SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2708

av Annika Hirvonen m.fl. (MP)

För en framtidssäkrad och hållbar svensk järnväg

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att tillsätta en kriskommission för Sveriges järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska tåg ska komma och gå i tid och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att återta hela underhållsskulden på järnväg till år 2037 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör återta järnvägsunderhållet i egen regi och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det i högre utsträckning behövs innovation, metodutveckling och storskalig användning av effektiva maskiner för ett mer effektivt järnvägsunderhåll, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strategiska investeringar i järnvägen tidigt kan bedömas och planeras utifrån att man ska kunna bibehålla tillräckligt med kapacitet och tillförlitlighet under pågående järnvägsunderhåll, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera bytet av kontaktledningar på Västra stambanan till 2044, efter att en första utbyggnad av nya

stambanor Linköping–Jönköping–Göteborg har genomförts, och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att implementera ERTMS på de sträckor som är färdiga för 250 km/tim och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett uppdelande av Trafikverket i ett banverk och ett vägverk och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över huruvida ansvaret för stationsområden, verkstäder och terminaler bör föras över från Jernhusen till en statlig myndighet med ansvar för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva järnvägsprojekt i bolagsform och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om det danska nationella infrastrukturbolaget Sund & Bælts konstruktion kan utgöra en lösning på framdriften av järnvägsprojekt i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att projektfinansiera stora järnvägsprojekt och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder utifrån bedömda effekter av Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande för transportinfrastrukturen i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva utbyggnaden av nya landanslutningar för järnväg från Öresundsbron genom att låta Svedab bygga och äga infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planering och byggande av nya stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping måste återupptas och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att påbörja byggandet av fyrspår Alingsås–Göteborg och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utveckla järnvägen mellan Stockholm och Oslo för att uppnå en restid under tre timmar och tillkännager detta för regeringen.

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en lokaliseringsutredning i samverkan med Jernbanedirektoratet i Norge, samt att se över en koncessionsmodell för finansieringen av ny dragning och uppgradering av sträckan Arvika–Oslo, och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om dubbelspår på Mälarbanan och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga dubbelspår på Värmlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut Ostkustbanan med dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att övergå i en byggfas på sträckan Maria–Helsingborg C och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder på Malmbanan och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägssträckan Lund–Hässleholm snarast bör påbörjas och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dubbelspår Alvesta–Växjö bör byggas och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inleda åtgärder längs Bohusbanan, Skagerrakbanan respektive Norgebanan för sträckan Göteborg–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att snarast påbörja genomförandet av kompensatoriska åtgärder för godstrafik på järnväg i södra Sverige med avseende på effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt inleda en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en långsiktigt funktionell anslutning mellan Stångådalsbanan och Södra stambanan i Linköping oavsett stationsläge och tillkännager detta för regeringen.

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i samband med bygget av Sydostlänken även stärka Blekinge kustbana med två extra mötesspår mellan Sölvesborg och Karlskrona och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Sundsvall–Nyland snarast bör uppgraderas till standarden 250 km/tim för att få till ett sammanhängande stråk med anslutning till Botniabanan och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att medel till Tomteboda bangård ska säkras och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska fortsätta arbetet med en strategi för målsättningen att flytta långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för att möjliggöra längre godståg och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta fram kostnadseffektiva förslag för att upprätthålla och utveckla lågtrafikerade tågsträckor och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera ett bredare arbete för elektrifiering av fler oelektrifierade järnvägar och samtidigt möjliggöra ekonomiska stöd för operatörer som i stället investerar i batteri- eller vätgaståg där detta kan vara lämpligt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en stärkt klimatanpassning av järnvägsnätet och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett regelverk för stopp av kalavverkningar i stråk runt järnvägsnätet i syfte att skredskydda infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en parlamentarisk infrastrukturberedning för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla en tågpolitik i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa den regionala tågtrafikens plats i järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.

45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att vinstkravet på SJ AB bör tas bort och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB bör tilldelas särskilt beslutade samhällsuppdrag avseende tåglinjer och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka och utveckla trafikavtalen för interregional kollektivtrafik, Gotlandstrafiken samt nattågen och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över en ”banrätt” för järnvägen i likhet med dagens vägrätt och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa snabb internetuppkoppling på tåg i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka och förbättra resenärers rättigheter vid förseningar och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

De befintliga stambanorna byggdes under 1800-talets senare del och deras betydelse för den svenska ekonomin och för utvecklingen av vårt land kan inte nog understrykas. Den järnväg som har byggt Sverige starkt står inför stora utmaningar. Infrastrukturen har brister i kapacitet, eftersatt underhåll och ett föråldrat signalsystem. När delar av järnvägen har nått kapacitetstaket går det varken att öka tågresandet tillräckligt mycket eller att göra nödvändigt underhållsarbete utan alltför stora trafikstörningar.

Svensk järnväg är i kris. Tågförseningar är allt för vanligt och resenärerna tappar förtroendet för järnvägen. Nya projekt som ska avhjälpa problemen drar ut på tiden eller kommer inte i gång. Underhållet är eftersatt och det som ska genomföras hindras av att nya avlastande banor saknas. Framför allt Södra och Västra stambanan lider av både kapacitetsbrist och underhållsbehov. Norra Sverige sitter med ålderdomliga dragningar och de nya spårens potential, till exempel Botniabanans, kommer inte till maximal nytta då helheten saknas. Övre Norrlands industriexpansion hämmas av bristande godskapacitet och arbetskraften förlorar rörlighet. Den stora möjligheten för ökad arbetspendling med järnväg riskerar att gå förlorad. Samtidigt befinner vi oss i en klimatkris där hållbara transporter är en av förutsättningarna för att få ned utsläppen av koldioxid till rimliga nivåer. Det behöver en kraftsamling för att tågen ska gå i tid.

Järnvägen är och ska vara stommen i vårt transportsystem men i dagsläget är det något som ofta är till förtret. Detta är oacceptabelt.

Trafikverkets planeringssystem MPK havererade under implementeringen och det nya signalsystemet ERTMS som skulle öka säkerheten och kapaciteten lyser med sin frånvaro. Utbyggnaden av funktionella sidospår och godsbangårdar för godstrafiken saknas. Södra Sverige kommer inom några år påverkas markant av de nya spår och tunnellösningar som byggs i Danmark men inga kapacitetshöjande åtgärder i Sverige finns på plats som kan möta behovet av än mer gods på spår. EU har mål om en omfattande överflyttning från lastbil till järnväg, men den nödvändiga omställningen hindras av brister i Sverige.

Tidöregeringens skrotande av nya stambanor med nav i Jönköping utgör ett dråpslag mot järnvägsutvecklingen. Borttagandet av flera stråk som nya projekt inom EU:s TEN-T-nät är ytterligare ett allvarligt felsteg som sinkar Sveriges möjlighet att få nya moderna medfinansierade spår på plats. Ska Sverige fungera som modern nation som tar klimatutmaningen på allvar, klarar klimatmålen, växlar om transportsystemet, ökar resandet med tåg och får till ett funktionellt näringsliv med smarta arbetsmarknadsregioner knutna till spår måste en kraftsamling till. Sverige behöver både återuppta arbetet med nya sammanhängande stambanor och inrätta en kriskommission för Sveriges järnvägar.

Svenskt järnvägsnät behöver gå in i samma nybyggaranda som i mitten av 1800-talet. Järnvägen ska vara navet i svensk kommunikationsinfrastruktur. Ska detta bli verklighet behövs en kriskommission och en järnvägsberedning övervägas liksom prövandet av nya projektformer och innovativa finansieringslösningar. Ska Sverige klara klimat- och miljömålen behöver vi satsa stort på järnväg för persontransport och gods – för arbetsmarknaden, näringslivet, fritidsresandet och klimatet.

Tågen ska gå i tid

Det är satt som mål att svenska tåg ska komma i tid till 95 procent. Att komma i tid betyder att tågen är max 5 minuter och 59 sekunder sena till slutdestinationen. Runt 89 procent av de framförda tågen ankommer sin slutstation högst fem minuter efter tidtabell. Under lång tid har tågförseningarna legat tydligt under järnvägsbranschens mål på 95 procent. Detta är oacceptabelt. Tågen måste gå i tid och de ska gå som klockan. Det har föreslagits att punktlighetsmarginalen ska sänkas, dvs att tågen ska få

komma än mer sent men ändå räknas som i tid. Detta är att göra järnvägen en otjänst. Man ska kunna förvänta sig att tåg kommer och går i tid. Det laboreras också med ställtider mitt på resan som en sorts gummiband. Inte heller detta ska accepteras som lösning på en bristfällig infrastruktur och vagnpark. Tågen ska gå i tid.

Stärk järnvägsunderhållet

Miljöpartiet anser att det är en viktig och grundläggande uppgift att underhålla den infrastruktur vi har för både vägar och järnvägar. Att det eftersatta underhållet på väg kan återtas under planperioden är positivt, men att enbart en mindre del av järnvägsunderhållet bedöms återtas är ett totalt misslyckande och oacceptabelt. Tågförseningar och inställda avgångar drabbar allt fler och allt oftare. Det påverkar både person- och godstransporter och ytterst påverkar det förtroendet för järnvägen i sig. Anslaget för järnvägsunderhåll behöver höjas, men inte på bekostnad av vägunderhållet. Målet måste vara att återta hela underhållsskulden under 2030-talet.

Järnvägsunderhållet ligger långt efter mot vad resenärer och godstransportörer kan förvänta sig av svensk järnväg. Det behövs även utvecklade arbetsmetoder och ett upplägg för åtgärderna som medger att återställa den eftersatta järnvägen samtidigt som tiden för arbetena i spåren inte sänker kapacitet och tillgänglighet mer än nödvändigt. Trafikverket saknar i dag till och med ett underhållssystem för att ge en bild i realtid av anläggningen, dess tillstånd, kostnad för underhållsåtgärder och när dessa behöver ske.

Sedan Banverket gick upp i Trafikverket och banunderhållet bolagiserades och konkurrensutsattes har statens förmåga till överblick och rationellt planerande av underhållet drunknat i upphandlat underhåll. Frågan har utretts och kompetensen inom myndigheten konstateras ha delvis gått förlorad med dagens konstruktion. Kompetens inom Trafikverket hämmas även av nuvarande konstruktion. Även den naturliga tillsynen av banorna saknas på grund av uppsplittringen. Järnvägen är samhällsviktig och kan inte hanteras på detta bristfälliga sätt. Ett återtagande av järnvägsunderhållet är nödvändigt.

Det behövs utvecklade arbetsmetoder och ett upplägg för åtgärderna som medger att återställa den eftersatta järnvägen samtidigt som tiden för arbetena inte sänker kapacitet och tillgänglighet mer än nödvändigt. Det är i dag svårt att avsätta tillräckligt med tid för underhåll av banorna på grund av kapacitetsbristen, och tågtrafiken kan inte utvecklas i takt med ökad efterfrågan. Det växande behovet av att avsätta mer medel för drift och underhåll, utveckla innovativa metoder och förbättra organiseringen av

järnvägsunderhållet behöver även ske parallellt med att det byggs nya spår för att kunna genomföra underhåll utan större störningar.

Järnvägsunderhållet behöver även ett ökat fokus på kortare genomförandetid och lägre trafikpåverkan samt att större hänsyn tas till samhällsekonomiska aspekter vid metodval. Val av sträckor och tid för åtgärder behöver tydligare än i dag hanteras systematiskt. Det behövs i betydligt större utsträckning innovation, metodutveckling och storskalig användning av effektiva maskiner för att få ett mer effektivt järnvägsunderhåll. Det är även viktigt att strategiska investeringar i järnvägen tidigt kan bedömas och planeras utifrån att bibehålla tillräckligt med kapacitet och tillförlitlighet under tiden som järnvägsunderhållet pågår. Det kan handla om triangelspår för att möjliggöra omledning under en tillfällig avstängning eller uppställningsspår och mötesspår för att kunna bibehålla en större del av den ordinarie kapaciteten vid tillfällig enkelspårstrafik. För att detta ska vara möjligt behöver strategiska investeringar i järnvägen bedömas parallellt med en långsiktig planering för ett stärkt järnvägsunderhåll, och båda perspektiven behöver hanteras samlat. Det finns ett stort behov av långsiktighet i järnvägsunderhållet som kan stödjas av strategiska mindre investeringar som både ger redundans och kapacitet.

Kontaktledningsbytet på Västra stambanan

Kontaktledningarna på Västra stambanan måste bytas. Det som nu sker är att med enkelspår på delar av sträckan samtidigt få operatörer att samarbeta om tåglägena för att klara enkelspårstrafik. Det är fem etapper och först ut är Olskroken–Alingsås som pågår. Denna etapp räknas ta två år trots att man bygger dygnet runt. Det rör sig alltså om tio år av avstängda spår på Västra stambanan med nedsatt trafik. Man går från 22 till 11 persontåg om dagen och från åtta till fyra godståg om dagen. I cirka tio år.

Befintliga kontaktledningar beräknas fortsatt ha en livslängd på minst 30 år. Det betyder att om vi kraftsamlar och bygger ut Göteborg–Jönköping–Linköping med nya spår snarast finns en möjlighet att göra ledningsbytet efter 2044 eller än senare, beroende på om kontaktledningsbytet kan göras snabbare om längre sträckor spår kan stängas av samtidigt, och ändå klara av det inom ramen för livslängden. Därför bör de nya stambanorna snarast sättas igång samtidigt som bytet av kontaktledningarna på Västra stambanan utvärderas om det ska fortsätta och om det går att upphandla snabbare metoder än idag.

Signalsystemet ERTMS

Signalsystemet ERTMS, ett system som flyttar tekniken in i tågen, skulle vara implementerat 2030 enligt EU:s direktiv. Idag finns det på ytterst få platser. Botniabanan har systemet. Med hjälp av ERTMS kan tågen gå i maxhastighet på de banor som är anpassade för 250 km/h. Systemet ska också göra så att tågen kan gå tätare. Men implementeringen haltar och har en del problem som skyndsamt behöver hanteras. Västkustbanan som snart är färdig för 250 km/h till Maria utanför Helsingborg kan inte köras fullt ut då banan inte har ett nytt signalsystem. Det krävs att alla sträckor som byggts för de nya hastigheterna får ERTMS så att nyttan av investeringarna kommer samhället och det hållbara resandet till godo.

Dela upp Trafikverket

Idén med sammanslagningen av Banverket och Vägverket till en myndighet syftade till att få en mer rationell organisation som skulle skapa synergier. Effekten som vi ser nu efter omkring 15 år är en koloss där integreringen inte fungerar, utan istället skapas en oöverblickbar byråkratisering och tungroddhet. Inblandade konstaterar att det inte blev bra. Den del som förlorade mest på konstruktionen är tågsidan. Därför bör Trafikverket delas upp i två verk där bandelen återgår som en egen myndighet. I det sammanhanget är det väsentligt att den nya organisationen för transportinfrastrukturen även hittar lämpliga former för hur det trafikslagsövergripande perspektivet ska kunna bibehållas och stärkas.

Jernhusen

Jernhusen bildades i samband med att SJ bolagiserades. Detta innebar att anläggningar knutna till järnvägen så som stationsområden, verkstäder och terminaler hamnade i ett eget affärsdrivande bolag. Denna konstruktion skulle kunna fungera, men det har i många fall resulterat i att stationsområden fått annan användning till men för järnvägens framtida utveckling. Samspelet mellan tågresandet och fastighetsförvaltandet för stationer inom de kommersiella ramarna har inte alltid främjat just resandet. Det bör därför utredas om Jernhusens framtid verkligen ska vara i affärsdrivande bolagsform.

Järnvägsprojekt i bolagsform och projektfinansiering

Idag upphandlar Trafikverket järnvägsprojekt och anslagen kommer varje år. Det är ett system där effektiviteten och snabbheten i projekten blir lidande. Det finns goda exempel på alternativa lösningar såsom Botniabanan och Öresundsbron. Båda dessa projekt drevs i bolagsform. Botniabanan sköttes som ett bolag där Banverket ägde merparten och kommunerna en mindre del. Finansieringen skedde initialt med lån på marknaden men fördes med tiden över till Riksgälden. Genom bolagsformen och projektifieringen i stället för årliga anslag kunde bandragningen gå ovanligt fort. Ett samarbetsklimat och en vikänsla inom bolaget innebar att problem löstes successivt och projektförskjutningar framåt som bakåt enkelt kunde hanteras ekonomiskt utan att projektet stannade upp. Problemet med upphandlingar som sinkar arbetet minimerades. Finansieringsformen innebär också att Sverige kan få ny järnväg snabbare i detta nu, när den behövs, inte i en avlägsen framtid. Vi kan konstatera att stora järnvägsprojekt i bolagsform och med projektfinansiering bör genomföras. I Danmark sköts stora delar av ny infrastruktur inom ramen för ett nationellt bolag, Sund och Bält. Denna konstruktion anses göra framdriften och underhåll av järnväg klart rationellare och effektivare. Det bör därför utredas om denna konstruktion skulle kunna utgöra en lösning i Sverige.

Fehmarn Bält-förbindelsen

Mellan Danmark och Tyskland öppnas Fehmarn Bält-tunneln för järnvägs- och vägtrafik kring år 2030. Tunneln innebär avsevärda restidsvinster mellan södra Sverige och Tyskland och trafikflödena till Sverige och Norge förväntas öka. Risken är överhängande att vi får stora mängder gods på väg om inte vårt järnvägssystem är anpassat till förändringarna. Hur detta påverkar Sverige bör genast utredas. Trafikverkets bedömningar är att Södra stambanan och Västkustbanan får ökad godstrafik. En del i det som behöver göras är att landanslutningarna i Sverige till Öresundsbron byggs ut. I Danmark sker stora arbeten med nya spår men i Sverige händer inget. För att öka kapaciteten över sundet behöver nya beslut om landanslutningar tas nu. Samtidigt bör det ses över om Svedab kan göra arbetet inom ramen för bolaget och därmed äga en del av infrastrukturen. Finansieringen sker via bron.

Sammanhängande stambanor i södra Sverige

Regeringens beslut 2022 att stoppa planeringen och utbyggnaden av nya stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping måste upphävas och arbetet återupptas. Det kommer att bli svåra problem för godstrafiken, den regionala trafiken och fjärrtrafiken om inte nya spår kommer till stånd och ett redundant system kan byggas. Detta drabbar ytterst resenärerna och godsdistributörer. Alla värnar järnvägen men att ta bort möjligheten att resa med tåg gynnar inte Sverige, klimatet eller framtiden. Det kommer vara fullt på spåren. Södra och Västra stambanan står dessutom inför omfattande underhålls- och renoveringsarbeten. Utan nya spår kommer detta inte att fungera. Vi kommer få se avstängda delar av nätet i decennier. De nya stambanorna bör omedelbart återupptas och skyndas på.

Trafikverket har analyserat kapacitetssituationen i södra Sveriges järnvägssystem efter att satsningen på nya stambanor för höghastighetståg avbrutits av Tidöpartierna. Slutsatsen är att det finns ett antal längre sträckor med större kapacitetsbrister. Utredningen rekommenderar att planering av åtgärder för olika tidsperspektiv sker samtidigt och kommer igång snarast. Analyser visar att det behöver byggas i princip motsvarande längd nya stambanor mot svarande de höghastighetsbanor som regeringen avbröt.

Stockholm–Oslo under tre timmar ger även stor regional nytta

Sträckan Stockholm–Oslo behöver uppgraderas och bli en fungerande järnvägssträcka med moderna snabba tåg. Idag är det få som tar tågen mellan huvudstäderna trots att det är samma avstånd som mellan Stockholm och Göteborg. Flyglinjen Stockholm–Oslo är idag vältrafikerad med runt 1,1 miljoner resenärer per år. Detta är orimligt när vi vet att vi måste ställa om resandet i ljuset av klimatkrisen och att ett alternativ finns. Sträckan Stockholm–Oslo kan nå tider under 3 timmar varvid flyget inte längre behövs. Men detta kräver uppgradering av infrastrukturen. Bland annat krävs nya dragningar över riksgränsen i Värmland. Det bör prövas om detta projekt kan finansieras med brukaravgifter när tågen går över riksgränsen. I första hand behövs en lokaliseringsutredning för gränsbanan Oslo-Arvika. Stockholm–Oslo ingår i EU:s TEN-T-system och kan därmed medfinansieras genom EU:s CEF-medel. Stockholm–Oslo är prioriterad och nya finansieringslösningar bör utredas.

En av insatserna som behövs för att korta restiden mellan huvudstäderna som också gör stor regional nytta är att bygga ut Mälardalsbanan till dubbelspår där det idag enbart

är enkelspår. En arbetspendlare kan korta sin restid mellan Stockholm och Örebro med 20 minuter, och kapaciteten ökar på flera sätt om det finns dubbelspår på Mälarbanan. Om man dessutom gör det möjligt att öka hastigheten går det att ytterligare korta restiden, vilket gör att resan Örebro–Västerås–Stockholm kan gå på 1 timme och 15 minuter.

En annan insats som kortar restiden mellan huvudstäderna och som också gör stor regional nytta är att bygga ut Värmlandsbanan med dubbelspår och att bygga Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn, via Karlskoga. Den utbyggnaden är nödvändig för att nå målet Oslo–Stockholm 2.55 och kommer dessutom med stora regionala och förbättrade möjligheter till arbetspendling mellan Örebro, Kristinehamn, Karlstad och Värmland i stort. Där många nu tar bilen mellan Örebro och Karlstad skulle snabb och enkel tågpendling ha stor betydelse för arbetspendlingen i regionen i stort. Att pendla mellan Västerås och Karlstad med tåg på rimlig tid utan byten skulle vara en stor förändring som ger nya möjligheter till såväl kompetensförsörjning som turism och kulturupplevelser. Inom regionen Karlstad–Örebro–Västerås–Eskilstuna bor en miljon människor som knyts närmare varandra när tågresandet underlättas.

En fungerande järnväg för regional och nationell utveckling i norra Sverige

Norrbotniabanan behöver färdigställas skyndsamt. Mycket tid har redan kastats bort helt i onödan. Länken mellan Botniabanan och Ostkustbanan, Sundsvall–Nyland, behöver få samma standard som Botniabanan, det vill säga 250 km/h. Örnsköldsvik–Härnösand–Sundsvall är med dagens undermåliga lösning ett problem inte minst för arbetspendlingen och driver biltrafiken i regionen. Ostkustbanan saknar idag tillräcklig kapacitet vilket skapar en allvarlig flaskhals upp genom norra Sverige. Utan uppgradering med Nya Ostkustbanan tappar norra Sverige helheten, och utvecklingspotentialen för näringslivet i form av godstrafik, arbetspendling och turistresande i alla dess former blir lidande. Dubbelspår på sträckan är prioriterat. Inlandsbanan som idag har låg standard och bärighet behöver skyndsamt få en upprustning och anpassning för vätgaståg. Upprustning kommer även med säkerhetspolitiska fördelar, inte minst i ljuset av Sveriges Natomedlemskap. Inlandsbanan är mindre geografiskt utsatt jämfört med banorna längs kusterna, samtidigt som den kan förse hela norra Sveriges inland med förnödenheter och

transporter. Inlandsbanan har även förutsättningar att avlasta övre Norrlands stambana och Ostkustbanan, då dessa i hög utsträckning är överbelastade.

Fler förstärkningar av järnvägsnätet

Ett stort antal övriga sträckor i det svenska järnvägsnätet behöver uppgraderas. Antingen till högre standard eller till dubbelspår. Sträckan Göteborg–Alingsås behöver fyrspår för att klara behoven. Sträckan är idag den mest trafikerade sträckan i landet med 100 procents kapacitet. Fyrspår på sträckan blir därför alltmer akut. Nya sträckor med dubbelspår som Göteborg–Oslo genom Bohuslän har utretts, och arbetet behöver påbörjas. Det tar idag dubbelt så lång tid att färdas med godståg mellan Göteborg och Oslo jämfört med lastbil. Med bygge av dubbelspår kan vägtrafiken därför minska till förmån för godstrafik på järnväg, bland annat den lösning som kallas Skagerrakbanan.

Sista biten av Västkustbanan, Maria–Helsingborg, bör byggstartas så snart som möjligt. Utan dubbelspåren kan inte mångmiljardinvesteringarna på Västkustbanan uppnå sin fulla potential vilket är ett slöseri med god infrastruktur och investeringar. Alvesta–Växjös utbyggnad till dubbelspår behöver fortskrida och utgör en viktig satsning för hållbar mobilitet. En funktionell anslutning mellan Stångådalsbanan och Södra stambanan i Linköping behöver långsiktigt säkerställas oavsett stationsläge i Linköping, samtidigt som kostnadseffektiva förslag på upprätthållande och utvecklande av lågtrafikerade tågsträckor tas fram av Trafikverket.

Miljöpartiet ser positivt på att Sydostlänken kommer att realiseras. I samband med bygget av Sydostlänken bör man passa på att stärka Blekinge kustbana för att stärka förutsättningarna för pendling. Den befintliga kustbanan bör kompletteras med två mötesspår i stället för endast ett, som planerat, för att få halvtimmestrafik mellan Sölvesborg och Karlskrona. Beslut om byggstart bör tas så snart som möjligt.

Miljöpartiet vill att fler av de ännu inte elektrifierade järnvägssträckorna ska elektrifieras. Vi välkomnar även initiativ från tågoperatörerna kring batteritåg/vätgaståg och här behöver operatörer och staten samverka om vilka åtgärder som kan bli aktuella för respektive bana. Sker åtgärder i tågen i stället för infrastrukturen så faller den investeringen på någon annan aktör än staten, och det gör att det finns anledning att se över möjligheten till statligt stöd för att skapa ekonomiska incitament att hitta rätt lösning på rätt plats. Exempel på banor som kan omfattas är Halmstad–Värnamo, Markarydsbanan, Stångådalsbanan och Tjustbanan samt Hällnäs–Lycksele–Storuman.

Malmbanan Boden–Luleå som dubbelspår bör snarast sättas i gång för att säkerställa behovet för näringslivet, och en utredning om den kommande sträckan Skellefteå–Luleå med dubbelspår är önskvärt för ökad kapacitet. Att göra den lösningen direkt är mest kostnadseffektivt och skulle gynna norra Sveriges utveckling.

Den mycket angelägna åtgärden Tomteboda bangård ska genomföras. Att modernisera och öka kapaciteten på Stockholms centralstation där ca 80 procent av alla tågresor i hela Sverige börjar, passerar eller slutar är helt nödvändigt. För att få en ökad kapacitet på Stockholms centralstation behöver servicen av tågen som städning, påfyllning av vatten och mat m.m. flyttas ut från centralstationen. Tomteboda bangård har bedömts vara ett lämpligt område för detta.

Gods till järnväg och sjöfart

Målet enligt EU är att godsmängden från väg till järnväg ska öka markant. I runda tal rör det sig om en 50-procentig ökning av godstransporternas andel på spår till 2030 och 100-procentig till 2050. För att Sverige ska klara av att hantera dessa mängder på spår och få godset att lämna vägen behövs en fungerande strategi för det långväga godset. Det vi kan se nu är hur vägtransporterna ökar i förhållande till järnväg. Företagen måste kunna lita på den svenska järnvägen. Näringslivets förtroende för järnvägen är nödvändigt om mer gods ska flyttas över till järnväg. Vi kommer inte klara ett hållbart samhälle som stoppar klimatutsläppen om denna trend fortsätter. Det är centralt att regeringen tillser att arbete med att stärka gods på järnväg och sjöfart växlas upp.

Miljöpartiet vill se ett riktat fokus på en strategisk utbyggnad och förstärkning kopplat till multimodala godsterminaler. Det bidrar till att stärka det transportövergripande synsättet och medför att omlastning för godstransporterna effektiviseras och ger bättre omlastning mellan väg, spår och sjöfart. Det finns även behov av förlängda mötesspår för godståg för att kunna möjliggöra längre tåg på ett sammanhängande järnvägsnät. Den nya TEN-T-förordningen innebär en höjd och förtydligad ambitionsnivå jämfört med tidigare, med krav på att trafik med långa godståg ska kunna framföras med en viss frekvens.

Godstågens längd

Idag är standard för godståg i Sverige 630 meter. EU har inom ramen för TEN-T uttryckt att tågen bör vara minst 740 meter. Detta klarar generellt inte

svenskagodsbangårdar och förbigångsspår. I Tyskland prövas nu godståg på 835 meter som körs upp till Malmö. Fehmarn Bält-förbindelsen dimensioneras för 1 050 meter långa godståg. Samtidigt förbereds Hallsbergs rangerbangård för att kunna hantera 1 050 meter godståg. Genom att öka längden ökas godskapaciteten markant. Det är en del av vad som krävs för att näringslivet ska kunna flytta gods från väg till järnväg. Längre godståg bidrar till ökad konkurrenskraft och, på sikt, ökad lönsamhet för branschen. Att gå från 650 meter till 740 är bra, men att direkt gå mot tåg på 835 meter hade varit bättre. Mellan Malmö och Hallsberg bör redan nu förberedas för 1050 meter långa godståg till exempel genom förbigångsspårens längd och placering, bangårdarnas kapacitet, signalanläggningar och tågens broms- och dragförmåga. Om inte godstågens längd justeras riskerar vi att godstågen från kontinenten lastas om till lastbil i Danmark i högre utsträckning. Detta är direkt kontraproduktivt ur näringslivssynpunkt och ur ett klimatperspektiv. Vidare är det mycket kostsammare att standardisera två gånger i stället för en. Investeringen bör göras så snart som möjligt för anpassningsåtgärder på godsbangårdar och förbigångsspår.

Sverige behöver en tågpolitik

Sverige behöver en tågpolitik, inte bara en infrastrukturpolitik. Idag har vi en politik för infrastruktur, dvs vilka järnvägar vi ska bygga och underhålla, men i mycket liten utsträckning en idé om hur spåren ska trafikeras. Jämför vi med länder med en mycket välfungerande tågtrafik som till exempel Japan och Schweiz så kan vi se att de har en väl utvecklad tågpolitik, inte bara en infrastrukturpolitik, vi bör ta lärdom av länder med en mycket väl fungerande tågtrafik.

Den största delen av tågtrafiken i Sverige är regionala tåg och drivna av regionerna. Det är en central och viktig del av persontransporterna och nödvändigt för den regionala arbetspendlingen. Det är viktigt att det vid byggandet av ny järnväg och vid underhållsåtgärder som begränsar tåglägena tas hänsyn till den regionala trafiken. Det uppfattas ofta som om dessa tåg sätts på undantag. Det är också av största vikt att nya stambanor i södra Sverige kommer på plats så att den regionala trafiken får det nödvändiga utrymmet att expandera. Ska större funktionella arbetsmarknadsregioner komma till stånd utan att bilresandet ökar är detta av största vikt.

Bolaget Statens järnvägar AB

För över 20 år sedan bolagiserades SJ AB och det blev fritt att köra tåg i Sverige. Detta har lett till att SJ dominerar fjärrtågstrafiken medan regionerna byggt upp den regionala trafiken, den trafik som SJ under många decennier innan ägnade sig åt att avveckla. Att regionerna byggt upp trafiken har varit positivt. Men konstruktionen med ett affärsdrivande statligt järnvägsbolag har inte i alla delar varit positiv. Vi ser exempelvis hur viktiga nattåg till Norrland försvinner. Sverige har inte optimerat järnvägens potential som transportmedel, utan lönsamhetsbedömningarna har fått stå i fokus. Prissättningen gynnar inte svenska folket, och det nödvändiga klimatarbete som järnvägen är ett nav i har kommit i skymundan.

SJ är ett statligt bolag vilket innebär att de behöver följa aktiebolagslagens krav på att skapa ekonomiskt värde för ägaren, alltså staten. Bolagsordningen anger att SJ ska bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. För att SJ ska kunna frångå aktiebolagslagens krav på att skapa ekonomiskt värde för ägaren, måste riksdagen besluta om att bolaget har särskilt beslutade samhällsuppdrag. Vinstkravet på SJ AB ska tas bort samt att bolaget tilldelas särskilt beslutade samhällsuppdrag avseende tåglinjer.

SJ har konkurrens på fjärrtågssidan, men det är marginellt och de tågbolag som kör är andra nationers nationella bolag. En optimering av systemet, vagnparker och tåglägen kan göras om SJ återgår till ett verk. Vi menar att det är dags att utreda nyttan med bolagiseringen. Huruvida det är möjligt ur EU-rättslig synvinkel är också oklart, varvid rätten att avveckla marknaden på fjärrtågssidan och nyttan måste utredas. Vi föreslår en statlig utredning som bedömer om och hur SJ skulle kunna avvecklas som affärsdrivande bolag.

Stärk och utveckla trafikavtalen

Trafikavtalen delfinansierar transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik samt färjetrafiken till och från Gotland. Ersättningen som betalas till de regionala kollektivtrafikhuvudmännen har minskat med 44 procent inför 2026, jämfört med 2025. Redan 2025 var ersättningsnivån lägre än vad som var motiverat utifrån den trafik som bedrivs. Den trafik som sker i samverkan med kollektivtrafikmyndigheterna är regional buss- och tågtrafik som de upphandlar på långa kontrakt. Om inte ytterligare medel tillförs bedömer Trafikverket att det kommer att krävas nedprioriteringar i de åtaganden

som idag finansieras av anslaget. Även färjetrafiken till och från Gotland har uppenbara brister genom höga kostnader för fastboende gotlänningar.

Dessutom ingår nattåg ingår i trafikavtalen och sedan tidigare har nattågen Göteborg–Norrland slutat rulla och nattåg till Trondheim kom aldrig igång eftersom medel saknades. Nattågen till övre Norrland har fått kraftiga försämringar. Möjligheten att kunna utveckla de samhällsviktiga nattågen är avhängt att trafikavtalen stärks och att det tas fram ett helhetstänk kring nattågens funktion och nyttor för samhället.

Trafikavtalen är ett anslag som bestäms till ett nominellt belopp och räknas inte om med pris- och löneutveckling som många andra anslag på statsbudgeten. De utgifter som finansieras under anslaget påverkas i hög utsträckning av den allmänna prisutvecklingen i ekonomin och att utgifterna för en oförändrad verksamhet därför tenderar att öka över tid. För att undvika ett årligt behov av att äska ökade anslags medel föreslår Trafikverket att anslaget omklassificeras till ett anslag som omfattas av den årliga pris- och löneomräkningen.

Klimatanpassningar kräver resurser och samverkan

Med klimatförändringarna kommer behovet av klimatanpassning. Detta gäller järnvägen som all annan infrastruktur. Detta kommer att öka behoven av åtgärder på och i anslutning till infrastrukturen. Genom ökad nederbörd, kraftiga skyfall, vinterväder som pendlar kring noll grader och värmeböljor med solkurvor ökar behoven av exempelvis extra skötsel av sidoområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning. Nationella expertrådet för klimatanpassning lyfter fram att klimatanpassningen av infrastrukturen och transportsystemet kommer att kräva en mer utvecklad samverkan mellan myndigheter, kommuner och andra aktörer.

Med stora regn kommer underminering av mark. Banvallar tappar stabilitet och vi riskerar avbrott på trafiken som kan bli förödande och innebära svåra personskador. Exemplen är flera. För att säkerställa infrastrukturen behövs ett fungerande underhåll och en kontinuerlig översyn av nätet. Med underhåll i egen regi kommer detta arbete effektiviseras.

När förändringar i omlandet sker ökar risken för sättningar och ras. Kalavverkade ytor längs banorna ökar vattentrycket då skogen inte längre tar upp och bromsar vattenflödena på samma sätt. För att trygga en fungerande infrastruktur även under rådande klimatförändringar behöver staten tillse att ett avsevärt säkerhetsavstånd fritt

från kalavverkning runt banorna säkerställs. Detta ska dock inte hindra kontinuerlig stormsäkring längs spår. Någon form av ersättning till markägare krävs sannolikt.

Landbroar och samernas renskötsel

Vid byggande av ny infrastruktur i Norrland krockar intressen. Bland annat samernas renskötsel blir lidande. Det är ett stort problem på Norrbotniabanan. Sträckor överklagas och frågan om kompensation lyfts i olika former. Lösningar med uppsamlingshagar, ekonomisk kompensation och retroaktiv ersättning framförs av länsstyrelserna i Västerbotten och Norrbotten som lösning. Men det har inte provats att planera delsträckor i form av landbroar som lyfter upp spåren och därmed skapar fritt utrymme under spåren för renarna att ströva ned till vinterbetesplatserna vid kusten. Systemet behöver inte vara väsentligt kostsammare då ingreppen i naturen, markintrånget, blir markant mindre. Nu prövas sträckor på delar av Norrbotniabanan att lyftas upp på landbroar för att minimera konflikten med samebyarnas intressen. Det är bra och det bör utvärderas om det kan användas i större utsträckning i fler projekt.

Parlamentarisk infrastrukturberedning för järnvägen

Idag sköts planeringen av järnvägsprojekt, vilka som ska prioriteras och hur framdriften ska ske, av regeringen. Vi menar att det är av alltför stor vikt för Sveriges framtid för att lägga hela detta paket i regeringens knä. Det behövs en större gemensam samsyn på vad som behöver göras. Men den ordning som nu är där en ny regering stänger ned projekt och Trafikverket tvingas skrota stora projektorganisationer är kontraproduktiv och ineffektiv. Det måste till ett längre perspektiv för så långsiktig och för nationen avgörande infrastruktur. Därför bör en parlamentarisk infrastrukturberedning för järnvägen övervägas.

Utred en ”banrätt” för byggande av järnväg

I samband med vägbyggnation tar Trafikverket mark i anspråk genom så kallad vägrätt som ger staten rätt att använda marken inom vägområdet. Trafikverket har rätt att påbörja byggnation även om oenighet råder med markägaren om ersättningen. Vägrätten innebär inte heller att fastighetsgränserna ändras. Inom områden med detaljplan, där kommunen är huvudman för allmänna platser, uppstår ingen vägrätt. Men vid järnvägsbyggande får Trafikverket tillgång till mark först enligt den fastställda

järnvägsplanen. Trafikverket köper normalt den mark som behövs för järnvägsbyggnation och blir därmed ny fastighetsägare. Lantmäterimyndighetens beslut kan även överklagas till domstol.

Skillnaden mellan hur mark tas i anspråk för vägbyggen respektive järnvägsbyggnation har framför allt en historisk förklaring. Vägrätten formaliseras rättsligt 1930. Som jämförelse saknades i lag fastställda krav på järnvägsbyggande fram till 1996. Redan i mitten av 1970-talet begärde Statens Järnvägar (SJ) att regeringen skulle utreda frågan om behovet av en ny lagstiftning för att enklare kunna ta i anspråk mark för järnvägsändamål. Någon ny lagstiftning kom dock inte till stånd. Frågan fick dock förnyad aktualitet i promemorian (Ds 1989:69) Markanvändning för järnväg. I denna föreslogs bland annat att ett arbetsplanförfarande efter mönster från väglagen skulle införas för järnvägsbyggen, så kallad banrätt. Förändringen genomfördes dock inte och i lagen om byggande av järnväg finns idag inte den så kallade ”banrätten” i likhet med den vägrätt som sedan länge funnits i väglagen. Miljöpartiet anser att frågan på nytt bör utredas, inte minst mot bakgrund av den kraftiga utbyggnad som svensk järnväg står inför.

Snabb internetuppkoppling på tågen

Sverige har varit världsledande när det gäller tillgång till internetuppkoppling. Ett område som är alltför eftersatt är internetuppkopplingen på tågen i landet. Att resa med tåg har den stora fördelen att det går att kombinera – ofta digitalt – arbete, digital underhållning eller annan typ av avkoppling. För att nyttja de positiva faktorer som kommer med tågåkande krävs god internetuppkoppling och förutsättningar för telefonsamtal. Sverige ska vara ett modernt land in i framtiden. Då behöver vi ytterst kombinera digital teknik och hållbart resande. Vi måste säkerställa snabb internetuppkoppling på samtliga tågsträckor i Sverige.

Stärkt skydd vid förseningar för resenärer

I stället för att resenärer vid varje tillfälle ska behöva söka om ersättning vid förseningar bör automatisk utbetalning av biljettkostnaden vid förseningar införas. Det ska gälla på tåg med bokningar där personuppgifter lämnas vid bokningen.

Idag finns en nationell lagstiftning som är generösare på återbetalning av biljettkostnaden på resor upp till 15 mil. På resor längre än 15 mil gäller EU:s

förordning som ger lägre summor tillbaka. Exempelvis ger en resa som är lite över en timme försenad från Stockholm till Nyköping hela biljettpriset tillbaka, men om resan istället går från Stockholm till Norrköping betalas enbart 25 % av biljettpriset tillbaka.

Den svenska lagstiftningen bör utökas till all linjetrafik oavsett avstånd. Dock kan omkostnader för exempelvis taxi behöva behållas med nuvarande regler då det inte är möjligt att ersätta kostnader helt på längre resor.

Relativt nyligen ändrades den svenska lagstiftningen till att resenärer inte ersätts om förseningen uppstått på grund av force majeure. Detta skapar en osäkerhet för resenärerna både när det gäller att få tillbaka pengar, men **även** för ersättning för till exempel taxiresor för resor upp till 15 mil.

Det är orimligt att resenärerna inte ska veta om ersättning utgår eller inte. Det är långt ifrån alltid helt tydligt varför en försening har skett och om den då omfattas av force majeure eller inte. Resenärernas rättigheter behöver vara tydligt. Vi vill ta bort regeringens tillägg om force majeure och återgå till hur lagstiftning såg ut tidigare.

Annika Hirvonen (MP)

Gurgin Bakircioglu (MP)

Emma Nohrén (MP)

Nila Vikhe Patil (MP)

Ajda Asgari (MP)