

## Motion till riksdagen 2020/21:3472

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

# En modern tågpolitik för stärkt pendling och bättre transporter

---

## 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 konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sanktionsavgifter för bokad men icke nyttjad spårtid och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
6. 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.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om finansiering för projekten Oslo–Stockholm och Helsingborg–Helsingör och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om längre och tyngre tåg och tillkännager detta för regeringen.
9. 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.
10. 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.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om böter på plats vid otillbörligt uppehållande inom spårområde och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tydliga regler avseende operatörers ansvar att inte förorsaka onödigt slitage på järnvägar och tillkännager detta för regeringen.

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett gemensamt biljettsystem i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Svensk järnväg har tre stora problem. Dessa är trängsel på spåren i pendlingsområdena, brist på plats på spåren vid vissa tider samt bristfälligt underhåll. Sverige behöver en robust järnväg med bra underhåll. Moderaterna vill kombinera kraftiga underhållsinsatser med investeringar i kostnadseffektiva och kapacitetshöjande åtgärder på järnväg runt omkring i landet. Det behövs mer av underhåll, fler spår i befintligt nät och helt ny kapacitet.

Moderaterna vill prioritera de järnvägssatser som ger ekonomisk lönsamhet. Detta innebär satsningar för att bygga bort flaskhalsar samt nybyggnation där sådana är samhällsekonomiskt försvarbara.

## Prioritera tågsatser 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. Istället föreslår Riksrevisionen att regeringen ska identifiera de brister i förhållande till de transportpolitiska målen som höghastighetsjärnvägen är tänkt att lösa. 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.

Moderaterna ställer sig bakom Riksrevisionens bedömningar och konstaterar att dessa ligger i linje med den kritik vi riktat mot regeringens politik. Regeringens hantering av frågan om svensk järnväg är i hög grad präglad av en politisk låsning vid höghastighetsjärnväg. Att slarva igenom utredningen av den största infrastrukturfrågan på flera decennier är ansvarslöst.

Moderaterna anser att den så kallade fyrstegsmodellen är väl inarbetad och syftar till att säkerställa att skattebetalarnas pengar används på ett ansvarfullt 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 tågsatser 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. Trafikverkets beräkningar pekar på kostnader på cirka 250 miljarder, undantaget stora investeringar för bland annat stationsområden. Externa beräkningar pekar på en sammanlagd kostnad för projektet på mellan 350 och 400 miljarder kronor och projektet beräknas bli klimatneutralt tidigast år 2050. De tidsmässiga och miljömässiga vinsterna blir begränsade. Järnvägens stora utmaningar

kopplat till pendling och bristfälligt underhåll löses inte genom satsningen på höghastighetståg.

## Säkerställ konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur

Moderaterna tror på mångfald och sund konkurrens. Svensk järnväg präglas fortsatt av tidigare decenniers 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. 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.

## Ge böter för att inte nyttja bokad spårtid

Att företag bokar spårtider som de inte nyttjar är från tid till en annan ett problem. Idag 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 skall 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 idag. Konsumenter tvingas istället 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 det finns en konkurrensneutral plattform för att köpa biljetter från alla bolag som kör på svensk järnväg

## Fortsätt främja den konkurrensutsatta marknaden för underhåll av järnväg

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 cirka 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 monopol-liknande 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 skall dock ligga kvar. Flera utvärderingar, bland annat Gunnar Alexanderssonsitt slutbetänkande SOU 2015:110 ”En annan tågordning – bortom järnvägsknuten”, pekar på Trafikverkets otillräcklighet avseende såväl upphandlingar som att bedöma järnvägen ur ett övergripande perspektiv. Detta behöver därmed förändras och förbättras.

## Utred möjlig brukarfinansiering av Oslo–Stockholm och broförbindelse Helsingborg–Helsingör

Oslo och Stockholm, två huvudstäder i Skandinavien, ligger på ett avstånd av lite drygt 40 mil. Ett stråk genom Sveriges befolkningsrikaste område där närmare 3,5 miljoner människor bor. Dessa, två av Europas just nu snabbast växande städer, saknar järnvägsförbindelse. Utredningar visar på möjlig restid på 2:55 med fem stopp. Vidare pekar utredningar på behovet av ytterligare en förbindelse mellan Danmark och Sverige med förbindelse Helsingborg–Helsingör för att ytterligare binda ihop en viktig tillväxtregion.

Erfarenheterna med finansieringen av förbindelsen Malmö–Köpenhamn är mycket goda. Modellen med avgifter har inneburit att bron mellan Malmö–Köpenhamn är betald flera år i förväg. När andra infrastrukturprojekt präglas av förseningar och kostnader över budgeterad ram kan broprojektet visa på det motsatta. Detta är intressant och det finns erfarenheter att dra av detta som sannolikt kan appliceras brett på olika framtida infrastrukturprojekt.

Regeringen bör därför intensifiera arbetet med att utreda båda dessa projekt. I uppdraget skall ingå att fullt ut beakta möjligheten med brukarfinansiering. Vidare bör en modell med koncession övervägas. Detta innebär att verksamhetsrisken övertas av leverantören, mot minskad ersättningen för arbetet alternativt att denne ges möjligheten att helt eller delvis använda objektet.

## Bygg för 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 pendlingsstågen 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.

## Stärk arbetet mot fusk

Arbetet mot fusk att åka med spårbunden trafik utan att betala avgift måste intensifieras. Vi ser idag hur människor bryter på 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.

## Skärp lagstiftningen för spårspring

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

## Ge möjlighet att utdöma böter på plats för spårspring

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

## Tydliga regler för att undvika onödigt slitage på järnväg

Det svenska järnvägsnätet utsätts för ständigt slitage. Detta gäller såväl järnvägsräls som tågens elförsörjning. Hur och i vilken takt är dock avhängt 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. Idag 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 skall löna sig för tågoperatörer att investera i moderna tåg som i mindre grad sliter på infrastrukturen. Regelverket i denna del behöver tydliggöras. Det skall löna sig ekonomiskt för operatörer att göra rätt. Regeringen bör se över regelverket i dessa delar.

## Ett gemensamt biljettsystem för bokning av tåg över hela Europa

Att boka tågbiljett över hela Europa skall vara lätt. Idag 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 istället 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. Istället bör regeringen skyndsamt påbörja arbetet att i dialog med bolag och andra länder skapa ett gemensamt bokningsystem av tågbiljetter som är lika lätt och transparent som flyget.

*Maria Stockhaus (M)*

*Sten Bergheden (M)*

*Åsa Coenraads (M)*

*Marléne Lund Kopparklint (M)*

*Anders Hansson (M)*

*Helena Antoni (M)*