SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2430

av Ann-Christine Frohm m.fl. (SD)

Järnväg som håller Sverige på spåret

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör återta en betydande del av järnvägsunderhållet i egen regi motsvarande Infranords andel samt därefter besluta om att Infranord likvideras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets administration och overheadkostnader fortfarande behöver minska till förmån för ökade resurser till underhållsarbete i spåren och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av sänkta finansiella mål för SJ AB och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra sträckan Maria–Helsingborg dubbelspårig och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast bör byggas med dubbelspår, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Göteborg–Alingsås ska byggas ut till fyrspårig järnväg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Södra stambanan snarast bör byggas ut till fyrspårig järnväg mellan Lund och Hässleholm, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Alvesta–Växjö bör byggas om till dubbelspår, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Norrbotniabanan bör färdigställas snarast möjligt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av Ostkustbanan med dubbelspår för en generell högsta hastighet om 250 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om godstrafikens behov av upprustade bansträckor och tillkännager detta för regeringen.
14. 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.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med att möjliggöra längre och tyngre godståg bör stärkas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör bibehållas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka underhållet av kontaktledningssystemet och växlar och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka arbetet med digitalisering inom järnvägssektorn och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge bättre förutsättningar för regionala järnvägsnät och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja hastigheten till 250 kilometer i timmen på de sträckningar som är lämpliga och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en säker implementering av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillräcklig kompensation för kostnader för svenska tågoperatörer vid införande av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska olyckor, stärka suicidprevention och prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för olyckor och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att använda drönare som kompletterande åtgärd och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att minska antalet obevakade plankorsningar och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att som rutin köra i siktfart vid misstänkt spårspring och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffen för sabotage, stöld och hot mot järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet bör skärpas för olovlig vistelse i spårområde, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det inte bör vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inhängning och säkerhetsklassning av bangårdar och tillkännager detta för regeringen.
37. 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.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad säkerhet för personal och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet utbildningsplatser inom järnvägssektorn och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn gällande förbättring av mobiltäckningen längs järnvägsnätet bör göras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten, i samarbete med landets kollektivtrafikmyndigheter, bör ta fram ett gemensamt bokningssystem för all kollektivtrafik i hela Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att museitrafik bör ges ökat stöd och bättre förutsättningar och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Järnvägen har stor betydelse för det svenska samhället och är en nödvändig och självklar del av infrastrukturen. Näringslivet och en stor del av befolkningen är beroende av ett väl fungerande järnvägsnät, där såväl gods som människor kommer till sina destinationer i rätt tid. Vår strategi för en konkurrenskraftig svensk järnväg sträcker sig dock inte enbart till järnvägen som transportmedel, eftersom vi menar att alla trafikslag bör vara inkluderade och tas med i en heltäckande transport- och infrastrukturplanering.

För att vårt samhälle ska vara väl fungerande och hållbart måste rätt förutsättningar finnas för järnvägssystemet att samverka med övrig infrastruktur och andra trafikslag, oavsett om det gäller 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 en väl fungerande järnväg med tillhörande infrastruktur. I samband med Sveriges NATO-

inträde har dessutom ett större fokus tillkommit för den svenska järnvägens funktion beträffande transporter för trupper och materiel i händelse av kris eller krig.

Sverige är ett land med stora avstånd, en stor andel arbetsför befolkning och många företag och industrier. Samtidigt är befolkningen och företagen koncentrerade till vissa stora kommunikationsstråk genom Sverige. Järnvägen utgör en del av ryggraden i svensk infrastruktur och är därmed av stor betydelse för att möjliggöra transporter av både människor och varor. Befolkningen har ökat markant de senaste decennierna och därmed även behovet av att resa och frakta gods. Många företag koncentrerar sina verksamheter till större städer, varför arbetspendlingen har ökat.

För att människor ska välja tåg framför väg- eller flygtransporter måste tåget vara pålitligt och framstå som ett attraktivt transportslag. Eftersom tåg minskar utsläppen vore det önskvärt om tåg blev ett reellt alternativt transportsätt för fler människor samt för mer godstrafik. Människors behov av att resa med tåg skiljer sig markant beroende på var man bor, jobbar eller har sitt umgänge, men även vanliga fritidssysslor eller semestermål spelar en stor roll i människors resmönster. Den lokala spårtrafiken som betjänar begränsade områden, eller pendeltåg och tunnelbana som trafikerar stadsområden, är exempel på transportsätt som är av stor betydelse i människors vardagspendlande. Även den regionala tågtrafiken utgör ett viktigt nät för dem som pendlar till arbete och studier. Företagen och industrin är i stort behov av järnvägen som transportmedel. Förutom att arbetspendlare behöver kunna ta sig till arbetet behövs olika slags godstransporter för exempelvis den tunga gruvindustrin i norr, timmertransporter, posttransporter och livsmedelstransporter. För många företag och industrier är godstransporter via järnväg därmed av största betydelse.

Det är därför av stor vikt att infrastrukturen är väl underhållen samt att tågen avgår och ankommer enligt tidtabell. Det är även av vikt att logistiken runt omkring järnvägs-infrastrukturen håller hög standard, eftersom frakt på järnväg vanligen kräver omlastning på en terminal för godsets fortsatta resa per lastbil eller fartyg. Oavsett om det gäller internationella eller lokala godstransporter är hela handelskedjan beroende av att infrastruktursystemet, från produktion till slutlig leverans, fungerar. Svenska företag, arbetstillfällen, tillväxten samt ekonomin i sin helhet är beroende av en väl fungerande järnväg.

Tågresandet, liksom behovet av godstransporter, har ökat på senare år och trenden ser ut att hålla i sig. Det finns ett skriande behov av att bygga fler spår och sträckningar. Det finns även ett lika skriande behov av ökat underhåll, eftersom den befintliga infrastrukturen är kraftigt eftersatt på grund av flera decennier av bristande investeringar och underhåll. Även organiseringen av underhållet är i behov av omstrukturering. Svensk järnväg behöver i stort sett ökade resurser på alla områden. De senaste åren har mer medel fördelats till järnvägsunderhållet, men det är inte tillräckligt. I takt med den ökade järnvägstrafiken har även slitaget på anläggningen ökat, 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. Trafikverket behöver vara ~~mer~~ lyhört gällande regionernas önskemål om fler tågstationer för att öka resandeunderlaget.

Oavsett hur stora resurser som kommer att tilldelas järnvägen så är styrning och organisering av dessa resurser av yttersta vikt för att varje skattekrona ska nyttjas så effektivt som möjligt och för att nå den höga standard på järnvägen som svenska skattebetalare kan förvänta sig. Långsiktiga beslut gällande infrastrukturplaneringen måste vara realistiska och väl förankrade. Vi anser att prioriteringar i den befintliga järnvägsinfrastrukturen är bättre än satsningar på megaprojekt så som höghastighets-järnväg med tveksam samhällsekonomisk lönsamhet, som tar decennier att genomföra från beslut till färdigställande och som dessutom är i behov av lånefinansiering.

Konkurrensen inom tågoperatörssektorn har till stor del varit positiv och har generellt lett till lägre priser, bättre kvalitet och bättre service. Dock har många regionala trafikhuvudmän brottats med problem kopplade till för låg anbudsgivning, vilket har lett till tvister mellan regionala trafikhuvudmän och operatörer, vilket i sin tur lett till nödavtal till men för anställda och resenärer. Detta har även belysts av Konkurrensverket.

Under många år har frågan om höghastighetståg och deras kostnader debatterats. Då Sveriges behov är att stärka den lokala och regionala pendlingen och öka kapaciteten för transporter av gods har vi från Sverigedemokraternas sida valt att satsa på konventionell järnväg, samt att stärka underhållet av den befintliga järnvägen och i samarbete med M, KD och L avbröt vi 2022 höghastighetstågsprojektet. Svensk järnväg brottas med stora kapacitets- och punktlighetsproblem, och förseningar skapar stora kostnader för privatpersoner, företag och samhället i sin helhet. Sverige har inte råd att kasta pengar på prestigeprojekt som höghastighetståg, resurserna måste gå till att öka kapaciteten för godstågen och pendlarna, och arbeta undan den enorma underhållsskulden.

Central organisation

Förstatligande av underhållet

Det är önskvärt med en mer sammanhållen underhållskedja för det svenska järnvägs-nätet. Staten bör, genom Trafikverket, återta en betydande del av underhållet, motsvarande Infranord AB:s nuvarande andel. Fortfarande bör resterande andel av underhållet vara kvar i privat regi.

Att kunna jämföra statlig och privat verksamhet ger bättre kostnadskontroll, minskar risken för att statens verksamhet blir omotiverat fördyrad och bibehåller möjligheten till ökad effektivitet och nya innovationer. Det är också tveksamt om Trafikverket i nuläget är rustat att ta över all underhållsverksamhet efter sammanslagningen av Vägverket och Banverket, med tanke på att Trafikverket tappat kompetens samt avvecklat sin organisation för eget underhåll. Infranord AB:s underhållsverksamhet bör uppgå i Trafikverket

och företaget bör därefter likvideras. Staten bör inte ha egen verksamhet samtidigt som ett av staten ägt bolag konkurrerar med privata bolag.

Med underhåll i egen regi stärks kompetensen inom Trafikverket, vilket är gynnsamt ur flera perspektiv. Bland annat så är hög egen kompetens bra vid avtalsskrivning. Staten får genom Trafikverket bättre kontroll och rådighet över anläggningen och en del kostsam administration och kostsamt upphandlingsförfarande undviks. Problemet med bristfällig kontraktsskrivning minskar och behovet av avtalsuppföljning och kontroller minskar.

Minskad administration inom Trafikverket

Trafikverkets administration och overheadkostnader har ökat konstant sedan bildandet. Härav har vi från Tidöpartierna givit Trafikverket ett sparbeting på 900 miljoner kronor. Detta är sparbeting är dock inte fullständigt, i synnerhet i ljuset av att Trafikverket hade 11857 anställda vid 2025 års utgång, jämfört med 6806 år 2010. Samtidigt har anläggningsmassan i stort sett varit oförändrad. Fortsatt minskad administration och lägre overheadkostnader är en nödvändig utveckling för Trafikverket och ger mer resurser till direkta underhållsinsatser, vilket i sin tur ger bättre punktlighet.

SJ AB som ett ansvarstagande affärsverk

SJ AB ägs till 100 procent av svenska staten. SJ har inget samhällsuppdrag och verksamheten bedrivs helt på affärsmässiga villkor utan statliga bidrag eller subventioner. 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. Bolagets finansiella mål fastställdes 2014 och gäller ännu. Där formuleras ett krav på en avkastning på operativt kapital om minst sju procent i genomsnitt, en nettoskuldsättningsgrad på 0,5–1,0 gånger på sikt och en utdelning som ska uppgå till 30–50 procent långsiktigt.

Det råder stor samsyn kring värdet av att öka den spårburna trafiken för att minska utsläppen av växthusgaser. Avgörande för att resenärer ska välja tåg framför andra alternativ är att man kan räkna med att tågen är punktliga, fräscha, moderna och attraktiva. Det ska vara lätt att köpa biljetter och servicen ska vara god under resan. Tågstandarden ska vara hög, med olika komfortnivåer att välja mellan. För att uppnå detta krävs god och regelbunden service, städning och uppgradering samt vid behov införskaffande av nya fordon. Persontågstrafiken bör dessutom vara tillgänglig i så stora delar av landet som möjligt.

SJ AB borde vara den aktör som bedriver trafik även där andra aktörer inte ser någon lönsamhet. Det tycks finnas ett brett stöd hos svenska folket för att ha ett statligt ägt bolag som bedriver persontrafik eftersom den utgör en viktig del av transportinfrastrukturen i Sverige. Ett exempel är nattågstrafiken mellan Stockholm och Malmö, som tidigare hotats av nedläggning eftersom den inte ansågs lönsam. Det kan även nämnas att SJ AB inte bedrev någon trafik på Västkustbanan under ett par år, eftersom bolaget inte kunde konkurrera med de av skattemedel subventionerade Öresundstågen. SJ AB ägs av den svenska staten och har ett uppdrag att bedriva lönsam

persontrafik. Vi menar att SJ AB:s höga avkastningskrav försvårar möjligheterna att expandera utbudet av avgångar och utvidga antalet sträckor att trafikera. Vi anser därför att avkastningskravet bör sänkas för att bolaget ska ges bättre möjligheter till såväl nyinvesteringar som expansion av verksamheten.

Järnvägsbyggnation inom Sverige

Nedan följer de projekt som Sverigedemokraterna ser som prioriterade inom ramen för befintliga anslag i Nationella planen:

Maria–Helsingborg

Redan år 1992 fattade riksdagen beslutet att Västkustbanan skulle vara dubbelspårig. Denna utbyggnad har inte färdigställts, trots att nästan trettio år har gått och enkelspåren märkbart minskar kapaciteten. Den sista flaskhalsen måste byggas bort. Här kvarstår sträckan Maria–Helsingborg, vilken också måste prioriteras för att öka kapaciteten. Sträckan är landets hårdast trafikerade enkelspår. På denna sträcka måste stor hänsyn tas till kommande trafikbehov när hamnbassängen i Helsingborg byggs. Därför behöver minst två eller möjligen tre spår till förläggas här. Detta blir marginellt dyrare vid byggnation men avsevärt mycket billigare än om ytterligare en ny tunnel ska gjutas under vatten senare. För att skynda på projektet bör som ett första steg dubbelspåret byggas till strax innan befintlig tunnelmynning, eller i vart fall till Pålsjö skog, vilket avsevärt förbättrat kapaciteten till en förhållandevis låg kostnad.

Göteborg–Borås

En tidigareläggning av projektet Göteborg–Borås via Landvetter ska prioriteras. Med en utbyggnad till dubbelspår och kraftigt höjd standard kan sträckan avlasta motorvägen från den intensiva busstrafik som med några minuters intervall trafikeras av dubbeldäckare i högtrafik. Hänsyn ska tas till den lokala pendlingen med stopp på relevanta mellanliggande orter och beslut om sträckning och stationer har tagits i samråd både med kommuner och Västra Götalandsregionen. Det nya dubbelspåret ska även ha kapacitet för den på sträckan förekommande godstrafiken.

Göteborg–Alingsås

Ytterligare en sträcka som redan i dag nått sitt kapacitetstak är sträckan Göteborg–Alingsås. Sträckan är hårt trafikerad även av godståg och trafiken till Göteborgs hamn, vilken är Skandinaviens största. Detta gör att sträckan måste få högsta prioritet för att byggas ut till fyra spår. Minsta störning på denna sträcka får stor påverkan på tågtrafiken och ger efterverkningar långt upp i Mälardalsområdet men påverkar även godsflödet mot Norrland.

Lund–Hässleholm

Det föreligger ett stort behov av fyrspår på Södra stambanan på hela sträckan Malmö–Hässleholm och en tidigarelagd byggstart för sträckan Klostergården – Stångby genom Lund planeras. Även fyrspår på sträckan Stångby–Hässleholm måste prioriteras högre

än vad planen föreskriver. Med den planerade byggtiden är projektet klart först kring 2040. Redan i dagsläget bedöms Södra stambanan på denna sträcka ha nått sitt kapacitetstak. Problemet lär inte minska när Fehmarn Bältförbindelsen står klar och den nya bron över Fehmarn sund öppnas, vilket sannolikt sker runt 2036-37. Att påskynda byggnationen måste vara ett av de högst prioriterade projekten för Trafikverket. Nya spår ska i görligaste mån löpa utmed befintlig sträckning, inte efter den av Trafikverket föreslagna höghastighetstågsträckningen, och byggas för minst 200 km/h men där möjlighet finns 250 km/h.

Hässleholm–Kristianstad

Hässleholm–Kristianstad är landets näst hårdast trafikerade enkelspår enligt Trafikverkets senaste kapacitetsutredning och utgör därmed en extremt störningskänslig sträcka. Störningar på denna sträcka påverkar inte bara Blekinge kustbana, utan sprider sig även till den hårt trafikerade Södra stambanan samt till Skånebanan väster om Hässleholm, vilken även den utgörs av enkelspår. Sträckan Hässleholm–Kristianstad är i behov av dubbelspår omgående. Det är väl investerade pengar att rusta upp de knappt tre milen och samtidigt öka banans hastighet till minst 200 km/h eller helst 250 km/h och därmed möta Skånetrafikens önskemål om att köra snabbare tåg. Region Skåne har även erbjudit en generös medfinansiering.

Alvesta–Växjö

Sträckan mellan Alvesta och Växjö är idag enkelspårig och en av landets hårdast belastade enkelspårsträcka. Banan har i princip nått taket för sin kapacitet. Projektet fanns tidigare med som ett av de projekt som Trafikverket vill prioritera om deras anslag för investeringar skulle öka med tio procent, men är nu dessvärre borttaget. För att klara av en framtida kapacitetsökning behöver banan byggas ut till dubbelspår. Detta bör påbörjas snarast.

Norrbotniabanan

Norrbotniabanan bör färdigställas i hela sin sträckning snarast möjligt. I Trafikverkets nuvarande nationella plan finns förvisso hela sträckningen med men sträckningen mellan Skellefteå och Luleå är bara delvis finansierad. Området där Norrbotniabanan passerar är expansivt och behovet av bättre lokala transporter har ökat och kommer att öka markant. För att maximera nyttan för långväga transporter söderut för såväl gods som passagerare vid norra Norrlandskusten behöver man dock se till helheten och beakta Ostkustbanans utbyggnad, då denna utgör en flaskhals för Botnia-/Norrbotniabanan.

Ostkustbanan inklusive Stockholm–Uppsala

En av landets mest underutvecklade järnvägssträckningar, sett till transportbehovet, får anses vara Ostkustbanan norr om Gävle. Trots att Norrlandskusten med svenska mått är tämligen tätbefolkad, och trots en stark och tung industri, med främst stål och skogsråvara, präglas Ostkustbanan generellt av låg kapacitet, standard och hastighet. En utbyggnad av dubbelspår på sträckningen Gävle–Härnösand med en generell högsta hastighet på 250 km/h beräknas halvera restiderna och mer än fyrdubbla kapaciteten.

Detta skulle gagna såväl passagerartrafiken som godstrafiken. Dessutom kommer Botniabanan/ Norrbotniabanan att kunna nyttjas bättre när den flaskhals som Ostkustbanan utgör försvinner. Till exempel beräknas sträckan Stockholm–Sundsvall, som idag tar uppemot fyra timmar, få kortad restid till två timmar med dubbelspår och 250 km/h. Färdtiden för sträckan Stockholm–Umeå, som idag är sex och en halv timme, kommer i stället att bli knappt fyra timmar. En snar utbyggnad till dubbelspår avsedda för 250 km/h längs Ostkustbanans hela sträckning behövs.

Det har en längre tid rått kapacitetsbrist på spåren mellan Uppsala och Stockholm, och behovet av att bygga ytterligare två spår den sista sträckan mellan länsgränsen Stockholms län och Uppsala C anser vi vara uppenbart. Det är därför glädjande att vi inom Tidö-partierna beslutade att gå vidare med fyrspårsutbyggnaden på denna sträcka från länsgränsen till Uppsala.

Inlandsbanan

Inlandsbanan sträcker sig ursprungligen från Kristinehamn till Gällivare och möjliggör gods- och persontransporter i norra Sveriges inland. Flera olika typer av gods transporteras via banan, men huvuddelen utgörs av produkter från skogsindustrin. Inlandsbanan är även viktig för turismen i många kommuner. Inlandsbanan har även en viktig funktion att fylla i händelse av ofred.

Det borde finnas möjlighet att öka det regionala resandet. Det finns även behov av att säkerställa tillväxtmöjligheterna för den svenska skogsindustrin genom en upprustning av Inlandsbanan. Det skulle även möjliggöra tyngre transporter och styra om godstrafik från väg till järnväg, vilket skulle innebära en betydande miljövinst. Genom att bland annat gamla slipers byts ut mot nya betongslipers och bärigheten på bank och broar höjs kan axellasten på banan ökas, vilket möjliggör fler och tyngre godstransporter. Med en upprustning av Inlandsbanan erhålls även viss redundans vid störningar på exempelvis Norra stambanan, där urspårningar kan leda till långa trafikstopp med stora störningar för industrin som följd.

Det finns även en vinst i att rusta upp och återöppna sträckan Daglösen–Mora för att på så vis nå Kristinehamns hamn för omlastning av transporter till sjöfart.

Gods och industri

Godsets behov av upprustade bansträckor

Godstrafikens behov av upprustning har under en lång tid fått stå åt sidan för persontrafikens behov. Dessutom har godstågen fått en kraftig ökning av så kallad skogstid, vilket innebär att tågen ställs åt sidan för förbigång eller att de får vänta på mötande tåg. Ett exempel på hur godstrafiken inte har prioriterats är att den av godståg hårt belastade sträckan Mjölby–Hallsberg fortfarande inte är helt utbyggd till dubbelspår, men arbetet pågår och beräknas klart runt 2031. Detsamma gäller sträckan Hässleholm–Lund, som redan borde vara fyrspår, men beräknas vara färdigställt först runt 2040.-Flera sträckningar måste anpassas för järnvägsgodsets behov. Det gäller exempelvis Värmlandsbanan, godsstråket genom Bergslagen, Göteborg–Alingsås,

Mittbanan och Ådalsbanan. Dessutom finns det ett behov av att rusta upp flera rangerbangårdar. Vidare krävs en förbättrad planering från Trafikverkets sida för att minska skogstiden för godsoperatörerna.

Snabbare godståg

Godstågen har en lägre hastighet än persontåg, något som i vissa fall bromsar persontrafiken. För att få ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten bör man möjliggöra en ökad hastighet för vissa godståg så att dessa inte agerar bromskloss för lokal- och regionaltåg. Dagens posttåg är ett exempel på sådana godståg. Dessa har en hastighet på 160 km/h, men redan vid en höjning av hastigheten till 110 eller 120 km/h för övriga godståg skapar man ett bättre flöde då de lättare flyter med i lokal- och regionaltågens genomsnittliga hastigheter. Godsoperatörerna bör därför ges stöd i sitt arbete med att modernisera sina vagnparker till att klara av högre hastigheter.

Längre och tyngre godståg

För att nyttja järnvägen mer optimalt bejakar vi möjligheten att även kunna köra längre godståg. Den frågan är utredd och visar stora möjliga vinster för såväl företag som Trafikverket, och riksdagen riktade 2022 ett tillkännagivande till regeringen i frågan. Standarden på tåglängden ligger idag på 630 meter, men den bör snabbt kunna utökas till minst Europastandarden på 750 meter och i förlängningen till än mer. I Tyskland får exempelvis tågen vara strax över 830 meter, och Fehmarn Bält-förbindelsen anpassas för godståg på hela 1 050 meter. Genom att öka längden på tågen finns större möjligheter att frakta mer gods på järnväg. Det blir även mer kostnadseffektivt för operatörerna. Standarden för högsta möjliga tåglängd bör ökas och arbetet med förlängning av mötesstationer (driftsplatser) och förbigångsspår behöver komma igång. Det finns även ett stort behov av att öka möjligheten att köra tyngre godståg för att öka lönsamheten i transporter. För detta behöver åtgärder genomföras för att spåren skall klara ett ökat axeltryck. Åtgärder för att förstärka effekten i kontaktledningssystemet kan också behöva genomföras. Åtgärderna kommer att vara kostsamma och ta lång tid. Vi vill därför se ett långsiktigt och systematiskt arbete för att få till stånd nya standarder för längre och tyngre godståg. Sverigedemokraterna har drivit denna fråga länge och glädjande nog kom en riksdagsmajoritet fram till att rikta ett tillkännagivande om detta 2022.

Fokus på industrin och gruvnäringen

Genom att stärka järnvägsnätet i Norrland, som är kopplat till skogs- och gruvindustrin, kan större mängder gods flyttas över från väg till järnväg. Det måste dock ställas mot andra investeringar och samhällsnyttor och vara ekonomiskt försvarbart. Vid en sådan utbyggnad ska hänsyn tas till tillgång till hamnar som kan exportera varorna, men även till industrier som kan förädla varorna i Sverige. Behovet av ett förstärkt och utvidgat järnvägsnät i Norrland bör utredas.

Gränsöverskridande trafik

Transport av järnvägsvagnar på fartyg

Öresundsbron är en av de fasta förbindelser som finns med grannländerna och en viktig länk för såväl godstrafik som passagerartrafik till Danmark och vidare ut i Europa. Öresundsbron kan dock behöva stängas ner av flera orsaker, vanligen väderrelaterade men också vid olyckor eller i värsta fall sabotage. Det är därför viktigt att öka antalet överfarter och därigenom stärka transportmöjligheterna vidare ner till Europa. När Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig kommer sannolikt såväl gods- som passagerartrafiken att öka. Så länge det bara finns en fast förbindelse till kontinenten, via Öresundsbron, är vi väldigt sårbara beträffande import och export via järnvägsnätet. För att minska sårbarheten bör därför möjligheten att transportera gods via färja finnas kvar. Vi Tidöpartier har beslutat om ett statligt stöd för tågfärjorna mellan Trelleborg och Rostock om 300 miljoner kronor till och med 2031 och detta stöd bör bestå för att bevara denna redundans. Vidare bör en utredning skyndsamt tillsättas för att se över hur den redundanta tågfärjelinjen mellan Ystad och Swinoujscie kan bevaras då den står utan statligt stöd.

Ny förbindelse mellan Sverige och Danmark

Region Skåne har i flera år efterfrågat en ny förbindelse med Själland, av arbetsmässiga och regionalpolitiska skäl. Även om det funnits politisk enighet i Region Skåne om att en förbindelse ska dras mellan Helsingborg och Helsingör, måste ett sådant beslut föregås av en utredning om vilket geografiskt läge som lämpar sig bäst. Höjdskillnaderna runt Helsingborg försvårar nämligen för godstrafik med järnväg på grund av kraftig lutning. Danska Kystbanen är idag hårt belastad och att köra ett större antal godståg där ligger för närvarande inte i danska statens intresse. Danmark uttalade sig dessutom, genom sin transportminister, i mars 2021 om att Danmark inte vill gå vidare med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Med hänsyn till detta bör därför sträckningen av en ny Öresundsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn, det så kallade Europaspåret, utredas innan beslut fattas om var förbindelsen ska förläggas. Även effekterna av en eventuell Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn bör beaktas. Det är positivt att det på sikt byggs ytterligare förbindelser mellan Sverige och Danmark. Samtalen med den danska regeringen bör intensifieras i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark, för både bil- och tågtrafik.

Förbindelser mellan Sverige och Norge

Även om det råder stora kapacitetsbrister på många sträckor i vårt inhemska järnvägsnät finns behov av förbättrade förbindelser med vårt grannland Norge. Idag bor cirka 8 miljoner människor, nästan hälften av Skandinaviens befolkning, utmed sträckningen Oslo–Göteborg–Köpenhamn. En resa som nu tar mer än åtta timmar skulle med en ny förbättrad förbindelse kunna komma ner till drygt tre timmar med snabbtåg i 250 km/h. En dubbelspårig snabbtågslänk Oslo–Göteborg–Köpenhamn genom Bohuslän skulle

således komma en stor del av de skandinaviska medborgarna till del och även minska behovet av resor med flyg.

Även sträckan Oslo–Stockholm är i behov av modernt dubbelspår i hela sin sträckning, och en uppgradering till 250 km/h. Möjligheten till kraftigt ökad passagerartrafik finns om förbindelsen genomgår en kraftig upprustning och på vissa delar nybyggnation. Inom projektet Stockholm–Oslo 2.55 presenteras intressant material om hur en upprustning skulle kunna komma till stånd.

Förbindelserna mellan Sverige och Norge har även aktualiserats i och med Sveriges NATO-inträde och Rysslands anfallskrig mot Ukraina, varför frågan om utbyggda förbindelser länderna emellan också är en fråga för de instanser som ansvarar för ländernas försvar. Vi önskar ett ökat samarbete med Norge för att på sikt få till stånd bättre förbindelser mellan våra länder.

Drift och underhåll

Finansiering skall ske med direktanslag, inte lån

Infrastrukturen är under ständig utveckling och därför är huvudregeln att finansiera satsningar med direktanslag. Detta är kopplat till att infrastruktur inte innebär en engångskostnad utan kräver ständigt underhåll och återkommande nya investeringar. Tidigare i debatten om höghastighetsjärnvägen hördes röster om att avsteg måste göras och att projektet skulle lånefinansieras. Sådant förfarande skulle obönhörligen tränga undan andra viktiga satsningar för lång tid framöver. Kommande generationer ska inte behöva tyngas av vår generations investeringar.

Utökat underhåll av järnvägssystemet

Det finns behov av att säkerställa och optimera det redan befintliga järnvägssystemet för att i ett första skede generera en mer driftssäker och snabb trafik. Vårt järnvägsnät har under många år haft ett underhåll som varit underdimensionerat och resultatet av detta är att vi nu brottas med en kraftig underhållsskuld. I den senast antagna Nationella Planen bedöms 10-15% av järnvägens underhållsskuld återtas. Vår uppfattning är att mer medel måste avsättas av regeringen till underhållsinsatser i järnvägssystemet, men att det också måste bli effektivare så att mer underhåll ges per satsad krona. Även åtgärder för att öka kapaciteten måste till. Med justeringar såsom längre spår på stationer (driftplatser), kortare blocksträckor på vissa sträckor, utbyggnad till dubbelspår eller fyrspår och högre hastighet på vissa sträckor kan användandet av spåren ökas. Underhåll måste också prioriteras till de tyngsta godsstråken, som utgör stommen i järnvägsgodstrafiken. Störningar här ger stora återverkningar på våra företag och basindustrier.

Underhåll av kontaktledningar och växlar

Den svenska järnvägsinfrastrukturen är på flera områden dåligt underhållen, men kontaktledningsfel måste ses som särskilt allvarliga eftersom de renderar väldigt många förseningsminuter per tillfälle. Enligt Trafikverket uppstår mellan 1 000 och 1 400

kontaktledningsfel varje år som orsakar cirka 5 500–8 500 merförseningstimmar. Genomgripande åtgärder är nödvändiga i den befintliga infrastrukturen för att säkerställa tågens elförsörjning och därmed minska driftsstoppen. Som ett första steg ska kontaktledningssystemet stärkas för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra förekommande fel. En större andel av kontaktledningsnätet behöver bytas ut varje år än det som sker i nuvarande takt.

Även spårväxlar behöver bytas ut i en högre grad än dagens. Även om Trafikverket nu ökar takten för räls- och spårväxelbyte hade takten minst behövt fördubblas ytterligare. Kostnaderna för dessa byten har skenat och åtgärder måste sättas in för att dels minska kostnaderna, dels försöka standardisera de växlar som finns på järnvägsnätet och dels ha en jämnare grad av antalet spårväxlar som ska bytas per år.

Stärkt digitalisering inom järnvägssektorn

Mer behöver göras för att driva på digitaliseringen av samhället, järnvägssektorn inberäknad. Digital automatisk inhämtning av skicket på växlar, spårlägen, kontaktledningar med mera bör spara in resurser jämfört med kostsam manuell besiktning. Att öka kunskapen om järnvägsanläggningens status leder till bättre möjligheter att underhålla densamma och kan också sänka kostnaderna för underhållet. Här ser vi digitaliseringens möjligheter att ge såväl bättre kunskaper om anläggningens skick som möjligheter att rikta underhållet rätt. Arbetet med att digitalisera järnvägsanläggningen bör stärkas.

Mer resurser till dubbelspår

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 antalet mötesplatser utökas är enkelspår fortfarande störningskänsliga. Mer resurser till dubbelspårig järnväg måste till.

Regionala järnvägsnät

Eftersom bostadsbrist och höga bostadspriser får folk att flytta från större städer till kranskommuner är det viktigt att förbättra möjligheten till regional pendling. De större städerna expanderar och många företag förlägger sin verksamhet där, samtidigt är kapacitetsbristen på järnvägsnätet är generellt störst kring de största städerna. Goda kommunikationer med regionaltåg är en förutsättning för att arbetspendling ska fungera och en utveckling av det regionala nätet och resandet görs bäst i dialog med Sveriges olika regioner och trafikhuvudmän.

Infrastruktur för snabbtåg i 250 km/h

Sverige är ett glesbefolkat land och det finns behov av snabbare tåg för att öka attraktiviteten för tåg som färdmedel. De första svenska snabbtågen, X 2000, sattes i trafik redan på 1990-talet och har en högsta tillåtna hastighet på 200 km/h. SJ moderniserar nu fordonsflottan och köper in 25 nya tåg benämnda X250 med en största tillåtna hastighet om 250 km/h. Även vissa regionala trafikhuvudmän har diskuterat att

köpa tåg för 250 km/h. 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. Trafikverket har presenterat en utredning över befintliga sträckor där hastigheten kan höjas till 250 km/h. Det är positivt att höja hastigheten på det svenska järnvägsnätet på de sträckningar som är lämpliga, sett ur ett anläggnings-, passagerar- och lönsamhetsperspektiv.

Signalsystem

Signalsystemet 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. Det har vid tidigare implementeringar varit stora driftstörningar, där Botniabanan stuckit ut. Dock är ERTMS mer intrimmat nu på de banor där det är infört, och andelen signalfel är lägre på banor med ERTMS jämfört med ATC-2, vilket framgår av en rapport från Riksrevisionen. I Sverige finns en mycket hög andel omoderna signalställverk och behovet av en modernisering och av att få en enhetlig standard är stort. Därför är ett införande av ERTMS en nödvändighet. Det finns dock fortsatt en risk för inkörningsproblem vid nyinstallation av ERTMS. Dessutom föreligger det en risk för att järnvägsföretagen inte hinner installera ERTMS i sina fordon, varför implementeringen av detta signalsystem bör ske i samråd med järnvägsoperatörerna för att säkerställa en säker implementering och att det inte uppstår en brist på fordon utrustade med ERTMS. Vid upphandling av ERTMS bör detta ske som till exempel i Norge, där man valt att inte ha mängder med små upphandlingar som Trafikverket påbörjat på Malmbanan, utan en eller ett fåtal rikstäckande.

Kompensation vid införande av ERTMS

Införandet av ERTMS är nödvändigt för att på sikt nå en förbättrad standard av vårt signalsystem och därmed öka punktligheten. Dessvärre innebär det att tågoperatörerna tvingas installera ombordutrustning för flera miljoner kronor per enhet, något som för de mindre operatörerna kan innebära att de inte får ekonomin att gå ihop. Även våra godsoperatörer brottas idag med stora lönsamhetsproblem. Om priset för godstransport på järnväg höjs för att täcka installationen av ERTMS kan det leda till att mer gods i stället körs på lastbil. Vi Tidöpartier införde ett stöd till operatörerna om upp till 50% av installationskostnaden för ERTMS i fordon och 100% för tåg inom museiverksamhet. Detta bör löpande bevakas huruvida det är tillräckligt för operatörerna eller ej.

Säkerhet på och kring spårområdet

Trygg och säker svensk järnväg

Trygghet och säkerhet ska vara högsta prioritet gällande det svenska järnvägssystemet. Säkerhetsfrågor som berör person- och godstrafik behöver lyftas i sin helhet. Det gäller exempelvis lokförare, järnvägsövergångar och signalsystem. Även arbetet inom

suicidprevention måste stärkas. Årligen omkommer i genomsnitt 70-90 personer inom den spårburna trafiken genom suicid, och varje självmord skapar stort lidande för såväl anhöriga som lokförare, samt orsakar totalstopp på ett par timmar inom tågtrafiken. Det är därför motiverat att stora resurser läggs på ökad inhängning av spårområden. Inhängning verkar också förebyggande mot olyckor genom spårspring. Trafikverkets arbete med att hägna in spårområden måste därför öka. Trafikverket arbetar kontinuerligt med trafiksäkerhet, även inom bantrafiken, men det är viktigt att arbetet stärks med förbättring av processer, fysiska anläggningar och mjukvara. Personal behöver fortbildning och säkerhet behöver prioriteras vid utveckling av morgondagens digitala tågsystem. Dessa system, som är till för att rädda liv och egendom, behöver även utvecklas för att motstå yttre påverkan. Förebyggande underhåll för att minimera risken för olyckor ska prioriteras.

Övervakning med drönare

Ett komplement till strategisk kameraövervakning skulle kunna vara flygande drönare. Vid personsök inom spårområden ställs ofta krav på tågstopp från polis medan sökning pågår. Drönare skulle kunna vara till hjälp vid olyckor eller vid sökande efter personer som vill sabotera eller som är suicidbenägna. I Norge har Bane NOR börjat använda drönare vid övervakning av banan, framför allt på svåråtkomliga platser. Till exempel räls som drabbas av stenras, översvämningar och nedfallna träd skulle kunna vara lämpad att avsöka med drönare. Möjligheten att använda drönare som kompletterande åtgärd bör ses över.

Färre obevakade plankorsningar

Större resurser behöver läggas på att öka antalet planskilda korsningar och antalet bevakade plankorsningar. Arbetet med att minimera antalet obevakade järnvägs-övergångar, men också plankorsningar med enbart ljud och ljus, behöver intensifieras för att minska antalet olyckor. Hänsyn till rimlig färdväg för boende måste här beaktas när man bygger bort obevakade plankorsningar.

Siktfart vid obehöriga i spåret

Tidigare kördes tåg generellt med siktfart vid rapporterat spårspring, för att se om personer befann sig i eller omkring spårområdet. Detta innebär i praktiken att föraren skall kunna stanna sitt tåg på halva den sträcka som kan överblickas. Idag är trafikstopp på grund av spårspring mycket vanligare än tidigare. Att välja trafikstopp vid misstänkt försök till suicid är självklart, men för ordinärt rapporterat spårspring för att någon genar över spåret bör trafikstopp väljas bort till förmån för siktfart. För att minska störningarna och förseningarna vill vi därför utreda om tillåtelse att köra i siktfart vid misstänkt spårspring ska vara rutin i stället för trafikstopp.

Straffskärpning vid hot, stöld och sabotage

Det förekommer att personer medvetet saboterar järnvägsanläggningen genom att till exempel lägga stenhögar på spåret eller gräva bort makadam under slipers och därmed skapa risk för urspårning. Även bombhot mot järnvägsstationer eller specifika tåg kan skapa stor oro och stora störningar. Kopparstölder är ett stort problem för tågtrafiken.

Koppar stjäls och säljs sedan för en mycket låg summa, men det medför sedan enorma summor i arbetskostnad för att ersätta den. Dessa stölder orsakar stora avbrott i järnvägstrafiken och medför också en stor risk för allvarliga elolyckor. Kopparstöld kan jämställas med sabotage mot järnvägsanläggningen och bör dömas därefter. En utredning bör tillsättas i syfte att skärpa straffen för hot, stöld och sabotage mot järnvägssystemet.

Olovlig vistelse i spårområdet

Spårspring är ett stort och tyvärr även växande problem. Förutom den ökade risken för olyckor skapar det arbetsproblem för lokförare och dyra förseningar, eftersom trafikstopp som regel vidtas. Straffet för olovlig vistelse i spårområdet måste skärpas och övervakningen intensifieras.

Säkerhet ombord och kring tågen

Ensamarbetande lokförare

Jakten på att spara pengar får inte äventyra säkerheten. Det kan innebära livsfara att en lokförare kör tåg utan ombordpersonal. Om en eldsvåda, bråk eller andra tillbud uppstår kan det ta tid för lokföraren att upptäcka detta. Kamera ersätter inte ombordpersonal då föraren har fokus på att framföra tåget säkert. Genom fastställda rutiner och extra personal skapas en trygghet för passagerare när hjälp behövs. Extra personal i vagnar kan även svara på frågor, hjälpa äldre eller larma polis om personer blir stökiga under en resa. Dessutom är det inte tillräckligt att bara ha en lokförare vid behov av evakuering. Lokföraren har andra uppgifter så som kontakt med trafikledning och räddningstjänst. Dessutom kan lokföraren drabbas av allvarlig sjukdom. Tåg utan ombordpersonal bör inte tillåtas vid persontrafik.

Inhängning och säkerhetsklassning av bangårdar

Svenska bangårdar är i behov av höjd säkerhet. Nerklottrade tåg, spårspring och stölder kan kraftigt reduceras genom bättre inhängning och vid behov även kameraövervakning. Enbart för SL:s del utgör notan för klottersanering över 100 miljoner kronor årligen, pengar som borde gå till en förbättrad kollektivtrafik. Risken för sabotage, samt allvarlig skada eller död vid klättring på tågvagnar, reduceras också om tillträdet försvåras. Det är angeläget att samtliga bangårdar av vikt får stärkt tillträdesskydd och säkerhetsklassning.

Gränskontroller

Säkerheten i Sverige ska värnas, varför det finns behov av att utföra kontroll av vem som tar sig in i landet, och att arbeta mot smuggling av vapen, narkotika och dopningspreparat. Det finns därför behov av att fortsätta att kontrollera passagerares identitet och medhavt gods vid gränsöverskridande tågtrafik. Kontroller ska ske effektivt för att inte passagerare skall få längre restid än nödvändigt.

Trygg miljö för personal och passagerare

Personal på tåg och bussar utsätts allt oftare för hot och våld, vilket i princip var ett okänt fenomen för trettio år sedan. Det här är en fullständigt oacceptabel utveckling och straffen för dessa brott måste skärpas. Många tåg och vissa plattformar och stationer är idag utrustade med kameraövervakning. När övervakningskameror används minskar brottsligheten. Det har återkommande uppmärksammats att personal, främst biljett-kontrollanter, har utsatts för våld.

Som ett led i att stävja det ökande våldet bör ombordpersonal på tåg som rutin bära kameror som en del av arbetsutrustningen. Kroppsburna kameror kan, utöver att ha en avskräckande effekt, även vara ett stöd vid en eventuell rättegång. Personal bör ha tillgång till de hjälpmedel som stärker deras trygghet. Inte bara personal drabbas. Även passagerare utsätts för personer som stör och hotar. Som en ytterligare åtgärd kan ett införande av tillträdesförbud för störande och farliga personer inom kollektivtrafiken vara nödvändigt. Frågan om en lagändring gällande tillträdesförbud för våldsamma personer inom kollektivtrafiken ska utredas.

Åtgärder för att stärka järnvägens attraktionskraft

Utbildning

Ökat intresse för samt ökade möjligheter att resa med tåg kommer att tidvis kräva rekrytering av fler lokförare, järnvägstekniker, fordonsreparatörer och ombordpersonal. Risken för brist på nödvändig kompetens är överhängande. Det finns behov av att kraftigt öka antalet utbildningsplatser inom järnvägssektorn, och här bör staten ta ett ökat ansvar genom fler KY-utbildningsplatser. För att tågen ska kunna rulla, underhållet ska kunna ökas och järnvägsnätet byggas ut är det en ödesfråga att rekryteringen ökar och att utbildade inom sektorn stannar kvar i branschen.

Mobiltäckning

För att attrahera fler att åka tåg är det viktigt att resenärerna kan kommunicera i mobiltelefon och arbeta på tågen. Detta kräver väl fungerande mobilnät med god täckning. Tillgång till internet finns på många tåg men är sällan tillfredsställande eftersom mobiltäckningen längs järnvägen ofta är dålig. En utbyggnad av mobilnätet är nödvändig. Dålig täckning förekommer inte bara i glesbygd utan även i mer bebyggda områden och städer. En översyn av mobiltäckningen längs trafikerade järnvägssträckor bör göras, för att därefter prioritera förbättringsåtgärder. Detta bör ske i ett samarbete mellan Trafikverket, järnvägsföretagen och mobiloperatörerna. Man bör överväga om krav på mobiltäckning utmed järnvägsnätet skall ingå vid kommande auktioner från PTS.

Gemensamt bokningssystem för persontrafik

Det är viktigt att smidigt kunna hitta, boka och betala för 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 samma

plattform. För att hitta resor finns även en reseplanerare, en så kallad resrobot på internet. Tämligen få känner till denna funktion. För att förenkla för resenärerna anser vi att staten, i samarbete med landets kollektivtrafikmyndigheter, bör ta fram ett gemensamt bokningssystem för all kollektivtrafik i hela Sverige.

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 som nyttjas i en mycket liten omfattning. Detta är en förutsättning för att hålla museitrafiken vid liv. Stöd och ökade förutsättningar bör ges för att museiföreningar även fortsättningsvis ska kunna hålla detta kulturarv vid liv.

Ann-Christine Frohm (SD)

Eric Palmqvist (SD) *Patrik Jönsson (SD)*

Liselotte Forsberg (SD)