

# Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU15

## Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om bl.a. stambanor för höghastighetståg, övergripande förutsättningar för järnvägsmarknaden, drift och underhåll av järnväg samt olika kollektivtrafikfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående utrednings- och utvecklingsarbete. Utskottet framhåller samtidigt att järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet.

Utskottet föreslår också att riksdagen lägger regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning av statens planering av höghastighetsjärnvägar till handlingarna.

I betänkandet finns 38 reservationer (M, SD, C, V, KD, L) och två särskilda yttranden (C, L).

#### *Behandlade förslag*

Skrivelse 2019/20:133 Riksrevisionens rapport om statens planering av höghastighetsjärnvägar.

Sex yrkanden i följdmotioner.

Cirka 110 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2019/20.

# Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....                             | 4  |
| Redogörelse för ärendet.....  | 9  |
| Ärendet och dess beredning.....   | 9  |
| Skrivelsens huvudsakliga innehåll.....                                  | 9  |
| Utskottets överväganden.....  | 10 |
| Stambanor för höghastighetståg.....                                     | 10 |
| Övergripande förutsättningar för järnvägsmarknaden.....                 | 19 |
| Drift och underhåll.....  | 23 |
| Kapacitetstilldelning och trafikledning.....                            | 28 |
| Järnvägens signalsystem.....  | 31 |
| Banavgifter.....  | 33 |
| Kompetensförsörjning.....   | 35 |
| Resenärer och transportköpare.....                                      | 37 |
| Vissa säkerhetsfrågor.....  | 39 |
| Längre och tyngre tåg.....  | 44 |
| Vissa miljöfrågor.....  | 46 |
| Statistik.....  | 48 |
| Museiorganisationer.....  | 50 |
| Ökad kollektivtrafik.....   | 51 |
| Biljett- och betalsystem.....   | 56 |
| Tillgänglighet och färdtjänst.....                                      | 58 |
| Regionala kollektivtrafikfrågor.....                                    | 64 |
| Kombinerad mobilitet.....   | 67 |
| Åtgärder mot plankning.....   | 69 |
| Kollektivtrafik på vatten.....  | 70 |
| Gotlandstrafiken.....   | 72 |
| Reservationer.....  | 75 |
| 1. Stambanor för höghastighetståg, punkt 1 (M, SD, KD).....             | 75 |
| 2. Stambanor för höghastighetståg, punkt 1 (L).....                     | 76 |
| 3. Övergripande förutsättningar för järnvägsmarknaden, punkt 2 (M)..... | 78 |
| 4. Övergripande förutsättningar för järnvägsmarknaden, punkt 2 (V)..... | 80 |
| 5. Drift och underhåll, punkt 3 (M).....                                | 81 |
| 6. Drift och underhåll, punkt 3 (SD).....                               | 82 |
| 7. Drift och underhåll, punkt 3 (V).....                                | 83 |
| 8. Drift och underhåll, punkt 3 (KD).....                               | 84 |
| 9. Järnvägens signalsystem, punkt 5 (SD).....                           | 85 |
| 10. Järnvägens signalsystem, punkt 5 (V).....                           | 86 |
| 11. Banavgifter, punkt 6 (V).....                                       | 86 |
| 12. Kompetensförsörjning, punkt 7 (V).....                              | 87 |
| 13. Resenärer och transportköpare, punkt 8 (SD).....                    | 88 |
| 14. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (M).....                             | 89 |
| 15. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (SD).....                            | 90 |
| 16. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (KD).....                            | 92 |
| 17. Längre och tyngre tåg, punkt 10 (M, KD).....                        | 92 |
| 18. Längre och tyngre tåg, punkt 10 (SD).....                           | 93 |
| 19. Längre och tyngre tåg, punkt 10 (C, L).....                         | 94 |
| 20. Vissa miljöfrågor, punkt 11 (SD).....                               | 95 |
| 21. Vissa miljöfrågor, punkt 11 (C).....                                | 96 |

|   |     |
|---|-----|
| 22. Museiorganisationer, punkt 13 (SD).....             | 96  |
| 23. Ökad kollektivtrafik, punkt 14 (C) .....            | 97  |
| 24. Ökad kollektivtrafik, punkt 14 (V) .....            | 98  |
| 25. Ökad kollektivtrafik, punkt 14 (L).....             | 99  |
| 26. Biljett- och betalsystem, punkt 15 (M) .....        | 100 |
| 27. Biljett- och betalsystem, punkt 15 (SD).....        | 101 |
| 28. Tillgänglighet och färdtjänst, punkt 16 (SD) .....  | 101 |
| 29. Tillgänglighet och färdtjänst, punkt 16 (V) .....   | 102 |
| 30. Tillgänglighet och färdtjänst, punkt 16 (KD) .....  | 103 |
| 31. Tillgänglighet och färdtjänst, punkt 16 (L).....    | 104 |
| 32. Regionala kollektivtrafikfrågor, punkt 17 (M) ..... | 105 |
| 33. Kombinerad mobilitet, punkt 18 (M).....             | 106 |
| 34. Åtgärder mot plankning, punkt 19 (M, KD) .....      | 106 |
| 35. Kollektivtrafik på vatten, punkt 20 (SD) .....      | 107 |
| 36. Kollektivtrafik på vatten, punkt 20 (KD).....       | 108 |
| 37. Gotlandstrafiken, punkt 21 (V).....                 | 109 |
| 38. Gotlandstrafiken, punkt 21 (L) .....                | 110 |
| Särskilda yttranden .....                               | 111 |
| 1. Stambanor för höghastighetståg, punkt 1 (C) .....    | 111 |
| 2. Drift och underhåll, punkt 3 (C, L).....             | 111 |
| <i>Bilaga</i>   |     |
| Förteckning över behandlade förslag .....               | 113 |
| Skrivelsen.....   | 113 |
| Följdmotionerna .....                                   | 113 |
| Motioner från allmänna motionstiden 2019/20 .....       | 114 |

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## *Järnvägstrafik*

### **1. Stambanor för höghastighetståg**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 8,

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 5 och 20,

2019/20:1528 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkandena 1 och 2,

2019/20:2098 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 2,

2019/20:2557 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M),

2019/20:2731 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD) yrkandena 1 och 2,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 23,

2019/20:3556 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2019/20:3562 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD),

2019/20:3563 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 samt

2019/20:3577 av Helena Gellerman m.fl. (L) och

lägger skrivelse 2019/20:133 till handlingarna.

*Reservation 1 (M, SD, KD)*

*Reservation 2 (L)*

### **2. Övergripande förutsättningar för järnvägsmarknaden**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 2 och 4 samt

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 13, 14, 16 och 19.

*Reservation 3 (M)*

*Reservation 4 (V)*

### **3. Drift och underhåll**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 18, 50 och 51,

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 17,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 11,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 30 och 31 samt

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 24.

*Reservation 5 (M)*

*Reservation 6 (SD)*

*Reservation 7 (V)*

*Reservation 8 (KD)*

#### 4. Kapacitetstilldelning och trafikledning

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1129 av Pia Nilsson (S),

2019/20:1629 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2019/20:1630 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) och

2019/20:1631 av Ann-Sofie Lifvenhage (M).

#### 5. Järnvägens signalsystem

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 21, 42 och 43 samt

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 7 och 8.

*Reservation 9 (SD)*

*Reservation 10 (V)*

#### 6. Banavgifter

Riksdagen avslår motion

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 6.

*Reservation 11 (V)*

#### 7. Kompetensförsörjning

Riksdagen avslår motion

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 12.

*Reservation 12 (V)*

#### 8. Resenärer och transportköpare

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:505 av Daniel Bäckström (C) och

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 26 och 66.

*Reservation 13 (SD)*

#### 9. Vissa säkerhetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 22, 23, 44, 45, 47–49, 52–55 och 57,

2019/20:873 av Pål Jonson (M),

2019/20:2075 av Fredrik Olovsson m.fl. (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 21,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 34 och

2019/20:2837 av Borianana Åberg m.fl. (M) yrkande 7.

*Reservation 14 (M)*

*Reservation 15 (SD)*

*Reservation 16 (KD)*

#### 10. Längre och tyngre tåg

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 39 och 40,  
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 18 och  
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 30.2.

*Reservation 17 (M, KD)*

*Reservation 18 (SD)*

*Reservation 19 (C, L)*

## 11. Vissa miljöfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 58 och 59,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 16,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25 och

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 15.

*Reservation 20 (SD)*

*Reservation 21 (C)*

## 12. Statistik

Riksdagen avslår motion

2019/20:911 av Linda Ylivainio (C).

## 13. Museiorganisationer

Riksdagen avslår motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 69.

*Reservation 22 (SD)*

### *Kollektivtrafik*

## 14. Ökad kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:233 av Johan Andersson (S),

2019/20:328 av Pia Nilsson (S),

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 13 och 14,

2019/20:1850 av Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S)  
 yrkande 2,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 16,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 10–12,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 24 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 9.

*Reservation 23 (C)*

*Reservation 24 (V)*

*Reservation 25 (L)*

## 15. Biljett- och betalssystem

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 67,

2019/20:2387 av David Josefsson (M),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 15 och  
2019/20:2873 av Borianana Åberg (M).

*Reservation 26 (M)*

*Reservation 27 (SD)*

## **16. Tillgänglighet och färdtjänst**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 68,

2019/20:803 av Staffan Eklöf (SD),

2019/20:864 av Lars Beckman (M),

2019/20:888 av Lars Beckman (M),

2019/20:1144 av Lars Beckman (M),

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5,

2019/20:2045 av Saila Quicklund (M),

2019/20:2117 av Arman Teimouri (L),

2019/20:2209 av Julia Kronlid och Linda Lindberg (båda SD) och

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73.

*Reservation 28 (SD)*

*Reservation 29 (V)*

*Reservation 30 (KD)*

*Reservation 31 (L)*

## **17. Regionala kollektivtrafikfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:851 av Kadir Kasirga (S),

2019/20:1209 av Erica Nädin (S) och

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 22.

*Reservation 32 (M)*

## **18. Kombinerad mobilitet**

Riksdagen avslår motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 23.

*Reservation 33 (M)*

## **19. Åtgärder mot plankning**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 20 och

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72.

*Reservation 34 (M, KD)*

## **20. Kollektivtrafik på vatten**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 20 och

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 50.

*Reservation 35 (SD)*

*Reservation 36 (KD)*

**21. Gotlandstrafiken**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 9,

2019/20:1035 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) och

2019/20:3358 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 6.

*Reservation 37 (V)*

*Reservation 38 (L)*

Stockholm den 9 juni 2020

På trafikutskottets vägnar

*Jens Holm*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Maria Stockhaus (M), Teres Lindberg (S), Thomas Morell (SD), Kjell-Arne Ottosson (KD), Marlene Burwick (S), Jessica Rosencrantz (M), Karin Enström (M), Erik Ottosson (M), Tina Acketoft (L), Jonny Cato (C), Caroline Helmersson Olsson (S), Gunilla Svantorp (S), Jörgen Hellman (S), Martin Kinnunen (SD), Mikael Strandman (SD) och Annika Hirvonen Falk (MP).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens skrivelse 2019/20:133 Riksrevisionens rapport om statens planering av höghastighetsjärnvägar, sex yrkanden i fyra följdmotioner väckta med anledning av skrivelsen och 106 yrkanden i motioner från den allmänna motionstiden 2019/20 om järnvägs- och kollektivtrafikfrågor. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

I samband med beredningen av ärendet informerade företrädare för Riksrevisionen den 31 mars 2020 om de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen har gjort i rapporten Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnvägar (RiR 2019:31). Samma dag informerade företrädare för KTH Järnvägsgruppen utskottet om frågor om nya stambanor. Den 28 maj 2020 fick utskottet information om förslagen i betänkandet Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) av den särskilda utredaren.

Utskottet har tidigare under riksmötet behandlat frågor om järnvägens infrastruktur i betänkande 2019/20:TU7.

## Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelse 2019/20:133 redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen har gjort i rapporten Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnvägar (RiR 2019:31).

Regeringen anger i skrivelsen att den gör en annan bedömning än Riksrevisionen. Regeringen anser att den planering som genomförts för höghastighetsjärnvägen under flera decennier kan utgöra underlag för det fortsatta arbetet med stambanorna. Regeringen anger att den i det fortsatta arbetet med höghastighetsjärnvägen kommer att ställa krav på analys av bl.a. kostnader, effektbedömningar, transportpolitisk måluppfyllelse och kostnadseffektivitet. Höghastighetsjärnvägen skapar enligt regeringen möjligheter att möta det ökande tågresandet samt ger möjlighet att transportera mer gods på järnväg och förbättra för regionaltågen i nuvarande tågssystem. Regeringen pekar på att det behövs mer kapacitet eftersom kapaciteten är högt utnyttjad i flera delar av det svenska järnvägssystemet. För att våra klimatmål ska kunna uppfyllas måste mer transporter överföras från väg till järnväg. Det kräver en kombination av åtgärder där utbyggnad av järnvägssystemet är en viktig del. Regeringen framhåller att närmare 100 000 bostäder kommer att kunna byggas längs med sträckningen. Höghastighetsjärnvägen fyller enligt regeringen också en funktion ur ett samhällsbyggnadsperspektiv.

# Utskottets överväganden

## Stambanor för höghastighetståg

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger skrivelse 2019/20:133 Riksrevisionens rapport om statens planering av höghastighetsjärnvägar till handlingarna och avslår motionsyrkanden med anledning av skrivelsen. Riksdagen avslår även motionsyrkanden om stambanor för höghastighetståg. Utskottet anför att det delar regeringens bedömning i skrivelsen och noterar med tillfredsställelse att regeringen har angett att den i det fortsatta arbetet med höghastighetsjärnvägen kommer att ställa krav på analys av bl.a. kostnader, effektbedömningar, transportpolitisk måluppfyllelse och kostnadseffektivitet. Utskottet delar även regeringens bedömning när det gäller målsättningen för färdigställande av stambanor för höghastighetståg och hänvisar bl.a. till den sakpolitiska överenskommelse där frågan behandlas.

Jämför reservation 1 (M, SD, KD) och 2 (L) samt särskilt yttrande 1 (C).

### **Regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning av statens planering av höghastighetsjärnvägar**

#### *Riksrevisionens granskning*

Riksrevisionen har granskat statens planering av höghastighetsjärnvägar. Granskningen redovisas i rapporten Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnvägar (RiR 2019:31). Riksrevisionen har granskat om statens planering av höghastighetsjärnvägar har genomförts på ett förutsättningslöst sätt i enlighet med riksdagens och regeringens intentioner. Syftet har också varit att undersöka om erfarenheter från tidigare planering av megaprojekt har tagits tillvara och att ge rekommendationer om den fortsatta processen.

Riksrevisionens övergripande slutsats i granskningen är att planeringsprocessen hittills inte har haft en förutsättningslös karaktär.

Riksrevisionen noterar att det i de riktlinjer som riksdagen och regeringen dragit upp för att pröva möjliga investeringar inom infrastrukturområdet förutsätts att det finns en problembeskrivning och en bristanalys kopplad till målen för den statliga transportinfrastrukturen. Genomgående har Riksrevisionen funnit att problembeskrivningarna är översiktliga och saknar mer ingående analys. De två huvudsakliga brister som enligt Riksrevisionen lyfts fram i de olika utredningar som gjorts är att inrikesflygets klimatpåverkan

är för stor och att det finns kapacitetsproblem på delar av de nuvarande stambanorna. Riksrevisionen redovisar några olika förklaringar till de svaga problembeskrivningarna. En sådan är att de utredningar som Riksrevisionen har granskat nästan alltid har genomförts under stor tidspress. Var och en av utredningarna får enligt Riksrevisionen påfallande liten tid till sitt förfogande, och det är vanligt att det finns ursäkter i utredningarna för att det inte funnits tid för mer ingående analyser.

Riksrevisionen noterar att riksdagen och regeringen har framhållit att samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium vid val av åtgärder i transportsystemet och att den samhällsekonomiska effektiviteten inte ska vara det enda kriteriet vid beslut om investeringsprojekt, men däremot är kriteriet så viktigt att det ska ha en påverkan på besluten. Enligt Riksrevisionens bedömning har dock prövningen av höghastighetsjärnvägen i väsentliga delar gjorts utan nämnvärd påverkan av detta kriterium. Ett exempel på detta är enligt Riksrevisionen att regeringen genom direktiv till Trafikverket har tagit initiativ till att olika delsträckor av höghastighetsjärnvägen ska ingå i den nationella planen utan att det har funnits underlag i form av åtgärdsvalsstudier eller motsvarande. Riksrevisionen konstaterar att det ingår tre delsträckor av höghastighetsjärnvägen, Järna–Linköping (den s.k. Ostlänken), Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund, i den nationella trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 som regeringen fastställt. Den påbjudna ordningen att prövningar av möjliga investeringsalternativ ska föregås av både en analys av åtgärder enligt fyrstegsprincipen och en samlad effektbedömning har alltså enligt Riksrevisionen inte följts i detta fall. Riksrevisionen konstaterar också att övriga investeringsprojekt i den nationella planen, och dessutom flertalet namngivna projekt som hamnat ”under strecket”, är betydligt mer samhällsekonomiskt lönsamma än de projekt i planen som utgör delprojekt av höghastighetsjärnvägen.

Riksrevisionen noterar vidare att varken riksdagen eller regeringen har tagit ett beslut om att bygga en komplett höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö. Riksrevisionen menar att projektet ändå har ”smugit igång” genom att regeringen beslutat att genomföra Ostlänken, dessutom med restriktionen att projektet ska genomföras inom budgetramen för ordinarie planeringsramar. Riksrevisionen anser att det på detta sätt uppstår en situation där ett enskilt beslut om en delsträcka i förlängningen kan leda till beslut om en hel höghastighetsjärnväg.

Riksrevisionen konstaterar att det enligt riksdagens och regeringens riktlinjer för hur tänkta infrastrukturinvesteringar ska prövas är av särskild vikt att det görs samlade effektbedömningar som innehåller kvalificerade analyser av projektets kostnader. Riksrevisionen har i sin granskning funnit att särskilt kostnadsberäkningarna länge höll låg kvalitet och att kostnaderna kraftigt underskattades. Bedömningen av investeringskostnaden för hela höghastighetsprojektet har enligt Riksrevisionen stigit från ca 50 miljarder kronor 2003 (motsvarande 86 miljarder kronor i 2015 års penningvärde) till i nuläget långt över 200 miljarder kronor. Riksrevisionen noterar att dessa ökningarna av

kostnaderna skedde i projektets tidiga planeringsfas, innan beslut hade fattats om att hela höghastighetsjärnvägen ska byggas. Riksrevisionen anger att det var först 2015 som en mer kvalificerad ansats gjordes av de samlade investeringskostnaderna, då planeringen hade pågått i ungefär ett decennium. Riksrevisionen konstaterar att bedömningen av vad den slutliga kostnaden kommer att bli fortfarande är osäker.

Riksrevisionens genomgång visar att de nuvarande effektbedömningarna i stort ger en rättvisande bild av projektets samlade nyttor och kostnader.

Riksrevisionen konstaterar att den ordinarie planeringsprocessen inom transportinfrastruktur under 2014–2017 kompletterades med den offentliga utredningen Sverigeförhandlingen och att det enligt regeringens direktiv var den särskilda utredarens huvuduppgift att ta fram principer för finansiering samt förslag till utbyggnadsstrategi för nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Riksrevisionen noterar vidare att förhandlingspersonen fick i uppgift att ingå överenskommelser om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och som leder till ett ökat bostadsbyggande i berörda kommuner, för att på så sätt möjliggöra ett snabbt genomförande av nya stambanor. Riksrevisionen menar att det därmed uppstod en parallell process till den ordinarie planeringsprocessen, där en organisation med ett dussin anställda fick både huvudansvaret för frågan om höghastighetsjärnväg och ett antal andra uppdrag. Denna organisatoriska lösning innebär, som Riksrevisionen ser det, ett betydande avbrott för Trafikverket i dess arbete med att inom ramen för det gällande planeringssystemet planera infrastruktur och ta fram förslag på lösningar. Riksrevisionen konstaterar att det finns forskning som visar på brister som uppstår av att bilda särskilda organisationer i samband med megaprojekt. Riksrevisionens sammantagna bild är att denna parallellprocess under tre år var ineffektiv och att idén med Sverigeförhandlingen som ett slags genväg till höghastighetsjärnväg i stället blev en omväg.

### **Riksrevisionens rekommendationer**

Riksrevisionen rekommenderar att regeringen, innan fortsatta beslut tas om höghastighetsjärnvägen, ger Trafikverket i uppdrag att förutsättningslöst utreda vilka brister som finns i förhållande till de transportpolitiska målen och vilka alternativa lösningar som finns för att åtgärda bristerna på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

Uppdraget till Trafikverket bör enligt Riksrevisionen innehålla följande delmoment:

- Identifiera de brister i förhållande till de transportpolitiska målen som höghastighetsjärnvägen är tänkt att lösa.
- Utreda alternativa lösningar som kan avhjälpa de identifierade bristerna med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Det handlar framförallt om att utreda steg 1-åtgärder såsom avgifter och skatter för att uppnå ett effektivare kapacitetsutnyttjande, men även steg 2- och steg 3-åtgärder såsom optimeringsåtgärder och trimningsinsatser.

- Genomföra samlade effektbedömningar av de viktigaste alternativen och jämföra dessa med samlade effektbedömningar för höghastighetsjärnvägen.

Trafikverket bör enligt Riksrevisionen åläggas att fullgöra uppdraget efter samråd med Transportstyrelsen, Trafikanalys och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

### *Regeringens bedömning*

I skrivelse 2019/20:133 Riksrevisionens rapport om statens planering av höghastighetsjärnvägar välkomnar regeringen Riksrevisionens granskning. Det är enligt regeringen angeläget att planeringssystemet kan fortsätta att utvecklas, och granskningar som den som Riksrevisionen nu har gjort fyller därmed ett viktigt syfte.

Regeringen anger att den gör en annan bedömning än Riksrevisionen när det gäller den planering som har genomförts för höghastighetsjärnvägar. Regeringen menar att det är positivt att höghastighetsjärnvägar har utretts vid ett antal tillfällen under en längre tidsperiod under olika regeringar. Det har därmed funnits flera olika tillfällen för bedömningar och analyser. Regeringen konstaterar att det över tid funnits ett brett politiskt stöd för behovet av att bygga höghastighetsjärnvägar. När Sverigeförhandlingen tillsattes 2014 gjordes det med direktiv från den dåvarande borgerliga regeringen i syfte att verka för ett snabbt genomförande av nya stambanor för höghastighetståg. Det senaste uttrycket för detta breda stöd är januariavtalet, som är en sakpolitisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet. I överenskommelsen anges att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer.

Regeringen delar inte Riksrevisionens uppfattning att problembeskrivningarna i planeringen har varit översiktliga och saknat mer ingående analys. Regeringen konstaterar att planeringen av höghastighetsjärnvägar har pågått i decennier med ett successivt breddat angreppssätt som tagit in allt fler politikområden. I direktiven till Sverigeförhandlingen tas t.ex. bostadsutbyggnad, regionalt tillväxtarbete, miljö- och klimatfrågor, vidgade arbetsmarknadsregioner och totalförsvarets behov upp som frågor som behöver belysas (dir. 2014:106).

Regeringen anger i skrivelsen att den delar Riksrevisionens bedömning att investeringen är det största finansiella åtagandet i modern tid för den svenska staten och kan påverka det svenska samhället under lång tid. Regeringen anser att en sådan investering därför, utöver att betraktas ur ett bristperspektiv, behöver värderas utifrån vad den kan ha för betydelse för samhällsbygget och möjligheterna att t.ex. överföra mer gods till järnväg, vidga arbetsmarknadsregionerna och öka bostadsbyggandet.

När det gäller frågan om huruvida planeringen har genomförts i enlighet med fyrstegsprincipen pekar regeringen på att olika typer av styrmedel har införts för att bl.a. åtgärda de brister som höghastighetsjärnvägen skulle lösa. Som exempel nämner regeringen att den skatt på flygresor som infördes 2018 syftar till att minska flygets klimatpåverkan. Vidare anger regeringen att Transportstyrelsen på regeringens uppdrag ska redovisa förslag om miljöstyrande start- och landningsavgifter. Regeringen konstaterar att möjligheterna att vidta mer genomgripande åtgärder när det gäller banavgifter dock är begränsade av att banavgiftsuttaget utgår från EU-lagstiftning. Regeringen framhåller också att järnvägstrafiken är betydelsefull för att riksdagens mål om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet ska kunna uppnås. Järnvägen har enligt regeringen en viktig roll i omställningen av transportsystemet och därför behöver styrmedel utformas så att de värnar utbudet av järnvägstrafik. Regeringen påminner om att man även har undersökt möjligheten att förbättra de befintliga stambanorna mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö, vilket Trafikverket utredde på regeringens uppdrag 2016. Resultatet visade att en sådan omfattande utbyggnad sammantaget inte heller skulle vara samhällsekonomiskt lönsam. Dessutom skulle en utbyggnad av befintliga stambanor även vara förenad med inskränkningar i pågående trafik under byggtiden och inte heller ge lika korta restider och stora regionförstoringseffekter som höghastighetsjärnvägen.

Regeringen delar vidare inte Riksrevisionens uppfattning att projektet har ”smugit igång” genom att regeringen beslutat att genomföra Ostlänken mellan Järna och Linköping. Regeringen konstaterar att Ostlänken och en del av sträckan Göteborg–Borås kom in i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för 2014–2025 genom beslut av den dåvarande borgerliga regeringen. I den nu gällande nationella planen för 2018–2029 ingår tre investeringsobjekt längs höghastighetsjärnvägen: Ostlänken, Göteborg–Borås och Lund–Hässleholm. Gemensamt för dessa tre objekt är att de knyter ihop stora befolkningskoncentrationer och innebär viktiga kapacitetstillskott för järnvägen. Regeringen understryker att dessa tre investeringsobjekt skulle ha varit angelägna att genomföra även om höghastighetsjärnvägen i sin helhet inte varit aktuell.

När det gäller Sverigeförhandlingens arbetssätt vill regeringen peka på de positiva effekterna av detta. Genom utredningens arbete involverades kommuner och regioner på ett sätt som aldrig tidigare skett i den ordinarie infrastrukturplaneringen. Regeringen framhåller att den lokala, regionala och nationella nivån i detta arbete kunde mötas i en gemensam syn på vilka långsiktiga effekter en ny höghastighetsjärnväg kan få när det gäller t.ex. bostadsutbyggnad och vidgade arbetsmarknadsregioner. Dessutom innebar Sverigeförhandlingen att kommunerna började planera för andra investeringar kopplade till järnvägen och ändrade detaljplaner för att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande.

Sammanfattningsvis framhåller regeringen att den planering som genomförts för höghastighetsjärnvägen under flera decennier kan utgöra underlag för det fortsatta arbetet med stambanorna. Regeringen anger att den i det fortsatta arbetet med höghastighetsjärnvägen kommer att ställa krav på analys av bl.a. kostnader, effektbedömningar, transportpolitisk måluppfyllelse och kostnadseffektivitet. Höghastighetsjärnvägen skapar enligt regeringen möjligheter att möta det ökande tågresandet samt ger möjlighet att transportera mer gods på järnväg och förbättra för regionaltågen i det nuvarande tågsystemet. Regeringen pekar på att det behövs mer kapacitet eftersom kapaciteten är högt utnyttjad i flera delar av det svenska järnvägssystemet. För att våra klimatmål ska kunna uppfyllas måste mer transporter överföras från väg till järnväg. Det kräver en kombination av åtgärder där utbyggnad av järnvägssystemet är en viktig del. Regeringen framhåller att närmare 100 000 bostäder kommer att kunna byggas längs med sträckningen. Höghastighetsjärnvägen fyller enligt regeringen också en funktion ur ett samhällsbyggnadsperspektiv.

## **Motionerna**

### *Följdmotionerna*

I motion 2019/20:3556 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 1 anförs att regeringen bör följa Riksrevisionens rekommendationer i rapporten om statens planering av höghastighetsjärnvägar (RiR 2019:31). Motionärerna delar inte regeringens syn att höghastighetstågen löser järnvägens kapacitetsproblem utan anser att projektet snarare tränger undan mer angelägna projekt. Den svenska järnvägen behöver kraftfulla insatser och investeringar för att fungera och bli mer effektiv, men de insatserna ska vara väl avvägda, väl kalkylerade, och rätt prioriterade så att resurserna läggs där samhällsnyttan och transportbehovet bedöms vara störst. I yrkande 2 framhåller motionärerna att regeringen bör pröva höghastighetstågsatsningen gentemot andra angelägna infrastrukturprojekt. Motionärerna vill se en bred översyn av alla större infrastrukturprojekt i landet för att man därefter ska kunna göra en ny bedömning av vilka satsningar som är att anse som de mest angelägna.

I kommittémotion 2019/20:3562 framhåller Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att regeringen innan fortsatta beslut tas om höghastighetsjärnvägen bör ge Trafikverket i uppdrag att förutsättningslöst utreda vilka brister som finns i förhållande till de transportpolitiska målen och vilka alternativa lösningar som finns för att åtgärda bristerna. Motionärerna hänvisar till det som framförs i Riksrevisionens granskning och menar att regeringen i sin skrivelse inte tar hänsyn till Riksrevisionens allvarliga kritik. Det har enligt motionärerna gjorts en avvikelse från fyrstegsprincipen som medför att detta projekt inte har prövats på ett korrekt sätt under planeringsprocessen. De anser att regeringen måste stoppa nuvarande projektering och påbörja en helt ny process i enlighet med Riksrevisionens rekommendationer.

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2019/20:3563 yrkande 1 att regeringen bör följa Riksrevisionens rekommendationer att ge Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för hur kapacitetsbristen i järnvägsnätet kan förbättras utifrån fyrstegsprincipen. I yrkande 2 anför de att regeringen bör följa Riksrevisionens rekommendationer att låta Trafikverket utreda frågan om höghastighetsjärnväg utifrån fyrstegsprincipen. Motionärerna ställer sig bakom Riksrevisionens bedömningar i granskningsrapporten och vill att regeringen gör ett omtag i arbetet med underlag för beslutet om höghastighetsjärnväg. De pekar på att den s.k. fyrstegsmodellen är väl inarbetad och syftar till att säkerställa att skattebetalarnas pengar används på ett ansvarsfullt sätt.

I kommittémotion 2019/20:3577 av Helena Gellerman m.fl. (L) anför att regeringen bör tillvarata erfarenheterna från processen runt höghastighetsjärnvägen när man vidtar åtgärder enligt riksdagens tidigare tillkännagivande för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag, arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar och tydligt definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen.

#### *Motioner från allmänna motionstiden 2019/20*

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2019/20:612 yrkande 8 att Sverigeförhandlingen bör omförhandlas eller avbrytas. Motionärerna framhåller att Sverige är i ett stort behov av att investera i den befintliga infrastrukturen när det gäller s.k. flaskhalsar och underhåll. En satsning på höghastighetståg skulle enligt motionärerna minska utrymmet för andra viktiga investeringar inom såväl vägtrafik och flyg som sjöfart, både regionalt och nationellt. Även i kommittémotion 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 5 anför att Sverigeförhandlingen snarast bör avbrytas eller omförhandlas. I yrkande 20 konstaterar motionärerna att EU är mer återhållsam med att stödja medlemsstaternas höghastighetsjärnvägsprojekt och att regeringen därför mer utförligt bör följa utvecklingen av europeiska höghastighetståg. Investeringarna i höghastighetsbanor i Europa har resulterat i kritik och frågeställningar, och motionärerna betonar att kostnads-effektiviteten bör tas med i beräkningen vid byggandet.

I motion 2019/20:1528 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkande 1 betonar motionärerna vikten av att ställa tydliga miljö- och klimatkrav inför upphandling och byggande av de nya stambanorna för höghastighetståg. Genom god planering, genomtänkta teknikval och hårda miljökrav i upphandlingen kan projektets miljö- och klimatpåverkan minimeras. I yrkande 2 framhåller motionärerna att de nya stambanorna för höghastighetståg bör byggas ut snabbt. Genom en kort byggtid kan systemet med nya stambanor för höghastighetståg snabbt tas i bruk och därmed generera klimatnytta.

Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) menar i motion 2019/20:2098 yrkande 2 att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras. De framhåller bl.a. alla de möjligheter som sammanlänkade storstadsregioner skapar.

I motion 2019/20:2557 framhåller Mats Green och Helena Bouveng (båda M) att byggandet av nya stambanor för snabbtåg bidrar till att minska belastningen på befintliga stambanor, till att mer gods kan flyttas över till järnväg och till en utveckling av nya och starkare arbetsmarknadsregioner. Motionärerna betonar att det är mycket viktigt att regeringen inte tappar tempo när det gäller detta viktiga samhällsbyggnadsprojekt.

Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD) önskar i motion 2019/20:2731 yrkande 1 att Sverigeförhandlingens intentioner om en sammanhållen utbyggnad av nya stambanor genomförs och i yrkande 2 att det sker en snabb utbyggnad av nya stambanor med hastigheter på upp till 320 kilometer i timmen. Motionärerna framhåller att fördelarna med projektet överväger nackdelarna eftersom nya höghastighetsbanor skulle innebära bättre förutsättningar att jobba och bo i Sverige. Motionärerna pekar bl.a. på väsentligt kortare restider, nya bostäder kring stationslägena och förtätning och förstoring av arbetsmarknadsregioner.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 23 att möjligheterna att bygga nya stambanor för järnvägen bör ses över. Motionärerna pekar på att nya stambanor med hög kapacitet och moderna tåg skapar en arbetsmarknadsförstoring i helt ny skala som möjliggör tillväxt och stärker svensk konkurrenskraft. I motionen anges att projektet ska ses som en helhet med anslutningar, bostäder, investeringar och kollektivtrafik i hela Sverige. Motionärerna understryker vidare vikten av en hållbar finansiering och vidmakthållande av en mycket hög grad av kostnadskontroll i projektet.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att den dåvarande regeringen den 1 juli 2014 beslutade om direktiv för en särskild utredare, benämnd förhandlingsperson, om utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (dir. 2014:106). Den 17 juli samma år beslutades om tilläggsdirektiv till utredningen (dir. 2014:113). Direktiven angav att Sverigeförhandlingen skulle ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö. En annan viktig del i förhandlingsuppdraget var att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Stockholm, Göteborg och Malmö. Totalt ska infrastruktursatsningar runt om i Sverige möjliggöra byggandet av ca 100 000 nya bostäder. Förhandlingen hade också i uppdrag att titta på en möjlig utbyggnad av järnvägen i norr och ingå

överenskommelser för att främja cykling. Vidare skulle förhandlingen bl.a. utreda ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Sverigeförhandlingen är avslutad och överlämnade sin slutrapport till regeringen den 20 december 2017.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) underströk regeringen att syftet med Sverigeförhandlingens uppdrag var dels att möjliggöra ett snabbt genomförande av nya stambanor på ett sätt som maximerar deras samhällsekonomiska lönsamhet, dels att identifiera kostnadseffektiva åtgärder som leder till en förbättrad tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande i framför allt storstäderna med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och förtätning.

Utskottet vill framhålla att det i regeringens skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) anges att det är regeringens mål att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg. I skrivelsen anges att dessa banor ska byggas i en takt som ekonomin tillåter och på ett kostnadseffektivt sätt. Regeringen konstaterar att byggandet av nya stambanor och deras finansiering är ett långsiktigt åtagande där offentliga resurser binds upp under flera mandatperioder. Sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken), Lund–Hässleholm och Göteborg–Borås ingår i den nationella planen för 2018–2029.

Utskottet vill vidare peka på att infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på fråga 2019/20:495 den 3 december 2019 betonade att den svenska järnvägen måste kunna fortsätta att utvecklas och att mer kapacitet behövs. Nya stambanor behövs enligt statsrådet för att möta det kraftigt ökande tågresandet och ge möjlighet till mer gods på tåg. Pendeltågens möjligheter i nuvarande tågssystem bör också förbättras eftersom det är fullt i det svenska järnvägssystemet. En utbyggnad skulle modernisera och knyta ihop landet på ett klimatsmart sätt. Dessutom är nya stambanor enligt statsrådet viktigt även ur ett samhällsbyggnadsperspektiv eftersom närmare 100 000 bostäder kommer att kunna byggas längs sträckningen. Statsrådet framhöll att om man inte bygger mer järnväg nu försvårar det allvarligt möjligheterna att nå klimatmålen och att få en bättre fungerande järnväg. Utskottet kan ansluta sig till denna bedömning.

Utskottet vill även framhålla att det framgår av den sakpolitiska överenskommelse som ingicks i januari 2019 mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna (januariavtalet) att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Vidare anges att den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och vara utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet. I budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) framhölls att regeringens mål är att de nya stambanorna för höghastighetståg ska

färdigställas. Utskottet har erfarit att regeringen i december 2019 tog initiativ till att återuppta finansieringssamtalen.

När det gäller de rekommendationer som Riksrevisionens lämnar i sin rapport delar utskottet regeringens bedömning i skrivelsen. Utskottet noterar med tillfredsställelse att regeringen i det fortsatta arbetet med höghastighetsjärnvägen har angett att den kommer att ställa krav på analys av bl.a. kostnader, effektbedömningar, transportpolitisk måluppfyllelse och kostnadseffektivitet. Mot den bakgrunden finner utskottet inte skäl att vidta några åtgärder på grund av motionsförslagen med anledning av Riksrevisionens granskning. Utskottet delar även regeringens bedömning när det gäller frågan om stambanor för höghastighetståg och anser därför inte heller att det finns anledning att ta några initiativ med anledning av övriga motioner.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2019/20:612 (SD) yrkande 8, 2019/20:615 (SD) yrkandena 5 och 20, 2019/20:1528 (MP) yrkandena 1 och 2, 2019/20:2098 (L) yrkande 2, 2019/20:2557 (M), 2019/20:2731 (KD) yrkandena 1 och 2, 2019/20:3246 (C) yrkande 23, 2019/20:3556 (SD) yrkandena 1 och 2, 2019/20:3562 (KD), 2019/20:3563 (M) yrkandena 1 och 2 samt 2019/20:3577 (L) och föreslår att riksdagen lägger skrivelse 2019/20:133 till handlingarna.

## Övergripande förutsättningar för järnvägsmarknaden

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om järnvägsmarknaden. Utskottet framhåller att en mer konkurrenskraftig järnväg skulle kunna bli ett ännu mer attraktivt transportalternativ och bidra till att flytta över gods från väg till järnväg men också till att öka antalet resor med tåg. Utskottet hänvisar även till pågående beredning.

Jämför reservation 3 (M) och 4 (V).

### Motionerna

I partimotion 2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 2 framför motionärerna att SJ AB bör få ett samhällsuppdrag som stärker bolagets samhällsnytta senast till bolagsstämman 2021. I yrkande 4 anser motionärerna att SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2021 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet.

Jessika Roswall m.fl. (M) framför i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 13 att det måste säkerställas att det finns en konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur i form av tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem. I yrkande 14 framhåller motionärerna att man bör överväga att stärka förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken på

järnvägen med utgångspunkt i förslaget i SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten. Motionärerna anser i yrkande 16 att möjligheten till ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen bör utredas. I yrkande 19 anser motionärerna att man bör verka för att Sverige liksom övriga medlemsländer skyndsamt genomför det fjärde järnvägspaketet.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet. Väl fungerande transporttjänster med tåg är viktigt för att uppnå flera mål om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, ökad andel kvalificerad industriproduktion, minskad klimat- och miljöpåverkan samt färre dödade och skadade i trafiken. En mer konkurrenskraftig järnväg skulle kunna bli ett ännu mer attraktivt transportalternativ och bidra till att flytta över gods från väg till järnväg men också till ett ökat antal resor med tåg. En förutsättning för detta är ett väl fungerande järnvägssystem med god samverkan mellan dess olika funktioner.

I oktober 2010 öppnades marknaden för persontransporter på järnväg i Sverige för konkurrens. Därmed avskaffades SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. Detta innebär att alla tågoperatörer har likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att EU-rätten föreskriver ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Exempelvis är signal-systemen på Trafikverkets järnvägsnät konkurrensneutrala på så sätt att de inte gör skillnad på vilket järnvägsföretag som trafikerar linjen. Däremot finns det tekniska skillnader mellan olika tågtyper som medför begränsningar.

När järnvägsmarknaden successivt avreglerats och konkurrensutsatts har det införts bestämmelser i järnvägslagen (2004:519) om hur offentligt stöd ska särredovisas, hur kapacitet ska tilldelas, hur avgifter får tas ut och hur järnvägstjänster ska tillhandahållas. Skyldigheter och rättigheter för branschens aktörer framgår av bestämmelserna och ska leda till mer likvärdiga villkor och sund konkurrens.

Utskottet vill även lyfta fram att Transportstyrelsen bedriver marknadsövervakning och marktillsyn med stöd av sin instruktion, järnvägslagen och järnvägsförordningen samt i enlighet med sitt regleringsbrev. I myndighetens marktillsyn ingår även en tillsyn över att tillträdet till järnvägsinfrastrukturen är icke-diskriminerande. Transportstyrelsens arbete omfattar dessutom att kontrollera att gällande krav på marknaden följs, att övervaka marknads utveckling och funktion i förhållande till politikens förväntningar samt att pröva tvister och att fastställa villkor.

Utskottet kan konstatera att förutsättningarna för såväl den kommersiella (interregionala) persontrafiken på järnväg som den regionala som bedrivs inom ramen för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har belysts av utredningen om järnvägens organisation (dir. 2013:02 och dir. 2013:46). Utredningen om järnvägens organisation har framfört att förutsättningarna för

den kommersiellt organiserade persontrafiken bör stärkas i förhållande till den samhällsorganiserade trafiken. Detta bör ske genom ökade krav på samråd och transparens i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas verksamhet, vilket medför behov av flera ändringar i kollektivtrafiklagen. I utredningens slutbetänkande En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110) framförs bl.a. att regeringen, särskilt med hänsyn till kommande investeringar i nya stambanor för höghastighetståg, närmare bör utreda en förändring i den långsiktiga modellen för marknadsstillträdet på järnväg. Utredningens betänkande har lagts till handlingarna, men flera av utredningens förslag hanteras vidare inom Regeringskansliet. Infrastrukturminister Tomas Eneroth framförde också i sitt svar på skriftlig fråga 2017/18:192 i november 2017 att utredningen om järnvägens organisation har identifierat flera problemområden för vidare analys som nu hanteras inom Regeringskansliet. Infrastrukturministern delgav också i sammanhanget att det i det pågående arbetet med att genomföra det fjärde järnvägspaketet i svensk rätt även pågår en översyn av järnvägslagstiftningens struktur i enlighet med rekommendationer från utredningen.

Förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik varierar mycket mellan olika delar av landet, vilket medför behov av en flexibel kollektivtrafiklagstiftning som möjliggör att verksamheten utformas efter lokala och regionala önskemål samtidigt som den stimulerar utveckling och ökad effektivitet. Ansvaret för att tillhandahålla lokal och regional kollektivtrafik ligger mot den bakgrunden också på lokal och regional nivå – hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. När dessa tar fram trafikförsörjningsprogram är utgångspunkten de transportpolitiska målen och andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. Enligt nuvarande transportpolitiska princip ska interregional kollektivtrafik i första hand tillhandahållas på kommersiell grund. Staten har dock möjlighet att se till att det finns ytterligare interregional kollektivtrafik om tillgängligheten annars skulle vara alltför bristfällig. Det görs genom att ingå avtal med kollektivtrafikföretag eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten och genom att betala ekonomisk ersättning. Utredningen om järnvägens organisation föreslog bl.a. att regeringen närmare skulle överväga och ta ställning till vad dagens och framtidens järnvägsnät ska användas till, och som en följd av detta ta beslut om att ge prioritet för viss trafik på utpekade banor eller vissa tider på dygnet. Utredningen föreslog även att järnvägslagens regler om prioritering av trafik skulle ändras så att kravet på samhällsekonomisk effektivitet tas bort. Utredningen lämnade dock inte något uttryckligt förslag om vad som skulle gälla i stället för samhällsekonomisk effektivitet. Frågan är enligt Infrastrukturdepartementet fortfarande aktuell och bereds inom Regeringskansliet.

Utskottets arbetsgrupp för uppföljningsfrågor anförde i rapporten Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14) att behovet av en nationell trafikförsörjningsplan för järnvägen som även anger vad järnvägen och dess olika delsträckor ska användas till behöver utredas.

Uppföljningsgruppen ansåg att dagens system utan övergripande styrning leder till en tågplan som kan vara långt ifrån den optimala med givna resurser i form av bankapacitet. Uppföljningsgruppen ansåg vidare att behovet av en nationell myndighet för stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör övervägas om man vill fortsätta på den inslagna vägen.

Utskottet vill framhålla att en ökad rörlighet mellan våra grannländer och övriga Europa är bra för Sverige. Utskottet anser därför att gränsöverskridande trafik bör främjas och underlättas. Sedan tidigt 1990-tal pågår det inom EU ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. EU har därför presenterat ett antal regelpaket, de s.k. järnvägspaketet. Förhandlingarna inom EU av det fjärde järnvägspaketet är avslutade, och beslut om rättsakterna togs under 2016. Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att genomföra järnvägspaketet i svensk rätt. En proposition på området är planerad att överlämnas till riksdagen för beslut under nästa riksmöte.

Utskottet vill även peka på att det i regeringens nationella godstransportstrategi (Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi) anges att det inom EU har bedrivits ett omfattande arbete för att skapa ett sammanhängande järnvägssystem. Regeringen framhåller att det är viktigt att regleringen på järnvägsområdet inte är kostnadsdrivande och att regelverket förenklas och utvecklas för att möjliggöra fler systemanpassade lösningar och innovationer som kan stärka järnvägens konkurrenskraft. Regeringen uppger att den verkar för att EU:s reglering på järnvägsområdet ska utvecklas i en sådan riktning, vilket utskottet välkomnar.

Med anledning av motionsförslaget om samhällsuppdrag för SJ vill utskottet påminna om att riksdagen våren 2014 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter kan tillgodoses (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:373). Av regeringens skrivelse 2019/20:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2019 framgår att ärendet bereds inom Regeringskansliet. När det gäller SJ AB framhåller dock regeringen att det vid årsstämman i bolaget den 24 april 2018 beslutades att bolagets uppdrag i bolagsordningen skulle förtydligas enligt följande: ”Föremålet för bolagets verksamhet ska vara att, direkt eller indirekt genom dotter- eller intressebolag, bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet, samt att bedriva därmed förenlig verksamhet.”

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet att det inte finns anledning att föregripa det pågående beredningsarbetet. Utskottet förutsätter också att regeringen genomför det fjärde järnvägspaketet i enlighet med Sveriges förpliktelser som följer av medlemskapet i EU. Utskottet noterar i sammanhanget att EU-kommissionen med anledning av den pågående

pandemin har beslutat att delar av fjärde järnvägspaketet ska senareläggas för att medlemsstaterna ska hinna införliva direktiven i tid. Nytt datum för införandet blir den 31 oktober 2020.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2019/20:1623 (V) yrkandena 2 och 4 samt 2019/20:2597 (M) yrkandena 13, 14, 16 och 19.

## Drift och underhåll

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om drift och underhåll av järnväg. Utskottet pekar på vidtagna åtgärder och pågående arbete.

Jämför reservation 5 (M), 6 (SD), 7 (V) och 8 (KD) samt särskilt yttrande 2 (C, L).

### Bakgrund

Trafikverket är enligt sin myndighetsinstruktion infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten, om inte något annat har beslutats. Statens spårinnehav uppgår till över 90 procent av det totala nätet. Utöver Trafikverket finns det 480 små eller mycket små infrastrukturförvaltare.

### Tidigare behandling

Utskottet har behandlat motioner om underhåll av statens järnvägsinfrastruktur vid ett flertal tidigare tillfällen. Våren 2012 tillkännagav riksdagen för regeringen att den snarast skulle återkomma med förslag på hur underhållet av järnvägsinfrastrukturen skulle organiseras (bet. 2011/12:TU5, rskr. 2011/12:247). Utskottet framförde att det är en nödvändig åtgärd för att få en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet. Våren 2014 tillkännagav riksdagen för regeringen att regeringen borde se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:372). I betänkande 2014/15:TU13 bedömde utskottet bl.a. att det inte fanns anledning att ta något initiativ förrän beredningen av Utredningen om järnvägens organisation avslutats. I betänkandena 2016/17:TU17 och 2018/19:TU17 framhöll utskottet vikten av underhåll av järnvägsinfrastrukturen och hänvisade till pågående beredningsarbete.

## Motionerna

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2019/20:615 yrkande 2 att underhållet av kontaktledningssystemet bör stärkas för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet. Motionärerna framhåller att kontaktledningsfel måste ses som särskilt allvarliga då de orsakar väldigt många förseningsminuter per tillfälle. I yrkande 3 framför motionärerna att Trafikverket i egen regi bör ansvara för underhåll av järnvägsanläggningen. Motionärerna anför att de vill ha en mer sammanhållen underhållskedja för det svenska järnvägsnätet så att Trafikverket får en bättre kontroll över anläggningen samtidigt som administrationen av t.ex. upphandling minskar. Motionärerna begär i yrkande 4 att Trafikverkets administration ses över till förmån för fler arbetare i spåren. I yrkande 18 anför motionärerna att kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll bör stärkas vid gränsöverskridande trafik. Motionärerna framhåller vidare att kopparstöld är ett stort problem för tågtrafiken, och att avklippta och stulna kopparkablar orsakar stora avbrott i järnvägstrafiken med förseningar och inställda tåg som följd samt medför en stor risk för allvarliga elolyckor. I yrkande 50 föreslår därför motionärerna att straffet för sabotage, såsom kopparstöld, mot järnvägsanläggningar skärps. I yrkande 51 framför motionärerna att arbetet med att ersätta eller DNA-märka stöldbegärliga komponenter måste intensifieras för att förebygga kopparstöld.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhåller i partimotion 2019/20:1623 yrkande 11 att det bör tas fram 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 anser att mycket mer behöver göras när det gäller underhållet för att vi ska få tåg som går i tid. Motionärerna pekar på att hela Infranord AB:s verksamhet bör införlivas i Trafikverket, inte bara dess basunderhåll.

I kommittémotion 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 17 anføres att en fortsatt konkurrensutsatt marknad för underhåll av järnvägen bör främjas genom att försöket med att återförstatliga delar av den avbryts. Motionärerna anser att regeringen i stället bör främja fortsatt konkurrens när det gäller investeringar och underhållsentreprenader för att ytterligare öka kostnadseffektiviteten. Trafikverkets ansvar för besiktningen av skicket och underhållsbehoven på hela järnvägen bör dock ligga kvar.

Helena Gellerman m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2019/20:2746 yrkande 11 fördelen med konkurrens inom järnvägen. Motionärerna pekar på att forskning har visat att järnvägsmarknaden påverkats positivt av avregleringen och att konkurrens har bidragit till effektiviseringar och innovationer på såväl operatörssidan som underhållssidan.

I kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 30 framförs att drift och underhåll av järnvägen även i fortsättningen bör upphandlas i konkurrens. Motionärerna framhåller att det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll återförstatligades. I motionen påpekas i yrkande 31

att det finns ett behov av att Trafikverket stärker sin funktion för tillstånds- och leveranskontroll, besiktning samt uppföljning.

Anders Åkesson m.fl. (C) anför i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 24 att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor och att den upphandlande myndigheten ska ha rätt kompetens för att säkerställa en fungerande marknad för järnvägsunderhåll. Motionärerna anför att de är mycket kritiska till regeringens utredning om att överföra järnvägsunderhåll från Infranord AB till Trafikverket och välkomnar utredningens tilläggsdirektiv som säkerställer att affärsmässighet, produktivitet och en utvecklad marknad för järnvägsunderhåll beaktas.

### **Utskottets ställningstagande**

För att järnvägen ska vara framkomlig och kunna användas på det avsedda sättet är det nödvändigt att infrastrukturen underhålls. Ett väl fungerande järnvägsunderhåll är således en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem. Utskottet välkomnar därför att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) konstaterade att medlen till drift, underhåll och reinvesteringar av järnväg behöver öka och ges hög prioritet för att värna nyttan av redan genomförda investeringar.

Utskottet vill framhålla att regeringen i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) betonade att en väl fungerande tågtrafik är viktig för att uppnå flera av regeringens mål, såsom målen om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, en ökad andel kvalificerad industriproduktion samt minskad klimat- och miljöpåverkan. Sverige har enligt skrivelsen under många år satsat för lite resurser på underhåll av järnvägsnätet. Det har bidragit till den störningsproblematik som systemet dras med i dag. Regeringen anger att den därför har genomfört en kraftig satsning på järnvägsunderhåll och att det kommer att ge goda förutsättningar för att rusta upp järnvägen och ta tag i de problem som finns. Behovet av underhållsåtgärder och reinvesteringar är stort, och det kommer att krävas mycket arbete för att öka järnvägens punktlighet och stärka robustheten.

Av budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg. omr. 22) framgår att Trafikverket till följd av kraftigt ökade anslag till järnvägsunderhåll kunde genomföra såväl ett flertal stora reinvesteringståtgärder som mindre löpande underhåll under 2018. Det genomfördes bl.a. utbyte av spår och spårväxlar i huvudsak på stambanor och de högtrafikerade stråken. Åtgärderna medför att hastighetsnedsättningar kan tas bort och att såväl robustheten som kapaciteten förbättras. Vidare framgår det av budgetpropositionen att Trafikverket har ersatt ca 120 kilometer kontaktledningar och förstärkt omformarstationer på flera sträckor för att säkerställa tillförlitligheten i elkraftssystemet. Trafikverket har också genomfört ombyggnader och förbättringar av signalsystemet. Trafikverkets största verksamhetsvolym när det gäller järnvägsunderhåll

under 2018 var spår- och växelbyten där totalt ca 3 miljarder kronor investerades.

Utskottet vill vidare framhålla att regeringen i maj 2020 i en extra ändringsbudget för 2020 avsatte totalt 720 miljoner kronor till järnvägsunderhåll (prop. 2019/20:167). Regeringen anför bl.a. att utökade underhållsarbeten på järnvägen kan utföras utan att störa trafiken i så stor omfattning på grund av coronapandemin och den kraftiga minskning av resande som den medfört.

Utskottet vill också i sammanhanget framhålla att regeringen i november 2019 gav Trafikverket i uppdrag att ta fram en långsiktig underhållsplan för genomförande av järnvägsunderhåll för att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll och en ökad punktlighet. Planen ska omfatta vilka banarbeten som planeras när det gäller förebyggande underhåll inklusive reinvesteringar av den statliga järnvägen, när i tid de kommer att genomföras, hur de operativt planeras att genomföras och hur arbetena bedöms påverka förutsättningarna för att trafikera järnvägen under den tid som åtgärderna ska genomföras. Planen ska vara samhällsekonomiskt effektiv, med hänsyn till både långsiktiga och kortsiktiga effekter. Uppdraget ska redovisas senast den 8 juli 2020.

När det gäller organiseringen av utförandet av järnvägsunderhållet kan utskottet konstatera att det under de senaste åren har pågått ett utvecklingsarbete på området. Den 26 maj 2016 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning om järnvägsunderhållets organisering och presentera möjliga åtgärder för ett genomförande av järnvägsunderhåll i egen regi. Trafikverket redovisade uppdraget till Regeringskansliet i en delrapport som omfattade besiktningsspår den 28 oktober 2016. Den 24 februari 2017 lämnade Trafikverket slutredovisningen med förslag till möjliga åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva underhåll av det statliga järnvägsnätet samt förslag till vilken maskinell underhållsutrustning som bör ägas och förvaltas av Trafikverket. Den 12 januari 2017 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning av järnvägsunderhåll. När det gäller leveransuppföljning i egen regi har Trafikverket rekryterat personal som nu arbetar med att utföra uppföljningar av att entreprenörerna uppfyller kontraktskraven, vilket har stärkt Trafikverkets närvaro i järnvägsanläggningen. Utskottet välkomnar detta. När det gäller manuella underhållsbesiktningar inledde Trafikverket 2018 en översyn av regelverket. Trafikverket redogör för att den digitala utvecklingen inom området underhållsbesiktningar går fort framåt och att behoven av manuella mätningar successivt kommer att minska. Trafikverket avser dock att rekrytera ett antal personer för att analysera de mätdata som nuvarande tillståndsbedömningar utmynnar i samt göra kvalitativa bedömningar ute i spåren. Trafikverket bedömer att effekten kommer att bli en ökad kunskap om anläggningens tillstånd. Utskottet är positivt till detta. I sin slutredovisning den 29 juni 2018

konstaterade Trafikverket att verket hade uppfyllt regeringens uppdrag att vidta åtgärder för att i egen regi genomföra leveransuppföljning.

Utskottet påminner om att regeringen den 21 mars 2018 beslutade att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda ett överförande av verksamhet som avser järnvägsunderhåll, i form av basunderhåll, från Infranord AB till Trafikverket. Regeringen beslutade sedan den 8 augusti 2019 att utvidga uppdraget så att utredaren även skulle bl.a. analysera och föreslå vilka kriterier som bör ligga till grund för urvalet av ett möjligt överförande av basunderhåll till Trafikverket samt lämna förslag på funktioner, volymer och ändamålsenlig geografisk spridning för ett underhåll i Trafikverkets egen regi. Betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18) redovisades den 31 mars 2020. I betänkandet framhålls att det absolut viktigaste för Trafikverket som ansvarig för den statliga järnvägsanläggningen är att ha den kunskap om järnvägsanläggningen som krävs för att kunna underhålla den på bästa sätt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det tillhör enligt utredaren 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 tillståndsmätning av järnvägsanläggningen, dels för avancerad dataanalys. Utredaren föreslår också att Trafikverket ska bedriva ett representativt urval av basunderhåll i egen regi för att utveckla järnvägsunderhållet och järnvägstransportsystemet. Vidare föreslås att Trafikverket och entreprenadföretagen tillsammans ska förbättra produktionsplaneringen av järnvägsunderhållet, att marknadsförutsättningarna ska klargöras och att regeringen ska ge Trafikverket ett sektorsuppdrag att i relevanta delar samordna järnvägsbranschen. Utredningsbetänkandet bereds nu inom Regeringskansliet.

I sammanhanget vill utskottet även uppmärksamma att utskottets uppföljningsgrupp den 4 juni 2019 beslutade att följa upp punktligheten i järnvägstrafiken för persontransporter och göra en internationell jämförelse om punktligheten i några europeiska länder. I uppföljningsarbetet, som nu pågår, ingår också vissa frågor om underhåll av järnvägen.

När det gäller motionsförslagen om kontaktledning kan utskottet konstatera att Trafikverket uppger att kontaktledning är olycksdrabbade samt att avklippta och stulna kopparkablar orsakar avbrott i järnvägstrafiken med förseningar och inställda tåg som följd. Trafikverket framhåller att verket jobbar aktivt för att minska antalet kontaktledningsfel, bl.a. genom besiktningar både via mätvagnar och via entreprenörer i fält. Vidare har problemen med trasiga strömvagnar minskat tack vare samarbete med järnvägsföretagen. Trafikverket har också placerat ett tiotal kameror runtom i landet för att övervaka strömvagnar. Trafikverket samarbetar även med järnvägsföretag och entreprenörer i Sverige, polisen, järnvägsförvaltningar i Europa m.fl. i jakten på koppartjuvar och genomför DNA-märkning av kopparkabel på utsatta och kritiska sträckor. Märkningen ökar möjligheterna

till att få tillbaka stulen koppar, samtidigt som det går att styrka att kopparn kommer från en anläggning som ägs och förvaltas av Trafikverket.

När det gäller frågan om gränsöverskridande trafik vill utskottet påminna om att det inom EU pågår ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem. Inom ramen för det arbetet har EU beslutat om fyra olika järnvägspaket. Det s.k. driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG) syftar i huvudsak till att genom teknisk harmonisering och ömsesidigt erkännande av nationella tekniska regler underlätta för gränsöverskridande trafik genom att skapa en driftskompatibel och säker europeisk järnväg. Direktivet är genomfört i svensk rätt genom järnvägslagen samt förordningar och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. I nämnda direktiv anges att det ska tas fram tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som anger vad som krävs för att uppfylla de väsentliga krav som finns angivna i direktivet. Ansvaret för järnvägssäkerheten ligger hos järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren. Ansvaret omfattar att de fordon som används i verksamheten uppfyller föreskrivna krav. Järnvägsföretagen har därmed ansvar för att de fordon de använder ges tillräckligt underhåll. Utskottet påminner också om att Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) driver utvecklingen av driftskompatibilitetsfrågor. Transportstyrelsen är aktivt delaktig i ERA:s arbete med korsacceptans, godsvagnar, drift och trafikledning osv.

Utskottet finner mot ovanstående bakgrund att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2019/20:615 (SD) yrkandena 2–4, 18, 50 och 51, 2019/20:1623 (V) yrkande 11, 2019/20:2597 (M) yrkande 17, 2019/20:2746 (L) yrkande 11, 2019/20:2775 (KD) yrkandena 30 och 31 samt 2019/20:3246 (C) yrkande 24 avstyrks därmed.

## Kapacitetstilldelning och trafikledning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kapacitetstilldelning och trafikledning. Utskottet hänvisar till pågående arbete.

### Motionerna

Pia Nilsson (S) framför i motion 2019/20:1129 att en förändring av prioriteringsgrunderna vid tågförseningar bör övervägas för att stärka resenärsperspektivet. En nationell trafikledning skulle enligt motionären kunna möjliggöra ett sådant system.

I motion 2019/20:1629 anför Ann-Sofie Lifvenhage (M) att ett kännbart vite för beviljade spårlägen på järnväg som inte används bör övervägas. På det sättet skulle man underlätta spårlägestilldelningen och bidra till fullt kapacitetsutnyttjande och en bättre spårbunden trafik för att transportera såväl

människor som gods. I motion 2019/20:1630 framhåller samma motionär att prioriteringskriterierna för tilldelning av spårlägen för tåg skyndsamt bör förändras för att underlätta studie- och arbetspendling. Enligt motionären bör pendeltrafiken prioriteras i storstadsområdena. Samma motionär framhåller vidare i motion 2019/20:1631 att infrastrukturplaneringen bör ses över så att tågplanerna skapar en förutsägbar robusthet i infrastrukturen. Det är olyckligt att de tågplaner som läggs, och de tidtabeller som sedan följer, läggs om varje år.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det är Trafikverket som ansvarar för kapacitetstilldelningsprocessen inför framtagandet av den årliga tågplanen och som gör bedömningen av t.ex. en viss banas kapacitet. Tilldelningen av kapacitet utgår från de ansökningar om tåglägen som lämnas in till Trafikverket och inte från en optimering av tågplanen från ett produktions-tekniskt perspektiv. Trafikmönster och typ av trafik är faktorer som påverkar vilken kapacitet som kan utnyttjas på en bana.

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

Utredningen om järnvägens organisation framförde i sitt slutbetänkande En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110) att det är rimligt att regeringen närmare överväger och tar ställning till vad dagens och framtidens järnvägsnät ska användas till. I utredningen anges att en följd av sådana överväganden kan vara beslut om att viss trafik har prioritet framför annan trafik på en viss bana eller en viss tid på dygnet, t.ex. godstrafik på natten. Utredningen konstaterade samtidigt att besluten inte bör tas på en så detaljerad nivå att Trafikverket tappar all flexibilitet, eftersom det fortfarande är infrastrukturförvaltarens ansvar att fördela kapacitet i tågplanen. Utredningen lämnade dock inget tydligt förslag på vad som skulle gälla i stället för nuvarande bestämmelser. Utredningen framförde även ett förslag om avgifter för att hindra överbokning av tåglägen eller för sent återlämnande av tåglägen som inte behöver utnyttjas. Det är Trafikverket i sin roll som infrastrukturförvaltare som bestämmer avgifterna för att nyttja infrastrukturen på det statliga nätet och utskottet har fått information om att avgifterna justeras löpande.

Utskottet har vidare noterat att det inom ramen för Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) har startats ett projekt – Marknadsanpassad planering

av kapacitet (MPK) – som handlar om att ta fram nya arbetssätt och verktyg för att frigöra och optimera järnvägens fulla kapacitet. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att redogöra för hur utveckling och genomförande av projektet MPK och andra utvecklingsprojekt som är kopplade till detta fortlöper. Uppdraget ska redovisas den 30 oktober 2020. En delredovisning lämnades den 14 maj 2020 (TRV 2020/58596).

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

Utskottet vill slutligen uppmärksamma det som infrastrukturminister Tomas Eneroth anförde i sitt svar på skriftlig fråga 2019/20:664 den 9 januari 2020 om prioritering vid tilldelning av spårlägen. Statsrådet pekade på att resandet på svensk järnväg i princip har fördubblats under de senaste 20 åren och att detta innebär ett större kapacitetsutnyttjande. Det är därför en stor utmaning vid den årliga tåglägestilldelningen att konstruera tidtabeller som möter alla sökandes önskemål om tåglägen. Statsrådet konstaterade att tåglägestilldelningen är en mycket komplex process där en mängd önskemål balanseras mot varandra. I järnvägslagen (2004:519) anges att kapacitet ska tilldelas på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Statsrådet betonade att i de flesta fall tillgodoses önskemålen om tåglägen. Det är endast i de fall en intressekonflikt inte kan lösas med hjälp av samordning som infrastruktur ska förklaras överbelastad. För att uppnå ett samhällseffektivt utnyttjande av infrastrukturen ska i dessa fall prioriteringskriterier eller avgifter användas för att fördela kapaciteten. Vad gäller frågan om prioritering mellan pendeltrafik och fjärrtåg anförde statsrådet att enligt Trafikverket har kategorin Storpendel, som omfattar pendeltrafik under högt trafik, ett 50 procent högre kategorivärde i beräkningarna än vad fjärr-express, t.ex. snabbtåg, har. Dock ska det klarläggas att det inte är två tåg som ställs direkt mot varandra med sina respektive värden, utan den totala lösningens påverkan samhällsekonomiskt. Statsrådet pekade slutligen på att konkurrensen om spårlägen, med de svåra avvägningar detta innebär för infrastrukturförvaltaren, är en konsekvens av att det är trångt på spåren efter ett antal år av underinvesteringar inom järnvägen och hänvisade till den stora satsning på järnvägsunderhåll som regeringen nu gör.

Mot bakgrund av pågående arbete avstyrker utskottet motionerna 2019/20:1129 (S), 2019/20:1629 (M), 2019/20:1630 (M) och 2019/20:1631 (M).

## Järnvägens signalsystem

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om järnvägens signalsystem. Utskottet framför att det följer av EU-rätten att signalsystemet ERTMS ska vara fullständigt infört på medlemsstaternas stamnät senast 2030. Vidare framhåller utskottet bl.a. betydelsen av att man i det fortsatta arbetet tar till vara de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige. Utskottet betonar även att det kommer att fortsätta följa införandet av ERTMS noggrant.

Jämför reservation 9 (SD) och 10 (V).

### Bakgrund

Signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett gemensamt signalsystem för Europa. Trafikverket driver genomförandet av ERTMS i Sverige. Enligt EU:s förordning om transeuropeiska transportnät (TEN-T) ska medlemsländerna ha infört ERTMS på stamnätet för järnväg senast 2030.

### Motionerna

I kommittémotion 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 21 anförs att finansieringen på EU-nivå av det europeiska signalsystemet ERTMS bör ses över. Signalsystemet är fortfarande under utveckling och är i nuläget inte tillräckligt välfungerande och tillförlitligt för att införas i större skala. Enligt yrkande 42 bör utbyggnaden av signalsystemet ERTMS stoppas till dess att systemet är bättre utvecklat och mer driftsäkert. Enligt motionärerna är ERTMS för närvarande inte tillräckligt välfungerande på den svenska marknaden och det är därför olämpligt att i nuläget brett införa ERTMS. I yrkande 43 framhåller motionärerna att svenska tågoperatörer bör kompenseras för de kostnader ett införande av ERTMS för med sig. De framhåller att systemet har höga införandekostnader och pekar på att Riksrevisionen har granskat införandet av ERTMS och påtalat att det kommer att bli mycket mer kostsamt att införa signalsystemet än Trafikverket först beräknat.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhåller i partimotion 2019/20:1623 yrkande 7 att Sverige bör göra en paus i införandet av det nya signalsystemet ERTMS. Berörda aktörer och myndigheter bör utarbeta ett förslag på en hållbar strategi

i genomförandet. Motionärerna framhåller att man med nuvarande genomförande riskerar lägre kapacitet på spåren, högre kostnader för staten och för tågoperatörerna och försämrad konkurrenskraft för järnvägen. I yrkande 8 anför motionärerna att ett förslag bör tas fram om hur staten kan införa lämpliga former för finansiering av installation av ombordutrustning och en skälig kompensation för risker och störningar under införandetiden. Införandet av ERTMS har enligt motionärerna medfört ökade kostnader för ett flertal operatörer, och det är viktigt att värna järnvägstrafikens konkurrenssituation.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen hösten 2016 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för att ERTMS införs samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Av regeringens direktiv inför Trafikverkets åtgärdsplanering framgår att myndigheten bör verka för att ERTMS införs samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt. Regeringen redogjorde i skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) för vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av tillkännagivandet och konstaterade att tillkännagivandet därmed var slutbehandlat.

Av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029 framgår att signalanläggningen på den svenska järnvägen är i stort behov av renovering och modernisering. På vissa sträckor är signalanläggningen äldre än 50 år, den är sliten och behöver bytas ut. Trafikverket har anfört att den gamla signalanläggningen successivt kommer att ersättas med en ny anläggning under planperioden enligt den europeiska standarden ERTMS. Trafikverket har angett att signalsystemet ERTMS under planperioden ska ha införts på större delen av järnvägsnätet och utvecklats i modernare versioner som medger körning av tåg med kortare mellanrum, vilket ger en ökad kapacitet på järnvägen.

Enligt ERTMS-programmets årsrapport visar statistik från drifts-uppföljningen 2019 att antalet fel och förseningsminuter på ERTMS-banorna var betydligt lägre än på de konventionella banorna. Jämfört med 2018 skedde det en minskning av antal fel på både konventionella banor och L2-banor (ERTMS-banor). Antalet förseningsminuter ökade dock under året för L2-banor jämfört med föregående år, beroende på två större händelser som inte orsakades av ERTMS-systemet, medan de minskade för de konventionella banorna.

Trafikverket har uppgett att man inte har någon möjlighet att gå in med finansiering av ombordsystem eftersom det inte har anslagits några medel till detta. Det finns dock möjlighet att söka EU-bidrag och Trafikverket

administrerar ansökningar från svenska järnvägsföretag. Enligt ERTMS-programmets årsrapport för 2019 fick 716 fordon bidrag för ERTMS-anpassning av ombordsystem under året. När det gäller serieinstallationer varierar beviljat stöd mellan 25 och 50 procent av kostnaden, och beviljat stöd för pilotinstallationer varierar mellan 15 och 40 procent.

Utskottet har behandlat frågor om ERTMS tidigare, senast i betänkande 2018/19:TU5. Utskottet avstyrkte då bl.a. motionsförslag om att pausa införandet av ERTMS. Utskottet framförde bl.a. att det följer av EU-rätten att signalsystemet ska vara fullständigt infört på medlemsstaternas stomnät senast 2030. Utskottet underströk samtidigt att ERTMS måste införas på ett sätt som minimerar risken för driftsstörningar eller negativ påverkan på tillförlitligheten i järnvägssystemet. Vidare framhöll utskottet betydelsen av att man i det fortsatta arbetet tar till vara de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige. Utskottet vidhåller denna uppfattning och kommer att noggrant fortsätta att följa införandet av ERTMS.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2019/20:615 (SD) yrkandena 21, 42 och 43 samt 2019/20:1623 (V) yrkandena 7 och 8.

## Banavgifter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om förändrade banavgifter. Utskottet konstaterar att regleringen av uttaget av banavgifter i järnvägslagen grundar sig på EU-rättsliga regler och att det inte pågår något arbete med att ändra dessa regler.

Jämför reservation 11 (V).

### Motionen

I partimotion 2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 6 anfördes att regeringen bör verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter för att minska deras negativa effekter för godstrafik på järnväg. EU:s reglering av banavgifterna måste enligt motionärerna i högre grad beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge samt att detta förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte får undermineras av höjda banavgifter.

### Utskottets ställningstagande

Regeringen gav i december 2016 i uppdrag åt Trafikverket att inom ramen för gällande EU-rätt redovisa förutsättningarna för att utveckla avgiftssystemet

för järnvägen för att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt kapacitetsutnyttjande. Detta skulle ske ur ett gods- respektive persontransportperspektiv och som ett medel för att på ett bättre sätt bidra till att nå klimatmålen. I uppdraget ingick att Trafikverket skulle analysera förutsättningarna för och effekterna av att använda extra avgifter för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur. Trafikverket redovisade uppdraget i mars 2017. Av rapporten framgår bl.a. att prissättning av kapacitet är centralt i Trafikverkets banavgiftsstruktur. Den differentierade tåglägesavgiften, passageavgiften och bokningsavgiften är de inslag i denna struktur som i dag används för att främja ett effektivt kapacitetsutnyttjande. Möjligheterna att vidareutveckla avgiftssystemet för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt kapacitetsutnyttjande är enligt rapporten goda, men effekterna är svårämbara. En extra avgift skulle komplettera de prioriteringskriterier som används vid intressekonflikter. Trafikverkets bedömning var att extra avgifter i enskilda fall skulle kunna bidra till ett mer effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Det kan ske genom att transporter av större värde ges företräde framför transporter av mindre värde i konflikter där prioriteringskriterierna inte nödvändigtvis ger samma resultat. Regeringen har inte vidtagit någon åtgärd med anledning av rapporten.

Utskottet kan konstatera att regleringen av uttaget av banavgifter i järnvägslagen grundar sig på EU-rättsliga regler. Dessa regler har omarbetats bl.a. genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet) som bl.a. anger att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Som framgår ovan under avsnittet Nya stambanor för höghastighetståg har regeringen uttalat att möjligheterna att vidta mer genomgripande åtgärder när det gäller banavgifter är begränsade av att banavgiftsuttaget utgår från EU-lagstiftning.

Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår för närvarande inget arbete inom EU för att förändra regleringen av banavgifterna. Utskottet konstaterar också i sammanhanget att Transportstyrelsen har uppgett att intäkterna från banavgifterna motsvarade 18 procent av Trafikverkets kostnader för drift och underhåll 2017 och att de svenska banavgifterna enligt Transportstyrelsen hör till de lägsta i Europa.

Utskottet finner inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget och avstyrker därmed motion 2019/20:1623 (V) yrkande 6.

## Kompetensförsörjning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. Utskottet betonar att det krävs ny kompetens för att genomföra satsningen inom infrastruktur- och transportsektorn och för att klara omställningen till ett modernt och hållbart transportsystem. Utskottet välkomnar därför de satsningar som görs på området.

Jämför reservation 12 (V).

### Motionen

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhåller i partimotion 2019/20:1623 yrkande 12 att regeringen skyndsamt bör ta fram en åtgärdsplan för genomförande av kompetensförsörjning och kompetenslyft inom järnvägssektorn som även omfattar Trafikverket. Motionärerna anser att det är ytterst angeläget att säkra tillgången till yrkeskunnig personal inom järnvägssektorn de kommande åren för att möjliggöra nödvändiga satsningar på klimatsmarta resor och transporter.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har noterat att det av utredningsbetänkandet om framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18) framgår att initiativ pågår för att förbättra förutsättningarna för en adekvat kompetensförsörjning på kort och lång sikt. Utskottet välkomnar detta. I betänkandet anges t.ex. att Sveriges Byggingustrier har gjort en genomgång av dels vilka utbildningar som finns, dels vilka yrken som finns i järnvägsbranschen. Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) har skapat en gemensam plattform för arbeten inom järnvägsbranschen. Inom ramen för JBS pågår dessutom ett arbete med att ta fram en prognosmodell för framtida kompetensbehov. JBS arbetar även för att öka intresset och säkerställa utbildningsutbudet. Under 2019 startade Trafikverksskolan 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. Utredningsbetänkandet bereds inom Regeringskansliet.

Regeringen betonar i den nationella godstransportstrategin (Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi) att behovet av kompetens inom järnvägsområdet är stort på alla utbildningsnivåer och områden. Samtidigt kommer branschen enligt regeringen att behöva anställa fler personer med delvis nya kompetenser

framöver, eftersom det görs stora satsningar på en modern järnväg. I godstransportstrategin anges att regeringen avser att analysera hur tillgången på kompetens på järnvägsområdet kan förbättras inom ramen för utbildnings- och arbetsmarknadspolitiken och hur ökad rörlighet kan främjas mellan olika yrkeskategorier som kan arbeta inom järnvägen. Regeringen ser i godstransportstrategin positivt på järnvägsbranschens initiativ för att öka och stärka samverkan inom näringslivet och med universitet och högskolor.

Regeringen har även uppmärksammat behovet av kompetens inom transportsektorn i budgetpropositionen för 2020. Ändamålet för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* inom utgiftsområde 22 har följaktligen utvidgats så att anslaget även får användas till att utbilda eller ge bidrag till utbildning för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn (prop. 2019/20:1, bet. 2019/20:TU1, rskr. 2019/20:111). Av Trafikverkets regleringsbrev för 2020 framgår vidare att medel upp till 25 miljoner kronor får användas för att utbilda eller ge bidrag till utbildning för att avhjälpa den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. Trafikverket ska enligt regleringsbrevet även redogöra för vilka åtgärder myndigheten avser att vidta för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 2 mars 2021. Utskottet vill vidare framhålla att infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på fråga 2019/20:52 den 2 oktober 2019 betonade vikten av att tillsammans med branschen arbeta för att säkra den långsiktiga kompetensförsörjningen när det gäller bl.a. järnvägstekniker. Fler personer med rätt kompetens är enligt statsrådet nödvändigt för att kunna realisera regeringens kraftsamling för framtida investerings- och underhållsprojekt inom framför allt järnvägsområdet. Statsrådet hänvisade till att Trafikverket under 2020 ska få använda medel från såväl sitt förvaltningsanslag som investeringsanslaget för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn.

Utskottet anförde i betänkande 2019/20:TU1 att det delade regeringens bedömning i budgetpropositionen att det krävs ny kompetens för att genomföra satsningen inom infrastruktur- och transportsektorn och för att klara omställningen till ett modernt och hållbart transportsystem. Utskottet vidhåller sin inställning i denna angelägna fråga och välkomnar därför de satsningar som regeringen genomför på området. Motion 2019/20:1623 (V) yrkande 12 avstyrks därmed.

## Resenärer och transportköpare

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om resande och transportköpare på järnväg. Utskottet hänvisar till att det pågår ett aktivt arbete för att öka järnvägens attraktionskraft både för resenärer och för transportköpare.

Jämför reservation 13 (SD).

### Motionerna

Enligt motion 2019/20:505 av Daniel Bäckström (C) är det av bl.a. klimatskäl en prioriterad fråga att få till ett europeiskt bokningssystem som gör det enklare att boka tågbiljetter från Sverige ut i Europa.

I kommittémotion 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 26 anförs att den nattågssatsning till kontinenten som nu görs bör avbrytas och att dessa medel i stället bör läggas på inhemsk järnväg. Motionärerna pekar på att det finns ett stort behov av satsningar på järnvägstrafik inom Sverige, särskilt i storstadsområdena. I yrkande 66 framhålls att man för att underlätta logistikkedjan med gods borde utreda möjligheten till en liknande nättjänst som SJ har. Motionärerna anför att man på det sättet enkelt kan leta transporter för sitt gods från dörr till dörr med olika transportsätt.

### Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsförslaget om ett europeiskt bokningssystem vill utskottet peka på att regeringen i propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) anför att den vill göra det enklare att boka utlandsresor med tåg. Inom ramen för den pågående revideringen av EU:s tågpassagerarförordning verkar regeringen för att de föreslagna bestämmelserna ska utformas på ett sätt som underlättar bokningen av utlandsresor. Därutöver har regeringen gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag med en nulägesanalys av möjligheter att boka biljetter för utlandsresor med tåg samt att bedöma vilka initiativ staten kan ta för att branschaktörerna ska underlätta för konsumenterna att boka utlandsresor med tåg. Trafikanalys redovisade uppdraget den 28 april 2020. Trafikanalys bedömer att boknings- och försäljningsmarknaden för internationella tågbiljetter kommer att utvecklas av marknadens egna aktörer. Det finns dock enligt Trafikanalys monopolsituationer och dominans från stora järnvägsföretag som ger strukturella problem och som marknaden inte kan förväntas lösa. Trafikanalys konstaterar att det är mycket angeläget att Sverige driver frågan om konkurrensneutralitet på EU-marknaden för att underlätta den framväxande marknaden. Trafikanalys föreslår bl.a. informationsinsatser och att frågan om skilda momssatser för tågoperatörer

respektive återförsäljare/tredjepartsföretag ses över. Vidare bedömer Trafikanalys att marknaden för internationella tågbiljetter är på väg att utvecklas men att den behöver fortsätta att följas upp. Trafikanalys föreslår därför att regeringen lämnar ett nytt uppdrag om förslagsvis två år för en uppföljning av marknadssituationen.

När det gäller frågan om nattågstrafik till andra länder inrättades i vårändringsbudgeten för 2019 ett nytt ramanslag 1:16 *Internationell tågtrafik* med 50 miljoner kronor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Anslaget ska bl.a. användas till utgifter för tågtrafik som staten upphandlar från Sverige till destinationer i andra länder. Regeringen har även gett Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att upphandla nattågstrafik med dagliga avgångar till flera europeiska städer. I uppdraget ingick bl.a. att lämna förslag på vilken trafik som bör upphandlas, redovisa en tidsplan för genomförandet och göra en bedömning av kostnaderna för staten. Trafikverket ska också utreda andra möjligheter att underlätta etableringen av nattågstrafik till utlandet och hur staten kan bidra till att den upphandlade trafiken så snart som möjligt kan ersättas av trafik som bedrivs på kommersiell grund. I budgetpropositionen för 2020 avsattes ytterligare 50 miljoner kronor under anslaget och riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (prop. 2019/20:1, bet. 2019/20:TU1, rskr. 2019/20:111).

Regeringsuppdraget att utreda nattåg till Europa slutredovisades av Trafikverket den 27 april 2020. I slutredovisningen pekas sträckningen Malmö–Köln–Bryssel ut som mest lämplig för att gå vidare med en eventuell upphandling av nattågstrafik till den europeiska kontinenten. Sträckan har enligt Trafikverket bra trafikmässiga förutsättningar, ger möjlighet till relevanta avgångs- och ankomsttider och öppnar för vidare förbindelser till andra delar av Europa. En förutsättning för trafiken är bl.a. att nödvändiga överenskommelser med berörda länder kan ingås. Trafikverket bedömer att trafik på sträckan Malmö–Köln–Bryssel som tidigast skulle kunna vara igång om två till tre år.

När det gäller logistikkedjan för godstransporter anges i regeringens nationella godstransportstrategi att syftet med strategin är att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. I enlighet med vad som anges i strategin har regeringen inrättat ett nationellt godstransportråd. Rådet ska bidra till arbetet för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter och genomförandet av godstransportstrategin. Rådet ska skapa en kontinuitet i arbetet med att utveckla godstransporterna och möjliggöra ett löpande utbyte av erfarenheter och synpunkter mellan regeringen och företrädare för näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, statliga myndigheter, kommuner och regioner m.fl. Regeringen har beslutat om ett antal regeringsuppdrag som en följd av godstransportstrategin. Bland annat har regeringen gett i uppdrag åt Trafikverket att initiera och främja samverkan och samarbete för att åstadkomma ett fungerande system för horisontell samordning för ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan, t.ex. genom minskade

tomtransporter och ökad fyllnadsgrad. Trafikverket ska under 2019–2029 bidra till att arbetet kan bedrivas långsiktigt i samarbete med näringslivet och andra berörda aktörer. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet kan sammanfattningsvis konstatera att det pågår ett aktivt arbete för att öka järnvägens attraktionskraft både för resenärer och för transportköpare. Utskottet finner därmed inte att det finns skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen och avstyrker motionerna 2019/20:505 (C) och 2019/20:615 (SD) yrkandena 26 och 66.

## Vissa säkerhetsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 14 (M), 15 (SD) och 16 (KD).

## Motionerna

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2019/20:615 yrkande 22 att möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör behållas tills ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark har byggts eftersom Öresundsbron kan tvingas stänga av flera orsaker. I yrkande 23 framhålls att det behövs fler och mer effektiva kontroller vid gränsöverskridande trafik. I yrkande 44 anför motionärerna att man bör placera fler fasta kameror på strategiska ställen eftersom det i princip är omöjligt att fysiskt övervaka alla järnvägsspår. I yrkande 45 föreslås att man ska se över möjligheten att använda drönare som kompletterande säkerhetsåtgärd. Motionärerna pekar på att drönare skulle kunna vara till hjälp vid olyckor eller vid sökande efter personer som vill sabotera eller är suicidbenägna. Motionärerna framhåller vidare att spårspring är ett stort och tyvärr även växande problem. Förutom olyckor skapar det dyra förseningar för resenärer och samhälle samt arbetsmiljöproblem för lokförare. I yrkande 47 begär motionärerna därför att straffet för olovlig vistelse i spårområde skärps. Motionärerna anser även i yrkande 48 att suicidprevention och insatser mot spårspring bör stärkas för att minska antalet omkomna i järnvägsinfrastrukturen. Motionärerna föreslår i yrkande 49 att möjligheten att som rutin köra i kontrollerad siktart eller halv siktart vid misstänkt spårspring, i stället för trafikstopp, bör utredas för att minska störningar och förseningar. Motionärerna framhåller vidare att det faktum att en lokförare kör tåg utan ombordpersonal kan innebära livsfara. Om eldsvåda, bråk eller andra tillbud uppstår kan det ta tid för lokföraren att upptäcka detta. I yrkande 52 föreslår därför motionärerna att det inte ska vara tillåtet att köra tåg med passagerare

utan säkerhetsutbildad ombordpersonal. I yrkande 53 anför motionärerna att de lokförare som bevittnat personpåkörning bör få en ersättning om ett prisbasbelopp. I yrkande 54 begär motionärerna att intrångsskyddet till lokförare ombord på tåg bör stärkas. Motionärerna framhåller bl.a. att det är för lätt att komma in till en lokförare och sedan koppla bort viktig säkerhetsutrustning. I yrkande 55 anføres att det är angeläget att bangårdar får stärkt tillträdesskydd och säkerhetsklassning. Motionärerna menar att detta skulle minska risken för bl.a. nedklottrade tåg, spårspring, stölder och möjligheter att utföra sabotage. I yrkande 57 betonas vikten av ökad säkerhet för personal på tåg och bussar. Motionärerna anser att en straffskärpning bör utredas för hot och våld mot personal på tåg och bussar.

Pål Jonson (M) anför i motion 2019/20:873 att en utökad användning av värmedetektorer på järnvägsspår bör främjas för att reducera problemen med banvallsbränder. Genom detektorer kan lokföraren varnas för bromsade hjul som skapar gnistor.

I motion 2019/20:2075 framhåller Fredrik Olovsson m.fl. (S) att man bör granska möjligheten att vidta ytterligare åtgärder för att minska problemet med spårspring på järnvägar. Motionärerna pekar på att problemet med personer som olovligen vistas på spåren växer och många gånger leder till kraftiga förseningar i tågtrafiken.

Jessika Roswall m.fl. (M) efterfrågar i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 21 skärpta straff för personer som otillbörligen befinner sig inom spårområden. Regeringen bör enligt motionärerna skyndsamt utreda en lagskärpning när det gäller både bötesbeloppens storlek och en förbättrad möjlighet att döma till skadestånd. De förseningar som orsakas genom detta beteende kostar samhället mycket pengar.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) lyfter i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 34 fram att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna bör arbeta fram en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och försvåra för obehöriga att beträda spåren.

I motion 2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 7 betonas vikten av alternativa järnvägsförbindelser till kontinenten via Trelleborgs hamn. Nedläggningen av järnvägsfärjorna i Trelleborg måste förhindras. Om något skulle hända med Öresundsbron eller med Stora Bält-förbindelsen kommer enligt motionärerna den export- och importberoende svenska industrin att försättas i en mycket sårbar situation utan alternativa transportvägar till kontinenten.

## Utskottets ställningstagande

Säkerheten inom transportsystemet prioriteras högt av utskottet. Utskottet vill därför framhålla att de frågor som tas upp i motionsförslagen om åtgärder för att förstärka säkerheten och skyddet på järnväg och stationer är av stor betydelse. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet även statsrådet Tomas Eneroths uttalanden i hans svar på en skriftlig fråga den 19 februari 2019

(fr. 2018/19:195). Statsrådet framförde bl.a. att regeringen anser att Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som bl.a. håller en hög trafiksäkerhet. Statsrådet framförde att det är angeläget att stärka ett aktivt säkerhetsarbete i transportsystemet och att regeringens mål är att antalet omkomna i trafiken ska minska.

Utskottet vill klargöra att det grundläggande syftet med offentlighetsreglering på transportområdet är att förebygga olyckor och därmed hindra att människor, egendom och miljö kommer till skada i samband med transporter. Av artikel 4 i direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet) framgår att medlemsstaterna ska se till att ansvaret för en säker drift av järnvägssystemet läggs på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har ansvar för sina respektive delar av järnvägssystemet gentemot användare, kunder, berörd personal och tredje part. Av artikeln framgår vidare att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, för att kunna ta sitt ansvar för en säker drift av järnvägssystemet, ska vara skyldiga att vidta nödvändiga åtgärder för riskhantering, i samarbete med varandra där det är lämpligt, tillämpa nationella säkerhetsbestämmelser och säkerhetsstandarder och inrätta säkerhetsstyrningssystem i enlighet med säkerhetsdirektivet. Sammanfattningsvis innebär artikel 4 att det är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som ytterst är operativt ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. Järnvägssäkerhetsdirektivet är genomfört i svensk rätt genom järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter utfärdade med stöd av den. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen. Det är i huvudsak genom tillsyn av säkerhetsstyrningssystemet som Transportstyrelsen försäkras sig om att bl.a. infrastrukturförvaltare klarar av att driva sin verksamhet enligt gällande regler.

Utskottet har i sammanhanget uppmärksammat att det i regeringens proposition Kamerabevakning i kollektivtrafik och apotek – ett enklare förfarande (prop. 2019/20:109) föreslås att kamerabevakningslagen (2018:1200) ändras så 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 tas även bort för bevakning av vissa platser vid spårområden och av flygplatser. Undantagen ska gälla om bevakningen utförs i brottsbekämpande syfte, för att förhindra olyckor eller i ordningshållande syfte. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2020.

När det gäller motionsförslaget om intrångsskydd vill utskottet peka på det som statsrådet Tomas Eneroth framförde i svar på en interpellation hösten 2017 (ip. 2016/17:603). Statsrådet konstaterade att arbetet med skyddsfrågor inom landtransportområdet på EU-nivå samordnas av kommissionen med hjälp av dess särskilt inrättade arbetsgrupp Landsec. När det gäller järnvägsskydd har arbetet i Landsec, liksom arbetet på nationell nivå, fokuserats på risk-, sårbarhets- och åtgärdsidentifiering, men med den skillnaden att huvudsyftet är att bedöma om åtgärder på EU-nivå bör vidtas för att komplettera det nationella skyddsarbetet. Vidare informerade statsrådet

om att det på nationell nivå hade inletts ett systematiskt risk-, sårbarhets- och åtgärdsidentifieringsarbete i järnvägssektorn. Arbetet koordineras inom ramen för det nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK). Statsrådet pekade också på att regeringen i budgetpropositionen hade föreslagit en satsning på sammanlagt 138 miljoner kronor under perioden 2018–2020, dels för att utöka antalet stationer som har bevakning och kameraövervakning i syfte att ge bättre skydd och planeringsförutsättningar för ökad säkerhet och trygghet vid stationerna, dels för att genom samverkan mellan olika aktörer vid stationerna utöka antalet trygghetskapande åtgärder med stationsvärdar. Statsrådet framhöll att han självfallet följer utvecklingen både i Sverige och på EU-nivå och att han är beredd på att ytterligare åtgärder kan komma att behöva vidtas, inte minst som en följd av det arbete som pågår inom NRJK och Landsec.

Utskottet är positivt till det viktiga arbete och de satsningar som regeringen gör för att öka säkerheten inom transportsystemet. Utskottet välkomnar även att regeringen i direktiven till åtgärdsplaneringen inför framtagandet av den senaste nationella planen för transportinfrastrukturen har framfört att Trafikverket ska beakta möjligheter att vidareutveckla krisberedskapen, det civila försvaret och förmågan att hantera händelser och situationer som t.ex. stora olyckor, naturhändelser, antagonistiska hot, höjd beredskap och ytterst krig.

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

Utskottet vill vidare även lyfta fram vikten av att tågpersonalen kan känna sig trygg och att arbetet organiseras på ett sätt så att risker och ohälsa förebyggs så långt som möjligt. Utskottet är dock medvetet om att särskilda krav på järnvägsfordons utformning kan vara oförenliga med de förpliktelser Sverige har med anledning av medlemskapet i EU. Dåvarande statsrådet Anna Johansson framförde i svaret på en skriftlig fråga (fr. 2015/17:272) i november 2015 att när det gäller frågan om att säkerställa att obehöriga inte ska kunna ta sig in till lokföraren under färd är detta främst en uppgift för järnvägsföretagen själva. De är enligt järnvägslagens EU-harmoniserade bestämmelser skyldiga att inrätta särskilda s.k. säkerhetsstyrningssystem i syfte att inom ramen för sin verksamhet bedriva ett systematiskt förebyggande säkerhetsarbete baserat på riskvärdering och riskhantering och vidta nödvändiga åtgärder för att hantera identifierade risker. Statsrådet framförde vidare att Transportstyrelsen i egenskap av behörig tillsynsmyndighet är ansvarig för att se till att bl.a. järnvägsföretagen uppfyller sina skyldigheter enligt lag och vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att järnvägsverksamheten ska kunna bedrivas i enlighet med föreskrivna krav.

Utskottet anser att frågorna om att förstärka skyddet på tåg är av mycket stor betydelse och förutsätter att frågeställningarna beaktas i det arbete som

pågår inom transportsektorn och som bedrivs inom ramen för Sveriges strategier mot terrorism.

När det gäller motionsförslagen om banvallsbränder och spårsporing vill utskottet inledningsvis påminna om att det är Trafikverket som ansvarar för åtgärder och arbetssätt när det gäller säkerhet på den statliga järnvägen. Trafikverket måste också förhålla sig till de transportpolitiska målen, där aspekten säkerhet ingår.

Av uppgifter från Trafikverket framgår att myndigheten när obehöriga upptäcks i spåren stoppar eller sänker tågens hastighet kraftigt, vilket leder till förseningar, framförallt runt storstäder och i rusningstrafik. I Trafikverkets årsredovisning för 2019 anges att obehöriga i spårområdet under 2019 orsakade 5 641 förseningstimmar, en ökning med 10 procent sedan 2018. Utskottet vill understryka att frågan om att minska obehöriga på spåren därför är av stor betydelse. Av Trafikverkets promemoria Tillsammans mot spårsporing från januari 2017 framgår att Trafikverket sedan 2015 genomfört ett stort antal åtgärder för att göra det svårare att ta sig ut i spåren. Fram till 2020 uppges att 1 miljard kronor skulle investeras i bl.a. stängsling och en utökad kameraövervakning. Ytterligare åtgärder rör säkrare plattformssändrar, åtgärdade plankorsningar och tydligare skyltning. Trafikverket anger att för dessa fysiska åtgärder prioriteras sträckor där problemen med påkörning är som störst. Utskottet välkomnar detta arbete och förutsätter att Trafikverket fortsätter att vidta åtgärder som är nödvändiga för att minska antalet olyckor och förseningar bl.a. till följd av att obehöriga befinner sig på spåren.

Statsrådet Tomas Eneroth anförde i sitt svar på skriftlig fråga 2017/18:1483 den 20 juni 2018 bl.a. att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är ansvariga för att järnvägstrafik bedrivs på ett trafiksäkert sätt. Järnvägsföretagen har därmed ett ansvar för att fordonen de använder ges ett tillräckligt underhåll. Det innefattar bl.a. att säkerställa att bromsar underhålls löpande och att de fungerar som avsett. Statsrådet upplyste även om att det statligt ägda tågbolaget Green Cargo AB hade inlett en intern utredning till följd av att det finns misstankar om att deras tåg kan ha orsakat brand i anslutning till en banvall och att bolaget hade vidtagit extra försiktighetsåtgärder och tillfälligt tagit delar av vagnflottan ur trafik. Statsrådet anförde att Trafikverket, i egenskap av infrastrukturförvaltare av den statliga järnvägen, har ett ansvar för att underhålla järnvägen så att brandrisken minimeras, bl.a. genom att bekämpa växtlighet i banvallar och ta bort brännbart material i anslutning till spåren.

När det gäller motionsförslagen om gränsöverskridande trafik har utskottet tidigare behandlat denna fråga. I betänkande 2019/20:TU7 framhöll utskottet att gränsöverskridande trafik bör främjas och underlättas och att en ökad rörlighet mellan Sverige och våra grannländer är positivt och bra för Sverige. Utskottet påminde om att regeringen i infrastrukturpropositionen hade gjort bedömningen att det är angeläget att intensifiera samarbetet om transporter med de nordiska grannländerna och övriga länder runt Östersjön samt inom EU i sin helhet för att öka transporteffektiviteten och utveckla den

gränsregionala tillgängligheten. Utskottet såg med tillfredsställelse på det arbete som bedrivs inom Regeringskansliet för att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utan gränshinder. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Mot ovanstående bakgrund finner utskottet att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2019/20:615 (SD) yrkandena 22, 23, 44, 45, 47–49, 52–55 och 57, 2019/20:873 (M), 2019/20:2075 (S), 2019/20:2597 (M) yrkande 21, 2019/20:2775 (KD) yrkande 34 och 2019/20:2837 (M) yrkande 7 avstyrks därmed.

## Längre och tyngre tåg

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om längre och tyngre tåg. Utskottet hänvisar bl.a. till att prioriterade åtgärder för längre och tyngre tåg finns i den beslutade nationella planen för transportsystemet 2018–2029.

Jämför reservation 17 (M, KD), 18 (SD) och 19 (C, L).

### Motionerna

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2019/20:615 yrkande 39 att man för att få ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten bör göra det möjligt att öka hastigheten för vissa godståg så att dessa kan köra i hastigheter runt 160 kilometer i timmen. I yrkande 40 framför motionärerna att arbetet med att förlänga stationer (driftsplatser) för längre tåg bör utökas och att standarden för högsta tillåtna tåglängd bör öka. Motionärerna påminner om att tågens standardlängd i dag är 630 meter men anser att den snabbt bör utökas till Europastandarden 750 meter och i en förlängning skulle kunna ökas än mer.

I kommittémotion 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 18 anförs att frågan om längre och tyngre godståg bör utredas. Motionärerna framhåller att längre och tyngre godståg ökar tågets konkurrenskraft genom förbättrad lönsamhet och effektivitet samt minskar transportkostnaderna och frigör kapacitet på spåren.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 30.2 att åtgärder bör vidtas för att säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige. Motionärerna anför att det finns stora miljö- och samhällsnyttor att ta till vara genom att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att regeringen i propositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (prop. 2016/17:21) angav att förslag på åtgärder som syftar till att göra det möjligt att köra längre och tyngre godståg borde utredas vidare i den kommande åtgärdsplaneringen.

I Trafikverkets förslag till nationell plan finns tre projekt som syftar till att möjliggöra för minst 740 meter långa tåg. Dessa tre projekt, som benämns åtgärder för långa godståg, kommer enligt planförslaget att kosta totalt ca 2,5 miljarder kronor, varav ca 1,8 miljarder kronor under planperioden 2018–2029 och resterande belopp under perioden efter 2029. Dessa är

- Hallsberg–Malmö och Hallsberg–Göteborg: åtgärder för långa godståg
- övrigt stomnät: åtgärder för långa godståg
- ökad lastprofil: åtgärder för större godståg.

I förslaget till nationell plan föreslår Trafikverket även ett relativt stort antal mindre åtgärder på befintliga järnvägar för att förbättra kapaciteten och punktligheten för person- och godstrafik, bl.a. åtgärder för långa tåg. I förslaget till nationell plan anges att vissa rangerbangårdar kommer att anpassas till längre tåg. I samband med den utvecklingsinsatsen kan mindre reinvesteringsåtgärder komma att komplettera övriga åtgärder för att satsningen på långa tåg ska få full effekt.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att det i den trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen som regeringen fastställt för perioden 2018–2029 finns ett antal prioriterade åtgärder för längre, tyngre och större tåg, som under planperioden omfattar mer än 2 miljarder kronor, en utökning jämfört med Trafikverkets planförslag.

Vidare vill utskottet framhålla att Trafikverket enligt regleringsbrevet för 2020 ska redovisa hur arbetet inom ramen för befintlig ekonomisk och fysisk infrastrukturplanering fortskrider när det gäller längre och tyngre tåg. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 1 september 2020.

Utskottet vill även lyfta fram att det i regeringens nationella godstransportstrategi framförs att det är viktigt att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Det konstateras att det inom EU körs längre tåg än i Sverige, men inte tåg som är tyngre än 22,5 STAX (största tillåtna axellast). Regeringen framhåller att det för att skapa goda förutsättningar för gränsöverskridande järnvägstransporter därför kan vara en fördel att möjliggöra främst för längre tåg. I sammanhanget kan nämnas att Malmbanan i dag tillåter tåg på upp till 30 STAX.

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

inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motionsförslagen. Därmed avstyrks motionerna 2019/20:615 (SD) yrkandena 39 och 40, 2019/20:2597 (M) yrkande 18 och 2019/20:3246 (C) yrkande 30.2.

## Vissa miljöfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vätgas inom järnvägs-  
trafiken. Utskottet framhåller dock att en minskning av  
transportsektorns klimatpåverkan är av högsta prioritet för utskottet.

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

### Motionerna

Patrik Jönsson m.fl. (SD) framhåller i kommittémotion 2019/20:615 att ellokens andel ökar och att det med tanke på miljön är en stor fördel att köra med eldrift, förutsatt att elen framställs fossilfritt. Motionärerna påminner dock om att det finns sträckor och även terminaler för lossning och lastning där det inte går att använda ellok, vilket gör att diesellok fortfarande behövs. Motionärerna anför därför i yrkande 58 att diesel på sikt bör ersättas med mer miljövänligt bränsle där elektrifiering inte är möjlig. I yrkande 59 föreslår motionärerna att Sverige bör pröva vätgasdrivna motorvagnar i passagerartrafik på oelektrifierade sträckor.

I partimotion 2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 16, kommittémotion 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25 och kommittémotion 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 15 anförs att Trafikverket bör få i uppdrag att testa vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor där elektrifiering inte är att vänta inom överskådlig tid, i syfte att ersätta diesellok. Motionärerna framhåller att man på järnvägssträckor som i dag använder diesellok behöver hitta alternativ till fossil energi.

### Utskottets ställningstagande

För att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål men också de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet måste transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp minska kraftigt. Utskottet anser att transporternas klimatpåverkan kan minskas genom effektivare transporter, genom en övergång till förnybara drivmedel, inklusive el, och genom att man tar till vara möjligheterna med ny teknik. Utskottet påminner om att regeringen i mars 2018 överlämnade skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) till riksdagen. I skrivelsen redovisas bl.a. en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering där det bl.a. understryks att det behövs en aktiv politik och löpande uppföljning och utveckling av styrmedlen inom transportområdet för att klara klimatmålen. Regeringens handlingsplan för fossilfria transporter och

elektrifiering står på tre ben: ett transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon samt förnybara drivmedel. I handlingsplanen utvecklas regeringens prioriteringar av bl.a. ett effektivare transportsystem med låga utsläpp av växthusgaser, en fortsatt omställning till förnybara och hållbara drivmedel där de fossila drivmedlen fasas ut, en övergång till fossilfria och energieffektiva fordon samt en minskning av flygets klimatpåverkan. Regeringen bedömer när det gäller krav på miljöanpassad upphandling av transporter att staten ska upphandla fossilfria transporter där det är möjligt och att miljökrav i offentlig upphandling är ett viktigt verktyg för att ställa om samhället till ökad hållbarhet. Av regeringens nationella godstransportstrategi framgår vidare att inriktningen och tillhörande insatser bl.a. ska främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Vidare framgår att järnvägen i huvudsak är elektrifierad; hela den trafikerade dubbel- och flerspåriga banlängden är elektrifierad, och i slutet av 2016 var 70 procent av alla enkelspåriga banor elektrifierade.

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 diesel motsvarande 0,02 terawattimmar i den svenska järnvägen, men att målet borde vara en elektrifiering även av denna trafik. Den mängd diesel som används till svensk bantrafik motsvarar en halv procent av den mängd diesel som används till vägtransporter. Av forskningsrapporten framgår att vätgas har en låg energidensitet per volymenhet och tar stor plats vid transport. Det gör att det finns utmaningar när det gäller att lagra och transportera vätgas på ett effektivt sätt. Föreningen Vätgas Sverige har uttalat att vätgas kommer att ha en nyckelroll i den nödvändiga övergången från fossila bränslen till förnybara energikällor och ett hållbart energisystem. Runt om i världen ökar aktiviteterna inom vätgasområdet. Utskottet följer utvecklingen och vill i sammanhanget även peka på statistik från Naturvårdsverket från 2017 av vilken det framgår att järnvägens del av de totala växthusgasutsläppen är 0,08 procent. Enligt uppgifter från Trafikanalys framgår vidare att dieseldriften 2018 stod för 4 procent av utförda tågkilometer.

Regeringen behandlade frågan om användningen av vätgas i propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65). Regeringen framhöll att vätgas kan komma att få en större roll i framtiden vad gäller industriprocesser, lagringskapacitet och bränsleceller i fordon. Det kommer enligt regeringen att vara viktigt i flera branscher att framställa, lagra och frakta vätgas på ett hållbart sätt. Sverige undertecknade i september 2018 tillsammans med flera andra av EU:s medlemsstater det s.k. vätgasinitiativet (The Hydrogen Initiative). Initiativet syftar bl.a. till att maximera potentialen i hållbar vätgasteknologi för att minska koldioxidutsläppen i flera sektorer. Genom initiativet åtar sig signerande

länder att bl.a. undersöka möjligheterna att främja vätgas inom transport och mobilitet och att underlätta etableringen av nödvändig infrastruktur för att möta ökad efterfrågan på vätgas. Regeringen betonar i propositionen att den ska fortsätta att verka för att Sverige och EU inte enbart fokuserar på en energibärare för att uppnå energi- och klimatmålen utan ser till flera möjliga lösningar. Utskottet välkomnar detta.

Frågan om att minska transportsektorns klimatpåverkan är av högsta prioritet för utskottet. Riksdagen har också beslutat om att transportsektorns utsläpp av växthusgaser ska minska med 70 procent till 2030. Utskottet har även tagit del av att det pågår ett aktivt arbete både inom Regeringskansliet och inom transportbranschen för att nå målet. Mot bakgrund av ovanstående finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna 2019/20:615 (SD) yrkandena 58 och 59, 2019/20:3107 (C) yrkande 16, 2019/20:3246 (C) yrkande 25 och 2019/20:3264 (C) yrkande 15, som därför avstyrks.

## Statistik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om gränsregional statistik. Utskottet hänvisar till pågående utvecklingsarbete och betonar att tillgänglig och tillförlitlig statistik över resande och punktlighet är av stor vikt.

### Motionen

Linda Ylivainio (C) pekar i motion 2019/20:911 på behovet av löpande gränsregional statistik. Motionären framhåller att bristen på sådan statistik medför att det inte går att analysera, beräkna och bedöma effekter och konsekvenser av vidtagna eller planerade nationella, regionala eller lokala åtgärder. Det är enligt motionären mot denna bakgrund angeläget att Sverige aktivt medverkar till att gränsregional statistik samlas in på löpande basis.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona att tillgänglig och tillförlitlig statistik över resande och punktlighet är av stor vikt. Statistiken är av betydelse inte minst som underlag vid statliga och regionala aktörers transportplanering och utgör dessutom ett centralt underlag för planering av både drift och underhåll samt större nyinvesteringar.

Statistiska centralbyrån (SCB) är statistikansvarig myndighet för den officiella statistik som bl.a. omfattar arbetsmarknaden, hushållens inkomster och levnadsvillkor. Vid produktionen av officiell statistik ska den påverkan som gränspendling kan ge upphov till hanteras och beaktas. Statsrådet Ardalán Shekarabi framförde i en interpellationsdebatt den 4 april 2017 att SCB har

genomfört studier för att hantera gränspendlingens effekter på inkomststatistiken. Statsrådet påminde även om att SCB, inom ramen för sin avgiftsfinansierade verksamhet, får utföra uppdrag åt kommuner och andra användare utifrån deras olika behov. I detta sammanhang upplyste statsrådet om att bristen på en långsiktigt finansierad gränsregional statistik är upptagen som ett gränshinder inom det nordiska samarbetet. Statsrådet påminde också om att frågan om en samnordisk finansieringslösning bereds inom Nordiska ministerrådet, där det även pågår ett projekt om utbyte av data om bl.a. inkomster och sysselsättning mellan de nordiska länderna under en tidsbegränsad period.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att Nordiska ministerrådets Nordic Mobility-projekt, som har pågått sedan 2016, har arbetat för att fylla luckorna i statistiken genom att kartlägga människor och sociala bidrag som rör sig över gränserna.

Utskottet vill även påminna om att regeringen under hösten 2016 lanserade fem samverkansprogram. Syftet med samverkansprogrammen är ett utbyte mellan offentliga aktörer, näringsliv och akademi för att hitta innovativa lösningar på dagens samhällsutmaningar och samtidigt stärka Sveriges globala innovations- och konkurrenskraft. Ett av samverkansprogrammen är Nästa generations resor och transporter. Genom samverkansprogrammet initierades att antal projekt, bl.a. Nya lösningar för framtidens resvaneundersökningar som genomfördes av Trafikanalys. Bakgrunden till det sistnämnda projektet var att det behövs utvecklad förståelse för hur människor reser och varför människor reser som de gör för att kunna utforma ett framtida transportsystem som på ett hållbart sätt kan möta befintliga och kommande samhällsutmaningar. Dagens metoder för resvaneundersökningar har i vissa avseenden problem med täckning, kostnader och uppgiftslämnarbörd. Det övergripande syftet med projektet var att undersöka och testa nya tekniska lösningar för datainsamling samt att undersöka hur olika datainsamlingsmetoder skulle kunna användas, enskilt eller i kombination, i framtida resvaneundersökningar, som underlag till offentlig statistik. Trafikanalys slutredovisade projektet i december 2018 (rapport 2018:18). Trafikanalys har också haft i uppdrag att utveckla kunskapsunderlagen om järnvägstransporter. Rapporten Förbättrad kunskapsförsörjning om järnvägstransporter – slutredovisning av regeringsuppdrag (rapport 2018:10) innehåller i korthet följande fyra förslag:

- Trafikverket får mandat och ansvar för en systematisk förvaltning av järnvägsdata, som ska utgöra underlag för transportmyndigheternas samlade databehov inom analys- och prognosmodeller, uppföljning och utvärdering, transportpolitisk analys, officiell statistik samt marknadsövervakning.
- En trafikslagsövergripande oberoende utredning påbörjas om försörjning, förvaltning och samordning av transportdata från hela transportområdet.

- Trafikanalys vidareutvecklar den regionala statistiken om järnvägstransporter med hänsyn till krav på datakvalitet, statistiksekretess och uppgiftslämnarbördan.
- En nationell strategi tas fram för offentlig-privat samverkan kring ”big data” som underlag för kunskapsförsörjning på transportområdet, dvs. samverkan kring utveckling och användning av stora datamängder som kunskaps- och beslutsunderlag om transportsystemet, speciellt multimodala flöden.

Utskottet vill även peka på att regeringen i den nationella godstransportstrategin från juni 2018 framförde att en samordnad styrmodell, i samverkan med branschen och med hänsyn till andra aktörers kunskapsbehov, bör utvecklas för transportmyndigheternas försörjning och förvaltning av data om järnvägstransporter. Regeringen framförde vidare att den ser behov av metodutveckling för dataförsörjning och analys av intermodala transporter och trafikslagsövergripande transportrelationer. Utvecklingen av statistik om transportflöden på järnväg med ökad geografisk indelning, terminalstruktur och noder samt intermodala godsflöden och skillnader i definitioner av lasttyp bör prioriteras de kommande åren. Regeringen avser att fortsätta att arbeta med att genomföra den nationella godstransportstrategin i dialog med berörda aktörer.

Med hänvisning till pågående utvecklingsarbete avstyrker utskottet motion 2019/20:911 (C).

## Museiorganisationer

### Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 22 (SD).

### Motionen

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2019/20:615 yrkande 69 att för att museiverksamhet för järnväg ska fungera är det viktigt att man ger trafiken tillgång till tåglägen. Att nyttja de äldre spåren är enligt motionärerna en förutsättning för att hålla museitrafiken vid liv. Motionärerna anser att museitrafiken är en del av svenskt kulturarv och menar därför att den bör få mer stöd och bättre förutsättningar.

## Utskottets ställningstagande

Museijärnvägar har en kulturhistorisk betydelse och kan dessutom 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 utan att trafiksäkerheten åsidosätts.

När det gäller kapacitetsfördelning följer det av järnvägslagen att det är infrastrukturförvaltaren som ska fördela kapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt samt träffa avtal med järnvägsföretag och organisatörer. Om ett järnvägsföretag, eller den som har auktorisation att ansöka om tåglägen, anser att Trafikverkets beslut inte överensstämmer med lagen eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen kan Trafikverkets beslut överklagas hos Transportstyrelsen.

Utskottet vill även påminna om att det i järnvägslagen och järnvägsförordningen finns bemyndiganden med stöd av vilka det i föreskrifter kan preciseras vad som avses med ett museijärnvägsfordon. Kraven enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen har anpassats till vad som krävs för att den aktuella verksamheten ska kunna bedrivas på ett säkert sätt. Vidare finns det i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:53) 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. Om organisationen kan betraktas som museiorganisation innebär det således att organisationen blir befriad från avgifter för tillsyn.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2019/20:615 (SD) yrkande 69.

## Ökad kollektivtrafik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa åtgärder för att öka kollektivtrafiken. Utskottet hänvisar till pågående och genomförda initiativ. Utskottet framhåller att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen.

Jämför reservation 23 (C), 24 (V) och 25 (L).

## Motionerna

I motion 2019/20:233 menar Johan Andersson (S) att man i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för stöd till utbyggnad av

trådbussnät i tätortstrafik. Motionären framhåller att trådbussteknologin, som är väl beprövad utomlands, har många fördelar jämfört med andra alternativ.

Pia Nilsson (S) framhåller i motion 2019/20:328 att man bör se över möjligheterna att stärka resenärernas möjlighet att påverka ett ökat kollektivtrafikresande. Motionären pekar på att vår största framtidsutmaning är hoten mot vår miljö och vårt klimat och att transporter leder till stora utsläpp av växthusgaser. Motionären påminner om att regeringen har betonat vikten av att staten aktivt ska bidra till att förbättra förutsättningarna för personer att resa med kollektivtrafiken. Motionären framhåller att det är angeläget att konsumentpolitiken också speglar detta och att resenärerna ges möjligheter att formulera sina behov av en god kollektivtrafik för alla i hela landet.

Enligt partimotion 2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 13 bör ett förslag på handlingsplan tas fram för hur målet om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras. Motionärerna påtalar att en mängd utredningar och rapporter de senaste åren har presenterat möjliga åtgärder för att minska klimatpåverkan från transporter och för att öka andelen persontransporter med kollektivtrafik. Handlingsplanen bör behandla dessa. Enligt yrkande 14 bör en översyn göras av möjliga åtgärder som kan sänka taxorna i kollektivtrafiken och stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil. Motionärerna anför att prisbilden för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter, och därför krävs politiska insatser som innebär att det miljövänliga alternativet också är det billigaste.

Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S) framhåller i motion 2019/20:1850 yrkande 2 att resenärernas påverkan på kollektivtrafikens attraktivitet bör öka. Motionärerna menar att resenärernas åsikter måste beaktas bättre. Det behövs regionala undersökningar om behov och dialog med såväl grupper av resenärer som enskilda resenärer.

Helena Gellerman m.fl. (L) framför i kommittémotion 2019/20:2746 yrkande 16 att en väl fungerande kollektivtrafik lägger grunden för att transportsystemet i hela Sverige ska fungera på ett tillfredsställande sätt. Motionärerna pekar på att buss, spårväg, tunnelbana och pendeltåg reducerar utsläppen och minskar trängseln på vägarna. Motionärerna anser därför att kollektivtrafiken ska byggas ut på ett ansvarsfullt sätt i hela landet.

Anders Åkesson m.fl. (C) lyfter i kommittémotion 2019/20:3246 yrkande 10 fram betydelsen av att främja ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken. Motionärerna framhåller att kollektivtrafik främst nyttjas av kvinnor medan män väljer bilen i större utsträckning. Motionärerna anför vidare i yrkande 11 att förutsättningarna för kollektivtrafiken och för resor med kollektivtrafik måste förbättras. Motionärerna framhåller att vi behöver öka kollektivtrafiken för att minska klimatutsläppen och minska trängseln på våra vägar. I yrkande 12 anför att en översyn bör göras av gällande lagstiftning om kollektivtrafik för att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar.

I kommittémotion 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 24 framhålls att det bör införas klimatdeklarationer för kollektiva resor.

Johan Pehrson m.fl. (L) anför i partimotion 2019/20:3351 yrkande 9 att en väl fungerande kollektivtrafik är centralt för att människor enkelt ska kunna ta sig till jobb och skola. När fler väljer buss, spårväg, tunnelbana och pendeltåg i stället för t.ex. bil, som drivs av fossila drivmedel, reduceras utsläppen och trängseln på vägarna minskas. Motionärerna anser därför att kollektivtrafiken måste fortsätta att byggas ut på ett ansvarsfullt sätt i hela landet.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har vid flera tillfällen, senast i betänkande 2018/19:TU13, framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet har vidare anført att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl anpassad kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Utskottet är fortfarande av den uppfattningen. Utskottet vill även påminna om att syftet med reformen på kollektivtrafikmarknaden, som skedde i samband med att lagen (2010:1065) om kollektivtrafik trädde i kraft den 1 januari 2012, bl.a. var att skapa förutsättningar för att sätta resenärens behov i centrum. Reformen bidrar även till ökade möjligheter till samordning och på så sätt förbättringar för resenären.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framhåller regeringen att infrastrukturen genom sin utformning kan bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas. Regeringen anför att transportsystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning, att det ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov och att barns förutsättningar att använda transportsystemet behöver förbättras. Regeringen pekar vidare på att väl fungerande transporter bidrar till en fungerande arbetspendling och därmed till en förbättrad matchning på arbetsmarknaden. Dessutom förbättras regioners förutsättningar för tillväxt och tillgängligheten ökar för inkommande besökare, vilket bidrar till att turismen kan utvecklas. God infrastruktur är en viktig del i regeringens politik för ett Sverige som håller ihop. I skrivelsen med anledning av den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) framhåller regeringen att satsningarna i den nationella planen innebär bättre möjligheter att välja kollektivtrafik i stora delar av landet, vilket utskottet har välkomnat.

Utskottet vill även påminna om att regeringen 2015 fattade beslut om förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal. För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket ge stöd enligt förordningen till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik eller hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva

lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör enligt förordningen särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter. Stadsmiljöavtalen har integrerats i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, och regeringen har utökat stödet till 1 miljard kronor per år under 2018–2029.

Vidare vill utskottet påminna om att Sverigeförhandlingen under det första halvåret 2017 tecknade överenskommelser med kommuner och landsting (numera regioner) i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt åtaganden om bostadsbyggande. Regeringen godkände dessa avtal, de s.k. storstadsavtalen, den 28 juni 2018 (N2018/07821/TIF).

Av regeringens skrivelse 2017/18:238 En klimatsstrategi för Sverige framgår att andelen transporter med låga utsläpp av växthusgaser behöver öka för att klara det högt ställda klimatmålet för transportsektorn till 2030. I skrivelsen framhåller regeringen att de stora ökningarna av kollektivtrafik främst bör kunna ske i de områden av landet som har goda förutsättningar vad gäller tillgänglighet, befolkningsunderlag och resmönster. Regeringen anger vidare att förutsättningarna för att använda kollektivtrafik på landsbygden behöver förbättras. Utskottet delar regeringens bedömning.

Utskottet vill även lyfta fram att regeringen under 2018 beslutade om ett nytt etappmål i miljömålssystemet för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Enligt etappmålet ska andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Regeringen gav den 30 augusti 2018 i uppdrag åt Trafikanalys att följa upp etappmålet och att utifrån de skilda förutsättningar som råder i kommunerna, t.ex. befolkningstäthet eller befolkningstäthet, föreslå indikativa målnivåer för kommuner med olika förutsättningar (N2018/04588/TS). Trafikanalys föreslog i sin redovisning från den 15 april 2019 fyra indikativa målnivåer för kommuner med olika förutsättningar. De indikativa målen motsvarar mål för genomsnittet för kommunerna i respektive grupp och ska tillsammans motsvara en ökning av gång-, cykel- och kollektivtrafiken till 25 procent av persontransportarbetet 2025. Föreslagna målnivåer är dock inte direkt tillämpliga för kommunerna. Den målnivå som är relevant för respektive kommun beror på nuvarande andel gång-, cykel- och kollektivtrafik, demografi, geografi, klimat, topografi, andel befolkning inom centralorten, befintliga cykelvägar m.m. Regeringen anger i proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan att den ser positivt på att kommuner sätter egna mål med utgångspunkt i Trafikanalys förslag och anger att den avser att följa utvecklingen på området.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att regeringen har gett i uppdrag åt Trafikverket att skapa en arena om fossilfri tillgänglighet och

transporteffektivitet i städer (dnr N2019/01344/TS). Syftet är att genom erfarenhetsutbyte och kunskapsspridning mellan relevanta aktörer skapa förutsättningar för att skala upp åtgärder och öka genomförandetakten i arbetet med att nå etappmålet för inrikes transporter och skapa förutsättningar för att Sverige ska ha nettonollutsläpp senast 2045.

Utskottet vill även lyfta fram den forskningsöversikt och nulägesbeskrivning av mobilitet på landsbygder som utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framstegsfrågor har genomfört (2019/20:RFR10). I översikten anförts att kollektivtrafiken under de senaste 50 åren har utvecklats och förändrats mot ett ökat fokus på hållbara och tillgängliga transporter. I nuläget pågår en utveckling av transportsystemet som kännetecknas av ökad digitalisering, automatisering, elektrifiering och den växande delnings-ekonomin. Denna utveckling påverkar enligt översikten till viss del redan i dag kollektivtrafiken, och dessa trender skulle kunna bidra till ökad tillgänglighet på landsbygden och användas till kollektivtrafikens – och hållbarhetsmålen – fördel. Exempelvis förutsätter nya framväxande mobilitetstjänster många gånger att det finns en kollektivtrafik i grunden. En förhoppning är därmed enligt översikten att kollektivtrafiken skulle kunna få nya kunder när den kombineras med andra tjänster.

När det gäller jämställdhet i transportsektorn har utskottet behandlat den frågan tidigare, senast i betänkande 2018/19:TU13. Utskottet framförde då att det förutsatte att frågan kommer att ha fortsatt hög prioritet för regeringen och att utskottet kommer att följa utvecklingen noga. Utskottet anförde att transportsystemet ska vara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns olika behov. Utskottet underströk att transporter är grundläggande för vår vardag och att jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. Utskottet har inte ändrat uppfattning i den frågan.

Mot ovanstående bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2019/20:233 (S), 2019/20:328 (S), 2019/20:1623 (V) yrkandena 13 och 14, 2019/20:1850 (S) yrkande 2, 2019/20:2746 (L) yrkande 16, 2019/20:3246 (C) yrkandena 10–12, 2019/20:3264 (C) yrkande 24 och 2019/20:3351 (L) yrkande 9.

## Biljett- och betalsystem

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om biljett- och betalsystem. Utskottet framhåller vikten av att det är enkelt att hitta en resa och att köpa biljett och hänvisar till pågående beredning.

Jämför reservation 26 (M) och 27 (SD).

### Motionerna

Patrik Jönsson m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2019/20:615 yrkande 67 att SJ AB bör åläggas att öppna sitt bokningssystem för privata aktörer mot att de får ersättning för detta. Enligt motionärerna är det en förutsättning för att på ett smidigt sätt kunna boka sin resa att det är enkelt att hitta och betala för den.

I motion 2019/20:2387 av David Josefsson (M) framhålls att det för att nå ökad effektivitet är betydelsefullt med en konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplad till biljett- och betalningssystem i kollektivtrafiken. Motionären anför bl.a. att regeringen bör överväga att ge samtliga operatörer tillgång till den dominerande försäljningsplatsen för biljetter.

Jessika Roswall m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 15 vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplad till biljett- och betalningssystem i kollektivtrafiken för att nå ökad effektivitet.

Boriana Åberg (M) framför i motion 2019/20:2873 att man bör överväga att göra den marknadsledande biljettplattformen konkurrensneutral. Motionären framhåller att det för närvarande är i princip omöjligt att etablera ny lönsam persontågstrafik eftersom nya bolag inte får tillgång till den helt dominerande biljettplattformen. Motionären anser att en grundläggande förutsättning är att det råder konkurrens på lika villkor för de svenska järnvägstransportörerna.

### Utskottets ställningstagande

I regeringens proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan anför regeringen att det bör införas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige senast 2022 för att underlätta för resenärer att välja kollektivtrafik. Det bör enligt regeringen bli enklare att kombinera kollektivtrafikresor inom och mellan regioner samt med olika trafikslag- och transportsätt. Det innebär att det behöver vara enkelt att söka efter och köpa biljetter. Regeringen bedömer att det är viktigt att förenkla även för dem som reser sällan att köpa biljett i kollektivtrafiken. Utskottet kan ansluta sig till regeringens bedömningar.

Enligt utskottets mening är frågor om kollektivtrafikens biljett- och betalsystem av stor betydelse. Utskottet välkomnar därför att regeringen den

8 augusti 2019 beslutade att tillsätta en utredning om vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (dir. 2019:48). Syftet med utredningen var att ge regeringen beslutsunderlag för hur ett nationellt biljettsystem som omfattar all kollektivtrafik i landet kan införas. Utredaren skulle bl.a. föreslå insatser och tidsplan för skapandet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Det nationella biljettsystemet bör enligt regeringen bli en oberoende plattform, och finansieringsmodellen och den tekniska plattformen bör vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande för att möjliggöra för såväl stora som små aktörer att erbjuda reseinformation och biljetter via systemet.

Utskottet kan konstatera att uppdraget redovisades den 28 april 2020. I utredningsbetänkandet Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) föreslår utredningen hur ett nationellt biljettsystem kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas. Utredningen föreslår bl.a. att resenärer ska kunna resa med samma färdbevis oavsett var i landet resan görs, att staten ska tillhandahålla en nationell digital infrastruktur som hanterar biljetter och ekonomisk avräkning mellan företag som ingår i systemet samt att innovation ska främjas genom att alla regionala kollektivtrafikbiljetter ska finnas tillgängliga för tredje part som vill sälja mobilitetstjänster. Vidare föreslår utredningen åtgärder som kan skapa bättre reseplanerartjänster för resenärer med realtidsdata om trafikstörningar och information om biljetter och priser. Utredningen föreslår också att regeringen utreder en lämplig organisation för införande av en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter. Utredningen anser att staten bör vara huvudman för en sådan försäljningskanal. Den digitala infrastrukturen för biljettsystemet bör enligt förslaget öppnas för anslutning av kollektivtrafikföretag under första halvåret 2022. Den 31 december 2023 ska alla regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt förslaget vara fullt ut anslutna till det nationella biljettsystemet. Utredningens förslag bereds inom Regeringskansliet.

När det gäller motionsförslagen om att SJ AB ska öppna sin biljettbokning för övriga aktörer vill utskottet påminna om att dåvarande närings- och innovationsminister Mikael Damberg i en interpellationsdebatt i juni 2018 (ip. 2017/18:554) framförde att SJ AB verkar på en avreglerad marknad tillsammans med andra konkurrerande tågoperatörer. Det finns inget hinder för SJ AB att inleda samarbeten om biljettbokning med andra operatörer. Statsrådet framhöll att detta är en operativ fråga och en bedömning som bolagets styrelse och ledning ska göra. Vidare påminde statsrådet om att frågan tidigare har prövats av Konkurrensverket och att det då framkom att det är upp till SJ AB att avgöra vilka som får tillträde till bolagets försäljningskanaler.

Utskottet instämmer med motionärerna om att det är av stor vikt att det är enkelt att hitta en resa och att köpa biljett. Med hänsyn till pågående beredning finner utskottet inte att det finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker således motionerna 2019/20:615 (SD) yrkande 67, 2019/20:2387 (M), 2019/20:2597 (M) yrkande 15 och 2019/20:2873 (M).

## Tillgänglighet och färdtjänst

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om tillgänglighet och färdtjänst. Utskottet framhåller frågornas stora betydelse och hänvisar till pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 28 (SD), 29 (V), 30 (KD) och 31 (L).

### Motionerna

I kommittémotion 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 68 anförs att äldre och personer med funktionsnedsättning ska ha goda möjligheter till biljettköp inom kollektivtrafiken. Motionärerna anser att biljettsystem och säljkanaler i så stor utsträckning som möjligt bör anpassas för att personer med olika funktionshinder ska kunna genomföra biljettköp utan assistans.

Staffan Eklöf (SD) efterfrågar i motion 2019/20:803 en översyn av hur färdtjänsten fungerar. Motionären framhåller att en fungerande färdtjänst gör att personer med funktionsnedsättning kan leva ett rörligare och rikare liv. Motionären anser att översynen bör innefatta hur oseriösa utförare ska kunna få sanktioner och hur utsatta resenärer ska kunna kompenseras. Vidare ska översynen omfatta frågan om det är tillräckligt med ändrade regelverk och stöd för kommuner och regioner eller om en central tillsynsmyndighet bör utses.

Lars Beckman (M) framhåller i motion 2019/20:864 att assistans upp på och ned från tåget borde ingå när man bokar en handikappkupé på ett tåg. Motionären anser att statliga bolag självklart borde vara ett föredöme när det gäller tillgänglighet. I motion 2019/20:888 anför samma motionär att regeringen bör överväga möjligheten att göra en översyn av tillgången till rullstolstaxi i hela landet. Motionären pekar på att tillgång till rullstolstaxi innebär en stor frihet för den enskilde, som på detta sätt får ökad möjlighet att leva ett vanligt och funktionellt liv. Ambitionen och målsättningen att förbättra färdtjänstens flexibilitet och tillgänglighet bör enligt motionären finnas i hela landet. Vidare framhåller samma motionär i motion 2019/20:1144 att man bör se över möjligheten till tydligare kvalitetskrav vid upphandling av resor för personer med funktionsnedsättning. Enligt motionären bör man bl.a. se över hur man kan säkerställa att tydliga krav ställs på trafiksäkerhet när den offentliga sektorn upphandlar samhällsbetalda transporter.

Enligt partimotion 2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5 bör ett förslag på nationell ansvarsfördelning tas fram i syfte att stärka information, ledsagning, tillgänglighet samt service genom ökad bemanning på landets järnvägsstationer. EU kräver att varje medlemsland ska upprätta en plan för hur stationerna ska kunna uppnå s.k. universell tillgänglighet enligt förordningen (EU) 1300/2014 om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet. Motionärerna anför

att Sverige dock inte har redovisat vilken myndighet som ska ha det övergripande ansvaret för detta arbete.

Saila Quicklund (M) lyfter i motion 2019/20:2045 fram behovet av att se över möjligheterna att förtydliga färdtjänstreglerna. Motionären pekar på att det finns en risk att kommunerna tolkar reglerna olika när regelverket inte är tydligt.

Enligt motion 2019/20:2117 av Arman Teimouri (L) bör en rätt till färdtjänst över nationsgränserna säkerställas. Det bör enligt motionären vara självklart att kunna resa fritt över gränserna i Norden även om man har en funktionsnedsättning.

Julia Kronlid och Linda Lindberg (båda SD) anför i motion 2019/20:2209 att regeringen bör utreda möjligheten att utfärda riktlinjer till alla tågbolag om att tillhandahålla familjevänliga vagnar med gott om plats för uppställda barnvagnar och med rymliga toaletter med skötbord. Det bör också enligt motionärerna utredas vilka riktlinjer som ska gälla för tågvärdars möjlighet att vara behjälpliga med av- och pålastning av barnvagnar alternativt anpassade vagnar där både personer med funktionsnedsättning och familjer med barn enkelt kan ta sig in i vagnen.

I kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73 anför att det behöver säkerställas att det finns rätt kompetens inom färdtjänsten. Motionärerna framhåller att resan med färdtjänst måste vara trygg och att det bör finnas kunskap om hur ett gott bemötande mot personer med funktionsnedsättning ska se ut.

## Utskottets ställningstagande

### *Tillgänglig kollektivtrafik*

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det följer av de transportpolitiska målen att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Även av Agenda 2030 delmål 11.7 följer att universell tillgång till säkra, inkluderande och tillgängliga grönområden och offentliga platser ska tillhandahållas senast 2030, i synnerhet för kvinnor och barn, äldre personer och personer med funktionsnedsättning.

Utskottet kan konstatera att enligt lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik ska den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättning. Vidare anges att särskilda behov för personer med funktionsnedsättning ska beaktas när kollektivtrafik planeras och genomförs. De färdmedel som används ska så långt det är möjligt vara lämpade för resenärer med funktionsnedsättning. Enligt förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik ska Trafikverket och Sjöfartsverket, inom sina respektive områden, initiera, planera och följa upp anpassningen. Trafikverket ska verka för att anpassningen samordnas. Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen får, inom sina respektive områden,

utfärda de föreskrifter som behövs om färdmedlens och terminalernas konstruktion, utrustning och drift.

Utskottet välkomnade i betänkande 2016/17:TU4 regeringens uttalanden i infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) om att det är angeläget med en universell utformning av transportsystemet och att arbetet med krav, riktlinjer och standardisering för tillgänglighet får fortsatt prioritet. Regeringen pekar i propositionen på att infrastrukturen genom sin utformning kan bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas. Regeringen framhåller vidare att det är viktigt att hinder mot tillgänglighet identifieras och att myndigheterna behöver ha en god kunskap om olika typer av funktionsnedsättning för att vid framtida upphandlingar kunna bli ännu mer specifika när det gäller utformning och kostnadseffektiva lösningar. I regeringens direktiv till åtgärdsplanering anges också att det trafikslags-övergripande arbetet för att etablera ett nationellt prioriterat nät av tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning ska fortsätta. Vidare anges att Trafikverket ska redovisa hur myndigheten utvecklar arbetet med krav, riktlinjer och standardisering för ökad tillgänglighet. Regeringen anför att transportsystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning, det ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov och att förutsättningarna för barn att använda transportsystemet behöver förbättras.

Utskottet vill vidare peka på att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har ansvar för att i trafikförsörjningsprogram peka ut bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt att ange mål och åtgärder med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Trafikverket arbetar även sedan länge med att anpassa det som tidigare kallades det prioriterade kollektivtrafikenätet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Av budgetpropositionen för 2020 framgår att Trafikverket planerar att t.o.m. 2021 tillgänglighetsanpassa 150 järnvägsstationer och ca 2 000 busshållplatser. Under 2018 tillgänglighetsanpassades 7 järnvägsstationer och 260 busshållplatser. Sammantaget har 100 järnvägsstationer och 1 700 busshållplatser nu åtgärdats.

Utskottet påminner i sammanhanget om att det 2016 genomförde uppföljningen Hela resan hela året! En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2013/14:RFR5). Uppföljningen visade bl.a. att det görs olika insatser för att öka tillgängligheten men att detta arbete i många delar inte är samordnat och att det finns mycket kvar att göra.

Den 1 januari 2015 trädde nya bestämmelser i kraft i diskrimineringslagen (2008:567) om bristande tillgänglighet som en form av diskriminering. Reglerna ska stärka och komplettera andra lagar och regler om tillgänglighet. Bristande tillgänglighet innebär att en person med funktionsnedsättning missgynnas därför att man inte gjort skäligen tillgänglighetsåtgärder för att personen ska komma i en jämförbar situation med personer utan funktionsnedsättning. Vilka åtgärder som är skäligen bedöms utifrån bl.a.

lagens krav på tillgänglighet samt praktiska och ekonomiska förutsättningar. Förbudet mot diskriminering ska bidra till att öka tillgängligheten i samhället så att människor med funktionsnedsättning kan delta på likvärdiga villkor.

Utskottet vill även lyfta fram det näringsminister Ibrahim Baylan anförde i februari 2019 i sitt svar på fråga 2018/19:225. Han upplyste om att det på SJ AB:s årsstämma 2018 fattades beslut om att ändra i bolagsordningen och ge SJ AB ett förtydligt uppdrag som bl.a. tar sikte på att bolaget ska bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. Genom statens ägarpolicy ställer staten som ägare krav på samtliga bolag med statligt ägande att agera föredömligt inom området hållbart företagande och i övrigt agera på ett sätt så att de får offentligt förtroende. Självklart inrymmer detta enligt statsrådet även att beakta aspekter kopplade till tillgänglighet. SJ AB har löpande kontakt med brukarorganisationer och andra berörda i utformningen av framtidens tågflotta så att de fordon som bolaget investerar i blir funktionella och tillgänglighetsanpassade för både äldre och personer med funktionsnedsättning. Liksom andra järnvägsföretag på marknaden ska SJ AB förhålla sig till myndighetskrav relaterade till bl.a. tillgänglighetsanpassning och funktions- och driftssäkerhet för att få sina fordon godkända. Utöver myndighetskraven ställer SJ AB ytterligare krav på funktionalitet, anpassningar och förbättringar. Statsrådet anförde att han kommer att följa frågan om investeringar inom ramen för den löpande dialogen med SJ AB.

Utskottet vill vidare peka på att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer reglerar bl.a. järnvägsföretagets skyldigheter att lämna trafikinformation, biljettförsäljning, stationsledsagning och hjälp för personer med funktionsnedsättning ombord. Ansvaret för dessa skyldigheter fördelas mellan stationsförvaltare, infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Vissa skyldigheter gäller enbart på bemannade stationer. Inom EU pågår ett arbete med att uppdatera förordningen om tågpassagerares rättigheter och beslut förväntas tas under 2020. Förordning (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet gäller sedan den 1 januari 2015. Förordningen gäller för nya infrastruktursystem och rullande materialdelsystem och det som är föremål för ombyggnad och modernisering enligt särskilda regler. Förordningens bilaga beskriver de detaljerade tillgänglighetskrav som förordningen omfattar. De gäller utformning av hela järnvägssystemet inklusive stationer och miljön runt dem, fordon och information som krävs före och under resan, t.ex. kring biljetter, skyltar och utrop. Bilagan med krav omfattar även att ordna en struktur för att rätten till assistans för passagerare med funktionsnedsättning ska kunna tillgodoses. I Sverige är ansvaret för stationer uppdelat på olika aktörer inom samma station, och även ägandet av stationer är uppdelat på olika aktörer.

Utskottet kan konstatera att Jernhusens uppdrag från staten är att medverka till att stationer och verkstäder utvecklas och ställs till trafikoperatörers,

resenärers och andra användares förfogande på konkurrensneutrala villkor. Utskottet har tagit del av att Jernhusen arbetar med fastigheter som bidrar till ökat kollektivt resande och fler transporter på järnväg. Jernhusen framhåller att stationerna ska vara trevliga och effektiva mötesplatser där resenärerna lätt kan byta mellan trafikslag.

När det gäller motionsyrkandet om möjligheter för äldre och personer med funktionsnedsättning till biljettköp vill utskottet peka på att det i utredningsbetänkandet Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) som lämnades i april 2020 lämnas förslag bl.a. om hur ett nationellt biljettsystem kan byggas upp. I betänkandet anförs att det finns behov av en konkurrensneutral försäljningskanal av kollektivtrafikens biljetter som staten bör vara huvudman för. Försäljningskanalen bör enligt utredningen vara speciellt anpassad för resenärer med särskilda behov. Anslutna kollektivtrafikföretag bör därför kunna lämna upplysningar om i vilken utsträckning transportmedlen är särskilt anpassade. Försäljningskanalen bör enligt utredningen vara ett föredöme i fråga om tillgänglighet så att resenärer med funktionsnedsättningar som nedsatt syn eller hörsel eller med bristande kognitiv förmåga ska kunna använda gränssnittet. Vidare bör enligt utredningen resenärer som har behov av ledsagning eller riksfärdtjänst också kunna beställa det med hjälp av försäljningskanalen. Utredningen bereds inom Regeringskansliet och utskottet ser fram emot utfallet av detta med stort intresse. Samtidigt kan även nämnas att direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (tillgänglighetsdirektivet) ska genomföras i Sverige. Tillgänglighetsdirektivet omfattar bl.a. biljettförsäljningsautomater.

### *Färdtjänst*

Mot bakgrund av motionsyrkandena om färdtjänst vill utskottet inledningsvis påminna om att regeringen i mars 2017 utsåg en särskild utredare för att analysera reglerna för särskilda persontransporter, som exempelvis färdtjänst och sjukresor. Syftet med utredningen var att identifiera problem som hindrar kommunala och regionala myndigheter från att åstadkomma en effektiv samordning av organiserandet och utförandet av sådana transporter samt föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja sådana hinder. Bakgrunden till uppdraget var att Trafikanalys på uppdrag av regeringen hade gjort en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter, och slutrapporten visade på ett invecklat regelverk med splittrat huvudmannaskap, ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte är hållbar. Betänkandet Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58) presenterades i juni 2018. Utredningen föreslog inget obligatoriskt huvudmannaskap på regional nivå med hänsyn främst till det kommunala självstyret. Utredningen föreslog dock bl.a. att Trafikanalys ska få i uppdrag att tillsammans med SCB utveckla en

kompletterande nationell statistik om särskilda persontransporter vad gäller resande, utbud, kvalitet och kostnader.

Trafikanalys har därefter gjort en inventering av möjliga datakällor inom området. Trafikanalys drar slutsatsen att den lämpligaste källan för de flesta uppgifter fortfarande är myndigheterna men att de uppgifter som ska lämnas bör specificeras i tydliga föreskrifter som leverantörerna av planeringsprogramvaran kan använda som mallar för sina rapportfunktioner. Utredningens förslag remitterades under hösten 2018 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet vill vidare peka på att frågan om kvaliteten i färdtjänsten har behandlats av Myndigheten för delaktighet (MFD) i ett särskilt regeringsuppdrag. Av rapporten Kvalitet i färdtjänsten (rapport 2018:19) framgår att kvaliteten i färdtjänsten brister. MFD konstaterar att många resenärer överlag är nöjda, men när färdtjänsten inte fungerar får det stora konsekvenser för den enskilde. MFD framhåller att möjligheten att använda färdtjänst för många är en förutsättning för att kunna vara delaktiga i samhället på lika villkor som andra. De problem som kartläggningen visar handlar bl.a. om bristande likvärdighet i färdtjänsten, om att regelverket ser olika ut i kommuner och regioner och om brister i utförandet av färdtjänsten, t.ex. när det gäller punktlighet, säkerhet, flexibilitet och bemötande. I rapporten lämnar MFD ett antal förslag på åtgärder som kan förbättra kvaliteten i färdtjänsten. Förslagen bygger på resenärernas syn på god kvalitet och en kartläggning av hur utförare av färdtjänst arbetar med kvalitetsutveckling. Rapporten bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet vill också framhålla att Trafikanalys har haft i uppdrag av regeringen att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. Rapporten Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (rapport 2019:3) överlämnades den 29 mars 2019. I slutrapporten diskuteras myndigheternas insatser och funktionshindersrörelsens perspektiv samt undersökningar, forskning och statistik.

När det gäller frågan om färdtjänst över de nordiska gränserna vill utskottet peka på att den har varit föremål för diskussion inom ramen för Nordiska rådet. Gränshinderrådet inom Nordiska rådet har i uppdrag att underlätta den fria rörligheten inom Norden. Gränshinderrådet konstaterar att de nationella reglerna om rätt till färdtjänst gör det dyrt och besvärligt för personer med funktionshinder att resa inom Norden. Problemet beror delvis på att beslut om rätt till färdtjänst fattas av olika organ och på olika nivåer i de nordiska länderna. Gränshinderrådet arbetar för närvarande med frågan.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet anser att frågor som rör god tillgänglighet till transportsystemet och väl fungerande färdtjänst är av mycket stor vikt. Mot bakgrund av pågående

beredningsarbete finner dock utskottet att det inte för närvarande finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna 2019/20:615 (SD) yrkande 68, 2019/20:803 (SD), 2019/20:864 (M), 2019/20:888 (M), 2019/20:1144 (M), 2019/20:1623 (V) yrkande 5, 2019/20:2045 (M), 2019/20:2117 (L), 2019/20:2209 (SD) och 2019/20:2775 (KD) yrkande 73, som därmed avstyrks.

## Regionala kollektivtrafikfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om regionala kollektivtrafikfrågor. Utskottet framhåller bl.a. att förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik varierar mycket mellan olika delar av landet, vilket medför behov av flexibilitet och att ansvaret också är delegerat till kommuner och regioner.

Jämför reservation 32 (M).

### Motionerna

Kadir Kasirga (S) framhåller i motion 2019/20:851 att arbetstagarna inom kollektivtrafiken har fått en mer otrygg vardag vid upphandling av trafik. Motionären anser att viktiga åtgärder kan vara att ställa krav på personalövertagande och på meddelarfrihet.

I motion 2019/20:1209 av Erica Nådin (S) anförs att man bör underlätta för kollektivtrafikresor över länsgränser. Motionären anser att det även krävs samordning av trafiken mellan olika län, bl.a. när det gäller tidtabeller.

Jessika Roswall m.fl. (M) anför i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 22 att Trafikverkets roll ska stärkas gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att stötta dessa i framtagandet av regionala trafikförsörjningsprogram. Motionärerna framhåller bl.a. att den regionala och den nationella tågtrafiken fyller olika syften och har olika behov som kan komma att stå i strid med varandra när exempelvis ett långsammare pendeltåg tvingar ett bakomvarande snabbtåg att anpassa farten till pendeltågets hastighet.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik varierar mycket mellan olika delar av landet, vilket medför behov av en flexibel kollektivtrafiklagstiftning som möjliggör att verksamheten utformas efter lokala och regionala önskemål samtidigt som den medger ett ökat inslag av konkurrens för att stimulera utveckling och ökad effektivitet. I kollektivtrafiklagen (2010:1065) anges också att ansvaret för kollektivtrafiken i Sverige är delegerat till kommuner och regioner och att uppgiften handhas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i respektive

län. Det är kollektivtrafikmyndigheterna som ansvarar för att trafikförsörjningsprogram upprättas. Programmet ska beskriva mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, dvs. all kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgränser som till störst del består av vardagsresande, detta eftersom dagens regioner inte alltid slutar vid länsgränsen utan kan bestå av större arbetsmarknadsregioner där människor dagligen pendlar över länets gränser.

När de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar fram trafikförsörjningsprogram är utgångspunkten de transportpolitiska målen och andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. Av kollektivtrafiklagen följer även att trafikförsörjningsprogram ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även hållas med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall en region ensam är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även hållas med kommunerna i länet.

Utskottet vill även i sammanhanget peka på att Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik tar fram vägledningar för att ge stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och fungera som ett verktyg i arbetet med att ta fram regionala trafikförsörjningsprogram. I handledningen Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling av kollektivtrafiken anges att avsikten är att trafikförsörjningsprogrammet ska fungera som underlag för fysisk planering och annan samhällsplanering i regionen.

Utskottet vill också uppmärksamma att det i trafikutskottets uppföljning Kollektivtrafiken – en uppföljning (2015/16:RFR14) bl.a. bedömdes att behovet av en nationell myndighet för stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör övervägas.

Transportstyrelsen har i uppdrag att bedriva marknadsövervakning och tillsyn över kollektivtrafikmarknaden, bl.a. genom att granska trafikförsörjningsprogrammen och samrådsprocessen i dessa. Av myndighetens granskning Två generationers regionala trafikförsörjningsprogram från juni 2017 framgår att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har blivit bättre på att ta fram trafikförsörjningsprogram enligt lagens intentioner men att det finns förbättringspotential. I regeringens proposition 2016/17:28 Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster förstärks tillsynsmyndighetens mandat genom att den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att kravet i EU:s kollektivtrafikförordning på offentliggörande av årliga rapporter följs. Tillsynsmyndigheten ska vidare få meddela de förelägganden som behövs för sådan tillsyn och vid behov få förena föreläggandet med vite. Bestämmelserna trädde i kraft i januari 2017.

När det gäller motionsförslaget om verksamhetsövergång och meddelarfrihet vill utskottet påminna om att den arbetsmarknadsmodell som sedan länge tillämpas i Sverige innebär att arbetsmarknadens parter ges möjlighet att ta ansvar för villkoren på arbetsmarknaden, detta för att kunna skapa stabilitet på arbetsmarknaden och på ett lämpligt sätt anpassa villkoren

till de förutsättningar som råder i respektive bransch. När det gäller frågan om skyddet för anställda mot uppsägningar och möjligheten till förhandling för arbetstagarorganisationer vid byte av entreprenör i samband med upphandlingar finns vissa skyddsregler som är tillämpliga i dessa situationer. I lagen (1982:80) om anställningsskydd, förkortad LAS, och lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet, förkortad MBL, finns skyddsregler när det är fråga om övergång av verksamhet. Vid en övergång av verksamhet övergår överlåtarens rättigheter och skyldigheter på grund av de anställningsavtal och de anställningsförhållanden som gäller vid övergången till den nya arbetsgivaren. En övergång är i sig inte saklig grund för att säga upp en arbetstagarare. Detta innebär dock inte ett hinder för uppsägningar av ekonomiska, tekniska eller organisatoriska skäl, där förändringar av arbetsstyrkan ingår. I MBL finns bestämmelser om att när en arbetstagarers anställningsavtal och anställningsförhållanden har övergått till en ny arbetsgivare är den nya arbetsgivaren under ett år från övergången skyldig att tillämpa anställningsvillkoren i det kollektivavtal som gällde för den tidigare arbetsgivaren, om inte kollektivavtalets giltighet har löpt ut eller ett nytt kollektivavtal har börjat gälla för de övertagna arbetstagararna.

Utskottet vill även peka på att det anges i EU:s kollektivtrafikförordning att utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, får de behöriga myndigheterna kräva att de utvalda kollektivtrafikföretagen erbjuder den personal som tidigare anställts för att tillhandahålla tjänsterna samma rättigheter som den skulle ha haft i samband med en överlåtelse enligt direktiv 2001/23/EG. Om de behöriga myndigheterna kräver att kollektivtrafikföretag ska följa vissa sociala normer ska anbudshandlingarna och avtalen om allmän trafik innehålla en förteckning över den berörda personalen samt klara och tydliga uppgifter om deras avtalsenliga rättigheter och de villkor på vilka arbetstagararna anses bli knutna till tjänsterna. Reglerna om övergång av verksamhet gäller enligt EU-domstolen inte bara i de fall när det är fråga om ett direkt avtalsförhållande mellan två företag utan även när två företag efter varandra i en offentlig upphandling har tilldelats driften av en verksamhet. När en offentlig upphandling leder till en övergång av verksamhet i den mening som avses i LAS blir alltså leverantören skyldig att ta över personalen. Arbetsmarknadens parter har också möjlighet att i kollektivavtal närmare reglera vad som ska gälla vid övergång av verksamhet i fråga om arbetstagararnas rättigheter vid övertagande av personal.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2019/20:851 (S), 2019/20:1209 (S) och 2019/20:2597 (M) yrkande 22.

## Kombinerad mobilitet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om kollektivtrafikplaneringen och kombinerad mobilitet. Utskottet hänvisar till de aktiviteter och det utvecklingsarbete som bedrivs inom området och framhåller att det avser att fortsätta att följa utvecklingen av kombinerad mobilitet med stort intresse.

Jämför reservation 33 (M).

### Motionen

Jessika Roswall m.fl. (M) föreslår i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 23 att möjligheterna att bredda kollektivtrafikplaneringen i enlighet med begreppet kombinerad mobilitet ska ses över. Motionärerna pekar bl.a. på att kollektivtrafiken och planeringen av densamma bör breddas i takt med att delningsekonomin och digitaliseringen blir allt viktigare faktorer för framtidens transportarbete.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har i betänkande 2016/17:TU4 välkomnat regeringens skrivningar i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) om att ett effektivt, tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. I propositionen pekar regeringen på att det behövs en satsning på forskning och innovation för att kunna möta utmaningarna inom transportsystemet. Vidare framhåller regeringen att automatisering, utveckling av alternativa bränslen, digitalisering av resor och transporter samt multimodala transportlösningar kan möjliggöra effektivare och säkrare användning av infrastrukturen. Utskottet delar regeringens uppfattning om vikten av bl.a. nya innovativa lösningar.

Utskottet välkomnar att regeringen har startat fem samverkansprogram som ska bidra till att möta de samhällsutmaningar vi står inför, både i Sverige och globalt. Nästa generations resor och transporter är ett av dessa, och som ett prioriterat område i detta ingår mobilitet som en tjänst i stor skala. Inom ramen för samverkansprogrammet har en nationell färdplan tagits fram. Syftet är att koordinera, stimulera och övervaka förverkligandet av kombinerad mobilitet i Sverige. Projektet kallas Kompis och ska förverkligas under färdplanens första period (2017–2020). Den nationella färdplanen ska fungera som en samverkansplattform där parter kan mötas och där pågående projekt kan korsbefruktas så att kunskaper, lärdomar och utvecklad teknik förvaltas effektivt. Utskottet välkomnar det arbete som pågår och ser fram emot dess resultat med stort intresse.

Utskottet vill även påminna om att Trafikverket ansvarar för att tillhandahålla en nationell åtkomstpunkt för flera av förordningarna kopplade till det s.k. ITS-direktivet (2010/40/EU). Enligt EU-kommissionens delegerade förordning 2017/1926 är länderna skyldiga att bidra till information om bl.a. multimodalt resande. I kommissionens delegerade förordning om tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster ska den nationella åtkomstpunkten kompletteras med statistiska och dynamiska data för hela kollektivtrafik- och vägnätet fr.o.m. december 2019 till december 2023. Exempel på data är tidtabeller och hållplatser för kollektivtrafik men även cykel- och bildelningsplatser, biljettförsäljning samt trafikstörningar och annan realtidsinformation. EU-förordningen har genomförts i svensk lagstiftning genom förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Den nationella åtkomstpunkt som Trafikverket ansvarar för ska även innehålla dessa data.

I proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan framhåller regeringen att ny teknik och innovation tillsammans med möjligheterna med delningsekonomin är viktiga för utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Regeringen bedömer i propositionen att utveckling och införande av konceptet mobilitet som en tjänst kan bidra till att andelen persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik eller andra klimat- och yteffektiva transportsätt ökar, samtidigt som medborgarnas tillgänglighet ökar. Utskottet ser positivt på att det i dag finns ett flertal pilot- och demonstrationsprojekt på temat på gång i storstadsområden, på landsbygden och i mindre tätorter.

Vidare vill utskottet lyfta fram att regeringen den 21 mars 2019 gav Trafikverket i uppdrag att genomföra informationsinsatser och kunskaps-höjande insatser inom området mobilitet som en tjänst. Enligt uppdraget ska Trafikverket i samverkan med berörda aktörer genomföra ett demonstrationsprojekt med minst en bytespunkt som stöder mobilitet som en tjänst. Syftet är att klargöra vilka krav som behöver ställas på den fysiska och digitala infrastrukturen vid en befintlig bytespunkt för att möjliggöra mobilitet som en tjänst. Vidare ska Trafikverket tillsammans med berörda värdorganisationer i färdplanen för kombinerad mobilitet, undersöka möjligheten till en gemensam åtkomstpunkt med harmoniserade tekniska och affärsmässiga förutsättningar för mobilitetstjänster för att möjliggöra tredjepartsförsäljning av biljetter och andra kombinerade mobilitetstjänster. Trafikverket ska årligen redovisa en lägesrapport från uppdraget.

Sverige var 2018 ordförandeland för Nordiska ministerrådet. Som en del i ordförandeskapet gav regeringen Energimyndigheten i uppdrag att driva projektet Hållbara nordiska städer med fokus på mobilitet under 2018–2020 (M2017/02055/KI). Syftet är att bidra till en hållbar stadsutveckling genom att stödja omställningen till fossilfria och hållbara transporter i nordiska städer och stadsregioner. Ett delprojekt behandlar attraktiva och klimatsmarta transporter i städer. Inom ramen för detta utbyter nordiska städer erfarenheter av hur förutsättningar skapas för attraktiva, hållbara och klimatsmarta

transporter i städer och stadsregioner, exempelvis gång-, cykel- och kollektivtrafik, och andra mobilitetstjänster som möjliggörs genom delningsekonomin och god citylogistik.

Utskottet vill även uppmärksamma den forskningsöversikt och nulägesbeskrivning av mobilitet på landsbygder som utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framstegsfrågor har gjort (2019/20:RFR10). I rapporten presenteras forskning om olika mobilitetslösningar som skulle kunna öka tillgängligheten på landsbygden på både kort och lång sikt, bl.a. förändrade former av kollektivtrafik där kollektivtrafik koncentreras längs s.k. starka stråk där det finns ett större resandeunderlag. Detta kan kombineras med anropsstyrd trafik och samordning av andra offentligt finansierade persontransporter, t.ex. färdtjänst och sjukresor och transport som tjänst, och användaren kan med hjälp av en applikation planera sin resa genom att kombinera de olika tjänsterna, t.ex. samåkning, kollektivtrafik och taxi.

Utskottet välkomnar de aktiviteter och det utvecklingsarbete som bedrivs inom området och avser att fortsätta att följa utvecklingen av mobilitet som en tjänst med stort intresse. Med hänsyn till det arbete som pågår finner dock utskottet att det inte finns skäl att vidta något initiativ med anledning av motion 2019/20:2597 (M) yrkande 23. Motionsyrkandet avstyrks därmed.

## Åtgärder mot plankning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om åtgärder mot plankning. Utskottet hänvisar till pågående beredning. Jämför reservation 34 (M, KD).

## Motionerna

Jessika Roswall m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2019/20:2597 yrkande 20 att det bör göras en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot s.k. plankning för att minska fuskets. Motionärerna framhåller att det är av stor vikt att tilläggsavgiften fungerar avskräckande för att motverka tjuvåkning.

I kommittémotion 2019/20:2775 (KD) yrkande 72 efterfrågar Magnus Jacobsson m.fl. hårdare tag mot plankning. Motionärerna framhåller att det behövs intäkter för att kunna utveckla kollektivtrafiken, och den som plankar låter andra ta kostnaden för hans eller hennes resa och försämrar förutsättningarna för att bussen ska kunna komma i tid, vara ren och vara trygg att åka med.

## Utskottets ställningstagande

När det gäller åtgärder mot s.k. plankning vill utskottet peka på att enligt lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik får den som driver kollektiv persontrafik för vilken regeringen eller en förvaltningsmyndighet fastställer taxa ta ut en tilläggsavgift av resande som inte kan visa giltig biljett. Inom Näringsdepartementet, numera Infrastrukturdepartementet, har promemorian Ny lag om tilläggsavgift (Ds 2016:9) utarbetats. I promemorian lämnas förslag till en ny lag om tilläggsavgift i kollektivtrafik. Utöver en allmän översyn av den nu gällande lagen om tilläggsavgift innebär förslaget till ny lag en modernisering av regelverket och en anpassning till förhållanden som gäller i dag på kollektivtrafikmarknaden. Förslag lämnas även till en ny förordning om tilläggsavgift i kollektivtrafik och till vissa ändringar i ordningslagen (1993:1617). Promemorian har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Mot bakgrund av den pågående beredningen anser utskottet att det inte finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2019/20:2597 (M) yrkande 20 och 2019/20:2775 (KD) yrkande 72, som därmed avstyrks.

## Kollektivtrafik på vatten

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kollektivtrafik på vatten. Utskottet framhåller att sjöfartens roll för persontransporterna är väl uppmärksammasad.

Jämför reservation 35 (SD) och 36 (KD).

### Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2019/20:614 yrkande 20 att kollektivtrafiken på vatten bör stärkas. Enligt motionärerna är det viktigt att hitta en balans som ger så många som möjligt en välfungerande kollektivtrafik, inte minst med tanke på trängseln i städerna. För att få till mer kollektivtrafik på vatten bör man enligt motionärerna bl.a. se över upphandlingsreglerna, som ofta är problematiska för mindre trafikföretag.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2019/20:2775 yrkande 50 att kollektivtrafik på vatten ofta kan avlasta kommuners och regioners trafikleder. Motionärerna påminner om att vattenvägarna i dag är underutnyttjade och har potential att möjliggöra framtida bostads- och arbetsmarknadsområden. Motionärerna föreslår därför att Trafikverket ska få i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att kollektivtrafiklagen (2010:1065) 2012 utökades till att även gälla kollektivtrafik på vatten. Kompletteringen innebär att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är ansvariga för den offentligt organiserade kollektivtrafiken även till sjöss. De krav som gäller för kollektivtrafikföretag, t.ex. skyldigheten att informera om den trafik de bedriver, gäller följaktligen också för kollektivtrafik på vatten.

Utskottet vill framhålla att ett väl fungerande transportsystem på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt nyttjar alla trafikslag, både var för sig och i kombination. Utskottet har därför tidigare också välkomnat regeringens uttalanden i infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) om att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet. Utskottet har även lyft fram det uppdrag som regeringen gav Sjöfartsverket i februari 2016 att, i nära samarbete med Trafikverket, analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige, identifiera eventuella hinder för en utveckling samt vid behov föreslå åtgärder för att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter. Utskottet har tagit del av Sjöfartsverkets förslag som redovisades i december 2016 och kan konstatera att dessa för närvarande är föremål för beredning inom Regeringskansliet.

Regeringen presenterade i augusti 2015 en maritim strategi som syftar till att ta ett helhetsgrepp om maritima näringar och bidra till att skapa konkurrenskraftiga, innovativa näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Regeringen anger i strategin att konkurrensneutrala förutsättningar, harmoniserade regler och goda villkor ska bidra till att utveckla de svenska maritima näringarna. Utskottet välkomnar regeringens arbete med att skapa förutsättningar för att sjötransporter ska kunna möta ett ökat behov av att transportera bl.a. personer.

Utskottet ser vidare mycket positivt på det arbete som regeringen utför inom ramen för de fem strategiska samverkansprogram som ska bidra till att möta flera av de samhällsutmaningar som Sverige står inför. Ett av samverkansprogrammen handlar om nästa generations resor och transporter, och programmet bygger vidare på regeringens vision om att Sverige ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Samverkansprogrammet har ett trafikslagsövergripande perspektiv och inkluderar vägar, järnvägar, flyg och sjöfart, vilket utskottet välkomnar.

Utskottet ser också mycket positivt på att sjöfartsnäringen inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige har tagit fram en färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Av denna framkommer bl.a. att vattenvägen kan skapa genvägar och attraktivitet i staden, för både resenärer, cyklisterna, besökande och boende. Den kan också vara en möjlighet att öka framkomligheten i underhålls- och byggsleden. Av färdplanen framkommer att frågan om vattenvägarna måste komma in tidigt i översiktsplanering, utvecklingsprogram, inriktnings- och åtgärdsplanering, trafikförsörjningsprogram och åtgärdsvalsstudier. Det framhålls att många aktörer är involverade i stadsutveckling, planering och trafikering, vilket ställer krav på utvecklad

samverkan. I färdplanen konstateras att urbaniseringen och den snabba bebyggelseutvecklingen innebär stora utvecklingsmöjligheter för vattenvägarna men också medför en stor risk för att bra lägen för båttrafik byggs bort.

Utskottet konstaterar avslutningsvis att sjöfartens roll för persontransporterna är väl uppmärksammat och finner därför inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2019/20:614 (SD) yrkande 20 och 2019/20:2775 (KD) yrkande 50. Motionsyrkandena avstyrks därmed.

## Gotlandstrafiken

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om Gotlandstrafiken. Utskottet förutsätter att regeringen följer utvecklingen av trafiken så att den fortsätter att utvecklas på ett långsiktigt och hållbart sätt.

Jämför reservation 37 (V) och 38 (L).

### Bakgrund

Linjesjöfarten till och från Gotland har varit ett statligt åtagande sedan 1971. Syftet med regleringen är att trygga en tillfredsställande färjeförbindelse med Gotland året runt. Sedan 1980-talet har tilldelningen av avtal konkurrensutsatts. Numera ingås ett koncessionsavtal, vilket innebär att det är utföraren som får biljettintäkterna från transportköparna och som tar den övervägande risken för minskade intäkter. Från 1999 till 2010 var Rikstrafiken den myndighet som ansvarade för att trafiken kom till stånd. Sedan 2011 ligger detta ansvar på Trafikverket, som enligt sin instruktion har i uppgift att ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Det görs genom att avtal ingås om att bedriva trafiken med de fartyg som utföraren själv har till sitt förfogande. Sedan det statliga engagemanget inleddes har, med undantag för avtalsperioden 1988–1997, operatörerna varit Rederiaktiebolaget Gotland och dess dotterbolag Destination Gotland. Avtalsperioden för den nuvarande operatören Destination Gotland AB är 2017–2027.

### Motionerna

Jens Holm m.fl. (V) pekar i kommittémotion 2019/20:867 yrkande 9 på vikten av stärkt tillgänglighet och lägsta möjliga utsläpp i bastrafiken för kommande trafikperiod i Gotlandstrafiken.

I motion 2019/20:1035 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) anförs att man i infrastrukturplanen bör studera förutsättningarna för hur Gotlandstrafiken kan behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur. Motionärerna framhåller att snabba och effektiva transporter med färja till och från Gotland är avgörande för den gotländska

ekonomin och tillväxten. Att färjetrafiken ges långsiktiga villkor är därför av yttersta vikt. Gotlandstrafiken bör enligt motionärerna betraktas som en del av det nationella trafiksystemet, och staten bör tydliggöra sitt ansvar för att Gotland effektivt binds samman med resten av Sverige.

Johan Pehrson m.fl. (L) framför i partimotion 2019/20:3358 yrkande 6 att man bör se över möjligheten att göra Gotlandstrafiken till en del av den nationella infrastrukturen. Motionärerna menar att färjetrafiken till och från Gotland bör likställas med vägar och järnvägar och därför bör ingå i den nationella infrastrukturen.

### **Utskottets ställningstagande**

För att kunna utvecklas och hävda sig i konkurrensen med resten av Sverige är Gotland beroende av väl fungerande förbindelser med fastlandet, såväl för gods som för resenärer. Utskottet vill därför framhålla att långsiktiga, stabila och miljömässigt hållbara avtal om Gotlandstrafiken är av avgörande betydelse för Gotland. Enligt utskottets mening har staten ett ansvar för att det finns sådana tillfredsställande transportmöjligheter till och från Gotland som säkerställer goda möjligheter för ön att utvecklas. Utskottet vill i det sammanhanget peka på att infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på skriftlig fråga 2019/20:1228 den 28 april 2020 anförde att staten upphandlar färjetrafik till Gotland för att säkerställa tillgång till väl fungerande klimatsmarta kommunikationer. Det handlar om att skapa förutsättningar för människor att leva och utvecklas på Gotland. Näringslivet behöver enligt statsrådet möjligheter till godstransporter, och samhällsviktiga funktioner behöver garanteras regelbundna och anpassade sätt att transportera gods.

Utskottet konstaterar att Trafikverket har regeringens uppdrag att, inom ramen för de transportpolitiska målen och angivna medelsramar, ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Trafikverket ska tillförsäkra Gotland en tillfredsställande tillgänglighet, som har sin utgångspunkt i invånarnas behov av personresor och näringslivets behov av godstransporter, men också skapa förutsättningar för regional utveckling. Trafikverket har uppgett att färjeavtalet för 2017–2027 ger en långsiktig och hållbar trafiklösning för resenärernas och näringslivets behov och önskemål. Myndigheten framhåller att samtliga upphandlingskrav har uppfyllts och att Gotlandstrafiken ska få ett nytt fartyg med modern och miljövänligare drift. Utskottet välkomnar detta.

I Trafikverkets uppdrag ingår även att utreda och utvärdera trafiken inför kommande avtalsperioder. Trafikverket har bedömt att den nuvarande affärsmodellen kan behöva förändras mot bakgrund av svag konkurrens i tidigare upphandlingar. Inför den kommande avtalsperioden med start 2027 ser Trafikverket därför över färjetrafiken som helhet och utreder både affärsmodellen och hur färjetrafiken kan utformas. Utgångspunkten är att skapa förutsättningar för ökad samhällsekonomisk nytta och en fortsatt god

tillförlitlighet och service samtidigt som klimatmålen beaktas. Utskottet är positivt till detta.

Trafikverket publicerade den 5 mars 2020 en förstudie om färjetrafik till Gotland (TRV 2018/115514). Studien utgör det inledande arbetet inför kommande upphandling för den nya avtalsperioden. I förstudien uppmärksammas bl.a. miljö- och klimatfrågornas betydelse i arbetet inför det nya färjeavtalet. Rapporten bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet finner inte anledning att tvivla på att Trafikverket utifrån sitt uppdrag tillförsäkrar Gotland en tillfredsställande tillgänglighet. Utskottet förutsätter vidare att regeringen kommer att följa utvecklingen av trafiken så att den fortsätter att utvecklas på ett långsiktigt och hållbart sätt. Mot den bakgrunden finner utskottet inga skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2019/20:867 (V) yrkande 9, 2019/20:1035 (S) och 2019/20:3358 (L) yrkande 6, som därmed avstyrks.

# Reservationer

## 1. Stambanor för höghastighetståg, punkt 1 (M, SD, KD)

av Maria Stockhaus (M), Thomas Morell (SD), Kjell-Arne Ottosson (KD), Jessica Rosencrantz (M), Karin Enström (M), Erik Ottosson (M), Martin Kinnunen (SD) och Mikael Strandman (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
 2019/20:3556 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,  
 2019/20:3562 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) och  
 2019/20:3563 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,  
 bifaller delvis motionerna  
 2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 8 och  
 2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 5 och 20,  
 avslår motionerna  
 2019/20:1528 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkandena 1 och 2,  
 2019/20:2098 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 2,  
 2019/20:2557 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M),  
 2019/20:2731 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD) yrkandena 1 och 2,  
 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 23 och  
 2019/20:3577 av Helena Gellerman m.fl. (L) samt  
 lägger skrivelse 2019/20:133 till handlingarna.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att en satsning på höghastighetsjärnväg inte löser den svenska järnvägens tre stora problem – trängsel vid storstädernas pendlingsstråk, eftersatt underhåll och svårigheter att ta emot längre tåg vid svenska stationer. Det finns även en risk att satsningen på höghastighetsjärnväg tränger undan mer angelägna satsningar. Vi anser att den svenska järnvägen behöver kraftfulla insatser och investeringar för att fungera och bli mer effektiv, men insatserna ska vara väl avvägda, väl kalkylerade och rätt prioriterade så att resurserna läggs där samhällsnyttan och transportbehovet bedöms vara störst. Vi vill dessutom framhålla att höghastighetstjänst är en mycket dyr satsning som inte kommer hela landet till godo. Det är även svårt att i dagsläget beräkna hur mycket projektet kommer att kosta om det

genomförs. Internationella erfarenheter från motsvarande projekt visar att dessa blivit mellan 25 och 600 procent dyrare än beräknat.

Vi vill vidare framhålla att regeringens hantering av frågan om höghastighetsjärnväg är mycket anmärkningsvärd mot bakgrund av att detta är den största infrastrukturfrågan på flera decennier. Om regeringen väljer att gå vidare och hasta igenom ett beslut om ett storskaligt infrastrukturprojekt, som i slutändan beräknas kosta skattebetalarna hundratals miljarder kronor, är detta direkt ansvarslost. Vi vill i det sammanhanget understryka att den s.k. fyrstegsmodellen är väl inarbetad och syftar till att säkerställa att resurserna används på ett ansvarsfullt sätt. Den avvikelse från fyrstegsprincipen som gjorts i planeringen av höghastighetsjärnvägen innebär att detta projekt inte har prövats på ett korrekt sätt under planeringsprocessen. Vi vill dock påpeka att det fortfarande finns tid att göra om och göra rätt. Regeringen måste därför göra ett omtag i arbetet med underlag för beslutet om höghastighetsjärnväg och påbörja en helt ny process i enlighet med Riksrevisionens rekommendationer.

Vi ställer oss således bakom Riksrevisionens bedömningar och rekommendationer och anser att det är hög tid för regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att göra en gedigen genomlysning av hela projektet med höghastighetståg.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **2. Stambanor för höghastighetståg, punkt 1 (L)**

av Tina Acketoft (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:2098 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L) yrkande 2 och

2019/20:3577 av Helena Gellerman m.fl. (L),

avslår motionerna

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 8,

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 5 och 20,

2019/20:1528 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkandena 1 och 2,

2019/20:2557 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M),

2019/20:2731 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD) yrkandena 1 och 2,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 23,

2019/20:3556 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2019/20:3562 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) och  
2019/20:3563 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 samt  
lägger skrivelse 2019/20:133 till handlingarna.

### *Ställningstagande*

Jag vill påminna om att riksdagen tidigare har beslutat om ett tillkännagivande till regeringen med anledning av motionsyrkanden i samband med behandlingen av skrivelse 2018/19:76 Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastrukturen. Riksdagen tillkännagav då att regeringen skulle vidta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag, arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar och tydligt definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen. Utskottet framhöll bl.a. att en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter bör övervägas samt att det som bör vara styrande är hur man, oaktat trafikslag, kan uppnå en så hög tillgänglighet och mobilitet som möjligt.

Jag anser att Riksrevisionens rapport över framtagandet av underlagen till och själva processen för höghastighetsjärnvägen tydligt belyser den problematik som riksdagens tillkännagivande i samband med behandlingen av den ovannämnda skrivelse 2018/19:76 grundar sig på. Jag vill här peka på bristen på detaljerade problembeskrivningar, vilken försvårar arbetet med att hitta rätt lösningar på problemen, och att det inte finns ett underlag som visar om mer kostnadseffektiva lösningar skulle kunna väljas enligt fyrstegsprincipen eftersom bl.a. samlade effektbedömningar inte gjorts av de viktigaste alternativen. Jag vill lyfta fram vikten av att detaljerade samhällsekonomiska kalkyler tas fram i ett tidigt skede, för att med större precision underlätta prioriteringen i investeringsprocessen. Genom att tillvarata forskning och erfarenheter av liknande projekt, svenska och utländska, kan man få fram bra referenser till bedömningarna. Här bör också godsets betydelse prioriteras starkare och den säkerhetsmässiga aspekten av redundans i infrastrukturssystemet lyftas fram. Slutligen vill jag trycka på tillkännagivandets åtgärd att definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag. Detta belyses närmast av att regeringen i sitt svar på Riksrevisionens rapport om höghastighetsjärnvägen lyfter fram nya skatter och avgifter på flyget som en lösning för flygets klimatpåverkan utan att samtidigt förklara hur denna åtgärd påverkar kapacitetsbristen på järnvägen.

Jag anser således att när det gäller statens planering av infrastrukturprojekt bör regeringen tillvarata erfarenheterna från processen runt höghastighetsjärnvägen när man vidtar åtgärder enligt riksdagens tidigare tillkännagivande för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag, arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar och tydligt definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen.

Jag vill även framhålla att snabba och hållbara förbindelser är en av nycklarna till sund ekonomisk utveckling med expanderande arbetsmarknadsregioner, tillväxt och minskad känslighet mot ekonomiska kriser i enskilda regioner och branscher. Jag anser att det är viktigt att utgå från grundsynen att hela Sverige tjänar på tillväxt och satsningar i olika regioner, där särskilt storstadsregionerna fungerar som tillväxtmotorer för hela landet. Både Storstockholms och västra Skånes arbetsmarknadsregioner har kunnat expandera kraftigt under senare år tack vare investeringar i infrastruktur. Jag kan konstatera att detta har varit bra för hela landets utveckling. Tyvärr har den västsvenska arbetsmarknadsregionen och den västsvenska infrastrukturen däremot inte utvecklats lika starkt. Detta exemplifieras tydligast av att den största kapacitetsbristen i hela Sverige på nuvarande järnvägsnät ligger på sträckan Alingsås–Göteborg, vilket starkt begränsar pendeltrafiken, fjärrtågen till Stockholm och godstransporterna. Jag vill göra gällande att infrastrukturbristen i Västsverige är ett problem för hela landet. Den svenska västkusten sammanbinder fyra av Skandinavien allra största och mest expansiva städer, Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn. Sträckningen är också utpekad av EU som en del av det europeiska TEN-T-nätet. Jag vill påminna om att analyser har visat att en snabbjärnväg längs med den svenska västkusten skulle vara den samhällsekonomiskt mest lönsamma norska satsningen på snabbjärnväg. Med höghastighetståg längs med västkusten skulle det ta en och en halv timme att resa mellan Göteborg och Oslo, två timmar från Göteborg till Köpenhamn och ytterligare tre vidare till Berlin. Jag anser därför att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **3. Övergripande förutsättningar för järnvägsmarknaden, punkt 2 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Jessica Rosencrantz (M), Karin Enström (M) och Erik Ottoson (M).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion 2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkandena 13, 14, 16 och 19 samt avslår motion 2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 2 och 4.

### *Ställningstagande*

För att Sverige ska fungera är det avgörande att människor och företag kan känna sig trygga med tåget som transportmedel. Vi anser att konkurrens inom järnvägssektorn leder till fler avgångar, lägre priser, effektiviseringar och ett utbud som är anpassat till efterfrågan. För att tågmarknaden ska fungera så effektivt som möjligt är det också viktigt att det finns en konkurrensneutralitet från infrastrukturhållarnas sida. Vi har tyvärr tagit del av att enskilda aktörer upplever att Jernhusen inte tar ut marknadsmässiga hyror från alla aktörer på järnvägen. Vi anser därför att det bör göras en översyn av depåttillgången och tilldelningen av densamma för att undersöka om det finns fog för kritiken och vilka åtgärder som i så fall kan vidtas.

Vi vill även peka på att den samhällsorganiserade och kommersiella persontrafiken i dag samnyttjar järnvägen. Exempel på kommersiell trafik utgörs av SJ:s snabbtåg medan den största delen av den regionala trafiken på järnvägen är samhällsorganiserad. Vi är medvetna om att det på senare år har uppstått en mer uttalad utträngningseffekt mellan de två trafikkategorierna, vad gäller både spårkapacitet och resenärer. Eftersom den samhällsorganiserade trafiken länge har dominerat på lokal och regional nivå sker utträngningen främst på storregional nivå och påverkar därmed kommersiell trafik i mer långväga relationer. Vi vill påtala att kostnaderna för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken, och därmed användningen av skatte-medel, generellt har ökat kraftigt i Sverige de senaste åren. Med utgångspunkt i SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten anser vi att regeringen bör agera för att förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken stärks i förhållande till den samhällsorganiserade trafiken. Det är viktigt för att såväl förbättra samverkan som stärka konkurrensen mellan dessa två kategorier av trafik på järnvägen. Detta bör ske genom ökade krav på samråd och transparens i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas verksamhet, vilket motiverar flera ändringar i kollektivtrafiklagen.

Vi anser vidare att det ska vara tydligt för medborgarna vilken miniminivå av trafik som garanteras av det offentliga. Vi vill framhålla att ett nationellt trafikförsörjningsprogram skulle förtydliga på vilka grunder beslut om trafikupplägg tas. Vi vill därför utreda för- och nackdelar med att upprätta ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen. I dag råder fritt tillträde till järnvägsmarknaden, vilket av naturliga skäl innebär att konkurrensen är högre på mer attraktiva sträckor och lägre på mindre attraktiva. Vi förespråkar en modell där konkurrensens fördelar tas till vara på ett mer effektivt sätt än i dag. En sådan reform stöds av SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten.

En välfungerande järnväg kräver också samarbete och koordinering med andra länder. Vi vill därför understryka att åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektivt fungerande marknader för järnvägstransporter i Europa. Vi anser att marknadsöppningen för persontrafik inom ramen för det fjärde järnvägspaketet bidrar till att tillgodose resenärernas

och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar även till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Vi anser därför att det är centralt att man på alla nivåer arbetar för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet i Sverige och övriga medlemsstater.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

#### **4. Övergripande förutsättningar för järnvägsmarknaden, punkt 2 (V)**

av Jens Holm (V).

##### *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

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 2 och 4 samt avslår motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkandena 13, 14, 16 och 19.

##### *Ställningstagande*

Jag anser att SJ AB ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik på kommersiella villkor. SJ bör dock även bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart. Om trafiken på en viss sträcka i dag anses vara viktig kan den upphandlas av Trafikverket. Om SJ AB skulle ges ett större mandat utifrån ett samhällsansvar att bedriva nationell tågtrafik kan sträckor som Trafikverket upphandlar flyttas över till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller också kan omfattningen av Trafikverkets arbete minskas. Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av samhällsviktiga verksamheter, exempelvis en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål, inte minst våra klimatmål. Jag anser därför att SJ AB bör få ett samhällsuppdrag att stärka bolagets samhällsnytta. SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2021 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## 5. Drift och underhåll, punkt 3 (M)

av Maria Stockhaus (M), Jessica Rosencrantz (M), Karin Enström (M) och Erik Ottoson (M).

### *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  
2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 17,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 11,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 30 och 31 samt  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 24 och  
avslår motionerna  
2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 18, 50 och 51 samt  
2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11.

### *Ställningstagande*

Vi kan tyvärr konstatera att regeringen har aviserat att delar av järnvägsunderhållet ska återförstatligas. Vi är dock av den uppfattningen att det behövs en väl fungerande konkurrens för att få så mycket och så bra infrastruktur som möjligt för de pengar som investeras. Vi vill därför påminna om att våra skattemedel har kunnat användas effektivare tack vare att järnvägens underhåll och investeringar har upphandlats genom konkurrens. En rapport från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) från 2014 visar tydligt att konkurrensutsättningen av järnvägsunderhåll har lett till sänkta underhållskostnader med ca 12 procent – dessutom med bibehållen kvalitet. Vi finner det därför beklagligt att regeringen har beslutat om ett återförstatligande av järnvägsunderhållet i vissa delar av landet, trots att Trafikverket har pekat på att det kommer att leda till kostnadsökningar. Vi anser att regeringen bör avbryta försöket med att återförstatliga järnvägsunderhållet. För att nå ytterligare ökad kostnadseffektivitet bör regeringen i stället fortsätta att främja konkurrens när det gäller investeringar och underhållsentreprenader. Vi anser dock samtidigt att Trafikverket ska ha ansvaret för besiktningen av infrastrukturen för att därmed få kunskap om vilka behov det finns av underhåll.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## 6. Drift och underhåll, punkt 3 (SD)

av Thomas Morell (SD), Martin Kinnunen (SD) och Mikael Strandman (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

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 18, 50 och 51, bifaller delvis motion

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11 och avslår motionerna

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 17,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 11,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 30 och 31 samt

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 24.

### *Ställningstagande*

Vi vill se en mer sammanhållen underhållskedja för det svenska järnvägsnätet. Vi anser därför att Trafikverket bör utföra järnvägsunderhåll i egen regi och att flera av de underhållskontrakt som ligger på andra entreprenörer bör återgå till Trafikverket när tiden för avtalen har löpt ut. Vi anser också att Infranord AB:s underhållsverksamhet bör bli en del av Trafikverket. Det skulle innebära att staten genom Trafikverket får bättre kontroll över anläggningen. Det innebär dessutom att administrationen av t.ex. upphandling minskar. På detta sätt minskar också problemen med bristfällig kontraktsskrivning, och behovet av att följa upp och kontrollera avtal minskar. Vi anser även att minskad administration ger mer resurser till direkta underhållsinsatser. Detta är enligt vår mening nödvändigt för att förbättra punktligheten, stärka underhållet och få en bättre kontroll över järnvägsanläggningen. Vidare anser vi att kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll ska stärkas vid gränsöverskridande trafik. Den svenska järnvägsinfrastrukturen är i behov av underhåll på flera områden.

Vi vill vidare framhålla att kontaktledningsfel måste ses som särskilt allvarliga eftersom de leder till väldigt många förseningsminuter per tillfälle. Därför anser vi att man som ett första steg bör förstärka kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra förekommande fel. Genomgripande åtgärder är nödvändiga i den befintliga infrastrukturen för att säkerställa tågens elförsörjning och därmed minska driftsstopp. Vi är medvetna om att även kopparstölder är ett stort problem för tågtrafiken. Avklippta och stulna kopparkablar orsakar stora avbrott i

järnvägstrafiken med förseningar och inställda tåg som följd. Kopparstölderna medför också en stor risk för allvarliga elolyckor. Vi anser att kopparstöld är ett brott som borde ha ett betydligt högre straffvärde då det kan jämföras med sabotage mot järnvägsanläggningen. Arbetet med att förhindra kopparstölderna måste intensifieras genom DNA-märkning av stöldbegärliga komponenter eller genom att man ersätter stöldbegärliga komponenter med mindre stöldbegärligt material som t.ex. legeringar eller icke-ädel metall.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## **7. Drift och underhåll, punkt 3 (V)**

av Jens Holm (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

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11,  
bifaller delvis motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 3 och  
avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2, 4, 18, 50 och 51,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 17,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 11,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 30 och 31 samt

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 24.

### *Ställningstagande*

För att upprätta en fungerande tågtrafik för resenärer och företag krävs ett sammanhållet system där nödvändigt banunderhåll och kontroll av detta sker i statens egen regi. Vi i Vänsterpartiet ser det därför som ett stort framsteg att vi nått en överenskommelse med regeringen om att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhåll av de svenska järnvägarna. Regeringen tog ett viktigt steg i januari 2017 när det beslutades att Trafikverket ska göra leveransuppföljning och underhållsbesiktning av järnvägen i egen regi. Beslutet innebär att Trafikverket får bättre koll på sina egna anläggningar och att det som har beställts verkligen levereras. För att staten ska ta det samlade ansvaret krävs nu enligt min mening även åtgärder för att underhåll ska utföras i statlig regi. Jag kan konstatera att brister i vårt järnvägsunderhåll är en betydande orsak till tågförseningar, och därför krävs det både stärkt statligt ansvar och ökade anslag för att råda bot på rådande

situation som drabbar både resenärer och gods. Jag välkomnar därför att regeringen och Vänsterpartiet i mars 2018 kom överens om att tillsätta en utredning i syfte att basunderhållet, dvs. det dagliga underhållet, som i dag utförs av det statliga bolaget Infranord AB ska överföras till Trafikverket. En sådan åtgärd stärker Trafikverkets ansvar och kunnande och ger förutsättningar för ett mer effektivt järnvägsunderhåll. Utredningen har genom tilläggsdirektiv även haft i uppdrag att analysera allt basunderhåll som Trafikverket upphandlar och inte bara begränsa sig till de kontrakt som Infranord AB har vid överföringstillfället. Tyvärr har utredningen enbart behandlat delar av det som behöver göras, men jag utgår från att regeringen kommer att lägga fram ett breddat förslag enligt den ursprungliga överenskommelsen och intentionen.

För att vi ska få tåg som går i tid behöver mycket mer göras när det gäller underhållet. Jag anser att hela Infranord AB:s verksamhet bör införlivas i Trafikverket, inte bara dess basunderhåll. En tidssatt färdplan bör tas fram med förslag på åtgärder och utredningar för att drift och underhåll inklusive reinvesteringar på det statliga järnvägsnätet ska genomföras i statlig regi genom Trafikverket.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **8. Drift och underhåll, punkt 3 (KD)**

av Kjell-Arne Ottosson (KD).

### *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

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 30 och 31, bifaller delvis motionerna

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 17,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 11 och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 24 och avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 2–4, 18, 50 och 51 samt

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11.

### *Ställningstagande*

Jag har noterat att regeringen vill att järnvägsunderhållet ska förstatligas och har utsett en särskild utredare vars uppdrag nu har redovisats. Jag vill dock framhålla att ett förstatligande av allt järnvägsunderhåll vore olyckligt. Vi i

Kristdemokraterna föreslår i stället att järnvägsunderhållet även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens. Det vore enligt min mening direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll återförstatligas. Det finns dock ett behov av att Trafikverket stärker sin funktion för tillstånds- och leveranskontroll, besiktning samt uppföljning.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **9. Järnvägens signalsystem, punkt 5 (SD)**

av Thomas Morell (SD), Martin Kinnunen (SD) och Mikael Strandman (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 tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 21, 42 och 43 samt bifaller delvis motion

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 7 och 8.

### *Ställningstagande*

Det gemensamma signalsystemet inom EU, European Rail Traffic Management System (ERTMS), är fortfarande under utveckling och systemet är i nuläget inte tillräckligt välfungerande och tillförlitligt för att införas i större skala. Vi kan konstatera att ett väl fungerande europeiskt signalsystem kan ha fördelar, men ur ett europeiskt perspektiv bör finansieringen av detta system ses över.

Vi vill framhålla att ERTMS i nuläget tyvärr inte är tillräckligt välfungerande på den svenska marknaden. Det är olämpligt att i nuläget införa ERTMS brett på grund av dess alltför låga driftssäkerhet. Vi menar därför att ERTMS utbyggnad bör stoppas till dess att systemet är bättre utvecklat och mer driftsäkert.

Vi kan vidare konstatera att systemet medför höga införandekostnader. Riksrevisionen har granskat införandet av ERTMS och påtalat att införandet av signalsystemet kommer att bli mycket mer kostsamt än Trafikverket först beräknat. Vi vill peka på att ett tidigt införande kan medföra onödiga kostnader för bl.a. uppdateringar. Vi anser därför att det är angeläget att svenska tågoperatörer kompenseras för de kostnader som införandet av ERTMS medför.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## 10. Järnvägens signalsystem, punkt 5 (V)

av Jens Holm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 7 och 8,

bifaller delvis motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 42 och 43 samt avslår motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 21.

### *Ställningstagande*

Jag anser att nuvarande strategi för införande av ERTMS och samordningen med en reinvestering av nuvarande signalanläggning visar på alltför stora brister. Med nuvarande genomförande riskerar Sverige att få lägre kapacitet på spåren, högre kostnader för staten och för tågoperatörerna och försämrad konkurrenskraft för järnvägen. Enligt min mening finns det därför starka skäl att ifrågasätta samhällsnyttan med införandet i nuläget. Jag anser därför att införandet av ERTMS bör pausas. Berörda aktörer och myndigheter bör inbegripas i ett omtag i fråga om införandet av nytt signalsystem och bör utarbeta ett förslag på hållbar strategi för genomförandet.

Jag vill också peka på att införandet av ERTMS har medfört ökade kostnader för ett flertal operatörer. För att minska de negativa effekterna för tågoperatörerna anser jag att regeringen bör återkomma med ett förslag om hur staten kan införa lämpliga former för finansiering av installation av ombordutrustning och skälig kompensation för risker och störningar under införandetiden.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## 11. Banavgifter, punkt 6 (V)

av Jens Holm (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 motion  
2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 6.

### *Ställningstagande*

Jag kan konstatera att det i dag är EU-direktiv som styr hur Trafikverket ska och får sätta banavgifter. Det innebär att banavgifterna i allt högre grad, genom att höjas successivt varje år, ska se till att trafikoperatörerna betalar för de samhällskostnader de orsakar, t.ex. slitage. Trafikverket använder intäkterna från banavgifter för banunderhåll. Jag noterar att Trafikverkets intäkter från banavgifterna 2018 uppgick till 1 767 miljoner kronor. Till 2025 beräknas de uppgå till nästan 2,5 miljarder kronor. Detta är en kostnad som i hög utsträckning drabbar godstransportörerna på järnvägen och som försämrar deras möjlighet att konkurrera med den tunga lastbilstrafiken, som orsakar större klimatutsläpp. Detta är en orimlig ordning enligt min uppfattning. Jag motsätter mig inte att även järnvägsoperatörerna ska bidra till sina samhällskostnader, men i ett läge då den tunga, och delvis konkurrerande, lastbilstrafiken i alltför liten utsträckning betalar för sin höga påverkan på klimat och vägslitage gynnar inte rådande situation en utveckling mot hållbara godstransporter.

Jag vill framhålla att EU:s reglering av banavgifter i högre grad måste beakta den miljö- och klimatnytta som en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge samt att detta förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte undermineras av höjda banavgifter. Regeringen bör därför verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter för att minska deras negativa effekt för godstrafik på järnväg.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## **12. Kompetensförsörjning, punkt 7 (V)**

av Jens Holm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 12.

### *Ställningstagande*

Jag kan konstatera att behovet av tekniker inom järnvägen är stort och att investerings- och underhållsbehovet inom järnvägssystemet kommer att växa det kommande decenniet. Bantekniker, eltekniker, signaltekniker och spårsvetsare är några exempel på yrken med kompetenser som kommer att behövas i ökad utsträckning. I dag arbetar ca 2 800 tekniker inom järnvägen. Inom fem år kommer 1 700 årsarbetskrafter att saknas enligt branschen, framför allt beroende på pensionsavgångar. Järnvägstekniska utbildningar finns inom yrkeshögskoleutbildning och yrkesvux och som företagsförlagd utbildning. Jag kan dock konstatera att antalet platser inte täcker behovet. Hösten 2018 startade järnvägstekniska utbildningar vid Trafikverksskolan i Ängelholm, Vansbro, Åmål och Falköping. Där erbjuds drygt 100 platser totalt, vilket långt ifrån täcker behovet. Jag anser att det är ytterst angeläget att tillgången till yrkeskunnig personal inom järnvägssektorn säkras de kommande åren för att möjliggöra nödvändiga satsningar på klimatsmarta resor och transporter på en fungerande järnväg med hög kapacitet och tillförlitlighet. Jag anser därför att regeringen skyndsamt bör återkomma med en åtgärdsplan för genomförande av kompetensförsörjning och kompetenslyft inom järnvägssektorn som även omfattar Trafikverket.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

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

av Thomas Morell (SD), Martin Kinnunen (SD) och Mikael Strandman (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

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 26 och 66 samt avslår motion

2019/20:505 av Daniel Bäckström (C).

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att många nattågslinjer i och mellan andra europeiska länder har försvunnit eftersom de inte har varit lönsamma. Regeringen har nu beslutat om att satsa på att upphandla nattåg till Europa. Vi vill i det sammanhanget påtala att det finns ett stort behov av mer järnvägstrafik inom Sverige. Det finns ett stort behov av fler tågsätt och avgångar i synnerhet i storstadsområdena. Många pendlare får i dag räkna med ståplats. Vi anser att

det är fel att satsa på nattåg till Europa när behovet är avsevärt större i vårt eget land. Det är enligt vår mening bättre att dessa medel kommer hundratusentals pendlare till godo än en liten klick människor som vill turista med nattåg i utlandet.

När det gäller godstrafik bör man underlätta logistikkedjan genom att utreda möjligheten till en liknande nättjänst och applikation som den SJ har. En sådan tjänst skulle göra det enkelt att hitta transporter för sitt gods från dörr till dörr med olika transportsätt.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

#### **14. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Jessica Rosencrantz (M), Karin Enström (M) och Erik Ottoson (M).

##### *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 tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 21,  
bifaller delvis motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 47,

2019/20:2075 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) och

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 34 och  
avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 22, 23, 44, 45, 48, 49,  
52–55 och 57,

2019/20:873 av Pål Jonson (M) och

2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 7.

##### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att problemet med obehöriga i spårområdet har ökat. Enligt Trafikverket har antalet störningstimmar på grund av att obehöriga befinner sig i spårområdet nästan fördubblats på fem år, från 2 664 timmars förseningar 2013 till 5 102 timmars förseningar 2018. Detta kostar samhället mycket pengar. I den mån de skyldiga straffas ligger straffen på låga bötesnivåer. Vi vill understryka att straffen för dessa brott bör skärpas när det gäller bötesbeloppens storlek. Möjligheterna att döma till skadestånd för orsakade förseningar bör utökas. Vi anser således att regeringen skyndsamt bör utreda en lagskärpning i båda dessa delar.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **15. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (SD)**

av Thomas Morell (SD), Martin Kinnunen (SD) och Mikael Strandman (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

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 22, 23, 44, 45, 47–49, 52–55 och 57,

bifaller delvis motionerna

2019/20:2075 av Fredrik Olovsson m.fl. (S),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 21,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 34 och

2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 7 och

avslår motion

2019/20:873 av Pål Jonson (M).

#### *Ställningstagande*

När det gäller säkerhetsfrågor kan vi inledningsvis konstatera att det finns ca 14 100 spårkilometer järnväg som förvaltas av Trafikverket, vilket innebär att det i princip är omöjligt att fysiskt övervaka alla spår. Vi är medvetna om att det blir mycket kostsamt att placera ut kameror för att fullt ut kontrollera spåren, men att placera fler fasta kameror på strategiska ställen ser vi som nödvändigt. Vi vill även lyfta fram att ett komplement till strategisk kameraövervakning skulle kunna vara flygande drönare. Drönare kan bl.a. vara till hjälp vid olyckor eller vid sökande efter personer som vill sabotera eller är suicidbenägna. Vi vill därför se över möjligheten att använda drönare som en kompletterande säkerhetsåtgärd.

Vi kan i sammanhanget konstatera att spårspring är ett stort och tyvärr även växande problem. Förutom olyckor skapar det dyra förseningar för resenärer och samhälle, men det är även ett arbetsmiljöproblem för lokförare. Vi menar därför att straffet för spårspring måste skärpas och att övervakningen måste intensifieras. Vi är medvetna om att tåg tidigare kördes med sikt fart för att se om personer befann sig i eller omkring spårområdet, men i dag är trafikstopp betydligt vanligare. För att minska störningar och förseningar vill vi utreda om rutinen i stället bör vara att tillåta tåg att köra i kontrollerad sikt fart eller halv sikt fart vid misstänkt spårspring.

Lokförare får tyvärr räkna med att någon gång bevittna suicid under sitt yrkesverksamma liv. De anhöriga till en person som blir påkörd av tåg får ett prisbasbelopp som ersättning. Vi har tagit del av att en lokförare som har oturen att vara med om en påkörning får allt från noll kronor till några tusenlappar efter samtal med psykologer och försäkringsbolag. Vi anser att de lokförare som drabbas bör få större stöd, att deras mående bör utvärderas samt att de även bör få högre ersättning för det trauma det innebär att vara med om en personpåkörning. Vi vill därför införa en grundersättning för lokförare om ett prisbasbelopp för den som bevittnat en personpåkörning.

Vidare vill vi framhålla att det kan innebära livsfara att en lokförare kör tåg utan ytterligare ombordpersonal. Om eldsvåda, bråk eller andra tillbud uppstår kan det ta tid för lokföraren att upptäcka detta, men om det finns ytterligare ombordpersonal med på tåget får lokföraren snabbt hjälp. Dessutom är det så att extra ombordpersonal även kan svara på frågor, hjälpa äldre och larma polis om det behövs. Det bör därför inte vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal.

För att undvika att tåg kapas under färd anser vi även att det liksom på flygplan behövs en skyddad förarmiljö i tågen. Det är för lätt att ta sig in till en lokförare och sedan koppla bort viktig säkerhetsutrustning. Vi vill framhålla att ett starkt intrångsskydd kan försvåra för terrorister att kapa tåg och därmed förhindra svåra olyckor. Vi anser därför att en förbättrad standard för intrångsskydd ska införas på de tåg som trafikerar det svenska järnvägsnätet.

Vi anser vidare att säkerheten på svenska bangårdar bör förstärkas. Nedklottrade tåg, spårspring och stölder kan kraftigt reduceras genom bättre inhägnader och vid behov även kameraövervakning. Risken för allvarlig skada eller död vid klättring på tågvagnar eller vid spårspring reduceras också om tillträde försvåras. Även möjligheterna att utföra sabotage minskar. Vi anser därför att det är angeläget att samtliga bangårdar av vikt får stärkt tillträdesskydd och säkerhetsklassning.

Alltför ofta kan vi i nyhetsrapporteringen ta del av att personal på tåg och bussar utsätts för hot och våld, ett fenomen som i princip var okänt för 30 år sedan. Vi anser att det är fullständigt oacceptabelt att de som arbetar ombord på våra tåg och bussar utsätts för hot och våld och att en skärpning av straffen för dessa brott bör utredas. Ett nytt hjälpmedel för att stärka ombordanställdas säkerhet skulle kunna vara s.k. kroppsburna kameror.

Vi vill slutligen även påtala att Öresundsbron kan tvingas att stänga av flera orsaker, vanligen väderrelaterat på grund av kraftig vind, men också vid olyckor eller i värsta fall sabotage. Det är därför viktigt att säkra transportererna med fartyg som fraktar järnvägsvagnar från södra Sverige. Vi vill även påtala att det finns behov av fler och mer effektiva kontroller vid gränsöverskridande trafik.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

## 16. Vissa säkerhetsfrågor, punkt 9 (KD)

av Kjell-Arne Ottosson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 34,  
bifaller delvis motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 47,

2019/20:2075 av Fredrik Olovsson m.fl. (S) och

2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 21 och  
avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 22, 23, 44, 45, 48, 49,  
52–55 och 57,

2019/20:873 av Pål Jonson (M) och

2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M) yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Jag har noterat att under de senaste åren har fenomenet med obehöriga som rör sig på järnvägsspåren ökat. Fler människor tar risker och uppehåller sig på järnvägsspår. Detta har orsakat stora förseningar i tågtrafiken både för regiontåg och för fjärrtåg. Jag föreslår därför att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna arbetar fram en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och för att försvåra för obehöriga att beträda spåren.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## 17. Längre och tyngre tåg, punkt 10 (M, KD)

av Maria Stockhaus (M), Kjell-Arne Ottosson (KD), Jessica Rosencrantz (M), Karin Enström (M) och Erik Ottoson (M).

### *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

2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 18,

bifaller delvis motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 40 och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 30.2 och  
avslår motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 39.

### *Ställningstagande*

Vi vill understryka att längre och tyngre godståg ökar tågens konkurrenskraft genom förbättrad lönsamhet och effektivitet. Trafikverket har genomfört försöksverksamhet med trafik med upp till 730 meter långa godståg i Sverige. Resultaten redovisas i rapporten *Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg* (rapport 2015:17). Vi kan konstatera att ökad längd på tåg innebär att samma mängd gods kan transporteras av färre tåg, vilket minskar transportkostnaderna och frigör kapacitet på spåren. Järnvägssystemet blir därigenom mindre känsligt för störningar eftersom antalet tåg i rörelse reduceras. Vi vill också framhålla att längre och tyngre tåg är ett viktigt sätt att stärka Sveriges konkurrenskraft kopplad till den tunga basindustrin. Vi anser således att det finns ett behov av att utreda frågan om längre och tyngre godståg.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

### **18. Längre och tyngre tåg, punkt 10 (SD)**

av Thomas Morell (SD), Martin Kinnunen (SD) och Mikael Strandman (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

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 39 och 40 samt

bifaller delvis motionerna

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 18 och

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 30.2.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att godståg har en lägre hastighet än persontåg, vilket i vissa fall också bromsar persontrafiken. För att få ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten anser vi att man bör möjliggöra för vissa godståg att öka hastigheten så att dessa kan köra i hastigheter runt 160 kilometer i timmen. Vi

anser även att man bör tillåta längre och tyngre tåg för att kunna köra mer gods på nätterna när det inte är så mycket övrig trafik. På det sättet nyttjar man järnvägen mer optimalt, och utredningar visar på att detta leder till stora vinster. Vi vill också påminna om att det genom att man ökar längden på tågen finns ökade möjligheter att frakta mer gods på järnväg samtidigt som det blir mer kostnadseffektivt för operatörerna. Vi anser därmed att man bör arbeta för att förlänga stationer (driftsplatser) för längre tåg och att standarden på högsta tillåtna tåglängd bör ökas.

Vad vi nu har anfört bör regeringen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **19. Längre och tyngre tåg, punkt 10 (C, L)**

av Tina Acketoft (L) och Jonny Cato (C).

### *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

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 30.2,

bifaller delvis motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 40 och

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 18 och

avslår motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 39.

### *Ställningstagande*

Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska väg- och järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Genom att möjliggöra för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar och järnvägar skulle näringar spara miljontals kronor samtidigt som det skulle skapa miljövinster.

Sedan 2009 pågår försök med längre och tyngre fordonståg än de som tillåts i Sverige i dag. Tillsammans med en rad olika studier visar försöken att utsläppen minskar med mellan 5 och 17 procent (i genomsnitt ungefär 10 procent) per transporterat ton. Vi anser att åtgärder ska vidtas för att med stöd av genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige.

Vad vi nu har anfört bör regeringen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

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

av Thomas Morell (SD), Martin Kinnunen (SD) och Mikael Strandman (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  
2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 58 och 59 samt  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 16,  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25 och  
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 15.

### *Ställningstagande*

Den allra största delen av den statliga järnvägsinfrastrukturen är elektrifierad järnväg. Det är glädjande att andelen ellok ökar eftersom det är en stor miljömässig fördel att köra med sådana, förutsatt att elen framställs fossilfritt. Det finns dock sträckor där det inte går att använda ellok och det finns även terminaler för lossning och lastning där diesellok fortfarande behövs. På sträckor där elektrifiering inte är möjligt är det på sikt önskvärt att diesel ersätts med annat mer miljövänligt bränsle, när kostnadseffektivitet och teknik medger det. Vi menar även att det på vissa ännu oelektrifierade sträckor kan vara motiverat att bygga nya kontaktledningar. Det förutsätter dock att trafiken är tillräckligt tät i relation till den stora investering som nya kontaktledningar innebär.

Vi vill framhålla att diesellok troligtvis kommer att fasas ut framöver och att lok i stället kommer att drivas med vätgas, batteri eller någon annan miljövänlig teknik där det inte finns kontaktledningar. Vi vill vidare lyfta fram att ett intressant och miljövänligt sätt att driva tåg är vätgas med bränsleceller. Två vätgasdrivna tåg med bränsleceller trafikerar redan en reguljär sträcka i nordöstra Tyskland och de klarar ca 100 mil mellan tankningarna. Vi anser att även Sverige bör utveckla och prova denna teknik på en lämplig oelektrifierad sträcka.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

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

av Jonny Cato (C).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 16,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25 och

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 15,

bifaller delvis motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 59 och  
avslår motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 58.

*Ställningstagande*

Jag anser att järnvägssträckor som i dag använder diesellok behöver hitta alternativ till dessa. Att subventionera fossil diesel är inte långsiktigt hållbart, och alternativen till fossil energi för exempelvis lok måste utvecklas och främjas. Trafikverket bör få i uppdrag att testa vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor där elektrifiering inte är att vänta inom överskådlig tid, i syfte att ersätta diesellok. Regeringen bör således se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

**22. Museiorganisationer, punkt 13 (SD)**

av Thomas Morell (SD), Martin Kinnunen (SD) och Mikael Strandman (SD).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 69.

### *Ställningstagande*

Vi vill understryka att det för att museiverksamhet för järnväg ska fungera är viktigt att man ger trafiken tillgång till tåglägen. Vi vill i sammanhanget påtala att det finns äldre spår som inte nyttjas eller nyttjas i en mycket liten omfattning. Museitrafiken är en del av det svenska kulturarvet, och vi menar därför att den bör få stöd och förbättrade förutsättningar för att kunna hålla verksamheterna vid liv.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **23. Ökad kollektivtrafik, punkt 14 (C)**

av Jonny Cato (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 10–12 och  
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 24 och  
avslår motionerna  
2019/20:233 av Johan Andersson (S),  
2019/20:328 av Pia Nilsson (S),  
2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 13 och 14,  
2019/20:1850 av Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S)  
yrkande 2,  
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 16 och  
2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 9.

### *Ställningstagande*

Det är angeläget att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken och för resor med kollektivtrafik. I efterdyningarna av covid-19-pandemin kommer kollektivtrafiken att ha en stor utmaning i att återerövra de marknadsandelar av persontransporter man hade före pandemin. Lyckas man inte med detta kommer både tillgängligheten och klimatet att försämrats samt trängseln på våra vägar att öka dramatiskt. Ökad kollektivtrafik bidrar till att minska utsläppen men även till att minska trängseln på vägarna. Jag vill framhålla att det är många som i dag kör bil som i stället hade föredragit att åka med buss, pendeltåg eller spårvagn. För att uppmuntra regionerna att öka andelen resor som görs med kollektivtrafik vill vi i Centerpartiet därför införa en kollektivtrafikbonus.

Statistiken visar att kollektivtrafik nyttjas främst av kvinnor medan män väljer bilen i större utsträckning. Kvinnor reser således i dag mer hållbart än män. Jag anser att vårt transportsystem ska svara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag, och jag menar att jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar vid exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. För att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem krävs också att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som berör transportsystemet.

Vi i Centerpartiet vill också verka för en översyn av gällande lagstiftning om kollektivtrafik för att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar. Vi anser även att man bör införa klimatdeklarationer för kollektiva resor.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **24. Ökad kollektivtrafik, punkt 14 (V)**

av Jens Holm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 13 och 14 samt avslår motionerna

2019/20:233 av Johan Andersson (S),

2019/20:328 av Pia Nilsson (S),

2019/20:1850 av Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S) yrkande 2,

2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 16,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 10–12,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 24 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 9.

### *Ställningstagande*

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik tog 2016 fram en rapport som redogör för möjligheterna till fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till 2030. I rapporten konstateras att det kommer att krävas betydande insatser för att nå en marknadsandel på 36 procent, som är branschens målsättning för det motoriserade resandet. Detta skulle innebära en fördubbling om man utgår från en basnivå 2006, vilket branschen gör, då marknadsandelen var 18 procent. För att strukturerat arbeta med de åtgärder

som presenterats i dessa underlag för att öka kollektivtrafikens marknadsandel anser jag att en handlingsplan bör tas fram med lämpliga statliga åtgärder för att möjliggöra branschens målsättning till 2030.

Vi i Vänsterpartiet anser att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen. För att få fler människor att välja t.ex. bussen framför bilen måste kollektivtrafikresorna bli det ekonomiskt mest lönsamma alternativet i högre utsträckning. Därför krävs politiska insatser som innebär att det miljövänliga alternativet också är det billigaste. Jag anser att de senaste årens prisutveckling inom kollektivtrafiken i det avseendet är oroväckande. Priset på att resa kollektivt har ökat med ungefär 70 procent under en period av 15 år, men konsumentprisindex (KPI) har under samma period bara ökat med 18 procent. Priset på att resa kollektivt har alltså ökat nästan fyra gånger så mycket som den allmänna prisökningen. Jag anser att detta är mycket bekymmersamt då prisbilden för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter. Satsningar på kollektivtrafik underlättar för den som i dag reser med bil att resa på ett mer hållbart sätt. Satsningar på kollektivtrafik ökar också möjligheten för den som saknar tillgång till bil att resa och röra sig i samhället. Jag anser att det långsiktiga målet bör vara en utbyggd, avgiftsfri kollektivtrafik. Med satsningar på lägre priser inom kollektivtrafiken når vi ett rättvisare och mer jämlikt transportsystem. Jag anser därför att regeringen bör se till att en översyn genomförs av åtgärder som kan sänka taxorna i kollektivtrafiken och stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **25. Ökad kollektivtrafik, punkt 14 (L)**

av Tina Acketoft (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 16 och  
2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 9 och  
avslår motionerna  
2019/20:233 av Johan Andersson (S),  
2019/20:328 av Pia Nilsson (S),  
2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 13 och 14,  
2019/20:1850 av Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S)  
yrkande 2,

2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 10–12 och  
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 24.

### *Ställningstagande*

Jag vill betona att en välfungerande kollektivtrafik lägger grunden för att transportsystemet i hela Sverige ska fungera på ett tillfredsställande sätt. Resande med buss, spårväg, tunnelbana och pendeltåg reducerar utsläppen och minskar trängseln på vägarna. En välfungerande kollektivtrafik är även centralt för att människor enkelt ska kunna ta sig till jobb och skola. Jag kan konstatera att ett ökat kollektivt resande även bidrar till att uppfylla de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. Därför vill vi i Liberalerna att kollektivtrafiken fortsätter att byggas ut på ett ansvarsfullt sätt i hela landet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **26. Biljett- och betalsystem, punkt 15 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Jessica Rosencrantz (M), Karin Enström (M)  
och Erik Ottoson (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 15,  
bifaller delvis motionerna

2019/20:2387 av David Josefsson (M) och

2019/20:2873 av Boriana Åberg (M) samt  
avslår motion

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 67.

### *Ställningstagande*

För att främja öppenhet och konkurrens på järnvägsspåren anser vi att det är viktigt att det finns goda och enkla möjligheter att jämföra priser och tidtabeller. Det måste även vara enkelt att köpa resor som går över länsgränser och som innefattar olika transportslag. Vi har noterat att regeringen har tillsatt en utredning om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik och att uppdraget nu har redovisats. Vi vill i detta sammanhang betona vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplad till biljett- och betalningssystem för ökad effektivitet på järnvägen.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **27. Biljett- och betalssystem, punkt 15 (SD)**

av Thomas Morell (SD), Martin Kinnunen (SD) och Mikael Strandman (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 67 och  
avslår motionerna  
2019/20:2387 av David Josefsson (M),  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 15 och  
2019/20:2873 av Boriana Åberg (M).

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att en förutsättning för att man på ett smidigt sätt ska kunna boka sin resa är att det är enkelt att hitta den och att betala för den. SJ har en nättjänst och en applikation som gör det enkelt för resenären att köpa sin biljett. Vi kan dock tyvärr konstatera att alla persontrafikoperatörer inte är samlade i tjänsten. På internet finns även ytterligare en reseplanerare – Resrobot. Det är dock tämligen få som känner till denna funktion. För att förenkla för resenärerna anser vi därför att SJ, som är ett helägt statligt bolag, även bör erbjuda konkurrerande företag plats i sina säljtjänster. SJ bör också få ersättning för detta.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **28. Tillgänglighet och färdtjänst, punkt 16 (SD)**

av Thomas Morell (SD), Martin Kinnunen (SD) och Mikael Strandman (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 68 och  
2019/20:803 av Staffan Eklöf (SD),  
bifaller delvis motion  
2019/20:2045 av Saila Quicklund (M) och  
avslår motionerna  
2019/20:864 av Lars Beckman (M),  
2019/20:888 av Lars Beckman (M),  
2019/20:1144 av Lars Beckman (M),  
2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5,  
2019/20:2117 av Arman Teimouri (L),  
2019/20:2209 av Julia Kronlid och Linda Lindberg (båda SD) och  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att det för de flesta människor vanligtvis är enkelt att införskaffa en biljett för sitt kollektivresande. För vissa äldre och personer med funktionshinder, t.ex. synskadade, kan det dock vara väldigt svårt att genomföra ett biljettköp. Vi menar därför att biljettsystem och säljkanaler i så stor utsträckning som möjligt bör anpassas för att personer med olika funktionshinder ska kunna genomföra biljettköp även som kontantköp utan assistans. Vi anser att det därför är av största vikt att applikationer och biljettautomater utformas i samråd med brukarorganisationer så att så många som möjligt kan köpa biljett utan svårigheter.

Vi vill även framhålla att en fungerande färdtjänst medför att personer med funktionsnedsättning kan leva ett rörligare och rikare liv. Det är därför mycket angeläget att färdtjänsten fungerar på ett bra sätt. Vi anser dock att det finns ett behov av en översyn av färdtjänsten. Översynen bör omfatta frågan om det ska finnas sanktioner för oseriösa utförare och hur utsatta resenärer ska kunna kompenseras. Vidare bör översynen omfatta frågan om det är tillräckligt med ändrade regelverk och stöd till kommuner och regioner för att få en fungerande färdtjänst eller om en central tillsynsmyndighet bör utses.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

## **29. Tillgänglighet och färdtjänst, punkt 16 (V)**

av Jens Holm (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5 och avslår motionerna  
2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 68,  
2019/20:803 av Staffan Eklöf (SD),  
2019/20:864 av Lars Beckman (M),  
2019/20:888 av Lars Beckman (M),  
2019/20:1144 av Lars Beckman (M),  
2019/20:2045 av Saila Quicklund (M),  
2019/20:2117 av Arman Teimouri (L),  
2019/20:2209 av Julia Kronlid och Linda Lindberg (båda SD) och  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73.

### *Ställningstagande*

EU kräver att varje medlemsland ska upprätta en plan för hur stationerna ska kunna uppnå s.k. universell tillgänglighet enligt förordningen om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet. Jag kan konstatera att Sverige inte har redovisat vilken myndighet som ska ha det övergripande ansvaret för detta arbete. Regeringen bör därför ta fram ett förslag på nationell ansvarsfördelning för att stärka information, ledsagning, tillgänglighet och service genom ökad bemanning på landets järnvägsstationer.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **30. Tillgänglighet och färdtjänst, punkt 16 (KD)**

av Kjell-Arne Ottosson (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73 och avslår motionerna  
2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 68,  
2019/20:803 av Staffan Eklöf (SD),  
2019/20:864 av Lars Beckman (M),  
2019/20:888 av Lars Beckman (M),  
2019/20:1144 av Lars Beckman (M),  
2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5,  
2019/20:2045 av Saila Quicklund (M),  
2019/20:2117 av Arman Teimouri (L) och

2019/20:2209 av Julia Kronlid och Linda Lindberg (båda SD).

### *Ställningstagande*

Jag vill betona att de resor som görs med färdtjänst ska vara trygga. Det är därför avgörande att utföraren av färdtjänsten säkerställer att förarna har ändamålsenlig kompetens när det gäller bemötandet av personer med funktionsnedsättning. Om kompetens och förståelse saknas för de behov som exempelvis personer inom autismspektrumet har, kan förarens beteende skapa en stress som gör att personen med funktionsnedsättning försämras i sitt hälsotillstånd. Detta måste undvikas. Jag anser att det behövs strukturer för att sprida befintlig forskning till berörda verksamheter om hur ett gott bemötande av personer med funktionsnedsättning ska vara. Det behöver säkerställas att rätt kompetens finns på rätt plats, både hos de tjänstemän som bedömer behovet av insatser och hos dem som utför insatserna.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **31. Tillgänglighet och färdtjänst, punkt 16 (L)**

av Tina Acketoft (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2117 av Arman Teimouri (L) och

avslår motionerna

2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 68,

2019/20:803 av Staffan Eklöf (SD),

2019/20:864 av Lars Beckman (M),

2019/20:888 av Lars Beckman (M),

2019/20:1144 av Lars Beckman (M),

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5,

2019/20:2045 av Saila Quicklund (M),

2019/20:2209 av Julia Kronlid och Linda Lindberg (båda SD) och

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 73.

### *Ställningstagande*

Jag kan konstatera att de nordiska länderna har olika nationella färdtjänstsystem för personer med funktionsnedsättning. Gemensamt för dessa system är att de ska bidra till att personer med funktionsnedsättning ska kunna

delta i utbildning, arbete och fritidsaktiviteter. Det finns dock ingen möjlighet att resa över gränserna med färdtjänst. Ur ett ekonomiskt perspektiv och av respekt för brukaren bör dessa gränshinder motverkas. Jag anser att det ska vara självklart att kunna resa fritt över gränserna i Norden även om man har en funktionsnedsättning. En rätt till färdtjänst över nationsgränserna bör därför säkerställas.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

### **32. Regionala kollektivtrafikfrågor, punkt 17 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Jessica Rosencrantz (M), Karin Enström (M) och Erik Ottoson (M).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 22 och avslår motionerna

2019/20:851 av Kadir Kasirga (S) och

2019/20:1209 av Erica Nådin (S).

#### *Ställningstagande*

Den regionala och den nationella tågtrafiken fyller olika syften och har olika behov. Vi kan konstatera att dessa behov kan komma i konflikt med varandra när exempelvis ett långsammare pendeltåg tvingar ett bakomvarande snabbtåg att anpassa farten till pendeltågets hastighet. För att motverka att den ofta snabbare fjärrtrafiken ställs emot den regionala bör regeringen agera för att Trafikverket får en stärkt ställning gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att stötta dessa i framtagandet av de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Vi anser att det är viktigt att den nationella och regionala trafiken kan planeras och utvecklas i dialog för att optimera utnyttjandet av järnvägen.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

**33. Kombinerad mobilitet, punkt 18 (M)**

av Maria Stockhaus (M), Jessica Rosencrantz (M), Karin Enström (M) och Erik Ottoson (M).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 23.

*Ställningstagande*

I takt med att delningsekonomin och digitaliseringen blir allt viktigare för framtidens transportarbete bör kollektivtrafiken och planeringen av densamma breddas. Vi anser att konceptet kombinerad mobilitet (mobility as a service) på allvar bör utvärderas som en möjlighet att skapa ökad kollektiv mobilitet. Det enskilda ägandet av exempelvis bilar och cyklar kan komma att minska, men mobiliteten kan ändå upprätthållas genom delning och ett effektivare utnyttjande. Vi vill peka på att resor med kollektivtrafiken och privat resande kan länkas samman och att resetjänster för hela resan, från dörr till dörr, kan komma att uppstå. Detta innebär inte att kostnaderna för det offentliga ska utökas, men med ett hela-resan-perspektiv kan det offentliga och privata samverka.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

**34. Åtgärder mot plankning, punkt 19 (M, KD)**

av Maria Stockhaus (M), Kjell-Arne Ottoson (KD), Jessica Rosencrantz (M), Karin Enström (M) och Erik Ottoson (M).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 20 och 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 72.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att s.k. plankning är ett stort problem i dag. Vi har tagit del av att fusket i SL-trafiken 2018 bedömdes uppgå till preliminärt 3,2 procent. Omsatt i intäktsbortfall innebär detta ca 280 miljoner kronor för 2018. Det är pengar som i stället kunde ha använts till att bygga ut kollektivtrafiken. Det grundläggande problemet med att människor plankar är att de ställer sig utanför det gemensamt finansierade kollektivtrafiksystemet men samtidigt begär tillgång till detta. Den som plankar låter på så sätt andra ta kostnaden för sin resa och försämrar förutsättningarna för att bussen ska kunna komma i tid, vara ren och vara trygg att åka med. Vi vill framhålla att biljettkontrollanterna spelar en viktig roll och att resenärer bör vara skyldiga att visa upp färdbevis vid biljettkontroll, vilket de inte är i dag. På sikt bör ett system övervägas där notoriska tjuvåkare exempelvis kan stängas av från kollektivtrafiken under en begränsad tid. Vidare vill vi peka på att dagens utformning av den s.k. tilläggsavgiften inte fungerar tillräckligt avskräckande och dessutom är beroende av hur många kontroller som utförs. Det är tydligt, menar vi, att det krävs krafttag mot plankning. Vi anser därför att det bör göras en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot plankning.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **35. Kollektivtrafik på vatten, punkt 20 (SD)**

av Thomas Morell (SD), Martin Kinnunen (SD) och Mikael Strandman (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 20 och  
bifaller delvis motion  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 50.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att endast 1 procent av Sveriges kollektivtrafik består av båttrafik, trots att en stor del av Sveriges befolkning bor intill kusten. Samtidigt ökar belastningen på kollektivtrafiken på land. Det finns enligt vår mening en stor potential att utveckla kollektivtrafiken till sjöss. Varje stad har sina problem och möjligheter. En utmaning i Stockholm är exempelvis vädret: mycket regn och kalla vintrar kräver skydd på hållplatserna och påverkar båtarnas kapacitet. En annan utmaning är förhållandena i skärgården. Många

permanentboende bor utspridda på flera öar, och turister och fritidsboende har sina behov och önskemål när det gäller båttrafiken. Vi anser att det är viktigt att arbeta för att ge så många som möjligt en välfungerande kollektivtrafik, inte minst med tanke på trängseln i städerna. För att få fram mer kollektivtrafik på vatten kan man t.ex. se över upphandlingsreglerna, som ofta är problematiska för mindre trafikföretag och göra en översyn av fastighetsägares möjlighet att bygga hållplatser vid sina fastigheter.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **36. Kollektivtrafik på vatten, punkt 20 (KD)**

av Kjell-Arne Ottosson (KD).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 50 och

bifaller delvis motion

2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 20.

#### *Ställningstagande*

Sjötrafik orsakar relativt lite koldioxidutsläpp och är ett miljövänligt och effektivt transportslag som kan transportera många resenärer i storstäder. Kollektivtrafik på vatten kan dessutom ofta avlasta kommuners och regioners trafikleder. Jag kan notera att vattenvägarna i dag är underutnyttjade och har potential att möjliggöra framtida bostads- och arbetsmarknadsområden. För att möjliggöra detta är det viktigt att ha med båtpendling i planeringen av den framtida infrastrukturen och att tillgängliggöra kajer. Det är också viktigt att ha ett biljettsystem som inkluderar både upphandlade offentliga och enskilda aktörers persontrafik på vatten. Jag föreslår mot denna bakgrund att Trafikverket får i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **37. Gotlandstrafiken, punkt 21 (V)**

av Jens Holm (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 9 och  
bifaller delvis motionerna

2019/20:1035 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) och

2019/20:3358 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 6.

#### *Ställningstagande*

Jag kan konstatera att färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är det absolut viktigaste transportsättet för gods- och persontransporter mellan Gotland och det svenska fastlandet. Staten måste därför ge förutsättningar för att personer och gods ska kunna transporteras mellan Gotland och fastlandet utan avgörande merkostnad. Det innebär att man för att få en fungerande trafik måste ta hänsyn till hela resan, inklusive samarbete med kollektivtrafiken på fastlandet, hållbarheten i hamnar och i drift, snabba resor, konkurrenskraftiga priser, turtäthet och kvalitet. Jag vill peka på att den uppfattningen stärks av Trafikanalys rapport om Gotlandstrafiken (rapport 2012:5 Användning och styrning av anslaget till trafikavtal) där man föreslår att Gotlandstrafiken ska ses som en ersättning för en fast förbindelse och att färjetrafiken i praktiken ska fungera som en ersättning för en broförbindelse. I dagsläget är det dessvärre inte så. Hösten 2012 krävde Region Gotland och Länsstyrelsen i Gotlands län i en skrivelse till infrastrukturministern konkurrenskraftiga och låga priser i färjetrafiken, ”vägpriser”, jämfört med motsvarande sträckor på landsväg. Vi i Vänsterpartiet instämmer i det förslaget.

En ny anbudsperiod för den upphandlade Gotlandstrafiken närmar sig. Långsiktighet, förutsägbarhet, priser, bra tidtabeller och snabba, moderna färjor med mer miljöanpassade drivmedel är avgörande komponenter i den framtida trafiken. Det finns inte så många rederier som har förutsättningar att lägga anbud i en upphandling av trafiken eftersom detta kräver en viss typ av fartyg som tar tid och pengar att utveckla – man måste alltså ha tid och medel att införskaffa anpassade fartyg och tillräckligt med långsiktighet för att kunna få en avkastning på investeringen. Det är sannolikt bara ett rederi som i dag klarar att lägga ett anbud inom de ramar som ställs upp, och detta rederi har alltså i princip en monopolsituation utifrån redan ägda fartyg och infrastruktur. Jag vill också uppmärksamma att trafiken inte kan bedrivas utan statligt stöd, vilket också gör att det vinstdrivande företag som vinner upphandlingen sedan

har ett monopol på något som många människor och en hel region är helt beroende av och som till stor del finansieras med statliga medel samtidigt som varje upphandling innebär en risk för försämringar. Företaget i fråga har också ganska stor marginal för möjliga och plötsliga prishöjningar, vilket inverkar menligt på både förutsägbarhet och långsiktighet.

Jag vill framhålla att trafiken under kommande avtalsperiod måste bygga på att Gotlandstrafiken ska främja öns regionala utveckling. Det sker genom att trafiken har en god tillgänglighet vad avser kapacitet, tidtabell, turlista och pris. Bastrafiken måste året runt bygga på moderna snabbfärjor med lägsta möjliga utsläpp och stärkt tillgänglighet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

### **38. Gotlandstrafiken, punkt 21 (L)**

av Tina Acketoft (L).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:3358 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 6 och  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 9 och  
2019/20:1035 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S).

#### *Ställningstagande*

För att hela Sverige ska kunna växa behövs en god infrastruktur. Strategiskt viktig infrastruktur måste prioriteras och utvecklas för att tillgodose både invånarnas och näringslivets behov. Fungerande kommunikationer är viktiga för jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Därför krävs fortsatta investeringar i järnväg, väg och annan infrastruktur. Vi i Liberalerna vill att man ska se över möjligheten att färjetrafiken till och från Gotland ska likställas med vägar och järnvägar, och ingå i den nationella infrastrukturen.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

# Särskilda yttranden

## 1. Stambanor för höghastighetståg, punkt 1 (C)

Jonny Cato (C) anför:

Jag vill framhålla vikten av att möjligheterna att bygga nya stambanor för järnvägen ses över. Nya stambanor med hög kapacitet och moderna tåg skapar en arbetsmarknadsförstoring i helt ny skala som möjliggör tillväxt och stärker svensk konkurrenskraft. Jag anser att projektet ska ses som en helhet med anslutningar, bostäder, investeringar och kollektivtrafik i hela Sverige. Jag vill även understryka vikten av en hållbar finansiering och vidmakthållande av en mycket hög grad av kostnadskontroll i projektet.

Centerpartiet har tillsammans med regeringspartierna och Liberalerna slutit en sakpolitisk överenskommelse, det s.k. januariavtalet. Jag anser att det är mycket positivt att det i januariavtalet klargörs att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Till följd av att det därmed pågår ett arbete helt i den riktning som Centerpartiet har föreslagit i kommittémotion 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 23 väljer jag i detta fall att framföra partiets åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i en reservation.

## 2. Drift och underhåll, punkt 3 (C, L)

Tina Acketoft (L) och Jonny Cato (C) anför:

Vi kan konstatera att behoven av investeringar och underhåll av järnvägen är stora samt att ett läge då pandemin covid-19 inneburit en minskad tågtrafik öppnar för mer tid att utföra reparationer i spår. Ett robust och punktligt järnvägssystem är en förutsättning för att fler ska välja tåget. Vi vill framhålla att det är viktigt att resenärerna kan lita på att tåget kommer fram i tid och att de kan använda restiden effektivt. För att uppnå högre punktlighet behöver bl.a. s.k. flaskhalsar som stoppar trafiken byggas bort.

När det gäller regeringens utredning om att överföra järnvägsunderhåll från Infranord AB till Trafikverket har vi varit pådrivande i införandet av tilläggsdirektiv som säkerställer affärsmässighet, produktivitet och en utvecklad marknad för järnvägsunderhåll. Vi anser att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor och att den upphandlande myndigheten, Trafikverket, ska ha rätt kompetens för att säkerställa att underhållet blir effektivt och av hög kvalitet.

Vi vill samtidigt påminna om att Centerpartiet och Liberalerna har slutit en sakpolitisk överenskommelse med regeringspartierna, det s.k. januariavtalet. Av detta framgår bl.a. att ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya

spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet. En långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att nå ökad punktlighet ska tas fram i samverkan med tågoperatörerna. Den ska hantera sådant som tillgång till ersättningstrafik, resenärsinformation, kvalitet på snöröjning och beredskap för att snabbt avhjälpa t.ex. kontaktledningshaverier. Vidare framhålls att Trafikverket ska ha rätt att avvisa tåg som riskerar att riva ned kontaktledningar eller på annat sätt sliter för mycket på järnvägen. Vi vill understryka att Centerpartiet och Liberalerna avser att i de fortsatta politiska diskussionerna vara en aktiv och drivande kraft för att Sverige ska få en väl underhållen järnvägsinfrastruktur som ger förutsättningar för en fungerande järnvägstrafik i Sverige. Mot den bakgrunden väljer vi att framföra partiernas åsikt i ett särskilt yttrande i stället för i en reservation till förmån för kommittémotionerna 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 24 och 2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 11.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2019/20:133 Riksrevisionens rapport om statens planering av höghastighetsjärnvägar.

### Följdmotionerna

*2019/20:3556 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör följa Riksrevisionens rekommendationer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör pröva höghastighetstågsatsningen gentemot andra angelägna infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3562 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att förutsättningslöst utreda vilka brister som finns i förhållande till de transportpolitiska målen, och vilka alternativa lösningar som finns för att åtgärda bristerna, och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3563 av Maria Stockhaus m.fl. (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa Riksrevisionens rekommendationer att ge Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för hur kapacitetsbristen i järnvägsnätet kan förbättras utifrån fyrstegsprincipen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa Riksrevisionens rekommendationer att låta Trafikverket utreda frågan om höghastighetsjärnväg utifrån fyrstegsprincipen och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3577 av Helena Gellerman m.fl. (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om statens planering av infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

## Motioner från allmänna motionstiden 2019/20

### *2019/20:233 av Johan Andersson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för stöd till utbyggnad av trådbussnät i tätortstrafik och tillkännager detta för regeringen.

### *2019/20:328 av Pia Nilsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att stärka resenärernas möjlighet att påverka ett ökat kollektivtrafikresande och tillkännager detta för regeringen.

### *2019/20:505 av Daniel Bäckström (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett europeiskt bokningssystem för tågresor mellan Sverige och Europa och tillkännager detta för regeringen.

### *2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omförhandla Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.

### *2019/20:614 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka kollektivtrafiken på vatten och tillkännager detta för regeringen.

### *2019/20:615 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka underhållet av kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket i egen regi bör ansvara för underhåll av järnvägsanläggningen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets administration bör ses över i syfte att minska onödig administration till förmån för fler arbetare i spåren och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverigeförhandlingen snarast bör avbrytas eller omförhandlas och tillkännager detta för regeringen.

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll bör stärkas vid gränsöverskridande trafik och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU är mer återhållsamma till att stödja medlemsstaternas höghastighetsjärnvägsprojekt och att regeringen mer utförligt bör följa utvecklingen av europeiskt höghastighetståg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringen på EU-nivå av det europeiska signalsystemet ERTMS bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör bibehållas och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fler och mer effektiva kontroller vid gränsöverskridande trafik och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nattåg och tillkännager detta för regeringen.
39. 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.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med att förlänga stationer (driftplatser) för längre tåg bör utökas och att standarden på högsta tillåtna tåglängd bör ökas och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att signalsystemet ERTMS utbyggnad bör stoppas till dess att systemet är bättre utvecklat och mer driftsäkert och tillkännager detta för regeringen.
43. 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.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fler fasta kameror på strategiska ställen och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att använda drönare som kompletterande säkerhetsåtgärd och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet bör skärpas för olovlig vistelse i spårområde och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att insatser mot spårspring och suicidprevention bör stärkas för att minska antalet omkomna i järnvägsinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.

49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att som rutin köra i kontrollerad eller halv sikt fart vid misstänkt spårspring och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffet för sabotage, såsom kopparstölder, mot järnvägsanläggningar och tillkännager detta för regeringen.
51. 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.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det inte ska vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lokförare som bevittnat personpåkörning bör erhålla ersättning om ett prisbasbelopp och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka intrångsskyddet till lokförare ombord på tåg och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inhägning och säkerhetsklassning av bangårdar och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad säkerhet för personal på tåg och bussar och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dieseldrivna lok/motorvagnar på sikt bör ersättas med sådana som drivs med annat mer miljövänligt bränsle och tillkännager detta för regeringen.
59. 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.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införande av en nättjänst och applikation för godstransporter med tåg och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB bör åläggas att öppna upp sitt bokningssystem för privata aktörer och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att äldre och funktionshindrade ska ha goda möjligheter till biljettköp inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att museitrafik bör ges ökat stöd och bättre förutsättningar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:803 av Staffan Eklöf (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av färdtjänstens funktion, tillsyn och sanktioner samt kompensation till drabbade kunder och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:851 av Kadir Kasirga (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om upphandlingskrav inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:864 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillgänglighet på nattåg och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:867 av Jens Holm m.fl. (V):*

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt tillgänglighet och lägsta möjliga utsläpp i bastrafiken för kommande trafikperiod i Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:873 av Pål Jonson (M):*

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

*2019/20:888 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nationell rullstolstaxi och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:911 av Linda Ylivainio (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av löpande gränsregional statistik och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1035 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för hur Gotlandstrafiken kan behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1129 av Pia Nilsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en förändring av prioriteringsgrunderna vid tågförseningar för att stärka

resenärsperspektivet samt behovet av att en nationell trafikledning införs skyndsamt och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1144 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till tydligare kvalitetskrav vid upphandlingar av resor för funktionshindrade och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1209 av Erica Nådén (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta kollektivtrafikresor över länsgränser och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1528 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa tydliga miljö- och klimatkrav inför upphandling och byggnation av de nya stambanorna för höghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut de nya stambanorna för höghastighetståg snabbt och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta senast till bolagsstämman 2021 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2021 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på nationell ansvarsfördelning i syfte att stärka information, ledsagning, tillgänglighet samt service genom ökad bemanning på landets järnvägsstationer och tillkännager detta för regeringen.
6. 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 godstrafik på järnväg och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör göra en paus i införandet av det nya signalsystemet ERTMS och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur staten kan införa lämpliga former för finansiering av installation av ombordutrustning samt skälig kompensation för risker och störningar under införandetiden och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att 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 bör tas fram och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med en åtgärdsplan för genomförande av kompetensförsörjning och kompetenslyft inom järnvägssektorn som även omfattar Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en översyn genomförs över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande resekostnaden för motsvarande resor med personbil och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1629 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett kännbart vite på ej nyttjade beviljade spårlägen på järnväg och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1630 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):*

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

*2019/20:1631 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):*

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

*2019/20:1850 av Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resenärernas påverkan på kollektivtrafikens attraktivitet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2045 av Saila Quicklund (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att se över möjligheterna att förtydliga färdtjänstregler och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2075 av Fredrik Olovsson m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att granska möjligheten att vidta ytterligare åtgärder för att minska problemet med spårspring på våra järnvägar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2098 av Robert Hannah och Maria Nilsson (båda L):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förutsättningarna för länken Oslo–Göteborg–Köpenhamn bör genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2117 av Arman Teimouri (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa rätt till färdtjänst över nationsgränserna och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2209 av Julia Kronlid och Linda Lindberg (båda SD):*

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

*2019/20:2387 av David Josefsson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalningssystem i kollektivtrafiken för ökad effektivitet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2557 av Mats Green och Helena Bouveng (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya stambanor för snabbtåg och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M):*

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att det finns en konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur i form av tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att stärka förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken på järnvägen med utgångspunkt i förslaget i SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalningssystem i kollektivtrafiken för ökad effektivitet och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja en fortsatt konkurrensutsatt marknad för underhåll av järnvägen genom att försöket med att återförstatliga delar av densamma avbryts samtidigt som Trafikverket fortsätter att följa upp och besiktiga underhållet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda frågan om längre och tyngre godståg och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att Sverige liksom övriga medlemsländer skyndsamt implementerar det fjärde järnvägspaketet och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av bötesbeloppen, skadeståndsanspråk och andra typer av preventiva åtgärder mot s.k. plankning i syfte att minska fusket och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta straff för personer som otillbörligen befinner sig inom spårområden och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Trafikverkets roll gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att stötta dessa i framtagande av regionala trafikförsörjningsprogram och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bredda kollektivtrafikplaneringen i enlighet med begreppet kombinerad mobilitet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2731 av Acko Ankarberg Johansson och Andreas Carlson (båda KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att Sverigeförhandlingens intentioner om en sammanhållen utbyggnad av nya stambanor genomförs och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en snabb utbyggnad av nya stambanor med hastigheter upp till 320 km/h och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2746 av Helena Gellerman m.fl. (L):*

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fördelen med konkurrens inom järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att drift och underhåll av väg och järnväg även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och försvåra för obehöriga att beträda spåren och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om båtpendling och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hårdare tag mot plankning och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av rätt kompetens inom färdtjänsten och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2837 av Boriana Åberg m.fl. (M):*

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

*2019/20:2873 av Boriana Åberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att göra den marknadsledande biljettplattformen konkurrensneutral och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C):*

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken samt för resor som sker med kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en översyn av gällande lagstiftning kring kollektivtrafik i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för byggande av nya stambanor för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor och att den upphandlande myndigheten ska besitta rätt kompetens för att säkerställa en fungerande marknad för järnvägsunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor och tillkännager detta för regeringen.
- 30.2. 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.*

*2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C):*

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa klimatdeklaration för kollektiva resor och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L):*

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väl fungerande kollektivtrafik för klimatets skull och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3358 av Johan Pehrson m.fl. (L):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att Gotlandstrafiken blir en del av den nationella infrastrukturen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.