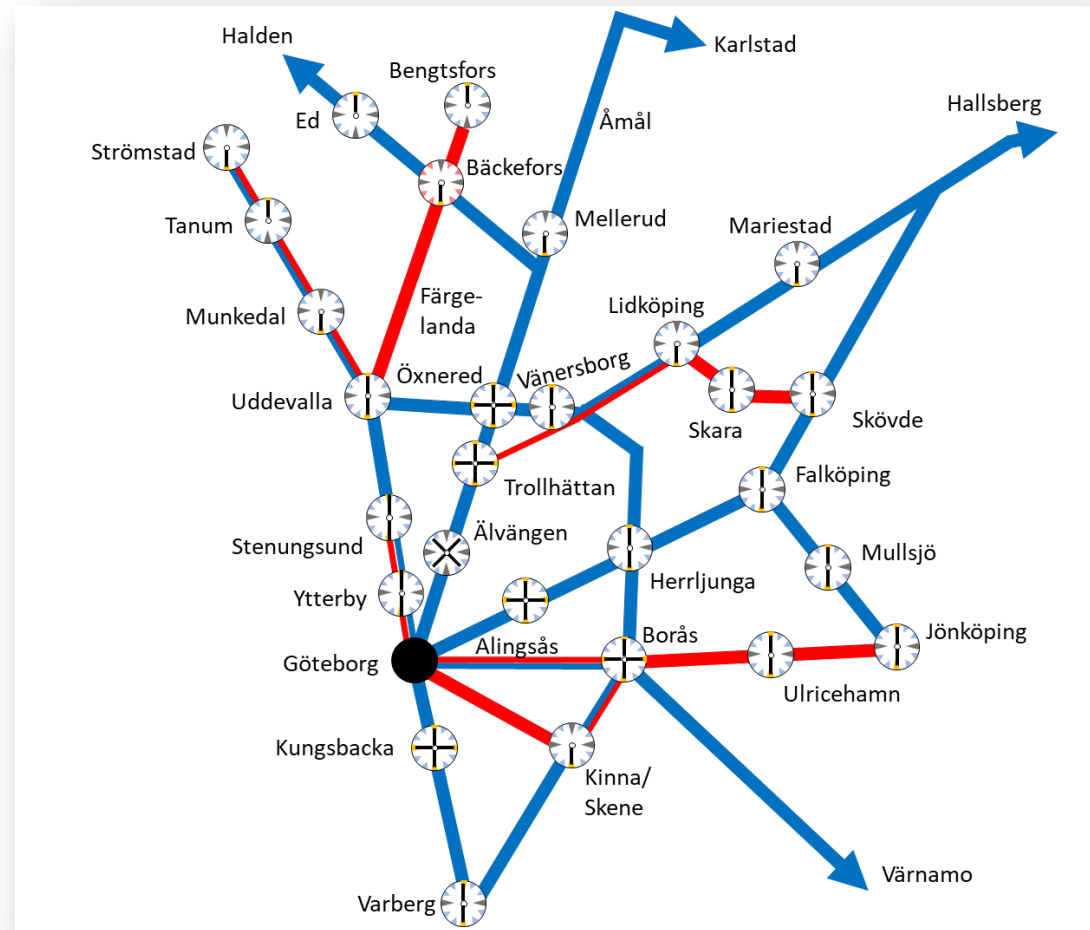


Västtågen

Utän regionaltågen stannar Sverige!



RKM Tåg – Rygggraden i kollektivtrafiksystemet



RKM Tåg – Rygggraden i kollektivtrafiksystemet



311 Bålsta - Lugnet - Skokloster - Söderskogen - Bålsta

Helgfri måndag - fredag

Bålsta station (C1)	Yttergrans kyrka	Lugnet (Skokloster)	Skokloster bygdegård	Skoklosters slott	Skokloster Slottsskolan	Söderskogen norra	Häggeby kyrka	Yttergrans kyrka	Bålsta station
	05.18	x	-	05.25	05.30	05.38	x	06.00	
05.30	x	05.48	x	-	05.55	06.00	06.08	x	06.30
06.00	x	06.18	x	-	06.25	06.30	06.38	x	07.00
06.25	x	06.43	x	06.50	06.55	07.00	07.08	x	07.30
06.55	x	07.13	x	07.20	07.25	07.30	07.38	x	08.00
07.55	x	08.13	x	08.20	08.25	08.30	08.38	x	09.00
08.55	x	09.13	x	09.20	09.25	09.30	09.38	x	10.00
09.55	x	10.13	x	10.20	10.25	10.30	10.38	x	11.00
				13.30A	xaA	13.43aA			
				14.30AB	xaAB	14.43aAB			

43 Bålsta – Nynäshamn

Pendeltåg



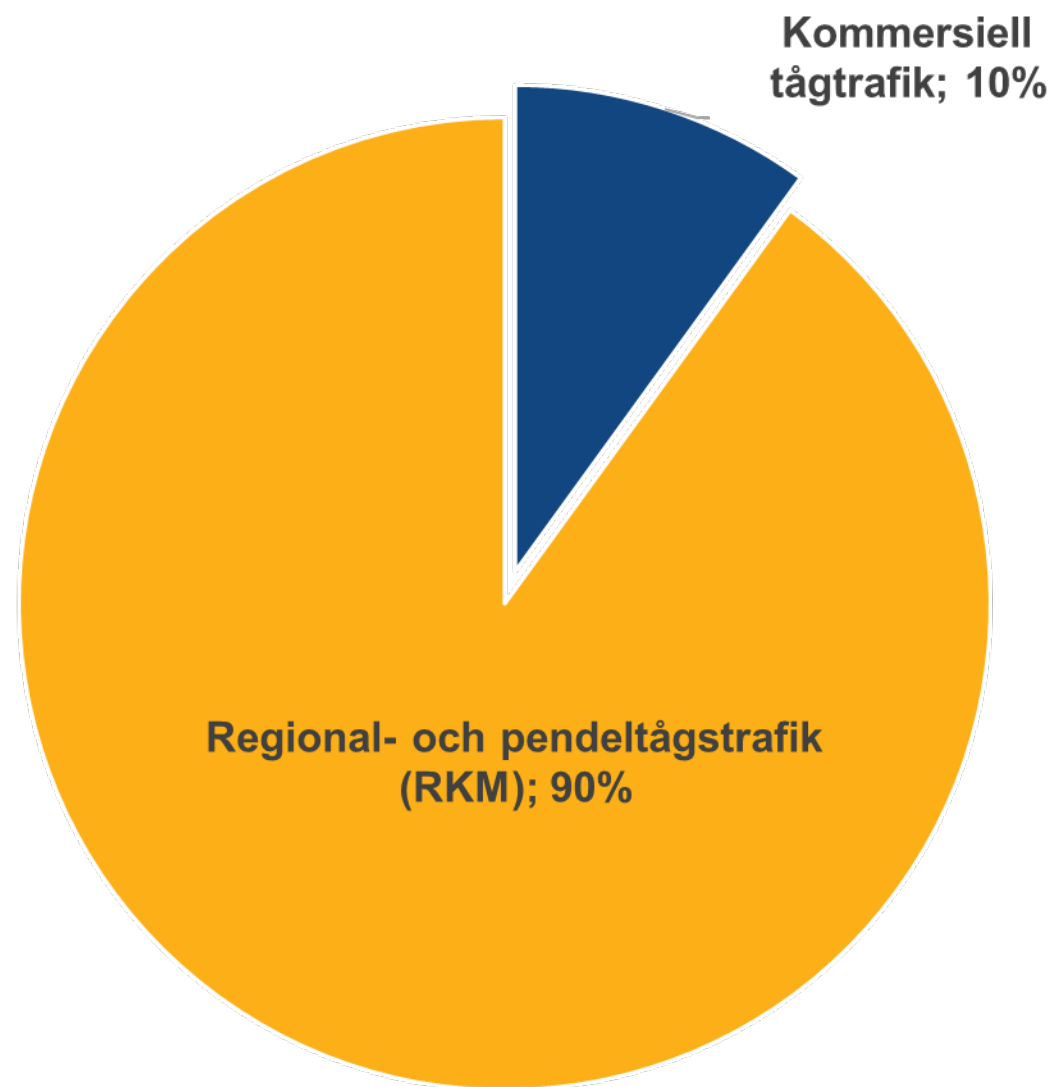
Måndag-fredag

Alla stationer visas ovan

Station	04.39	05.09	39	09	08.39
Bålsta	04.39	05.09	39	09	08.39
Bro	04.44	04.59	05.14	05.29	44
Kungsängen	04.50	05.05	05.20	05.35	50
Kallhäll	04.55	05.10	05.25	05.40	55
Jakobsberg	04.58	05.13	05.28	05.43	58
Barkarby	05.01	05.16	05.31	05.46	01
Spånga	05.05	05.20	05.35	05.50	05
Sundbyberg	05.11	05.26	05.41	05.56	11
Odenplan	05.16	05.31	05.46	06.01	16
till Stockholm City	05.19	05.34	05.49	06.04	19

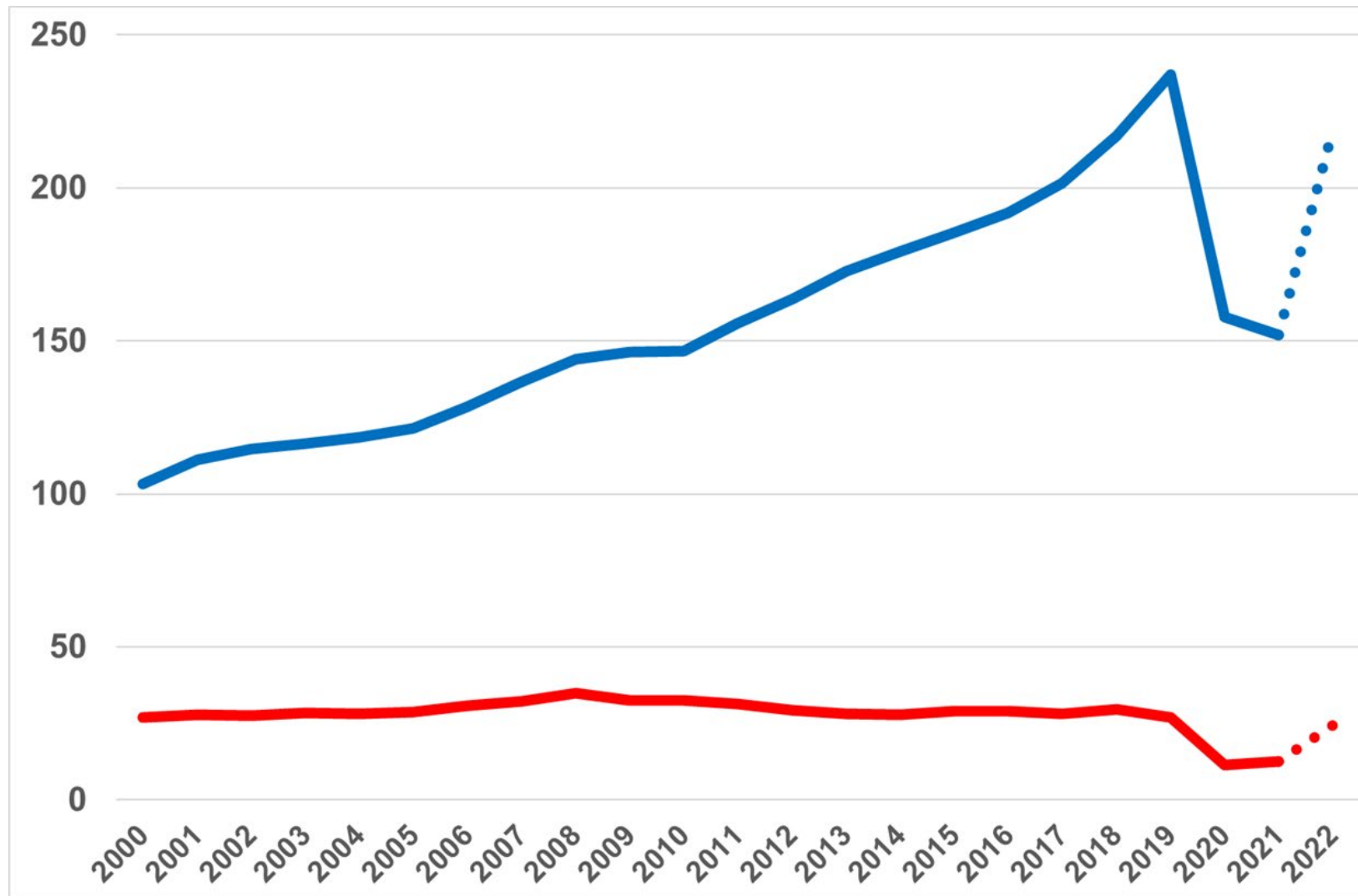
Fasta minuttal
09

**Nio av tio tågresor
görs med RKM:s
regional- och
pendeltågstrafik**



Utveckling tågresor

Antal resor
(miljoner)



RKM

Kommersiell

Källa: Trafikanalys

Hörjelöverenskommelsen

1967

AB SL bildas
Högertrafik införs



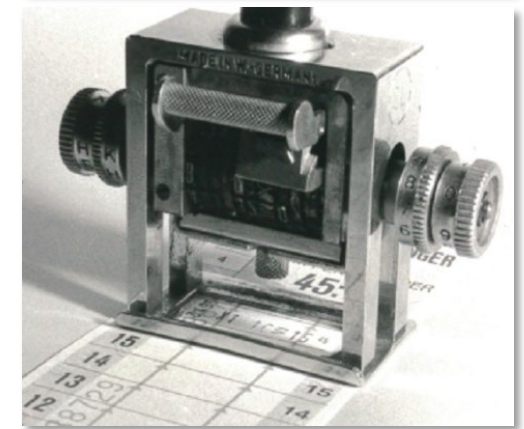
1968

Invigning
SL pendeltåg



1971

50-kortet
Zontaxa



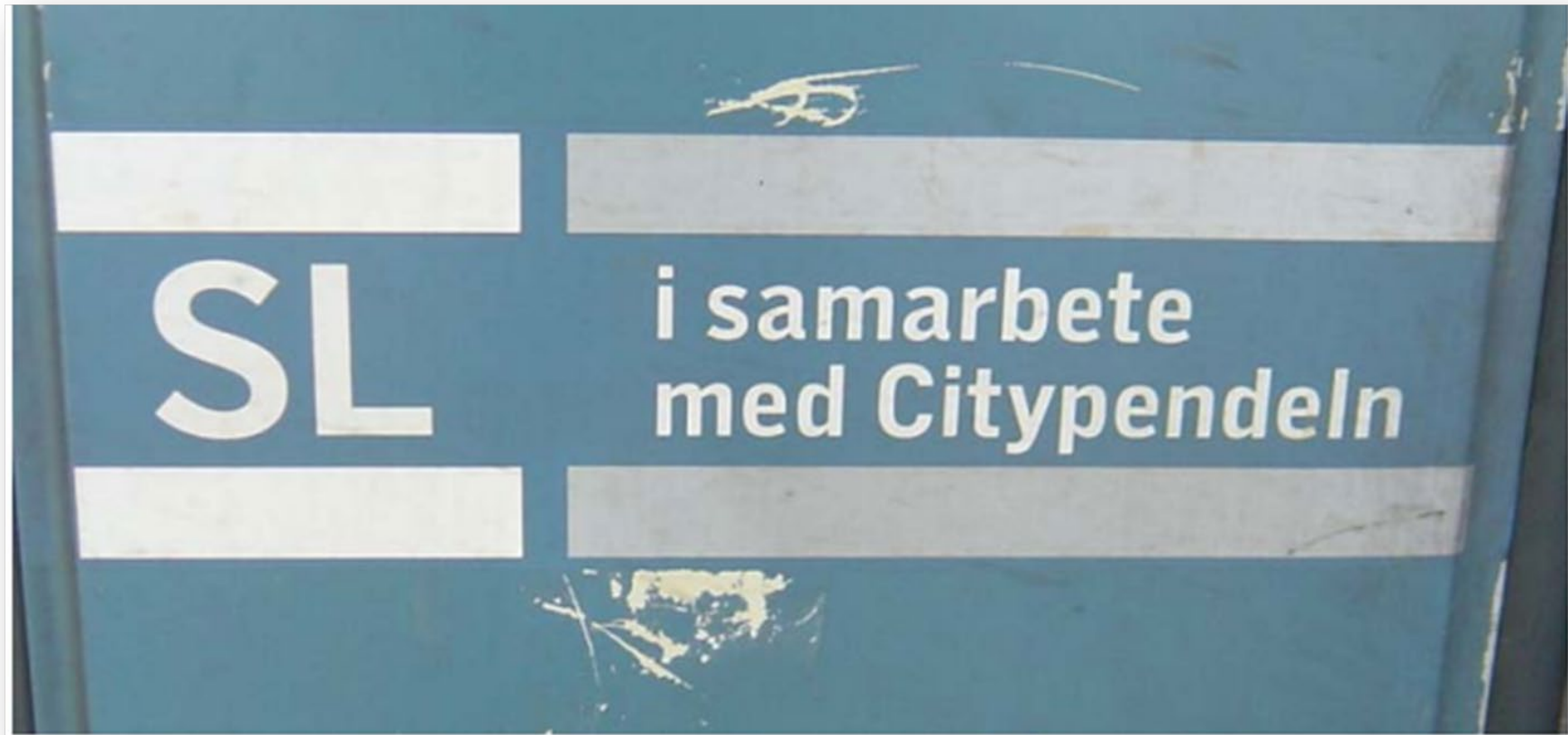


1983



1989





2000

2001



2008/09:TU18

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Marknadsöppning m.m.**

Riksdagen

dels godkänner regeringens förslag om att upphäva SJ AB:s ensamrätt att utföra persontrafik på kommersiell grund på järnvägsnät som förvaltas av staten,

dels antar regeringens förslag till

a) lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),

b) lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:176 punkterna 1–3 och avslår motionerna

2010



2012

Regeringens proposition 2009/10:200

Ny kollektivtrafiklag

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 8 april 2010.

Mats Odell

Andreas Carlgren
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till en ny lag om kollektivtrafik och lagändringar för att modernisera kollektivtrafiklagstiftningen och anpassa den till EU:s nya regelverk på området. Därigenom ges kollektivtrafikföretag och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bättre förutsättningar för att sätta resenärernas behov i centrum när kollektivtrafik tjänster utformas.

Regeringens förslag innebär att kollektivtrafikföretag fritt och i alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Redan tidigare har riksdagen beslutat att öppna marknader för persontrafik på järnväg från och med den 1 oktober 2010. Nu avskaffas även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag att bedriva lokal och regional kollektivtrafik. Därigenom ökas dynamiken på kollektivtrafikmarknaden vilket kan bidra till ett större utbud av kollektivtrafik och ökat resande.

Samtidigt får den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet bättre förutsättningar att agera effektivt genom en mer funktionsenlig befogenhet och en tydligare roll- och ansvarsfördelning. Det blir lättare att administrativt hinder etablera trafik över länsgränser. Strategiska beslut om kollektivtrafik, som i dag ofta fattas av länsstrafikbolag, ska fattas i en förvaltningsform för ökad insyn och bättre samordning med andra samhällsplanering.

För resenärerna kommer den nya regleringen att kunna leda till ett större antal resealternativ och ökad valfrihet. För att underlätta för resenärerna att enkelt planera sina resor föreslås att även kommersiella kollektivtrafikföretag ska vara skyldiga att lämna information om trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.



Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025 Hållbara resor i Västra Götaland

Antaget av regionfullmäktige 18 maj 2021



Sekretariatet

Protokoll
Kollektivtrafiknämnd

Mötesdatum
2019-05-17

§ 47

Trafikplikt tåg

Dnr KTN/190054

Beslut

Kollektivtrafiknämndens beslut

1. Allmän trafikplikt, enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, ska fortsatt omfatta tågsträckorna:

- Värmlandsbanan (Kristinehamn – Charlottenberg)
- Fryksdalsbanan (Torsby – Karlstad)
- Vänerbanan (Karlstad – Åmål, första station i Västra Götalandsregionen inom ramen för Vänerbanans trafik till Göteborg).

Beslutet gäller från och med den 13 december 2020 och i tio år framåt. Kungörelseavgivning enligt delgivningslagen (2010:1932) ska ske.

Sammanfattning av ärendet

Nuvarande trafikavtal, omfattande regional och interregional tågtrafik i Värmland löper ut i december 2020, varför två nya upphandlingar måste ske, en för Vänerbanan och en för övrig tågtrafik. Upphandlingen av tågtrafiken på Vänerbanan genomförs i samverkan med Västra Götalandsregionen.

Förberedelser inför upphandlingarna inleddes under 2018 och avslutas 2019. Därefter följer planering inför trafikstart i december 2020.

Upphandlingarna baseras i stort på det utbud som framgår i det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2017-2021 samt det upphandlingsdirektiv som kollektivtrafiknämnden beslutade om 2018-08-24. Upphandlingarna ska utformas så att de medger flexibilitet att anpassa trafiken utifrån beslut om förändringar.

Trafiken kan komma att förändras under avtalsperioden, vilket kan föranleda nya beslut om allmän trafikplikt samt att det regionala trafikförsörjningsprogrammet kommer revideras från 2022 varför även mål och utbud kan komma att förändras under avtalsperioden.

Utdraget skickas till

Regiondirektör Anneli Snobl
Trafikdirektör Jessika Lundgren



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

RKM Tågtrafik

- 12 tågssystem med totalt som trafikerar ca **600** stationer med ca **640** fordon
- Ca **10** miljarder kr i trafikknaster
- Ca **240** miljoner resor (2019)

Tåg i Bergslagen (SJ)
3,0 milj resor/år, 6,0 milj tågkm/år
51 stationer, 5 linjer, 28 fordon
Omsättning: ~ 205 mkr/år

Värmlandstrafik (VY tåg)
1,0 milj resor/år, 1,6 milj tågkm/år
19 stationer, 2 linjer, 15 fordon
Omsättning: ~ 155 mkr/år

Vänertåg (SJ)
0,7 milj resor/år, 1,0 milj tågkm/år
9 stationer, 1 linje, 5 fordon
Omsättning: ~ 100 mkr/år

Västtågen (SJ)
20,2 milj resor/år, 13,9 milj tågkm/år
120 stationer, 13 linjer, 148 fordon
Omsättning: ~ 1 596 mkr/år

Öresundståg (Transdev)
28,0 milj resor/år, 27,3 milj tågkm/år
40 stationer, 3 linjer, 111 fordon X31
Omsättning: ~ 876 mkr/år

Pågatågen (VR Sverige)
26,0 milj resor/år, 15,5 milj tågkm/år
72 stationer, 7 linjer, 99 fordon X61
Omsättning: ~ 1 075 mkr/år

Norrtåg (Vy tåg)
1,5 milj resor/år, 5,5 milj tågkm
82 stationer, 6 linjer, 22 fordon X62 mm
Omsättning: 309 mkr/år

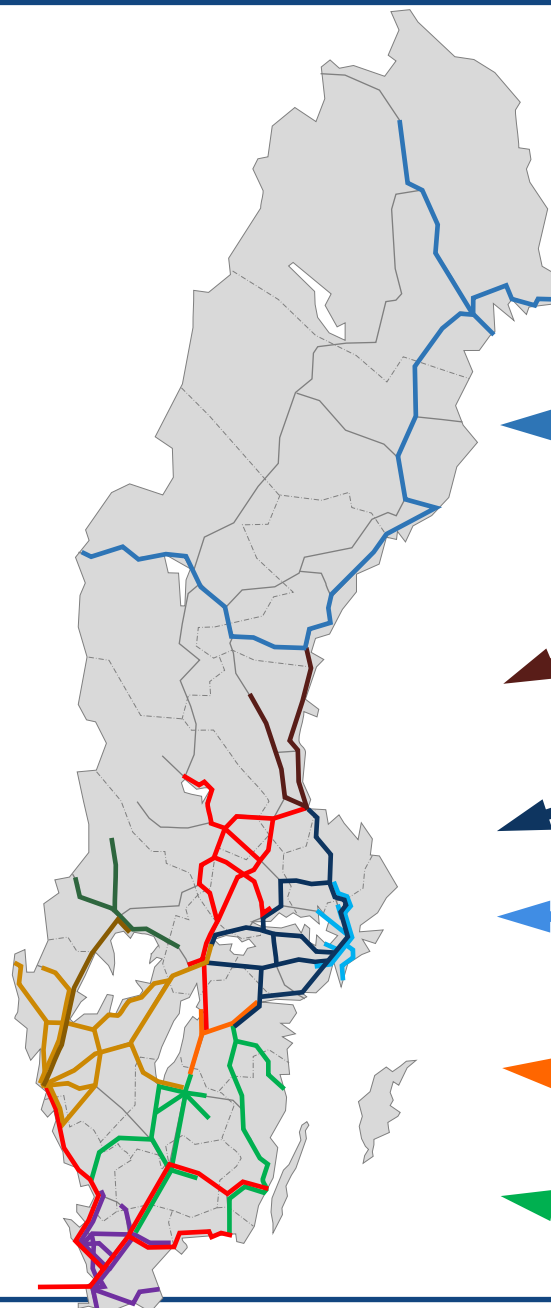
X-tåg (Vy tåg)
0,9 milj resor/år, 1,8 milj tågkm/år
20 stationer, 2 linjer, 7 fordon Regina
Omsättning: 109 mkr/år

Mälartåg (MTR)
12 milj resor/år, 11,3 milj tågkm/år
50 stationer, 5 linjer, 62 fordon ER1 mm
Omsättning: ~ 1100 mkr/år

SL pendeltåg (MTR)
125 milj resor/år, 12,5 milj tågkm/år
54 stationer, 7 linjer, 129 fordon X60
Omsättning: ~ 2 500 mkr/år

Östgötapendeln (VR Sverige)
4,1 milj resor/år, 3,6 milj tågkm/år
11 stationer, 2 linjer, 18 fordon
Omsättning: ~ 254 mkr/år

Krösatågen (SJ)
3,3 milj resor/år, 5,9 milj tågkm/år
81 stationer, 10 linjer, 36 fordon
Omsättning: ~ 405 mkr/år



RKM Tågtrafik

NORRTÅG

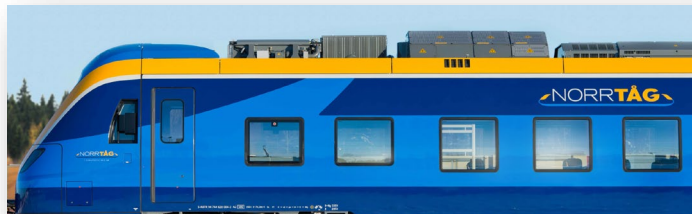
I SAMARBETE MED VY



Mälardalstrafik

ÖRESUNDSTÅG

ÖstgötaTrafiken



Norska staten



Svenska staten



Hong Kong 75%



Franska staten 66%



Finska staten

Regional och kommunal samverkan

- Exempel: En Bättre Sits



Mälardalsrådet – 30 år av storregionalt samarbete

- Medlemsorganisation – kommuner och regioner i Stockholm-Mälardalenregionen
- Driver medlemmarnas frågor inom infrastruktur/transporter och strategisk kompetensförsörjning
- Ideell förening – politiskt styrd
 - Styrelse
 - Styrgrupper
 - Arbetsgrupper
 - Kansli
- Mälartinget



- 4-årig strategisk process som synkar med planeringsprocessen för den nationella transportplanen
- Bred politisk process – regioner och kommuner
- Ökad kunskap för politik och tjänstepersoner
- Gemensamma prioriteringar
- Samverkan med Trafikverket, näringslivet och akademien
- Samarbetspart för staten – en röst

Regionaltågens roll

- Exempel Mälartåg

Skapa förutsättningar
för en fortsatt
regionförstoring

Möjliggöra ökat
resande som är långsiktigt
hållbart

Främja samhälls- och
utveckling i goda lägen för
kollektivtrafik

Göra kollektivtrafiken
konkurrenskraftig
och attraktiv

... och de funktionella krav som ställs på trafiken för att nå dit

Sammanhållet system

Kvalitet, förutsägbarhet
och långsiktighet

Klara ett fortsatt
ökat resande

Stockholm och Arlanda

Restid < 45 minuter
mellan kärnor

Attraktivitet i förhållande
till bilresande

Basutbud med timmestrafik

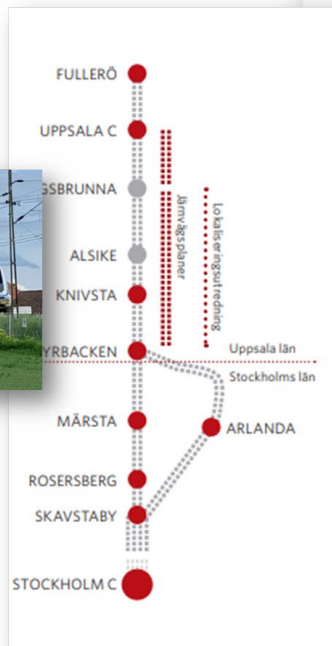
Särskild inriktning på
arbets- och vardagsresor

Möjligt att nyttja för
alla resenärsgupper

Mälardalen



Mälärbanan 4 spår Kallhäll - Tomtebodå



4 spår Uppsala

Ostlänken Järna-Linköping



Norrland



Vart är vi på väg?

Norrtåg 2040

En tågstrategi

Remissupplaga

Metodik för trafikanalyser

Grunden för tågstrategin är de drygt 60 trafikeringsanalyser som har gjorts. Analyserna värderar olika trafiklösningar neutralt med en etablerad prognosmetodik.

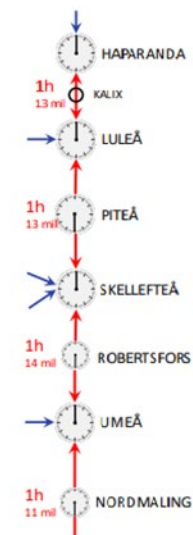


Trafikkostnader

I trafikanalyserna har vissa antaganden gjorts kring hastighet beroende på banornas utformning och fordonens prestanda. Ansatsen har varit att viss ny infrastruktur har etablerats. Vilka förutsättningarna är i de olika analyserna har angetts. I den

Takttidtabell och knutpunktsupplägg

Trafik med takttidtabell används med framgång över hela världen. Upplägget bygger på att tåg avgår och ankommer samma minut hela dagen och kopplas till knutpunkter för busstrafik. Det är lättare att planera,



Västsverige



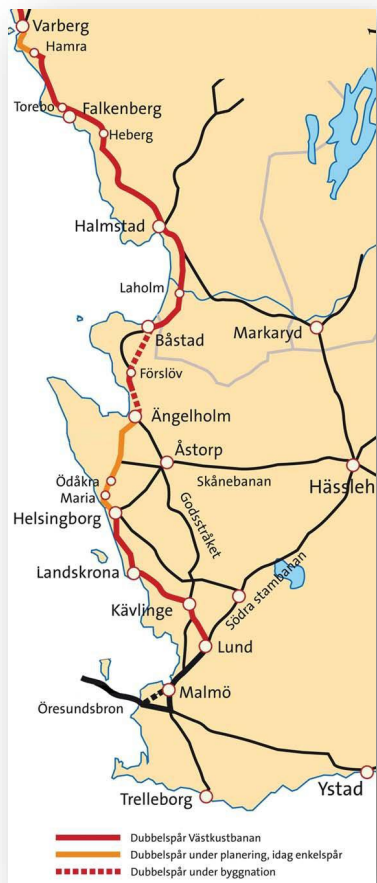
Göteborg - Borås



Västlänken



Södra Sverige



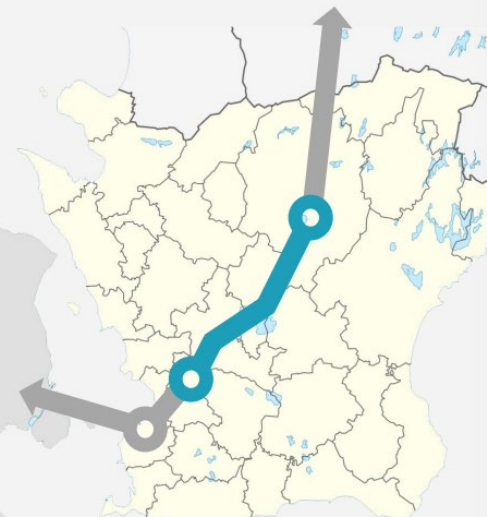
Dubbspår Väst kustbanan



Sydostlänken



POSITIONSPAPPER FÖR UTBYGGNAD AV SPÅRKAPACITETEN GENOM SKÅNE/LUND-HÄSLEHOLM



Positionspapper för utbyggnad av spårkapaciteten genom Skåne/Lund-Hässleholm har signerats av regionala utvecklingsnämndens presidium, samt av kommunstyrelsens ordförande och vice ordförande i Helsingborg, Landskrona, Trelleborg, Malmö, Lund och Hässleholm.

TRAFIKVERKET

RAPPORT

Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne

Redovisning av regeringsuppdrag



SKÅ

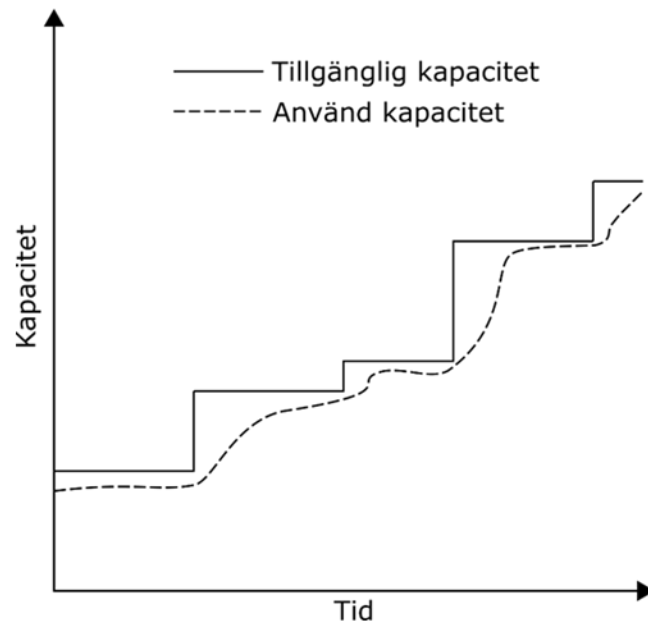


SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

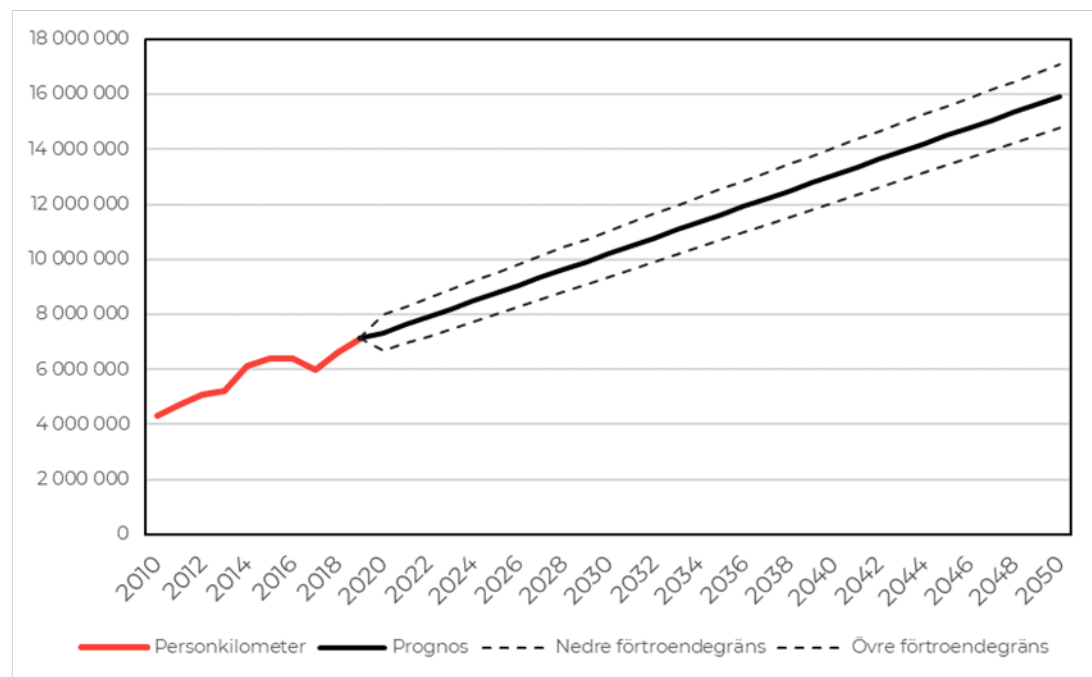
Fortsatt resandetillväxt



Kapacitetsnyttjande 2040
(Trafikverket)



Kapacitetsnyttjande
schematisk bild
(WSP)



Framskrivning av
resande med RKM-tåg
(WSP)

WSP rapport: "Får regionaltågen plats på spåren"

Stort behov av nya tåg

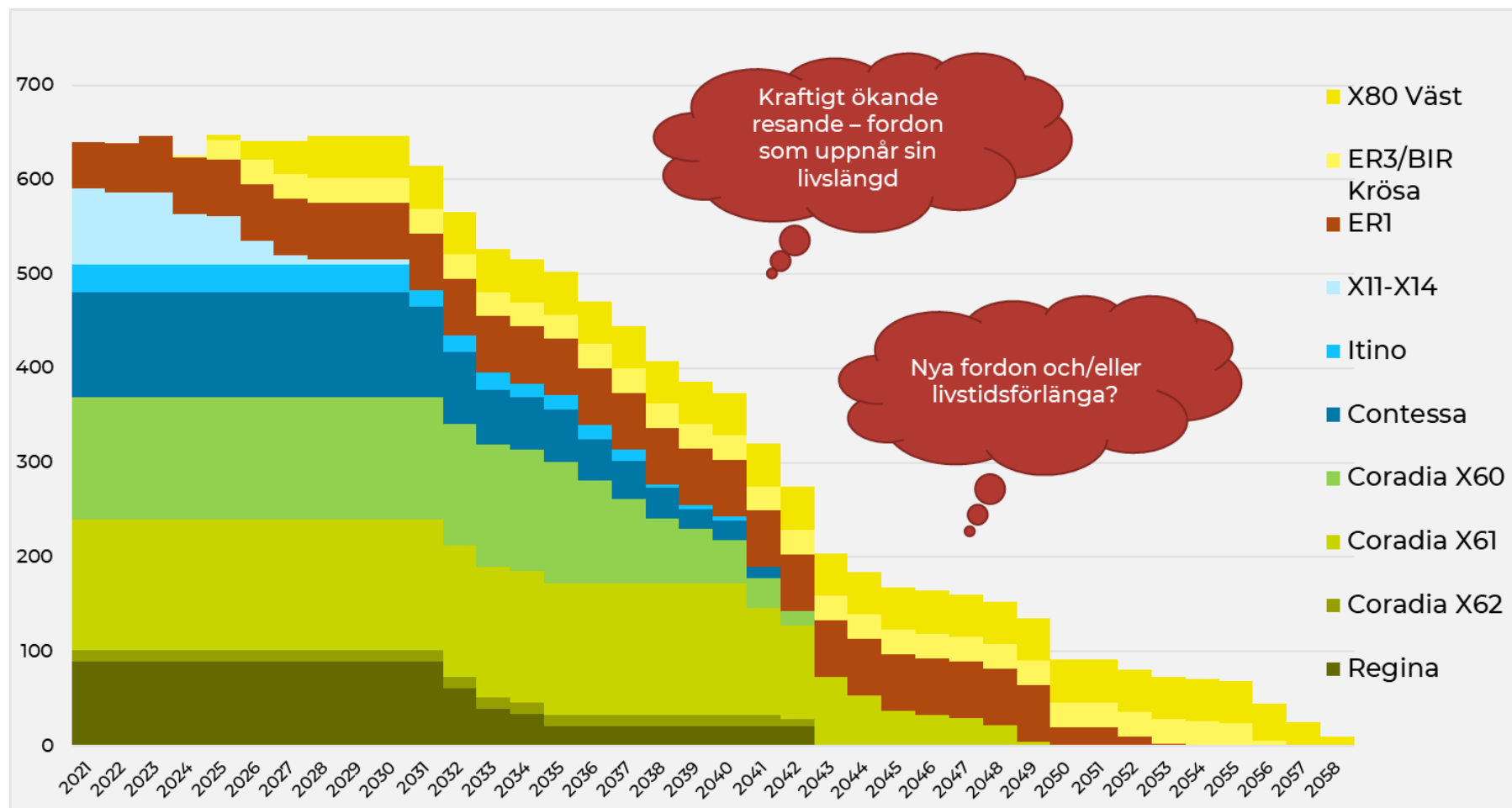
Säkra och trygga fordon

Driftsäkra fordon

Miljövänliga fordon

Attraktiva fordon

Fordon med lägsta möjliga livslängdskostnad



Källa: Transitio

Järnvägens utmaningar

TRAFIKVERKET

Tågkaoset kan hålla i sig ända till december

■ Tågkaoset längs svenska järnvägar lär fortsätta året ut. Inte förrän den 9 december kan Trafikverket leva upp till lagkravet att förvarna tåg företagen om ändrade avgångstider arton veckor i förväg. Det säger Trafikverkets generaldirektör Roberto Maiorana i Ekots lördagsintervju.

– Det är ett lagkrav att vi ska komma upp till arton veckors varsel för sena förändringar. Vi ska klara det i december när vi går in i en ny tågplan, säger Roberto Maiorana. – Det pågår ett antal aktiviteter för att vi ska klara det, säger han.

I en rad artiklar har Sydsvenskan och HD berättat om att Trafikverket skapat en rejäl tågskandal när man misslyckats med att introducera ett nytt digitaliserat planeringssystem.

Övergången till planeringssystemet MPK har lett till sena biljettsläpp för resenärerna, sena schemaändringar för tågpersonalen och dålig framförhållning för tåg företagen. Övergången var också en stark bidragande orsak till att fackförbundet Seko varslade om tågstrejk.

Den misslyckade övergången har dessutom försatt Trafikverket i så kallat stabsläge. Arbetet med tra-



Roberto Maiorana har under det senaste halvåret varit en hårt pressad generaldirektör till följd av ständiga tåg-förseningar. FOTO: JESSICA GOWITT

fikplaneringen har blivit en "särskild händelse" som är högprioriterad i myndighetens arbete.

I dagsläget kan Trafikverket ge tåg företagen besked bara några dagar innan en omläggning av spårsträckor och tidtabeller. I höst

utökas den tiden till någon vecka. Först i december kommer Trafikverket upp till lagstadgad förvarningstid.

– Det har skapat en hel del problem, medger Roberto Maiorana.

– Vi förstår att vi ställt till med merarbete och frustration, men vi behöver modernisera och förbättra vår kapacitet för att tilldela vår kapacitet i tåg systemet, säger han.

I dagsläget är det svårt att boka en resa till Stockholm utan att helt säkert veta om tåg resan måste inkludera tågbyten och omvägar. Den som åker dit nästa helg har i sista stund fått veta att resan inbegriper busse-

sa mellan Hässeholm och Älmhult.

Roberto Maiorana beskriver övergången till ett nytt planeringssystem som "ett paradigmskifte för järnvägen".

Det ska säkra att Trafikverket kan hantera de senaste tio årens 30-procentiga trafikökning – och en likartad uppgång under åren framöver.

Dessutom ställer näringslivet krav på att snabba kunna beställa gods-transporter på järnväg. En lastbil kan bokas med några dagars varsel. En godsvagn på järnväg ska helst beställas ett år i förväg.

Trafikverkets generaldirektör vidhåller att det brådskar med att få det nya

digitaliserade planeringssystemet att fungera, men han är självkritisk när han beskriver hur introduktionen gått till.

– Det är klart att vi förstod redan vid införandet att det här kunde ge oss utmaningar, men det har gett oss större utmaningar än vad vi hade förväntat oss, säger Roberto Maiorana.

– Jag hade gärna sett att det gått bättre. Vi visste att det fanns en del brister i systemet som vi gjorde en del anpassade lösningar för. Vi påbörjade tester. Vi kunde ha påbörjat dem tidigare. Med ännu mer tid hade vi kunnat hitta ännu fler buggar.

ERIK MAGNUSSON erik.magnusson@hd.se

Hjälpmedlet som blev en bromskloss

Återkommande tågstopp i Citytunneln som lamslår trafiken i hela Skåne. Snabba omkastningar i tidtabeller och arbetstider, som sänkt till lokförarstrejk.

Roten till problemen ligger hos Trafikverket. Digitaliserad tågledning skulle ge bättre tågtrafik, men i flera avseenden blev resultatet det rent motsatta.



Ekonomi

Avtalsförhandling



Gröndalsgården var hotade av strejk.

ERIK MAGNUSSON

erik.magnusson@hd.se

svt SVT Nyheter
Öppna i appen SVT Nyheter

svt NYHETER Lokalt

/ STOCKHOLM

Hälften av pendeltågen inställda i morgonrusningen

UPPDATERAD IDAG 07:31 PUBLICERAD IDAG 07:07

Pendeltågsresenärerna får räkna med en tuff fredag. P4 Stockholm rapporterar att hälften av alla pendeltågsavgångar är inställda under morgonrusningen. Enligt SL beror den kraftigt reducerade trafiken på personalbrist.

Den senaste tiden har normaltillståndet i pendeltågstrafiken varit att trafiken körts med färre tåg än det var planerat för. Orsaken har varit personalbrist.

På fredagen uppger SL att det just idag, den 26 maj, är extra många tåg inställda, även det beroende på personalbrist.



Gröndalsgården var hotade av strejk.

Pendeltåg	05:47	Spår
Commuter rail		Track
43 Stockholm City Nynäshamn	2 min	2
43 Kungsängen	05:55	X
	Inställt	
43 Stockholm City Västerhaninge	06:05	X
	Inställt	
43 Bålsta	22 min	3
43 Stockholm City Västerhaninge	32 min	2
43 Kungsängen	06:25	X
	Inställt	
43X Stockholm City Nynäshamn	06:28	X
	Inställt	
43 Stockholm City Västerhaninge	06:35	X
	Inställt	
43 Bålsta	52 min	3
43X Kallhäll	06:47	X
	Inställt	

Tågstrejk avblåst – missnöje inom Seko efter uppgörelsen

Förtroendet för järnvägen sviktar...

- Lägsta punktligheten på 10 år, många inställda tåg.
- Krånglande IT-system för planering av tidtabeller, banarbeten och personal.
- Fordonsbrist, lokförarbrist och strejker.
- Signalfel, växelfel, sprickor i räls och broar, solkurvor, lövhalka, snökaos, nedrivna kontaktledningar.

Åtgärder nu

- Gemensamma återkommande revisionsmöte måste återupptas. Där bör Trafikverket, kollektivtrafikmyndigheterna, trafikföretagen och underhållssidan medverka.
- Vi föreslår att man arbetar via större stråk som Västra stambanan, Södra stambanan, Västkustbanan och noder som Malmö, Göteborg och Stockholm
- I den dialogen planeras underhållet i ett samspel mellan alla aktörerna.

Åtgärder på kort sikt

- Stärk den operativa trafikledningsförmågan – motverka bristerna i MPK.
- Skärp kraven på att alla tågföretag ska hålla tilldelade tåglägen.
- Se över prioriteringsreglerna:
 - försenade tåg ska bara i undantagsfall prioriteras framför punktliga tåg
 - högre uppfyllelse av de transport- och klimatpolitiska målen med hänsyn till samhällsviktig trafik
- Säkra strategisk järnvägspersonal och utbilda fler lokförare – fler praktikplatser behövs.
- Stärk såväl felavhjälpande som förebyggande banunderhåll.
- Tydligare trafikinformation och skyltning - exempelvis var resenärer ska stå på plattformar.

Järnvägens organisation

- Genomför en översyn av organisation och processer vad gäller både **kapacitetsfördelning** och **operativ trafikledning** av järnvägstrafiken.
- Kapacitetstilldelning – en mer kundanpassad, effektiv och långsiktig process behövs.
- Den operativa trafikledningen behöver förstärkas med bättre och effektivare samverkan mellan Trafikverket, kollektivtrafikmyndigheterna, trafikföretagen och underhållssidan - regionalt, nationellt och internationellt.

Åtgärder på längre sikt

- Genomför "Tågsystem-ÅVS:er", liknande ÅVS pendeltåg i Stockholm.
- Bättre synkronisering av statliga och regionala investeringsplaner i ny infrastruktur, ny tågtrafik och anskaffning av fordon.
- Utvecklad styrning av hur infrastrukturen används med kanalplaner och långsiktig kapacitetsplanering inom ramen för EU:s regelverk (implementering av TTR).
- Fortsatta satsningar på infrastruktur och digitalisering:
 - Fullfölj och påskynda beslutade investeringar som ger mer kapacitet.
 - Ny spårkapacitet för minskad störningskänslighet och mer trafik.
 - Nästa generation ERTMS – möjliggör att tågen kan köras tätare och mer precist.
 - Gradvis införande av ATO.

Historik RKM- tågtrafiken

1960 SJ-monopol 59 000 anställda, banlängd 1540 mil

1961

1962 Trafikpolitisk (prop 1963:191) Konkurrensneutralitet
1963 Bidrag för att upprätthålla transportförsörjning

1964 Hörjelöverenskommelsen i Stockholm

1965

1966 AB Storstockholms Lokaltrafik bildas
1967 - Sveriges första trafik huvudman
1968 SL-pendeltåg i Stockholm startar

1969

1970 SJ-monopol 45 000 anställda, banlängd 1220 mil

1971 Storlandstinget bildas, 50-kortet införs i Stockholms län

1972

1973

1974

1975

1976 Trafikhuvudmannareform (prop 1977/78:92)

1977 Trafikhuvudmän THM, bildas i varje län

1978

1979 Trafikpolitisk (prop 1978/79:99, 1982/83:100)
THM ges ansvar för lokal/regional järnvägstrafik

1980

1981 Regionalt tågresande: 1,8 miljarder pkm
SJ-monopol 37 000 anställda, banlängd 1200 mil

1982

1983 Strängöverenskommelsen Stockholm
Pågatågen startar

1984

Linjetrafiktillstånd på väg upphör (p 1984/85:168)
Trafikupphandlingar underlättas

1985 Krösatåg startar

1986 Pendeltåg i Göteborg startar

1987 Trafikpolitisk (prop 1987/88:50), Banverket bildas
1988 THM trafikeringsrätt länsjärnvägar

1989 SJ-monopol på stomjärnvägar, 21 000 anställda
1990 Regionalt tågresande: 2,0 miljarder pkm, + 11% 10 år
Första tågtrafikupphandlingen Krösatåg (BK Tåg)

1991 X-tågen i Gävleborg och Upptåget i Uppsala län startar
1992 Knutpunkten i Helsingborg invigs
Dennisöverenskommelsen i Stockholm

1993 THM trafikeringsrätt stomjärnvägar (p 1995/96:92)
1994 Myndigheten Trafikledningen bildas-kapacitetsförd.
1995 Operativ trafikledning flyttas från SJ till Banverket

1996 Östgötapendeln startar
1997 Avtal TIM Tåg i Mälardalen (SJ), Svealandsbanan klar

1998 Trafikhuvudmannalagen (prop 1996/97:115)

1999 Skadeprovning långväga buss-järnväg avskaffas

Öresundsbron invigs, Öresundståg, Tåg i Bergslagen
2000 Trafikupphandling SL pendeltåg (Citypendeln)

2001 Regionalt tågresande: 3,2 miljarder pkm, + 61% 10 år

2002 SJ bolagiseras och delas upp (prop 1999/2000:78)

2003 Järnvägslag (p 2003/04:123) Första järnvägspaketet

2004 Trafikledningen och Järnvägsinspektionen läggs ner

Järnvägsstyrelsen bildas

2005 Trafikpolitisk (prop 2005/06:160)

2006 Charter- och nattågstrafik öppnas för konkurrens

2007 Elektrifiering av Blekinge kustbana klar

2008 Trafikpolitisk (prop 2008/09:93) Nya mål formuleras

2009 SJ:s monopol på fjärrtrafik upphör (p 2008/09:176)

Trafikupphandling Öresundståg (DSB First)
Transportstyrelsen bildas, ersätter Järnvägsstyrelsen

Trafikverkets bildas (prop 2009/10:59)

Regionalt tågresande: 5,1 miljarder pkm, + 58% 10 år

Citytunneln i Malmö och Botniabanan invigs, Norrtåg

2010

Trafikupphandling Västtågen (DSB First Väst)

2011 Kvalitetsstyrning i banavgifterna införs

2012 Ny kollektivtrafiklag (prop 2009/10:200)

2013 RKM bildas, Fri etablering av kollektivtrafik

2014 Nytt trafikavtal Västtågen (SJ Götalandståg)

Hallandsåstunnlarna invigs

2015 Uppföljning Kollektivtrafiklagen TU 2015/16:RFR14

2016 Klimatpolitisk (prop 2016/17:146), Nettonoll 2045

2017 Citybanan i Stockholm invigs

2018 Regressrätt/ekonomisk skada införs (Trafikverket)

SJ har 4 600 anställda

2019 Regionalt tågresande: 7,6 miljarder pkm, + 51% 10 år

2020 Pandemi – tågresandet minskar 40-50%

2021 Trafikupphandling Mälartåg (MTR)

2022 Fyra nya järnvägslagar (prop 2021/22:83)

Införlivande av EU:s fjärde järnvägspaket

2023 Fyrspår Malmö-Lund klart

2024 Dubbelspår Varberg-Hamra, Ängelholm-Maria klara

2025 Nytt trafikavtal Västtågen

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

2033

2034

2035

Västlänken i Göteborg invigs ?

Ostlänken invigs ?



Diskussion



Bijan Zainali (S)



Anton Fendert (MP)



Johan Wadman, vd