

## Motion till riksdagen 2021/22:3752

av **Maria Stockhaus m.fl. (M)**

# En modern tågpolitik för pendling, gods, jobb och tillväxt

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tågsatsningar som gynnar jobb och tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säga nej till byggandet av höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägsunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kapacitetsbrister på järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska gå att köra tåg i 250 kilometer i timmen på viktiga stråk i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nationella mål om punktlighet och ekonomiska incitament att hålla dessa och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra Trafikverkets arbete med underhåll av järnväg för att säkra gods- och pendlingsflöden och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja en fortsatt konkurrensutsatt marknad för underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta nästa steg i arbetet för att halvera restiden med tåg mellan Oslo och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fler längre och tyngre tåg och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn i syfte att minska fusket med biljetter och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta straff för personer som otillbörligen befinner sig inom spårområde, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om böter på plats vid otillbörligt uppehållande inom spårområde och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tydliga regler avseende operatörens ansvar för att inte förorsaka onödigt slitage på järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sanktionsavgifter för bokade men icke nyttjade tåglägen och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningar för ett gemensamt biljettsystem i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Svensk järnväg har problem med trängsel på spåren i pendlingsområden och eftersatt underhåll som påverkar inte minst gods- och pendlingsflöden. Regeringens oförmåga att hantera frågan om höghastighetståg på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt har påverkat debatten om järnväg. Viktiga frågor avseende utvecklingen av svensk järnväg har till stor del försvunnit från den politiska dagordningen. I stället har debatten fastnat i en omodern diskussion om att flytta över transporter från flyg, båt och väg till räls. Moderaterna ser tåget som ett av fyra viktiga framtida fossilfria färdmedel. Sverige behöver en robust järnväg med bra underhåll.

Moderaterna vill kombinera robusta och ekonomiskt försvarbara underhållsinsatser med investeringar i kostnadseffektiva och kapacitetshöjande åtgärder på järnväg runt omkring i landet. Vi satsar kommande planperiod 13 miljarder mer än regeringen på järnvägsunderhåll. Det behövs mer av underhåll, fler spår i befintligt nät och helt nya spår när det är samhällsekonomiskt försvarbart. Moderaterna vill prioritera de järnvägs-satsningar som ger ekonomisk lönsamhet. Vi vill se en hållbar politik för en robust järnväg som gynnar jobb och tillväxt.

## Prioritera tågsatsningar som gynnar jobb och tillväxt

Riksrevisionen riktar i rapporten Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnvägar (RiR 2019:31) skarp kritik mot regeringens hantering av frågan om höghastighetsjärnväg. Riksrevisionen noterar att projektet inte bedömts enligt de riktlinjer som riksdagen och regeringen ställt upp. I stället föreslår Riksrevisionen att regeringen ska identifiera de brister i förhållande till de transportpolitiska målen som höghastighetsjärnvägen är tänkta att lösa. Det handlar framför allt 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.

Moderaterna ställer sig bakom Riksrevisionens bedömningar och konstaterar att dessa ligger i linje med den kritik vi tidigare riktat mot regeringens politik. Regeringens hantering av frågan om svensk järnväg är i hög grad präglad av en politisk låsning vid höghastighetsjärnväg. Att regeringen i proposition 2020/21:151 väljer att dra hela projektet i ytterligare årslång långbänk är direkt ansvarslöst.

Moderaterna anser att den så kallade fyrstegsmodellen är väl inarbetad och syftar till att säkerställa att skattebetalarnas pengar används på ett ansvarsfullt sätt. Nu är det hög tid för regeringen att tillsätta en större övergripande utredning som syftar till att identifierade bristerna i svensk järnväg med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Utredningen bör prioritera tågsatsningar som gynnar jobb och tillväxt, exempelvis möjligheten att köra längre tåg, bättre underhåll, bygga bort så kallade flaskhalsar och fokusera på människors möjlighet till pendling.

## Nej till höghastighetståg

Utifrån prioriteringar om den samhällsekonomiska och miljömässiga nyttan säger Moderaterna nej till höghastighetsjärnväg.

Externa beräkningar pekar på en sammanlagd kostnad för projektet på mellan 350 och 400 miljarder kronor, och projektet beräknas bli klimatneutralt tidigast 2050. De tidsmässiga och miljömässiga vinsterna blir begränsade. Järnvägens stora utmaningar kopplat till pendling och bristfälligt underhåll löses inte genom satsningen på höghastighetståg.

## Prioritera jobb och tillväxt i hela Sverige

Svensk järnväg behöver rustas för pendling och gods. Moderaterna vill bygga färdigt påbörjade satsningar, gå vidare med vissa utpekade prioriterade satsningar som exempelvis halverad restid Oslo–Stockholm, bygga klart Västra stambanan och att långsiktigt kunna köra tåg 250 km/tim genom hela Sverige. Fokus ska vara jobb och tillväxt i hela Sverige. Detta kräver att bygga bort flaskhalsar, binda ihop och utöka pendlingsstråk och stärka godstrafiken.

## Inför nationella mål om punktlighet och ekonomiska incitament för att hålla dessa

Punktlighet är viktig, och det ska löna sig att göra rätt. I dag saknas tillräckligt tydliga ekonomiska incitament som innebär konsekvenser för operatörer som inte sköter sig. Regeringen bör initiera en utredning om punktlighet med ekonomiska incitament som gynnar de som uppfyller kraven avseende punktlighet.

## Prioritera järnvägsunderhållet

Den svenska järnvägen har stora brister avseende underhåll. Detta är en skuld som byggts upp under decennier och som behöver prioriteras under kommande planperiod. Företag ska kunna känna trygghet att varor levereras i tid i samband med godstransporter. På samma sätt ska pendlare veta att de kan komma i tid till jobbet och hem för

att hämta på exempelvis förskola. Regeringen bör initiera arbetet med att ta fram en plan för att täcka underhållsskulden på järnväg.

## Åtgärda järnvägens kapacitetsbrister

Det finns ett antal områden på det svenska järnvägsnätet där det ofta uppstår förseningar och trängsel. För att säkerställa flöden både för pendlare och godstranstransporter bör regeringen tydligt identifiera dessa områden och ge Trafikverket tydligt i uppdrag att prioritera arbetet med dessa i en sammanhållen kontext.

## Tåg 250 kilometer i timmen på viktiga stråk genom hela Sverige

Som en del av arbetet att stärka järnvägen bör regeringen långsiktigt verka för att det ska vara möjligt att köra tåg 250 kilometer i timmen på sträckor över hela Sverige. Detta ska ske etappvis, där det är samhällsekonomiskt lönsamt. Detta ska ses som en långsiktig vision för arbetet att stärka svensk järnväg som helhet.

## Säkerställ konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur

Moderaterna tror på mångfald och sund konkurrens. Svensk järnväg präglas fortsatt av tidigare decenniers statliga monopol. Vi ser detta i exempelvis tilldelning av spårtider vid rusningstrafik och svårighet för konsumenter att kunna boka biljetter från olika bolag. Monopolet är avskaffat men strukturerna lever fortsatt kvar. Det är olyckligt då en sund konkurrens driver utvecklingen och gynnar konsumenten med lägre priser och större tillgänglighet. Den svenska järnvägen behöver långsiktigt bli betydligt mer dynamisk, modern och tillgänglig. Regeringen bör skyndsamt säkerställa att fler kommersiella tågbolag kan få tillgång till en konkurrensneutral järnvägsinfrastruktur bland annat i form av tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem.

## Inför sanktionsavgifter för bokad men icke nyttjad spårtid

Att företag bokar spårtider som de inte nyttjar är från tid till annan ett problem. I dag sker detta utan att det får konsekvenser. Det är orimligt givet att det på vissa platser och vid vissa tider är stor trängsel på spåren. Detta gäller exempelvis vid storstädernas in- och utpendling. Regeringen bör utreda hur detta kan stävjas och överväga en modell där företag riskerar böter för bokad och inte nyttjad spårtid.

## Säkerställ konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur

Det ska vara lätt att boka tågbiljett vid resa inom landet och lätt att välja mellan olika tågsätt och bolag. Detta är förutsättningen för en fungerande marknad. Så är inte fallet i dag. Konsumenter tvingas i stället söka mellan olika hemsidor och system. Konkurrensverket konstaterar i en skrivelse till regeringen (dnr 230/2018) att det finns ett större marknadsproblem och pekar på faktorer som SJ:s starka ställning på tågmarknaden i kombination med dess position som den centrala försäljningskanalen. Regeringen bör

därför skyndsamt säkerställa att hinder tas bort för en marknadsdriven konkurrensneutral plattform för att köpa biljetter från alla bolag som kör på svensk järnväg

## Främja en fortsatt konkurrensutsatt marknad för underhåll av järnvägen

Trafikverket fick den 14 november 2019 uppdraget att upprätta en långsiktig plan för underhåll av järnväg. Efter begäran från Trafikverket beslutade regeringen att förlänga uppdraget, och utredningen presenterades den 29 april (SOU 2020:18). Utredningen föreslår i linje med de av regeringen aviserade riktlinjerna att delar av järnvägsunderhållet ska återförstatligas.

Att järnvägens underhåll och investeringar upphandlas har inneburit att våra skattemedel kunnat användas effektivare. Enligt en rapport från VTI har konkurrensutsättningen genom upphandling av järnvägsunderhåll sänkt underhållskostnader med ca 12 procent. Detta med bibehållen kvalitet. Det är i ljuset av detta som regeringens vilja om återförstatligande blir obegriplig. Vi lever i en modern och global tid med många och stora aktörer inom järnvägssektorn. Att backa tillbaka till ett gammalt monopolliknande system kommer att generera ökade kostnader samt effektivt stänga dörren för nya och innovativa lösningar. Trafikverkets ansvar för besiktningen av skicket och underhållsbehoven på hela järnvägen ska dock ligga kvar. Flera utvärderingar, bland annat Gunnar Alexanderssons En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110), pekar på Trafikverkets otillräcklighet avseende såväl upphandlingar som att bedöma järnvägen ur ett övergripande perspektiv. Detta behöver därmed förändras genom att öppnas upp, moderniseras och förbättras.

## Fortsätt arbetet för att halvera restiden med tåg mellan Stockholm–Oslo

Moderaterna vill fortsätta bygga ihop Sverige med grannländerna inom ramen för samarbete med privata aktörer. Sverige bör gå vidare med projektet järnväg Oslo–Stockholm 2.55. Projektet skulle fullt utbyggt halvera resandetiden från dagens sex timmar till tre timmar med sex stopp som gynnar pendling i växande regioner. Norska regeringen har ställt sig positiv till fortsatta förhandlingar.

Oslo–Stockholm 2.55 visar på alternativa möjligheter till höghastighetståg. Projektet nyttjar befintlig järnväg, bygger ut och nytt på de delsträckor där detta är nödvändigt samt samarbetar finansiellt med ett annat land. Allt detta sammantaget innebär en hög grad av kostnadseffektivitet. All forskning och erfarenhet visar att principen rusta, vårda och bygga om befintlig infrastruktur är väsentligt mycket mer lönsam än att bygga nytt. Detta gäller särskilt järnväg. Höghastighetståg innebär nya raka stambanor för tåg som färdas snabbt med väldigt få stopp. Oslo–Stockholm stärker pendlingskorridoren Stockholm–Västerås–Örebro–Karlstad samt det gränsöverskridande resandet till Oslo. Detta till en väsentligt lägre kostnad.

Oslo–Stockholm 2.55 visar vad man kan uppnå om man utgår från befintlig järnväg och har ett tydligt fokus att stärka pendling och tillväxt. Regeringens primära syfte med höghastighetståg är att minska inrikesflyget. Givet att inrikesflyget vid tidpunkten när de nya stambanorna står färdigbyggda sannolikt kommer flygas fossilfritt är miljö-

argumenten för höghastighetståg helt orimliga. Regeringen bör nu gå vidare med samtal med Norge samt ge Trafikverket i uppdrag att fortsätta att utreda projektet.

## Bygg för fler, längre och tyngre tåg

Längre och tyngre tåg ökar tågets 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 (Trafikverket 2015:17).

Ökad längd på tåg innebär att samma mängd gods kan transporteras av färre tåg, och pendlingstågen kan köras med fler vagnar. Det ger förbättrade pendlingsmöjligheter, minskar transportkostnaderna och frigör kapacitet på spåren. Vidare blir järnvägs-systemet mindre känsligt för störningar då antalet tåg i rörelse reduceras. Längre och tyngre tåg är ett viktigt sätt att stärka Sveriges konkurrenskraft kopplat till den tunga basindustrin. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att prioritera frågan om att bygga om stationer för att kunna ta emot längre och tyngre tåg.

## Minska fusket med biljetter

Arbetet mot fusket att åka med spårbunden trafik utan att betala avgift måste intensifieras. Vi ser i dag hur människor bryter mot detta, hur vakter blir hotade och slagna och att människor trotsar förbud mot tiggeri inne i vagnar. Detta visar att arbetet med att beivra fusk och annan brottslighet måste intensifieras. Regeringen bör skyndsamt utreda fler åtgärder för att beivra fusk och hot.

## Skärpta straff för personer som otillbörligen befinner sig inom spårområde

Antalet störningstimmar på grund av att obehöriga befinner sig på spårområdet har enligt Trafikverket nästan fördubblats, från 2 664 timmars försening (2013) till 5 102 (2018). I den mån de skyldiga straffas ligger straffen på låga bötesnivåer, varför straffen för dessa brott bör skärpas. Detta såväl avseende bötesbeloppens storlek som förbättrade möjligheter att döma till skadestånd för de förseningar detta orsakat. Regeringen bör skyndsamt utreda en lagskärpning i båda dessa delar.

## Böter på plats vid otillbörligt uppehållande inom spårområde

För att stärka arbetet med att beivra spårspring bör polis och vakter ges möjlighet att utdöma böter på plats enligt samma modell som i dag sker för bland annat fortkörning och felparkering. Regeringen bör skyndsamt utreda frågan och återkomma med förslag som möjliggör detta.

## Tydliga regler avseende operatörers ansvar att inte förorsaka onödigt slitage på järnvägar

Det svenska järnvägsnätet utsätts för ständigt slitage. Detta gäller såväl järnvägsräls som tågens elförsörjning. Hur och i vilken takt är dock avhängigt på hur väl tågoperatörer sköter sina fordon. Här föreligger en stor skillnad där bland annat vissa äldre tåg nöter av tråd och föranleder elfel, förseningar och onödiga kostnader. I dag finns stora möjligheter att mäta och kartlägga slitage på elförsörjning. Exempel på detta är mätvagnar (IMV 200) och mätdressiner (IMV 100) och system där ingenjörer kan följa tågen i realtid och se var slitage och därmed risk för elfel kan uppstå. Det ska löna sig för tågoperatörer att investera i moderna tåg som i mindre grad sliter på infrastrukturen. Regelverket i denna del behöver tydliggöras. Det ska löna sig ekonomiskt för operatörer att göra rätt. Regeringen bör se över regelverket i dessa delar.

## Ett gemensamt biljettsystem i hela Europa

Att boka tågbiljett över hela Europa ska vara lätt. I dag ser vi en stor skillnad mellan flyget och tåget. Att boka flyg till någon europeisk destination kräver några enstaka klick hemma på datorn, trots byten och att olika flygbolag är involverade. Kontrasten till att boka tåg, som kräver mycket tid av sökande och jämförande, är stor. Detta att förenkla resandet borde vara en viktig fråga för regeringen.

Regeringen har dock valt att i stället upphandla enstaka tågförbindelser av nattåg till Tyskland. Detta är en dyr och ineffektiv politik som sannolikt bara gynnar en mycket begränsad grupp resenärer. Moderaterna säger nej till denna dyra och ineffektiva satsning. I stället bör regeringen skyndsamt påbörja arbetet att öppna upp för kommersiella plattformar i syfte att skapa förutsättning för ett bokningssystem av tågbiljetter som är lika lätt och transparent som flyget.

*Maria Stockhaus (M)*

*Sten Bergheden (M)*

*Anders Hansson (M)*

*Åsa Coenraads (M)*

*Helena Storckenfeldt (M)*

*Marléne Lund Kopparklint (M)*