

# Motion till riksdagen 2018/19:2968

av Patrik Jönsson m.fl. (SD)

## En konkurrenskraftig svensk järnväg

---

### Innehållsförteckning

Innehållsförteckning .....	1
Förslag till riksdagsbeslut.....	3
1 Sverigedemokraternas vision för en konkurrenskraftig svensk järnväg.....	6
1.1 Vision.....	7
2 Järnvägens betydelse i dagens samhälle.....	7
3 Järnvägens betydelse i ett historiskt perspektiv.....	8
4 Konkurrens på spåren.....	8
5 Sverigedemokraternas särskilda prioriteringar för en konkurrenskraftig järnväg.....	9
5.1 Marknadspott .....	10
5.2 Underhåll av kontaktledningar .....	10
5.3 Förstatligande av underhållet.....	10
5.4 Sverigeförhandlingen.....	10
5.5 Prioriterade sträckningar.....	11
5.6 Fokus på industrin och gruvnäringen .....	11
6 Europa och den inre marknaden .....	11
6.1 Konkurrens på den inre marknaden.....	12
6.2 Gränsöverskridande trafik .....	12
6.3 Europeiskt signalsystem ERTMS .....	12
7 Stärkt svensk järnvägsinfrastruktur .....	13
7.1 Prioritering av resurser .....	13
7.2 Nationell planering för transportinfrastrukturen.....	13
7.3 Nationellt .....	14
7.4 Regionala järnvägsnät.....	14
7.5 Höghastighetståg.....	14
7.6 Snabbtåg 250 km/h .....	15

7.7 Godstrafik 160 km/h .....	15
7.8 Längre godståg.....	15
8 Trygg och säker svensk järnväg .....	16
8.1 Signalsystem ATC .....	16
8.2 Signalsystem ERTMS.....	17
8.3 Övervakning .....	17
8.4 Plankorsningar .....	17
8.5 Straffskärpning .....	17
8.6 Beträda spårområden .....	18
8.7 Kopparstölder .....	18
8.8 Ensamarbetande lokförare .....	18
8.9 8.9 Ersättning vid personpåkörning.....	18
8.10 Intrångsskydd.....	19
8.11 Gränskontroller .....	19
9 Svensk järnväg med miljö i fokus .....	19
9.1 Miljövänligt bränsle.....	20
9.2 El och vätgasdrift.....	20
10 Forskning, innovation och utbildning för framtidens järnväg.....	20
10.1 Höghastighetståg.....	20
10.2 Järnväg på bropelare .....	20
10.3 Förarlösa tåg .....	21
10.4 Maglevtåg .....	21
10.5 Hyperloop .....	21
10.6 Utbildning .....	21
11 Övriga järnvägsfrågor.....	22
11.1 Mobiltäckning.....	22
11.2 Nättjänster och bokningssystem .....	22
11.3 Museitrafik.....	22

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka 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 detta tillkännager riksdagen 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Maria–Helsingborg snarast bör göras dubbelspårig, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Södra stambanan snarast bör göras fyrspårig sträckan Lund–Hässleholm och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast bör byggas med dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skogs- och gruvinustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland bör utredas och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strukturfonder som används till europeiska järnvägsprojekt endast ska stimulera reell tillväxt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska järnvägsprojekt lanseras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör järnvägsprojekt ska följa Europafördraget enligt artikel 69 och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör järnvägsprojekt ska följa Europafördraget enligt artikel 5 i protokollet och tillkännager detta för regeringen.

15. 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.
16. 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.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inleda samtal med den danska regeringen i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Danmark och Sverige för såväl tåg som biltrafik och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en strategi bör tas fram för förbättrade järnvägskommunikationer Sverige–Norge samt Sverige–Finland och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fler och mer effektiva kontroller vid gränsöverskridande trafik och tillkännager detta för regeringen.
20. 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.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att större hänsyn bör tas till samhällsnytta vid nyinvesteringar och utbyggnad av järnvägsnätet och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att större hänsyn bör tas till trafikintensitet vid nyinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att optimera och kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vilka sträckningar man snabbt kan åtgärda för att få till ökad kapacitet och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge förutsättningar för snabbregiontåg mellan regioner och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket har en positiv grundsyn på olika länstrafikbolags önskemål om nya stationer och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda kostnaden för alternativen 250 km/h, alternativt 320 km/h, på aktuella sträckningar innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja hastigheten till 250 km/h på de sträckningar som är mest lämpliga och tillkännager detta för regeringen.
31. 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.

32. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för fel och olyckor och tillkännager detta för regeringen.
34. 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 driftssäkert, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se fler fasta kameror på strategiska ställen och tillkännager detta för regeringen.
36. 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.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att minska antalet obevakade järnvägsövergångar och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet bör skärpas för olovlig vistelse i spårrområde och tillkännager detta för regeringen.
39. 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.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att som rutin köra i kontrollerad siktart eller halv siktart vid misstänkt spårspring och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffet för sabotage, såsom kopparstölder mot järnvägsanläggningar, och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att ersätta eller DNA-märka stölbegärliga komponenter för att förebygga kopparstöld och tillkännager detta för regeringen.
43. 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.
44. 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.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka intrångsskyddet till lokförare ombord på tåg och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta med kontroller av passagerare och gods vid gränsöverskridande tågtrafik och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskning angående nya byggmetoder för järnväg bör öka och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dieseldrivna lok/motorvagnar på sikt bör ersättas med annat mer miljövänligt bränsle och tillkännager detta för regeringen.

49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör prova vätagdrivna motorvagnar i passagerartrafik på oelektrifierad sträcka och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskningen och utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg bör öka och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående maglevtåg bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående hyperloop bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att museitrafik bör ges ökat stöd och bättre förutsättningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av en nättjänst och applikation för godstransporter med tåg och tillkännager detta för regeringen.
55. 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.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn och förbättring av mobiltäckningen längs järnvägsnätet bör göras och tillkännager detta för regeringen.

## 1 Sverigedemokraternas vision för en konkurrenskraftig svensk järnväg

Sverigedemokraterna ser den stora betydelsen av järnvägens roll i det svenska samhället och järnvägen utgör en nödvändig och självklar del av infrastrukturen. Såväl näringslivet som en stor del av befolkningen är beroende av ett väl fungerande järnvägsnät, där såväl gods som människor kommer till sin destination i rätt tid. Vår strategi för en konkurrenskraftig svensk järnväg sträcker sig dock inte enbart till järnvägen som transportmedel då vi menar att alla trafikslag bör vara inkluderande och tas med i en heltäckande transport- och infrastrukturplanering.

För att vårt samhälle skall vara väl fungerande och hållbart så måste rätt förutsättningar finnas för järnvägssystemet att samverka med övrig infrastruktur och andra trafikslag, oavsett om vi talar om leveranser av livsmedel, tunga transporter till den svenska gruvindustrin, posttransporter, regionala persontransporter eller en helt vanlig semesterresa. Även central myndighetsutövning och viktiga samhällsfunktioner är i stort behov av väl fungerande järnväg med tillhörande infrastruktur.

Utöver järnvägssystemet och de övriga trafikslagens roll i samhället så vill vi även lyfta fram vikten av digital infrastruktur. Digitaliseringen är grundbulten i dagens samhälle och vi menar att även digital informationsöverföring och digital infrastruktur ska planeras och samverka med infrastruktuursatsningar och övriga trafikslag för att generera bästa möjliga samhällsnytta.

## 1.1 Vision

Vi sverigedemokrater avser att stärka det svenska järnvägssystemets förutsättningar genom både direkta och indirekta satsningar samt med nya och skärpta lagförslag, men även genom en väl sammanhållen it-, infrastruktur- och transportpolitik, där alla trafikslag är inkluderade. Kraftigt ökat underhåll framför höghastighetsjärnväg, kraftigt ökad rättidighet och fler utbildningsplatser inom järnvägssektorn är centrala punkter i vår vision.

## 2 Järnvägens betydelse i dagens samhälle

Sverige är ett land med stora avstånd och stor andel arbetsför befolkning samt med företag och industrier från norr till söder. Samtidigt är Sverige ett glesbefolkat land, vilket resulterat i att population och företag koncentrerats till de stora kommunikationsstråken genom Sverige. Järnvägen är en del av ryggraden i svensk infrastruktur och är därmed av stor vikt för att möjliggöra transporter av både människor och varor. Sveriges befolkning har dock ökat markant de senaste decennierna och därav har även behovet av att resa och att frakta gods ökat. Många företag koncentrerar också sina verksamheter till större städer varför arbetspendlingen ökat. Transporter med tåg måste därmed fortsättningsvis vara mer pålitliga för att vara ett attraktivt transportslag och för att människor ska välja järnvägstransporter framför väg- eller flygtransporter. Att människor väljer tåget framför andra transportsätt för att transportera varor, förflytta sig till och från arbetet eller för att resa, minskar även klimatpåverkan.

Människors behov av att resa med tåg skiljer sig markant beroende på var man bor, jobbar eller har sin umgängeskrets, men även vanliga fritidssysslor eller semester mål spelar stor roll i människans resmönster. Den lokala spårtrafiken som betjänar begränsade områden eller pendeltåg som trafikerar storstadsområden, samt tunnelbana som även den trafikerar stadskärnor, är exempel på transportsätt som är en stor del av människors vardagspendlande. Den regionala tågtrafiken används även den av bl.a. arbetspendlare, men sträcker sig ofta över exempelvis angränsande län.

Företagens och industrins behov av järnvägen som transportmedel är även till stor del likt människans behov att transportera sig. Förutom människans behov av att kunna ta sig till arbetet, behövs olika slags godstransporter för exempelvis den tunga gruvindustrin i norr, timmertransporter, posttransporter och livsmedel med mera. För många företag och industrier är därmed godstransporter via järnväg av största vikt, särskilt att tåg och infrastruktur är väl underhållet, att tågen går och kommer fram enligt tidtabellen, men även att logistiken runt omkring järnvägsinfrastrukturen håller hög standard, då frakt på järnväg vanligen kräver omlastning på terminal för att godset avslutningsvis fortsätter sin resa nationellt på lastbil eller globalt på fartyg.

Oavsett om vi talar om internationella eller lokala godstransporter så är hela handelskedjan beroende av att infrastrukturen fungerar, ända från produktion till slutlig leverans av vara. Svenska företag, arbetstillfällen, tillväxt samt ekonomi och välstånd i sin helhet är därmed beroende av en väl fungerande järnväg.

### 3 Järnvägens betydelse i ett historiskt perspektiv

Den svenska järnvägens historia anses börja i mitten av 1800-talet genom att de första sträckorna byggdes för trafik med ånglok. Innan ånglokens intåg fanns enklare former av rälstrafik men då var vagnarna dragna av hästar eller genom mankraft. Med tanke på att Sverige var glesbefolkat, skulle kostnaderna för att bygga ett vältäckande järnvägsnät bli höga. Det fanns även andra snabba transportsätt i form av ångbåtslinjer, vilket senarelade byggandet av järnvägen. Byggandet fick även mer motstånd med argument som att industrialiseringen skulle ske i allt för snabb takt, men även att den höga hastigheten på tågen skulle göra resenärer sjuka. Detta resulterade i att Sverige halkade efter i utvecklingen i förhållande till andra europeiska länder. Exempelvis byggde både Danmark och Norge järnväg före Sverige. På 1850-talet beslutade man dock att bygga två statliga stambanor, Göteborg–Stockholm och Falköping–Malmö (Västra och Södra stambanan). Utveckling gick därmed inte att stoppa och i slutet av 1800-talet hade järnvägsbyggandet exploderat.

Det beslutades sedan att de längre banorna, de s.k. stambanorna, skulle byggas av affärsverket Kungliga Järnvägsstyrelsen eller det s.k. Statens Järnvägar (SJ) medan mindre banor kunde ägas av privata finansörer som sedermera ägde större delen av det svenska järnvägsnätet. De två systemen av statligt och privat ägande var som störst i slutet av 1930-talet och omfattade cirka 17 000 km järnväg. Statens Järnvägar (SJ) tog dock över flertalet av de privata banorna på grund av deras dåliga ekonomi. På 1950-talet var dock nedläggningarna av flertalet banor ett faktum, då allt fler fick tillgång till bil. Detta pågick ända in på 1980-talet eftersom järnvägen ansågs som omodern.

År 1988 skedde en stor förändring då Statens Järnvägar (SJ) delades upp i två delar, Banverket med ansvar över infrastrukturen och det nya affärsdrivande verket SJ med ansvar för tågtrafiken. Detta gav företag vissa konkurrensmöjligheter och i början av 1990-talet dök de första privata bolagen upp. År 2001 bolagiserades Affärsverket Statens järnvägar (SJ). Då skapades Statliga Järnvägsbolagen SJ AB, som ansvarar för persontrafik, Green Cargo AB som ansvarar för godstrafik och holdingbolaget AB Swedcarrier som ansvarar för tågunderhåll och järnvägsfastigheter. Banverkets ansvar att förvalta spåranläggningar låg dock generellt kvar fram till 2010 då det nybildande Trafikverket tog över ansvaret av drift och underhåll av statliga järnvägar.

### 4 Konkurrens på spåren

Sverigedemokraterna anser generellt att konkurrens är något positivt som genererar lägre priser, bättre kvalitet och service. Konkurrensen ska dock vara sund och förhållanden bör därmed skapas i största möjliga mån genom likvärdiga villkor för företag och aktörer inom samma bransch eller sektorer. Vissa samhällsnyttiga funktioner bör inte vara konkurrensutsatta utan drivas i offentlig regi. Konkurrensförhållanden inom järnvägssektorn sker dock inte generellt helt enligt gängse praxis, genom att vissa delar eller bansträckor enligt oss är en viktig samhällsservice och därmed inte lika lönsamma. Om fri och sund konkurrens ska råda bör därmed flera parametrar räknas in i upphandlingen.



## 5 Sverigedemokraternas särskilda prioriteringar för en konkurrenskraftig järnväg

Tågresandet har ökat på senare år och trenden ser ut att hålla i sig, liksom behovet av att öka mängden godstransporter på järnväg, men idag är det mer eller mindre fullt på spåren och det finns därmed ett skriande behov av att bygga fler spår och sträckningar. Vi ser även ett skriande behov av ökat underhåll, då den befintliga infrastrukturen är kraftigt eftersatt under decennier av bristande investeringar och underhåll. Även organiseringen av underhållet är i behov av omstrukturering. I stort sett behöver svensk järnväg i dess alla delar ökade resurser, bättre underhåll och strukturella förändringar.

Den lokala spårbundna trafiken är en nödvändighet i de större städerna och utgörs av pendeltåg, tunnelbana och i vissa städer spårvagn. Även om staten inte har ansvaret ser Sverigedemokraterna positivt på att den spårbundna lokaltrafiken stärks och byggs ut, även om kostnaderna ska ställas i relation till nyttan och jämföras med till exempel moderna superbussystem. Många svenskar regionalpendlar även till arbete och studier, vilket utgör en stor andel av de tågresor som görs dagligen. Dessa drabbas hårt av frekventa förseningar och inställda tåg, och flera tvingas använda bilen för att vara säkra på att komma i tid, eller komma fram över huvud taget. Åter betonar vi vikten av väl underhållet järnvägsnät och underhållna fordon, men också plats på spåren för tätare trafik och större utbud av avgångar. Trafikverket skall också vara mer lyhört gällande landstingens och regionernas önskemål om fler tågstationer för att öka resandeunderlaget. Det finns även mycket att göra på ett nationellt plan, där järnvägens standard måste lyftas och förebyggande underhåll måste ökas istället för som idag då akuta åtgärder mer är en regel än undantag.

Järnvägens underhåll har länge varit eftersatt och har ett stort behov av ökade insatser. De senaste åren har dock mer medel fördelats till järnvägsunderhållet, men det är inte tillräckligt. I takt med den ökade järnvägstrafiken har även slitaget på anläggningen ökat ännu mer, samtidigt som underhållsinsatserna inte följt med i lika stor omfattning. För att möjliggöra ett ökat järnvägsresande behövs utöver stärkt underhåll även fler spår och ett större utbud av avgångar, men även moderna tåg som lockar fler att välja tåg framför bil, vilket inte minst märks i södra Sverige. Oavsett hur stora resurser som kommer tilldelas järnvägen så menar vi att styrning och organisering av dessa resurser är av yttersta vikt för att varje skattekrone ska nyttjas så effektivt som möjligt och för att nå den höga standarden på järnvägen som svenska skattebetalare kan förvänta sig. Detta innefattar även att långsiktiga beslut gällande infrastrukturplaneringen i form av Sverigeförhandlingen måste vara realistiska och väl förankrade. Vi ser hellre prioriteringar i den befintliga järnvägsinfrastrukturen än att man satsar på osäkra projekt som skall stå färdiga om 20 år och som dessutom inte är fullt ekonomiskt finansierade, och där investeringskostnaderna därutöver ständigt ökar.

Vi vill dock tydliggöra att vi inte är emot höghastighetståg i sak, men Sverigeförhandlingen är inte ekonomiskt förankrad utan behöver lånefinansieras, och kostnaden tränger undan övrigt underhåll och övriga investeringar. Vi ser hellre att svenska befolkningen kan förlita sig på att tågen kommer i tid i morgon än att svenska befolkningen ska tvingas vänta i minst 20 år för att kunna transportera sig till jobbet i tid, och då bara i tid på det nybyggda nätet. Sverige har inte råd att inte ha en välfungerande befintlig järnväg då förseningar skapar stora kostnader för privatpersoner, företag och för samhället i sin helhet.

## 5.1 Marknadspott

Sverigedemokraterna vill införa en marknadspott för investeringar utöver den ordinarie budgetramen. Marknadspotten, som Trafikverket ges mandat att använda, syftar till att snabbt kunna nyttjas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet. Förslaget ligger i linje med vad som lyfts fram av Näringslivets Transportråd.

## 5.2 Underhåll av kontaktledningar

Den svenska järnvägsinfrastrukturen är på flera områden dåligt underhållen, men kontaktledningsfel måste ses som särskilt allvarliga då de renderar väldigt många förseningsminuter per tillfälle. Vi har ett av Europas sämst underhållna kontaktledningssystem och kontaktledningsfel står för cirka 20 procent av alla driftsstörningar i infrastrukturen jämfört med cirka 9 procent i övriga EU-länder. Denna avvikelse påvisar att genomgripande åtgärder är nödvändiga i den befintliga infrastrukturen för att säkerställa tågens elförsörjning och därmed minska driftstoppen. Därför vill vi som ett första steg stärka upp kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra förekommande fel.

## 5.3 Förstatligande av underhållet

Sverigedemokraterna vill se en mer sammanhållen underhållskedja för det svenska järnvägsnätet och vill därmed återta underhållet i egen regi genom Trafikverket. Därmed vill vi också att de underhållskontrakt som ligger på andra entreprenörer återgår till Trafikverket när tiden för avtalen löper ut. Vi vill också att Infranord AB:s underhållsverksamhet uppgår i Trafikverket. Med detta får staten genom Trafikverket bättre kontroll över anläggningen och administration som upphandling undviks. Problemet med bristfällig kontraktsskrivning försvinner och behovet med avtalsuppföljning och kontroll av att avtal hålls minskar också. Med minskad administration ges mer resurser till direkta underhållsinsatser. Vi menar att denna åtgärd är nödvändig för att förbättra punktligheten, stärka underhållet och ha en bättre kontroll på järnvägsanläggningen.

## 5.4 Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen handlar om avtal mellan kommuner, landsting och staten rörande höghastighetståg, bostäder och anslutande infrastruktur. Sverigedemokraterna har dock i ett tidigt skede varit skeptiska angående denna satsning, dels då vi anser att Sverige är i ett skriande behov av att man investerar i den befintliga infrastrukturen gällande flaskhalsar och underhåll, dels över att koppla infrastruktursatsningar till bostadsbyggande vilket i sin tur är kopplat till ett behov som uppstått på grund av en enorm invandring till Sverige. Vi anser att en satsning på höghastighetståg i nuläget är orimlig i vårt glesbefolkade land och därmed minskar utrymmet för andra viktiga investeringar inom såväl järnvägssektorn som vägtrafik, flyg och sjöfart, både regionalt och nationellt. Vi kräver att Sverigeförhandlingen snarast avbryts eller omförhandlas.

## 5.5 Prioriterade sträckningar

Redan 1992 fattade riksdagen beslut om att Västkustbanan skulle vara dubbelspårig. Trots att det nu gått mer än 25 år har denna utbyggnad inte färdigställts, trots att enkelspårarna märkbart minskar kapaciteten. Sverigedemokraterna vill att de sista flaskhalsarna byggs bort. Gällande sträckan Maria–Helsingborg förordar vi att när man bygger i hamnbassängen i Helsingborg så måste hänsyn tas till kommande trafikbehov, varför ytterligare minst två eller möjligen tre spår till förläggs, då det är marginellt dyrare när man väl bygger, men skall en ny tunnel gjutas under vatten senare blir kostnaden skyhögt. Vidare ser vi sträckan Göteborg–Borås via Landvetter som prioriterad och vill se en tidigareläggning av detta projekt. Med en utbyggnad till dubbelspår och kraftigt höjd standard kan man avlasta motorvägen från den intensiva busstrafik som med några minuters intervall i högtrafik går med dubbeldäckare denna sträcka. På Södra stambanan finns ett stort behov av fyrspår Malmö–Hässleholm. Sträckan Malmö–Lund byggs nu och beräknas vara klar 2024, men även fyrspår Lund–Hässleholm måste prioriteras. Hässleholm–Kristianstad är ett av landets hårdast trafikerade enkelspår, här behövs omgående dubbelspår.

## 5.6 Fokus på industrin och gruvnäringen

Genom att stärka järnvägsnätet i Norrland, som är kopplat till skogs- och gruvindustrin, kan stora mängder gods flyttas över från väg till järnväg. Det måste dock vara ekonomiskt försvarbart och ställas mot andra investeringar och dess samhällsnytta. Vid en sådan utbyggnad skall även hänsyn tas till tillgång till hamnar som kan exportera varorna, men naturligtvis också till industrier som förädlar varorna i Sverige. Sverigedemokraterna vill utreda behovet av ett förstärkt och utvidgat järnvägsnät i Norrland.

Sverigedemokraterna vill

- införa en marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten
- stärka kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet
- att Trafikverket i egen regi ansvarar för underhåll av järnvägsanläggningen
- att Trafikverkets administration ses över i syfte att minska onödig administration till förmån för fler arbetare i spårarna
- att Sverigeförhandlingen snarast avbryts eller omförhandlas
- att sträckan Maria–Helsingborg snarast görs dubbelspårig
- att Södra stambanan snarast görs fyrspårig Lund–Hässleholm
- att sträckan Hässleholm–Kristianstad snarast byggs om till dubbelspår
- att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast byggs med dubbelspår
- att skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland utreds.

## 6 Europa och den inre marknaden

Sverigedemokraterna ser vikten av att ta vara på den inre marknaden inom Europa och behovet av att satsa på kommunikationer men även övergripande satsningar gällande långsiktiga reella tillväxtåtgärder, innovation, hållbarhet, kompetensförsörjning och

handel. Satsningar på järnvägsinfrastruktur är därmed positivt men vi anser att mål kan nås på olika sätt. Vi anser att mål för den europeiska järnvägsinfrastrukturen i sin helhet ska vara realistiska och ekonomiskt förankrade, detta för att generera en långsiktig trovärdighet, såväl gentemot investerare som mot EU-medborgare.

## 6.1 Konkurrens på den inre marknaden

I framtiden kommer möjligheten att konkurrera bli allt enklare då även kommunikationsgränserna och järnvägstransporter öppnas upp. Gränsöverskridande trafik mellan europeiska länder som erbjuder person-, och godstransporter kommer möjliggöra en mer öppen inre marknad. Detta förutsätter att konkurrens sker på lika villkor. Det finns därmed flertalet utmaningar. Järnvägens skick, underhåll och fordonens standard eller kontroller ser olika ut i Europa, även arbetsrättsliga villkor ser annorlunda ut och kan generera osunda konkurrensförhållanden. Även finansiering via EU av det europeiska järnvägssystemet är kraftigt snedviden ur ett konkurrensperspektiv. Vi ser positivt på gränsöverskridande rälstransporter förutsatt att flertalet konkurrensparametrar ses över.

## 6.2 Gränsöverskridande trafik

Öresundsbron är en av de fasta förbindelser vi har med Europa. Vi ser dock faran i att det bara finns en förbindelse över Öresund och vi har lyft detta i Trafikutskottet. Vi har även fått medhåll om att säkra transporter med fartyg som fraktar järnvägsvagnar från södra Sverige. Sverigedemokraterna ser därmed positivt på att öka antalet överfarter till Europa med järnväg för att inte vara så sårbara vid en eventuell terroristattacker eller om Öresundsbron tvingas stänga av andra orsaker, till exempel stormar. Vi förespråkar att ytterligare förbindelser mellan Danmark och Sverige på sikt byggs och att samtal om detta påbörjas med den danska regeringen. Det blir därmed lättare med persontrafik och frakt av gods med järnväg ner till Europa i och med Fehmarnbeltförbindelsen. Vikten av en väl fungerande skandinavisk järnvägstrafik och förbindelser ner mot Europa blir i och med detta påtaglig. Vi vill dock lyfta fram behovet av effektiva kontroller vid gränsöverskridande trafik.

## 6.3 Europeiskt signalsystem ERTMS

EU vill att järnvägstrafiksystemet i hela Europa ska vara enhetligt för att underlätta gränsöverskridande transporter. EU har därmed infört ett gemensamt signalsystem, s.k. ERTMS. Detta signalsystem är fortfarande under utveckling och vi anser att systemet i nuläget inte är tillräckligt väl fungerande och tillförlitligt för att införas i större skala. Vi är inte emot ett väl fungerande europeiskt signalsystem, men ur ett europeiskt perspektiv anser vi att finansieringen av detta system bör ses över samt att Sverige inte ska införa detta förrän det anses tillförlitligt nog.

Sverigedemokraterna vill

- att strukturfonder som används till europeiska järnvägsprojekt endast ska stimulera reell tillväxt
- att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan Europeiska järnvägsprojekt lanseras

- att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör järnvägsprojekt ska följa europafördraget enligt artikel 69
- att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör järnvägsprojekt ska följa europafördraget enligt artikel 5 i protokollet
- att kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll stärks vid gränsöverskridande trafik
- att möjligheten till att transportera järnvägsvagnar med fartyg bibehålls
- att regeringen inleder samtal med den danska regeringen i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Danmark och Sverige för såväl tåg som biltrafik
- att en strategi tas fram för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge samt Sverige och Finland
- se fler och mer effektiva kontroller vid gränsöverskridande trafik
- att finansieringen på EU-nivå av det europeiska signalsystemet ERTMS bör ses över.

## 7 Stärkt svensk järnvägsinfrastruktur

För att kunna stärka det svenska järnvägsinfrastruktursystemet behövs flera åtgärder i form av planering, resurser och utförande, men det finns även ett behov av att stärka och optimera underhåll och att se över lagar och regler. Vi ser därmed positivt på en trafikslagsövergripande plan samt ekonomiska ramar i sin helhet gällande transportinfrastrukturen för att generera långsiktiga mål som har till uppgift att trygga upprustning och nybyggnation av vår gemensamma infrastruktur. Vi menar att en plan även är av betydelse för att generera förtroende dels för marknaden och investerare men även för att skapa, eller snarare att svenska skattebetalare och pendlare ska återfå, förtroende gentemot beslutsfattare gällande investeringar i bl.a. tåginfrastruktur.

### 7.1 Prioritering av resurser

Infrastrukturen är under ständig utveckling och därför är huvudregeln att finansiera satsningar med direktanslag. Detta är kopplat till att infrastruktur inte är en engångskostnad utan kräver ständigt underhåll och återkommande nya investeringar. För höghastighetsjärnvägen hörs röster att avsteg måste göras och att projektet ska lånefinansieras, vilket obönhörligen skulle tränga undan andra viktiga satsningar för lång tid framöver. Dessutom måste även en höghastighetsjärnväg underhållas varför större framtida underhållsresurser måste tas i anspråk, något som sällan framkommer i debatten. Sverigedemokraterna är här tydliga, först måste den befintliga järnvägen rustas upp innan en höghastighetsjärnväg byggs enligt Sverigeförhandlingens modell.

### 7.2 Nationell planering för transportinfrastrukturen

Sverigedemokraterna är positiva till ett framtagande av nationell planering men ser dock stora brister i den presenterade planen gällande bl.a. byggnation av nya höghastighetsbanor. Vi menar att det finns både tekniska och ekonomiska brister som genererar en långsiktig osäkerhet i själva byggandet och lönsamheten i att driva dessa tåglinjer, särskilt gällande höghastighetståg.

Vi ser istället behovet av att säkerställa och optimera det redan befintliga järnvägssystemet för att i ett första skede generera en mer driftssäker och snabbare trafik. Med dessa grundläggande justeringar av järnvägen genom exempelvis längre stationer (driftsplatser), kortare blocksträckor på vissa sträckor, utbyggnad till dubbelspår eller fyrspår och högre hastighet på vissa sträckor kan vi öka användandet av spåren.

Optimering och förebyggande underhåll av persontrafiken är absolut nödvändigt för att bygga upp förtroende hos resenärer, samt att prioritera de tyngsta godsstråken som utgör stommen i järnvägsgodstrafiken, och störningar här ger stora återverkningar på våra företag och basindustrier. En optimering och utbyggnad av person- och godstrafiken skulle möjliggöra fler transporter på utsatt tid och detta är till gagn för såväl medborgare, miljön och näringslivet. Utöver våra föreslagna prioriteringar bör man även se över vilka sträckor man snabbt kan åtgärda för att få till ökad kapacitet.

### 7.3 Nationellt

Behovet av utbyggnad är större än de medel som tilldelas i statsbudgeten, varför noggranna prioriteringar behövs. Enkelspårsträckor är mer störningskänsliga än dubbelspårsträckor varför fler dubbelspår är ett måste, i synnerhet på de mest trafikerade sträckorna. Även om man ökar antalet mötesplatser är enkelspår fortfarande störningskänsliga, varför Sverigedemokraterna menar att mer resurser till dubbelspårig järnväg måste till.

### 7.4 Regionala järnvägsnät

Att förbättra möjligheten till regional pendling är än viktigare än tidigare, bostadsbristen och skyhöga bostadspriser gör att folk flyttar från städerna till kranskommuner. De större städerna expanderar och många företag förlägger sin verksamhet där. Goda kommunikationer med regionaltåg är en förutsättning för att arbetspendling ska fungera. Pågatågen och Öresundstågen i Sydsverige är bra exempel på hur man lyckats knyta ihop kommuner och regioner med hjälp av lokal- och regiontåg. Vi förespråkar att man även kör mer snabbregiontåg mellan regioner och bygger fler pendelparkeringar för att öka användandet av regiontåg. Att lätt kunna ställa bilen i anslutning till en station är en förutsättning för många att välja tåg framför bil. Att ha nära till en station är också en förutsättning för att kunna välja tåg som färdmedel. I de fall mindre orter med gott underlag för tågresa önskar att en station byggs bör detta utredas om ett faktiskt underlag finns i samråd mellan kommun, landsting och Trafikverket. Trafikverket skall vara lyhörda för landstingens/regionernas önskemål om fler tågstationer för att öka resandeunderlaget.

### 7.5 Höghastighetståg

Vi är positiva till höghastighetståg som transportmedel på sikt men vi har sagt nej till att i rådande läge bygga höghastighetståg avsedda för 320 km/h i Sverige. Skillnaden mellan snabbtåg i 250 km/h eller höghastighetståg i 320 km/h är ca 15–25 minuters tidsvinst Göteborg–Stockholm och Malmö–Stockholm, beroende på antal stopp. Självklart hade det varit önskvärt och tidsbesparande att åka snabbt mellan städerna på

nya fina spår, men kostnaden för att bygga höghastighetsjärnväg sett i relation till det behov av stärkt underhåll som nu råder på befintlig järnväg gör att vi i nuläget inte kan motivera denna satsning. Kostnaden beräknas till uppskattningsvis runt 2–300 miljarder för de planerade sträckorna, även om siffrorna är högst osäkra. Trafikverket menar också att denna satsning är olönsam. Där nya spår ändå skall byggas, bör det utredas vad alternativen 250 km/h och 320 km/h kostar på aktuell sträckning innan beslut tas, med hänsyn även tagen till kostnader för framtida underhåll. Om kostnaden ändras kan vi dock ändra ställningstagande angående höghastighetståg.

## 7.6 Snabbtåg 250 km/h

Sverige är ett glesbefolkat land och vi ser behov av snabbare tåg för att öka attraktiviteten och därmed få folk att välja tåget som transportmedel. Vi är dock väl införstådda med de höga kostnader detta innebär. De första svenska snabbtågen, X 2000, sattes i trafik redan på 1990-talet och har en högsta tillåtna hastighet av 200 km/h. SJ moderniserar nu dessa, och det finns också andra typer av snabbtåg som trafikerar det svenska järnvägsnätet. Genom en hastighetsökning blir restiden kortare och konkurrenskraften mot biltrafiken stärks. Även regional trafik kan dra nytta av denna hastighetshöjning genom att köpa in tåg avsedda för högre hastigheter. Vid en ökning av hastigheten till 250 km/h, med dagens spår och genom traditionell byggteknik, kan man generera största möjliga nytta till en rimlig investeringskostnad, men även att tågen kommer fram fortare. Om man ska upp i ännu högre hastigheter blir dock investeringskostnaderna så pass mycket högre och tidsvinsten blir därmed mer kostsam beroende på dyrare byggteknik. Vi förespråkar, likt Trafikverket, att man höjer hastigheten till 250 km/h på de sträckningar som är mest lämpliga sett ur anläggnings-, passagerar- och lönsamhetsperspektiv.

## 7.7 Godstrafik 160 km/h

Persontåg har en högre hastighet än godståg, vilket i vissa fall bromsar persontrafiken. För att få ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten bör man även möjliggöra att öka hastigheten för vissa godståg så att dessa kan köra i hastigheter runt 160 km/h för att inte vara bromskloss för regionaltåg. Dagens posttåg är ett exempel på sådana godståg. Man bör även tillåta längre och tyngre tåg för att kunna köra mer gods på nätterna då det inte är så mycket trafik. Sverigedemokraterna vill påskynda arbetet med att få till stånd snabbare godståg.

## 7.8 Längre godståg

För att nyttja järnvägen mer optimalt ser vi det positiva med att även kunna köra längre godståg, en fråga som är utredd och visar på stora vinster för såväl företag som Trafikverket, samt att tillgången på tåglägen ökar. Standard på tåglängden ligger idag på 630 meter men bör snabbt utökas till Europastandarden om 750 meter och i en förlängning skulle längden kunna ökas än mer. I Tyskland får exempelvis tågen vara strax över 830 meter. Genom att öka längden på tågen finns ökade möjligheter att frakta mer gods på järnväg, men det blir även mer kostnadseffektivt för operatörerna.

Sverigedemokraterna vill

- att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag
- att större hänsyn tas till samhällsnytta vid nyinvesteringar och utbyggnad av järnvägsnätet
- att större hänsyn tas till trafikintensitet vid nyinvesteringar
- optimera och kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet
- se över vilka sträckningar man snabbt kan åtgärda för att få till ökad kapacitet
- prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg
- ge förutsättningar för snabbregiontåg mellan regioner
- att Trafikverket har en positiv grundsyn på önskemål från olika länstrafikbolags önskemål om nya stationer
- utreda kostnaden för alternativen 250 km/h och 320 km/h på aktuella sträckningar innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspar
- höja hastigheten till 250 km/h på de sträckor som är mest lämpliga
- stärka arbetet med att få till stånd godståg med högre hastigheter än dagens
- att arbetet med att förlänga stationer (driftsplatser) för längre tåg utökas och att standarden på högsta tillåtna tåglängd ökas.

## 8 Trygg och säker svensk järnväg

Sverigedemokraternas högsta prioriterade frågeställningar är trygghet och säkerhet, detta särskilt gällande det svenska järnvägssystemet. Vi vill lyfta upp säkerhetsfrågor som berör person- och godstrafik i sin helhet samt exempelvis lokförare, järnvägsövergångar och signalsystem, men även mer övergripande frågor som generellt berör medborgare som exempelvis kontroll av svenska gränser och därmed rikets inre säkerhet. Även om säkerheten är hög inom järnvägssystemet skall fortsatt utveckling och forskning inom området bejakas. Även arbetet inom suicidprevention samt förebyggande av olyckor genom spårsporing skall stärkas. Det finns mycket kvar att göra med ökad inhängning och andra aktiva åtgärder för att förebygga att personer olovligen vistas i spårområdet. Sverige har förvisso prioriterat säkerhet, men det är även viktigt att arbetet fortsätter för att kontinuerligt uppdatera processer, fysiska anläggningar, mjukvara men även fortbilda personal och utveckla morgondagens digitala tågssystem. Dessa system, som är till för att rädda liv och egendom, behöver även utvecklas för att motstå påverkan utifrån. Vår grundläggande tanke är dock att prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för olyckor.

### 8.1 Signalsystem ATC

Ett signalsäkerhetssystem möjliggör att framföra tåg på ett enkelt och säkert sätt utan risk för trafikolyckor som kollision och urspårning. Sverige var tidigt ute med att ta fram ett väl fungerande signalsystem för järnväg. Utvecklingsarbetet med den första prototypen startade redan i slutet på 1960-talet och signalsystemet ATC-1 togs i drift 1980. ATC är därmed ett gammalt men beprövat och ur säkerhetssynpunkt väl fungerande signalsystem som används än idag. De flesta svenska banor använder dock idag en version som kallas ATC-2. Även om ERTMS kommer att breddinföras kommer ATC att vara i drift under överskådlig tid.



## 8.2 Signalsystem ERTMS

European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem. Det nya signalsystemet är tänkt att ersätta ATC-signalsystemet, som används idag. Trafikverket ansvarar för införandet i Sverige. ERTMS är i nuläget tyvärr inte tillräckligt välfungerande på den svenska marknaden. Vi anser det därmed olämpligt att i nuläget breddinföra ERTMS på grund av dess allt för låga driftssäkerhet, men även på grund av höga införandekostnader. Även Riksrevisionen har granskat införandet av ERTMS och i en skrivelse påtalat att införandet av signalsystemet kommer bli mycket dyrare än Trafikverket först beräknat. Vi vill senarelägga införandet av ERTMS för att slippa onödiga kostnader med uppdateringar och de problem som ett för tidigt införande medför. Vi är dock positiva till införande när systemet är så väl utvecklat att det kan införas utan att det är till skada för järnvägstransporterna och rättidigheten.

## 8.3 Övervakning

Det finns cirka 14 100 spårkilometer järnväg som förvaltas av Trafikverket. Det är nästintill omöjligt att fysiskt övervaka så mycket spår. Att placera ut kameror för att fullt ut kontrollera spåren blir därmed mycket kostsamt, men att placera fler fasta kameror på strategiska ställen ser vi som nödvändigt. Ett komplement till strategisk kameraövervakning skulle även kunna vara flygande drönare. Vid personsök inom spårområden är det ofta krav på tågstopp från polis medan sökning pågår. Drönare skulle här kunna vara till hjälp vid olyckor eller vid sökande efter personer som vill sabotera eller är suicidbenägna. Vi vill se över möjligheten att använda drönare som kompletterande säkerhetsåtgärd.

## 8.4 Plankorsningar

Större resurser behöver läggas på att öka antalet planskilda korsningar och öka antalet bevakade plankorsningar. Olyckor är vanliga och dödsfall är inte sällan förekommande. Arbetet med att minimera antalet obevakade järnvägsövergångar behöver därmed intensifieras.

## 8.5 Straffskärpning

Sverigedemokraterna vill se straffskärpningar på ett flertal områden och det gäller även brott som inriktar sig direkt eller indirekt på viktiga samhällsfunktioner såsom infrastruktur. Vi menar att det ska vara tydligt att om man bryter mot lagen så får det konsekvenser, både ekonomiskt och att man kan bli frihetsberövad.

## 8.6 Beträda spårområden

Spårspring är ett stort och tyvärr även ett växande problem. Förutom olyckor skapar det dyra förseningar för resenärer och samhälle, då trafikstopp som regel vidtas, men även arbetsmiljöproblem för lokförare. Straffet för spårspring måste skärpas och övervakningen intensifieras. Tidigare kördes tåg med siktfart för att se om personer befann sig i

eller omkring spårområdet, men trafikstopp är idag mycket ofta förekommande. För att minska störningar och förseningar vill vi utreda om vedertagen rutin skall vara att tillåta tåg att köra i kontrollerad sikt fart eller halv sikt fart vid misstänkt spårspning i stället för trafikstopp.

## 8.7 Kopparstöld

Kopparstöld är ett stort problem för tågtrafiken. Koppar stjäls för att säljas för en mycket låg summa, men kostar sedan enorma summor att ersätta i arbetskostnad. Dessa stölderna genererar också höga samhällskostnader i form av trafikstörningar. Ofta är det skydds- och driftsjordar som stjäls. 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. Kopparstöld är ett brott som borde ha ett betydligt högre straffvärde då det är att jämföras med sabotage mot järnvägsanläggningen. Arbetet måste intensifieras genom att DNA-märka stöldbegärliga komponenter eller genom att ersätta stöldbegärliga komponenter med mindre stöldbegärligt material som t.ex. legeringar eller icke ädel metall som inte går att sälja, eller har så lågt värde att de inte är lönt att stjäla.

## 8.8 Ensamarbetande lokförare

Jakten på att spara pengar får inte äventyra säkerheten. 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. Om fara uppstår och det finns ombordpersonal med på tåget får lokföraren snabbt hjälp. Genom fastställda rutiner och extra personal skapas därmed en trygghet för passagerare när hjälp behövs. Extra personal i vagnar kan även svara på frågor, hjälpa äldre och att larma polis om överförfriskade personer blir stökiga under en resa. Därför bör inte tåg utan ombordpersonal tillåtas vid persontrafik.

## 8.9 8.9 Ersättning vid personpåkörning

Suicid genom att kasta sig framför tåg är tragiskt nog vanligt förekommande. Lokförare får tyvärr räkna med att någon gång bevittna detta under sitt yrkessamma liv. De anhöriga till en person som blir påkörd av tåg får ett (1) basprisbelopp som ersättning. En lokförare som har oturen att vara med om en påkörning får efter samtal med psykologer och försäkringsbolag allt från noll kronor till några tusenlappar. Vi anser att de lokförare som drabbas bör få ett större stöd och utvärdering av deras mående, samt även högre ersättning för det trauma det innebär att vara med om en personpåkörning. Sverigedemokraterna vill införa en grundersättning för lokförare om ett (1) prisbasbelopp för den som bevittnat en personpåkörning.

## 8.10 Intrångsskydd

För att undvika att tåg kapas under färd behövs likt flyget en skyddad förarmiljö i tågen. Det är för lätt att komma in till en lokförare och sedan koppla bort viktig säkerhetsutrustning. Vi menar att stärkt intrångsskydd kan försvåra för terrorister att kapa tåg och

orsaka svåra olyckor och att förbättrad standard för intrångsskydd skall införas på tåg som trafikerar det svenska järnvägsnätet.

## 8.11 Gränskontroller

Sverigedemokraterna värnar säkerheten i vårt land och ser därmed behovet av att fortsätta kontrollera passagerares identitet och medhavt gods vid gränsöverskridande tågtrafik. Sverige ska även verka för att placera vissa gränskontroller i utlandet, exempelvis i Danmark, för att enklare kunna hantera passagerarkontroll innan resenärer når svensk mark. Kontroller skall dock vara effektiva för att inte passagerare skall få längre restid än nödvändigt.

Sverigedemokraterna vill

- prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för fel och olyckor
- att signalsystemet ERTMS utbyggnad stoppas till dess att systemet är bättre utvecklat och mer driftsäkert
- se fler fasta kameror på strategiska ställen
- se över möjligheten att använda drönare som kompletterande säkerhetsåtgärd
- intensifiera arbetet med att minska antalet obevakade järnvägsövergångar
- att straffet skärps för olovlig vistelse i spårområde
- att insatser mot spårspring och suicidprevention stärks för att minska antalet omkomna i järnvägsinfrastrukturen
- utreda möjligheten att som rutin köra i kontrollerad siktart eller halv siktart vid misstänkt spårspring
- skärpa straffet för sabotage, såsom kopparstölder, mot järnvägsanläggningar
- intensifiera arbetet med att ersätta eller DNA-märka stöldbegärliga komponenter för att förebygga kopparstöld
- att det inte skall vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal
- att lokförare som bevitnat personpåkörning erhåller ersättning om ett prisbasbelopp
- stärka intrångsskyddet till lokförare ombord på tåg
- fortsätta med kontroller av passagerare och gods vid gränsöverskridande tågtrafik.

## 9 Svensk järnväg med miljö i fokus

Järnvägstransporter är ur miljö- och energiperspektiv mycket effektiva och svarar för mindre än en procent av transportsektorns utsläpp av koldioxid. En anledning är att tågen till största delen drivs med el. En annan orsak är att tågen har lågt rullmotstånd på rälsen samt att det ryms lika många resenärer på ett tåg som på sex bussar eller nästan 140 bilar. Ett godståg klarar dessutom lika mycket last som cirka 30 långtradare.

### 9.1 Miljövänligt bränsle

Sveriges järnvägsnät består av drygt 16 500 spårkilometer. Av dessa förvaltar Trafikverket infrastrukturen för drygt 14 100 spårkilometer. Den allra största delen, omkring 80 procent, är elektrifierad järnväg. Ellokens andel ökar och med tanke på

miljön är det en stor fördel att köra med eldrift, förutsatt att elen framställs fossilfritt. Det finns dock sträckor där det inte går att använda ellok och även terminaler för lossning och lastning, vilket gör att diesellok fortfarande behövs. I takt med att järnvägen har elektrifierats har antalet diesellok minskat. Där elektrifiering inte är möjlig, är det på sikt önskvärt att diesel ersätts med annat mer miljövänligt bränsle när kostnadseffektivitet och teknik medger detta. På vissa ännu oelektrifierade sträckor kan det också vara motiverat att bygga ny kontaktledning, givet att trafiken är tillräckligt tät i relation till den stora investering som ny kontaktledning innebär.

## 9.2 El och vätgasdrift

Diesellok kommer troligtvis att fasas ut framöver och lok kommer senare att drivas med vätgas, batteridrift eller annan miljövänlig teknik där det inte finns kontaktledningar. 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 cirka hundra mil mellan tankningarna. Vi vill att Sverige utvecklar och provar denna teknik på en lämplig oelektrifierad sträcka.

Sverigedemokraterna vill

- att dieseldrivna lok/motorvagnar på sikt ersätts med annat mer miljövänligt bränsle
- att Sverige provar vätgasdrivna motorvagnar i passagerartrafik på en oelektrifierad sträcka.

# 10 Forskning, innovation och utbildning för framtidens järnväg

## 10.1 Höghastighetståg

Sverigedemokraterna ser positivt på forskning och utveckling över lag och det gäller även järnvägssystemet. Vi har dock sagt nej till att i nuläget införa höghastighetsjärnväg, till följd av Sveriges rådande ekonomiska situation samt att byggnations- och underhållskostnader är för höga i förhållande till nyttan det medför. Vi ser även en problematik med att bygga höghastighetsjärnväg i Sverige med liknande teknik och arbetssätt som befintlig järnväg, vilket resulterar i att problem kvarstår. Vi vill i stället rusta upp befintlig järnväg, samt där det är motiverat, höja hastigheten från 200 km/h till 250km/h för att få snabbare transporter.

## 10.2 Järnväg på bropelare

I Kina byggs järnväg på bropelare för att nyttja marken runt järnvägen mer effektivt, samt för att slippa barriäreffekter, minska snöproblematik och minska risken för påkörning. Denna byggteknik gör dock enorma visuella intryck i omgivningen. Vi ser ändå positivt på nya byggtekniker ur ett forskningsperspektiv och att Sverige mycket väl kan ta lärdom av att bygga på bropelare.

### 10.3 Förarlösa tåg

Förarlösa tåg finns främst på flygplatser, men kommer troligen att bli mer kommersiellt gångbara framöver, när tilliten blir större och man kan köra planskilt utan risk för kollisioner. Metron i Köpenhamn är ett bra exempel. Möjligheten finns att göra tunnelbanan i Stockholm förarlös, men det är tveksamt om det är ekonomiskt motiverat och det är inte heller staten som är infrastrukturägare. Sverigedemokraterna vill dock att forskning och utveckling gällande förarlösa tåg ska fortskrida, för att på så sätt kunna sänka kostnaderna för tågoperatörerna och därmed även för resenärerna.

### 10.4 Maglevtåg

Maglevtåg använder magnetiska krafter, både för att bära upp tåget och som framdrivningsmetod. Maglevtåg finns i begränsad utsträckning i Japan, Kina, Sydkorea och Tyskland. Den högsta uppmätta hastigheten för ett magnetåg är 603 km/h. Dessa så kallade magnetåg har dock haft svårt att slå sig in på marknaden, då tågen inte går att köra på det redan befintliga järnvägsnätet. Initialt har tekniken gjort att byggnation av maglevtåg blivit kostnadsdrivande, men eftersom tekniken blivit billigare har även kostnaden för maglevtåg ständigt minskat. Vi ser positivt på att utvecklingen av maglevtåg bevakas.

### 10.5 Hyperloop

Hyperloop kan liknas med rörpostsystem som bygger på att skicka kapslar i rör med vakuum. Vid en jämförelse skulle tåg kunna färdas i en tub med ett lufttryck nära vakuum och med ett mycket lågt luftmotstånd. Detta system skulle kunna transportera tåg eller kapslar i mycket höga hastigheter och teoretiskt sett utmana flyget. Vi ser förvisso att nya typer tåg kommer att implementeras under lång tid innan detta ens kan bli verklighet, men det är en vision om framtidens transportmedel. Forskning om detta skulle dock kunna användas i dagens infrastruktursystem. Forskning om vacuum skulle exempelvis kunna användas till nya brandsystem, minska friktion vid tunnelpassager, bromssystem eller hopkoppling av vagnar. Vi vill därmed att utveckling och forskning gällande hyperloop bevakas.

### 10.6 Utbildning

I takt med ett ökat intresse och möjlighet att åka tåg kommer även behovet öka av att rekrytera lokförare, spårarbetare, fordonsreparatörer och ombordpersonal. Risken för brist på kompetens är därmed överhängande. Vi ser tillgång på rätt kompetens som ett grundläggande behov för att överhuvudtaget kunna rekrytera personal till bland annat förebyggande underhåll. Vi ser behov av att kraftigt öka antalet utbildningsplatser inom järnvägssektorn.

Sverigedemokraterna vill

- att forskning angående nya byggmetoder för järnväg ökar
- att forskningen och utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg ökar
- att utvecklingen angående maglevtåg bevakas
- att utvecklingen angående hyperloop bevakas
- kraftigt öka antalet utbildningsplatser inom järnvägssektorn.

## 11 Övriga järnvägsfrågor

### 11.1 Mobiltäckning

För att attrahera fler att åka tåg är det viktigt att resenärerna kan kommunicera i mobiltelefon och arbeta på tågen. Tillgång till internet finns på många tåg men är sällan tillfredställande och mobiltäckningen längs järnvägen är ofta dålig. En utbyggnad av mobilnätet är därmed nödvändig. Även mellan en av Sveriges mest trafikerade bansträckor, Stockholm City och Stockholm Odenplan, är mobiltäckningen inne i vagnarna katastrofalt nog helt obefintlig. Sverigedemokraterna vill därmed att en översyn av mobiltäckningen görs, för att i ett senare skede prioritera förbättringsåtgärder. Detta bör ske i ett samarbete mellan Trafikverket, järnvägsföretagen och mobiloperatörerna.

### 11.2 Nättjänster och bokningssystem

Att göra det enkelt att hitta sin resa och att man enkelt kan betala för den är en förutsättning för att på ett smidigt sätt kunna boka sin resa. SJ har en nättjänst samt en app som gör det enkelt för resenären att köpa biljett, inklusive resande med resplus (länstrafik). Tyvärr är inte alla persontrafikoperatörer samlade i denna. För att hitta resor finns på internet även en reseplanerare – resrobot. Tämmligen få känner till denna funktion. För att förenkla för resenärerna anser vi att SJ som ett helägt statligt bolag även åläggs erbjuda konkurrerande företag plats i sina säljtjänster mot att de får en ersättning för detta. För att underlätta logistikkedjan med gods borde möjligheten till en liknande nättjänst som SJ:s utredas så att man enkelt kan leta transporter för sitt gods från dörr till dörr med olika transportsätt.

### 11.3 Museitrafik

För att museiverksamhet ska fungera är det viktigt att man ger trafiken tillgång till tåglägen. Det finns även äldre spår som inte nyttjas eller nyttjas i en mycket liten omfattning, vilket är en förutsättning för att hålla museitrafiken i liv. Det är en del av svenskt kulturarv och vi menar att stöd och ökade förutsättningar bör ges för att museiföreningar fortsatt ska kunna hålla denna verksamhet vid liv.

Sverigedemokraterna vill

- att en översyn och förbättring av mobiltäckningen längs järnvägsnätet görs
- utreda införandet av en nättjänst och applikation för godstransporter med tåg
- att SJ AB åläggs att öppna upp sitt bokningssystem för privata aktörer

- att museitrafik ges ökat stöd och bättre förutsättningar.

*Patrik Jönsson (SD)*

*Jimmy Ståhl (SD)*

*Thomas Morell (SD)*