

Motion till riksdagen 2025/26:1945

av **Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S)**

Förstärkt järnvägsunderhåll och redundans – med fokus på Värmland, Bergslagen och stråket Oslo–Stockholm

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka statens kapacitet i järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera åtgärder som ökar redundansen i järnvägssystemet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att särskilt rikta resurser till stråk i Värmland och Bergslagen inklusive Oslo–Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta den försvars- och beredskapsmässiga betydelsen av robust infrastruktur i planeringen och tillkännager detta för regeringen.

En nationell underhållsskuld

Järnvägen är ryggraden i ett hållbart transportsystem. Trots ökade anslag kvarstår en betydande underhållsskuld. Underhållsresurserna har fördubblats på tio år, men Trafikverkets prognoser visar att endast omkring 10–15 procent av det eftersatta underhållet kommer att kunna åtgärdas under planperioden 2026–2037. Samtidigt försämrar punktligheten: under 2024 anlände endast 87,1 procent av persontågen i tid – den sämsta siffran sedan mätningarna startade. För långdistanståg var siffran så låg som 70 procent. Det finns ett behov av att stärka statens kapacitet i järnvägsunderhållet. Åtgärder som ökar redundansen i järnvägssystemet måste prioriteras. En välfungerande infrastruktur är särskilt viktig sedan Sverige gick med i Nato. Ur ett försvars- och beredskapsmässigt perspektiv så är en robust infrastrukturplanering central.

Värmland – en flaskhals i nordisk trafik

I Värmland är problemen särskilt kännbara. Värmlandsbanan utgör länken mellan Oslo och Stockholm och är avgörande både för arbetspendling och för exportindustrin. Trots det är stora delar av banan enkelspårig, med låg hastighetsstandard och återkommande störningar. När ett fel uppstår finns inga alternativa stråk med tillräcklig kapacitet.

Projektet Tåg i tid (2018–2025), ett samarbete mellan Region Värmland, Trafikverket och Karlstads kommun, har förbättrat Karlstad C och vissa delsträckor, men problemen med enkelspår och kapacitetsbrist kvarstår.

Godstransporter och näringslivets konkurrenskraft

Värmland och Bergslagen är också centrala godsregioner. Här transporteras råvaror, stål, papper och skogsprodukter som är avgörande för svensk export. En stor del av exporten till Norge passerar via Värmlandsbanan och Kongsvingerbanen. Störningar leder inte bara till förseningar utan även till att gods riskerar att återvända till väg, vilket ökar både kostnader och klimatutsläpp.

Enligt Trafikverket transporteras varje dag gods motsvarande tre varv runt jorden på svenska järnvägar. När stråk som Värmlandsbanan inte fungerar får hela näringslivet kännbara effekter.

Oslo–Stockholm – mer än persontrafik

Oslo–Stockholm är en av Europas mest trafikerade flyglinjer. En modern järnvägsförbindelse skulle kunna minska restiden för persontrafiken till under tre timmar och samtidigt skapa en konkurrenskraftig transportkorridor för gods. EU har pekat ut sträckan som en del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), vilket gör den berättigad till stöd. Behovet av särskilt riktade resurser till stråk i Värmland och Bergslagen, inklusive Oslo–Stockholm-förbindelsen bör beaktas.

Mikael Dahlqvist (S)

Lars Mejern Larsson (S)