoperatörerna har för ökade banavgifter och i en del fall för investeringar i nya bromsblocksystem med keramiska bromsar. Jag vill understryka vikten av att transporter på räls inte får för hög kostnads massa för att kunna vara konkurrenskraftiga. Jag anser därför att förutsättningarna för att underlätta införandet av ERTMS både i statens infrastruktur och som ombordutrustning hos tågoperatörerna bör utredas och att man närmare bör analysera möjligheterna att få delfinansiering genom EU:s fond för ett sammanlänkat Europa.

I 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, uttrycker tågoperatörerna en mycket stor oro för den sammanvägda riskbilden av ERTMS. En sak man slår fast är att införandet av den nya tekniken skulle underlättas om

myndigheterna, branschen och andra berörda aktörer tar fram en handlingsplan för hur riskerna ska kunna hanteras utan att tågtrafiken blir lidande. Jag anser att Trafikverket bör ges i uppdrag att, i samverkan med övriga järnvägsintressenter, ta fram en sådan handlingsplan.

Jag vill slutligen uppmärksamma att Finland kommer att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC samt ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana. Sverige skulle enligt min mening kunna göra på samma sätt, åtminstone de första fem-tio åren efter vilket de flesta fordon kommer att vara utbytta eller utrustade med ERTMS (ETCS). Fördelarna vore många: Sverige uppfyller EU-kraven på att införa ERTMS så att nya och internationella lok eller dragfordon kan trafikera vårt nät, och äldre fordon behöver inte byggas om för stora belopp som ofta överstiger fordonens totala värde. Vidare skulle frågan om ekonomiskt stöd till järnvägsföretag för ombordutrustning bli överspelad samtidigt som det inte finns någon risk för att dagens konkurrenssituation försämras, dvs. att mindre järnvägsföretag slås ut från marknaden. Slutligen kan Trafikverket bygga om banor i sin egen takt och behovet av samordning med järnvägsföretag minimeras. Sammanfattningsvis anser jag därför att regeringen bör följa upp utfallet av Finlands arbete med ERTMS-frågan och se om samma införande är möjligt i Sverige.

8. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 4 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 36–38, 40–48 och 50, bifaller delvis motion

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 18 och avslår motion

2022/23:1325 av Carita Boulwén och Johnny Svedin (båda SD).

Ställningstagande

Trygghet och säkerhet ska vara högsta prioritet i det svenska järnvägssystemet. Säkerhetsfrågor som berör person- och godstrafik behöver enligt vår mening lyftas i sin helhet. Det gäller exempelvis lokförare, järnvägsövergångar och signalsystem. Även arbetet med suicidprevention måste stärkas. De senaste 20 åren har mellan 50 och 98 personer per år omkommit inom bantrafiken genom suicid, och varje självmord skapar stort lidande för såväl anhöriga som

lokförare, samt orsakar totalstopp på ett par timmar inom tågtrafiken. Det är därför motiverat att stora resurser läggs på ökad inhägning av spårområden. Inhägning verkar också förebyggande mot olyckor genom spårspring. Vi anser därför att Trafikverkets arbete med att hägna in spårområden måste öka. Trafikverket arbetar kontinuerligt med trafiksäkerhet, även inom bantrafiken, men det är viktigt att arbetet stärks med förbättring av processer, fysiska anläggningar och mjukvara. Personal behöver fortbildning och säkerheten behöver prioriteras vid utveckling av morgondagens digitala tågssystem. Dessa system, som är till för att rädda liv och egendom, behöver även utvecklas för att motstå yttre påverkan. Förebyggande underhåll för att minimera risken för olyckor måste prioriteras.

Svenska bangårdar är i behov av höjd säkerhet. Nedklottrade tåg, spårspring och stölder kan enligt vår mening kraftigt reduceras genom bättre inhägning och vid behov även kameraövervakning. Enbart för SL:s del utgör notan för klottersanering över 100 miljoner kronor årligen pengar som borde gå till en förbättrad kollektivtrafik. Risken för sabotage, samt allvarlig skada eller död vid klättring på tågagnar, reduceras också om tillträdet försvåras. Det är därför angeläget att samtliga bangårdar av vikt får stärkt tillträdesskydd och säkerhetsklassning.

Det finns ca 14 100 spårkilometer järnväg som förvaltas av Trafikverket. Det är nästintill omöjligt att fysiskt övervaka så mycket spår. Att placera ut kameror för att fullt ut kontrollera spåren blir mycket kostsamt, men att placera fler fasta kameror på strategiska ställen ser vi som nödvändigt.

Ett komplement till strategisk kamerabevakning skulle kunna vara flygande drönare. Vid personsök inom spårområden ställs ofta krav på tågstopp från polis medan sökning pågår. Drönare skulle kunna vara till hjälp vid olyckor eller vid sökande efter personer som vill sabotera eller som är suicidbenägna. Drönare skulle också kunna användas vid övervakning av banan, framför allt på svåråtkomliga platser, t.ex. räls som drabbas av stenras, översvämningar och nedfallna träd. Möjligheten att använda drönare som kompletterande åtgärd bör därför ses över.

Tidigare kördes tåg generellt med siktart vid rapporterat spårspring, för att se om personer befann sig i eller omkring spårområdet. I dag är trafikstopp på grund av spårspring mycket vanligare än tidigare. Att välja trafikstopp vid misstänkt försök till suicid är självklart, men för ordinarie rapporterat spårspring bör enligt vår mening rutinen ses över. För att minska störningarna och förseningarna vill vi därför utreda om tillåtelse att köra i siktart vid misstänkt spårspring ska vara rutin i stället för trafikstopp. Vi anser också att straffet för olovlig vistelse i spårområdet måste skärpas och övervakningen intensifieras.

Vidare förekommer det dessvärre att personer medvetet saboterar järnvägsanläggningen genom att t.ex. lägga stenhögar på spåret eller gräva bort makadam under slipers och därmed skapa risk för urspårning. Även bombhot mot järnvägsstationer eller specifika tåg skapar stor oro och stora störningar.

Vi anser att det bör utredas om det kan vara rimligt att sabotage och hot mot järnvägssystemet ges ett högre straffvärde.

Kopparstöld är ett stort problem för tågtrafiken och medför betydande arbetskostnader. Det är ofta skydds- och driftsjordar som stjäls. Dessa stöldar orsakar stora avbrott i järnvägstrafiken och medför också en stor risk för allvarliga olyckor. Kopparstöld kan enligt vår mening jämföras med sabotage mot järnvägsanläggningen och bör därför ha ett betydligt högre straffvärde. För att förebygga stöldar av koppar kan stöldbegärliga komponenter ersättas eller göras mindre stöldbegärliga genom exempelvis legeringar. Arbetet med att DNA-märka stöldbegärliga komponenter och ersätta komponenter med mindre stöldbegärligt material måste intensifieras.

Jakten på att spara pengar får inte äventyra säkerheten. Det kan innebära livsfara när en lokförare kör tåg utan ombordpersonal. Om en eldsvåda, bråk eller andra tillbud uppstår kan det ta tid för lokföraren att upptäcka detta. Genom fastställda rutiner och extra personal skapas en trygghet för passagerare när hjälp behövs. Extra personal i vagnar kan även svara på frågor, hjälpa äldre eller larma polis om personer blir stökiga under en resa. Vi anser därför att det inte bör vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal.

Personal på tåg och bussar utsätts allt oftare för hot och våld, vilket i princip var ett okänt fenomen för 30 år sedan. Det här är en fullständigt oacceptabel utveckling och straffen för dessa brott måste skärpas. Vi vill därför också understryka att personal bör ha tillgång till de hjälpmedel som stärker deras trygghet. Som ett led i att stävja det ökande våldet bör därför ombordpersonal på tåg ges möjlighet att bära kameror som en del av arbetsutrustningen. Kroppsburna kameror kan, utöver att ha en avskräckande effekt, även vara ett stöd vid en eventuell rättegång. Som en ytterligare åtgärd kan även ett införande av tillträdesförbud för störande och farliga personer inom kollektivtrafiken vara nödvändigt. Frågan om en lagändring i fråga om tillträdesförbud för våldsamma personer inom kollektivtrafiken bör därför utredas.

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

Suicid genom att kasta sig eller ställa sig framför tåg är tragiskt nog vanligt förekommande. Lokförare får tyvärr räkna med att någon gång bevittna detta under sitt yrkesliv. De anhöriga till en person som blir påkörd av tåg får en ersättning som uppgår till ett prisbasbelopp. En lokförare som har otur att vara med om en påkörning får efter samtal med psykologer och försäkringsbolag allt från noll kronor till några tusenlappar. De lokförare som drabbas bör enligt vår mening få mer stöd och deras hälsa behöver utvärderas. Dessutom bör lokförare få ersättning för de kostnader som kan uppstå som en

konsekvens av det trauma det innebär att vara med om en personpåkörning, exempelvis ersättning för sjukskrivning som genererar inkomstbortfall. Möjligheten till ekonomisk ersättning till lokförare som på grund av upplevd personpåkörning går miste om ordinarie inkomst bör därför utredas.

9. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 4 (V)

av Kajsa Fredholm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 18,
bifaller delvis motion
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 50 och
avslår motionerna
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 36–38 och 40–48 samt
2022/23:1325 av Carita Boulwén och Johnny Svedin (båda SD).

Ställningstagande

Hot, våld och trakasserier mot personalen utgör ett problem för arbetsmiljön, trafiksäkerheten och tryggheten. Det gör resandet otryggt och sänker järnvägens attraktionskraft. Jag menar att problematiken är så allvarlig att det behövs en handlingsplan för en säkrare och tryggare järnvägstrafik. Denna bör tas fram i samverkan med arbetstagarnas representanter. Regeringen bör därför återkomma med förslag till en sådan handlingsplan.

10. Resenärer och transportköpare, punkt 5 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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 motionerna
2022/23:1003 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 28 och
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 15, 20 och 22,
bifaller delvis motion
2022/23:2114 av Borianan Åberg m.fl. (M) yrkande 8 och

avslår motionerna

2022/23:1451 av Marielle Lahti (MP),

2022/23:1562 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S) yrkandena 1 och 2 samt

2022/23:2185 av Julia Kronlid (SD).

Ställningstagande

Resenärer är intresserade av punktlighet för tidsmässig vinst; detta är ett skäl att välja just kollektivtrafiken. När punktligheten brister missar de planering, möten och andra trafikavgångar. Konsumentperspektivet måste enligt vår mening därför vara lika starkt i fråga om resenärsrättigheter som vid tillhandahållande av andra produkter och tjänster till konsumenter. Enligt Svensk Kollektivtrafik är problemen störst inom tågtrafiken, eftersom samtliga aktörer där är beroende av varandra och olika former av stopp medför köer eftersom det inte går att köra om. Här behöver trafiktabeller mellan godstrafik respektive passagerartrafik synkroniseras. Det brister många gånger även i informationen till resenärer när fel inträffar. Här saknas samordning mellan transportörer; Trafikverket och kommunerna har inte skyldighet att informera Svensk Kollektivtrafik eller SJ om förändringar. Någon form av ansvar för samordning genom stationsråd på plats för att ge resenärer den information som behövs skulle förbättra konsumentperspektivet inom kollektivtrafiken. Vi anser därför att Trafikverket och Konsumentverket bör ges i uppdrag att ta fram förslag på hur fullgod punktlighet och information kan uppnås genom förnyad ansvarsfördelning och utökad samordning mellan berörda inom kollektivtrafiken.

I sammanhanget vill vi också uppmärksamma att godstågen har en lägre hastighet än persontåg, något som i vissa fall bromsar persontrafiken. För att få ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten bör man möjliggöra en ökad hastighet för vissa godståg så att dessa inte agerar bromskloss för lokal- och regionaltåg. Dagens posttåg är ett exempel på sådana godståg. Dessa har en hastighet på 160 kilometer i timmen, men redan vid en höjning av hastigheten till 110 eller 120 kilometer i timmen för övriga godståg skapar man ett bättre flöde då de lättare flyter med i lokal- och regionaltågens genomsnittliga hastigheter. Godsoperatörerna bör enligt vår mening ges stöd i sitt arbete med att modernisera sina vagnparker till att klara av högre hastigheter. Vi anser därför att arbetet med att få till stånd godståg med högre hastigheter än dagens behöver stärkas.

Vidare vill vi betona att möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör behållas. Öresundsbron är en viktig länk för såväl godstrafik som passagerartrafik till Danmark och vidare ut i Europa. Öresundsbron kan dock behöva stängas av flera orsaker, vanligen väderrelaterade men också vid olyckor eller i värsta fall sabotage. Det är därför viktigt att öka antalet överfarter och därigenom stärka transportmöjligheterna vidare ned till Europa. När Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig kommer dessutom såväl gods- som passagerartrafiken sannolikt att öka. För att minska sårbarheten bör därför

möjligheten att transportera gods via färja finnas kvar. Eftersom detta leder till merkostnader för transportbolagen och hamn- och färjebolagen menar vi att statligt stöd bör inrättas för att bevara denna redundans.

Vi vill slutligen också ta upp och ifrågasätta regeringens beslut att satsa på upphandling av nattåg till Europa. Sverige har ett stort behov av mer järnvägstrafik och många pendlare fick före coronapandemin räkna med ståplats. Nu efter pandemin kan vi åter se en kraftig uppgång i resandet. Det finns dock ett stort behov av fler tågsätt och avgångar, i synnerhet i storstadsområdena. Det är enligt vår uppfattning därför fel att satsa på nattåg till Europa när behoven är avsevärt större här hemma.

11. Banavgifter, punkt 6 (V)

av Kajsa Fredholm (V).

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 motionerna

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 3 och

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 25.

Ställningstagande

Det är i dag EU-direktiv som styr hur Trafikverket ska och får sätta banavgifter. Genom järnvägslagen har kraven skrivits in i svensk rätt. Det innebär att banavgifterna i allt högre grad, genom att successivt höjas årligen, ska se till att trafikoperatörerna betalar för de samhällskostnader de orsakar, t.ex. slitaget. Intäkterna använder Trafikverket för banunderhåll. År 2018 uppgick Trafikverkets intäkter till 1 767 miljoner kronor från banavgifterna. Till 2025 beräknas de uppgå till nästan 2,5 miljarder kronor. Sedan 2009 har regeringar av olika kulör höjt banavgifterna för godstransporter på järnväg med nästan 300 procent. Detta är en kostnad som i stor utsträckning drabbar godstransportörerna på järnvägen och som försvårar deras möjlighet att konkurrera med den tunga lastbilstrafiken som orsakar större klimatutsläpp utan att behöva betala för det. Detta är en orimlig ordning enligt min uppfattning. Jag motsätter mig inte att även järnvägsoperatörerna ska bidra till sina samhällskostnader, men i ett läge när den tunga, och delvis konkurrerande, lastbilstrafiken i allt för liten utsträckning betalar för sin höga påverkan på klimatet och för sitt vägslitage gynnar inte rådande situation en utveckling mot nästintill hållbara godstransporter. För att öka järnvägens konkurrenskraft och främja en överflyttning av mer gods- och persontransporter till järnvägen behöver banavgifterna sänkas. EU:s reglering av

banavgifterna måste i högre grad beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge och detta förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte får undermineras av höjda banavgifter. Regeringen bör därför verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken.

Vidare vill jag påtala att järnvägsbranschen under pandemin har drabbats hårt av minskade biljettintäkter utan motsvarande kompensation från regeringen. För att stimulera återhämtningen föreslår vi inom Vänsterpartiet därför en tillfällig åtgärd som innebär att tågoperatörerna inte ska behöva betala några banavgifter till staten under 2023. För 2024–2025 föreslår vi en halvering av banavgifterna.

12. Längre och tyngre tåg, punkt 7 (SD, C)

av Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

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

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 52.2,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 16,

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 6.2 och

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 56.2.

Ställningstagande

För att nyttja järnvägen mer optimalt bejakar vi möjligheten att även köra längre godståg. Den frågan är utredd och visar stora möjliga vinster för såväl företag som Trafikverket. Standarden på tåglängden ligger i dag på 630 meter, men den bör snabbt kunna utökas till minst Europastandarden på 750 meter och i förlängningen till än mer. I Tyskland får exempelvis tågen vara strax över 830 meter, och Fehmarn Bält-förbindelsen anpassas för godståg på hela 1 050 meter. Genom att öka längden på tågen finns större möjligheter att frakta mer gods på järnväg. Det blir därmed mer kostnadseffektivt för operatörerna. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Standarden för högsta möjliga tåglängd bör ökas och arbetet med förlängning av mötesstationer (driftsplatser) och förbigångsspår behöver komma igång. Det finns även ett stort behov av att öka möjligheten att köra tyngre godståg för att öka lönsamheten i transporter. För detta behöver åtgärder genomföras för att spåren ska klara ett ökat axeltryck. Åtgärder för

att förstärka effekten i kontaktledningssystemet kan också behöva genomföras. Åtgärderna kommer att vara kostsamma och ta lång tid. Vi vill därför se ett långsiktigt och systematiskt arbete för att få till stånd nya standarder för längre och tyngre godståg.

Vi önskar därmed sammanfattningsvis att arbetet stärks för att säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige.

13. Digitalisering inom järnvägssektorn, punkt 8 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 27.

Ställningstagande

Vi anser att mer behöver göras för att driva på digitaliseringen av samhället, järnvägssektorn inberäknad. Digital automatisk inhämtning av skicket på växlar, spårlägen, kontaktledningar m.m. kan spara in resurser jämfört med kostsam manuell besiktning. Att öka kunskapen om järnvägsanläggningens status leder till bättre möjligheter att underhålla densamma och kan också sänka kostnaderna för underhållet. Här ser vi digitaliseringens möjligheter att ge bättre kunskaper om anläggningens skick och möjligheter att rikta underhållet rätt. Vi anser därför sammanfattningsvis att arbetet med digitalisering inom järnvägssektorn bör stärkas.

14. Gränsöverskridande trafik, punkt 9 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 18.

Ställningstagande

Möjligheten till konkurrens kommer att öka i framtiden när kommunikationsgränserna luckras upp. Gränsöverskridande trafik mellan europeiska länder, som erbjuder person- och godstransporter, kommer då att möjliggöra en mer öppen inre marknad. Konkurrenten behöver dock ske på lika villkor, och här finns många utmaningar. Järnvägens skick och underhåll, fordonens standard och kontrollverksamheten ser olika ut i Europa. Det gör även de arbetsrättsliga villkoren, vilka kan generera osunda konkurrensförhållanden. Även finansieringen av det europeiska järnvägssystemet via EU är kraftigt snedvriden ur ett konkurrensperspektiv. Det är positivt med gränsöverskridande rälstransporter, men det är också av vikt att konkurrensen sker på lika villkor. Vi anser därför att kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll bör stärkas vid gränsöverskridande trafik.

15. Vissa miljöfrågor, punkt 10 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (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

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 51 och 52 samt bifaller delvis motion

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32.

Ställningstagande

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

Ett intressant och miljövänligt sätt att driva tåg på är med vätgas med bränsleceller. Vätgasdrivna tåg med bränsleceller trafikerar redan en reguljär sträcka i nordöstra Tyskland och de klarar ca 100 mil mellan tankningarna.

Fler länder har nu beställt vätgasdrivna motorvagnar, och detta borde även göras i vårt land. Sverige bör prova vätgasdrivna motorvagnar i passagerartrafik.

16. Vissa miljöfrågor, punkt 10 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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
2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 32 och
bifaller delvis motion
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 51 och 52.

Ställningstagande

Det är angeläget att fasa ut kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn. Järnvägssträckor som i dag använder diesellok behöver därför hitta alternativ för att reducera de kvarvarande utsläppen inom sektorn. Att subventionera fossil diesel är inte långsiktigt hållbart, och alternativen till fossil energi till exempelvis lok måste utvecklas och främjas. Jag anser att Trafikverket bör ges i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor där elektrifiering inte är att vänta inom överskådlig tid, i syfte att ersätta diesellok.

17. Museiföreningar, punkt 11 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 61.

Ställningstagande

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

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

Särskilda yttranden

1. Kvalitetsavgifter och regressrätt, punkt 1 (MP)

Daniel Helldén (MP) anför:

Jag vill inledningsvis välkomna den granskning som Riksrevisionen har gjort om kvalitetsavgifter och regressrätt, och jag instämmer även i Riksrevisionens konstaterande att störningar och förseningar i tågtrafiken har en negativ inverkan på tågens punktlighet och en negativ inverkan på tillförlitligheten för tåg som transportslag. Jag vill liksom Riksrevisionen även peka på att störningar leder till ett ineffektivt bankapacitetsutnyttjande, samtidigt som ett så högt bankapacitetsutnyttjande som möjligt är bra från klimat- och miljösynpunkt eftersom det kan bidra till att minska behoven av dyra investeringar i ny kapacitet på järnvägen. Jag instämmer därmed till fullo i Riksrevisionens konstaterande att det därför är viktigt att minska störningarna i tågtrafiken för att öka både punktligheten, tillförlitligheten och bankapacitetsutnyttjandet.

I granskningen lämnar Riksrevisionen en rekommendation till Trafikverket att göra en analys för att ta fram en samhällsekonomiskt effektiv nivå för järnvägens punktlighet och förseningar. Enligt rekommendationen bör denna analys utgöra ett underlag vid utformandet av kvalitetsavgifternas struktur och nivåer så att styrmedlet skapar tillräckliga incitament för aktörerna att minska störningar. Jag anser att den rekommendation som Riksrevisionen lämnar är problematisk eftersom det saknas förklaringar i granskningsrapporten till vad samhällsekonomiskt effektiv nivå för järnvägens punktlighet och förseningar betyder.

I granskningsrapporten påminns om att Trafikverket tillsammans med branschen till följd av införandet av kvalitetsavgifterna 2013 upprättade ett samverkansforum för att förbättra arbetet med punktligheten. Det gemensamma långsiktiga punktlighetsmål som beslutats i samverkansforumet innebär att 95 procent av alla tåg ska komma fram senast fem minuter efter utsatt tidtabell. I Riksrevisionens granskningsrapport anges, med hänvisning till ett mejl från Trafikverket (fotnot 184), att det saknas en samhällsekonomisk analys bakom framtagandet av punktlighetsmålet och att det är oklart om nivån på 95 procent är en samhällsekonomiskt effektiv nivå av punktlighet.

Riksrevisionens rekommendation kan enligt min mening rimligtvis bara tolkas som att målet för järnvägens punktlighet ska ändras från att vara ett policybeslut taget av Trafikverket och branschen utifrån vad de bedömer att allmänheten kan acceptera som en försening, inom ett område och där det allmänt anses att en tidtabell är något som ska följas, till ett värde som räknas fram i en ekonomisk modell, sannolikt knutet till Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn (ASEK), där skenbart objektiva

kriterier fastställer vad allmänheten borde tåla eller tycka. Detta skulle innebära att om det enligt modellen är för dyrt att få tågen att gå i tid ska tågen helt enkelt inte behöva göra det. Detta innebär också i praktiken att en samhällsinstitution som järnvägstrafiken, som ingår i ett samhällskontrakt över vad man bör kunna förvänta sig, i stället ska frigöras från samhällskontraktet, bakas in i en ekonomisk modell och göras onåbar för policybeslut.

Jag ser med oro på detta och vill påtala att man med nyttomodeller sannolikt vill hitta en till synes objektiv modell för att kunna säga att järnvägssatsningar som minskar förseningarna inte är lönsamma. Jag menar att detta är samma typer av modeller som länge har använts för att motivera stora motorvägsprojekt och uppvärdera bilresande framför kollektivt resande. Att relativisera betydelsen av att ett tåg ska följa tidtabellen kan således bli förödande för förtroendet för tågen som resandalternativ.

Tågens punktlighet och att de ska komma i tid är en fråga som jag menar har en avgörande betydelse för järnvägsföretagens relationer till resenärerna, samtidigt som punktligheten har en tydlig koppling till samhällskontraktet.

2. Organisering av järnvägsunderhåll, punkt 2 (SD)

Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Vid utskottets behandling av motioner om organiseringen av järnvägsunderhållet har vi försökt få stöd för vår linje som vi ger uttryck för i vår reservation (res. 3). I andra hand har vi gett stöd för den linje som regeringspartierna (M, KD och L) förespråkar.

Om vårt förslag till ställningstagande i frågan om organisering av järnvägsunderhåll (res. 3) avslås i den förberedande omröstningen i kammaren avser vi därför att i huvudomröstningen stödja det alternativ som föreslås av utskottet, dvs. att riksdagen ska avslå de motionsyrkanden som är aktuella under punkt 2.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2022/23:96 Riksrevisionens rapport om kvalitetsavgifter och regressrätt.

Följdmotionen

2022/23:2377 av Thomas Morell m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda borttagande av kvalitetsavgifter samt regressrätt och tillkännager detta för regeringen.

Motioner väckta med anledning av skrivelse 2021/22:261

2022/23:3 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om avskaffade banavgifter för hela 2022 samt att banavgifterna inte höjs under hela planperioden så länge som jämbördiga villkor inte är uppnådda med konkurrerande trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till hur järnvägsunderhållet ska kunna återtas till offentlig regi och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag för en handlingsplan för en säkrare och tryggare järnvägstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C):

44. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att underlätta implementering av ERTMS i såväl statens infrastruktur som tågoperatörernas ombordutrustning av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
 49. 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.
 50. 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.
 51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp utfallet av Finlands implementering i ERTMS-frågan, dvs. att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC samt ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 - 51.2. 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.

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C):

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

2022/23:1003 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD):

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

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör återta en betydande del av järnvägsunderhållet i egen

- regi samt därefter besluta om att Infranord likvideras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka arbetet med att få till stånd godståg med högre hastigheter än dagens och tillkännager detta för regeringen.
 16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med att möjliggöra längre och tyngre godståg bör stärkas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll bör stärkas vid gränsöverskridande trafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör bibehållas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nattåg till Europa och tillkännager detta för regeringen.
 27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka arbetet med digitalisering inom järnvägssektorn och tillkännager detta för regeringen.
 33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om signalsystemet ATC och tillkännager detta för regeringen.
 34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skjuta upp implementeringen av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
 35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska tågoperatörer bör kompenseras för de kostnader ett införande av ERTMS för med sig och tillkännager detta för regeringen.
 36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska olyckor, stärka suicidprevention och prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för olyckor och tillkännager detta för regeringen.
 37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fler fasta kameror på strategiska platser och tillkännager detta för regeringen.
 38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att använda drönare som kompletterande åtgärd och tillkännager detta för regeringen.
 40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att som rutin köra i siktart vid misstänkt spårspning och tillkännager detta för regeringen.
 41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffen för sabotage och hot mot järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.

42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet bör skärpas för olovlig vistelse i spårområde och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffet för kopparstöld i järnvägsanläggningar och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att ersätta eller DNA-märka stöldbegärliga komponenter för att förebygga kopparstöld och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det inte bör vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ekonomisk ersättning till lokförare som på grund av upplevd personpåkörning går miste om ordinarie inkomst, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka intrångsskyddet till lokförare ombord på tåg och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inhängning och säkerhetsklassning av bangårdar och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad säkerhet för personal och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dieseldrivna lok/motorvagnar på sikt bör ersättas med mer miljövänligt bränsle, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
52. 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.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att museitrafik bör ges ökat stöd och bättre förutsättningar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1123 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C):

- 6.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts och säkerställa 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.

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en tidsatt färdplan med förslag på åtgärder och utredningar för att drift och underhåll inklusive reinvesteringar ska genomföras på det statliga järnvägsnätet i statlig regi genom Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en plan för statlig finansiering av ERMTS-utrustning och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1325 av Carita Boulwén och Johnny Svedin (båda SD):

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

2022/23:1451 av Marielle Lahti (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nollvision för tågstrul i Sörmland och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1562 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bolag som bedriver svensk nattågstrafik får i uppdrag att förbättra fordonsparken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att se upphandling av nattågstrafik i en större helhet än enskilda sträckor och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C):

- 56.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts och säkerställa 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.

2022/23:2038 av Hans Ekström m.fl. (S):

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

2022/23:2114 av Boriana Åberg m.fl. (M):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av alternativa järnvägsförbindelser till kontinenten via Trelleborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över ökad möjlighet för staten att i egen regi bedriva järnvägsunderhåll, och Trafikverket skulle genom att bedriva underhåll i egen regi kunna öka sin benchmarkingkapacitet gentemot andra utförare och därigenom öka kunskaperna kring underhållskostnaderna, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:2185 av Julia Kronlid (SD):

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