

## Motion till riksdagen 2020/21:2217

av Patrik Jönsson m.fl. (SD)

# En konkurrenskraftig svensk järnväg

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en stärkt marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör återta en betydande del av järnvägsunderhållet i egen regi samt därefter besluta om att Infranord likvideras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets administration bör ses över i syfte att minska onödig administration till förmån för ökade resurser till underhållsarbete i spåren och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverigeförhandlingen snarast bör avbrytas eller omförhandlas och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Maria–Helsingborg snarast bör byggas dubbelspårig och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast bör byggas med dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Södra stambanan snarast bör byggas ut till fyrsparig järnväg sträckan Lund–Hässleholm och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Alvesta–Växjö bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Norrbottenbanans utbyggnad sträckan Luleå–Skellefteå ska påbörjas och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en upprustning av Ostkustbanan med dubbelspår för 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 skogs- och gruvinustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland bör utredas och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av sänkta finansiella mål för SJ AB och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska sluta rikta svenska skattemedel via EU till andra länders infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll bör stärkas vid gränsöverskridande trafik och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid utredningar och beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige bör den europeiska revisionsrättens rapport beaktas och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU bör vara mer återhållsamt med att stödja medlemsstaternas höghastighetsjärnvägsprojekt och att regeringen mer utförligt bör följa utvecklingen av europeiskt höghastighetståg och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringen på EU-nivå av det europeiska signalsystemet ERTMS bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör bibehållas och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nattåg till Europa och tillkännager detta för regeringen.
24. 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.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett arbete bör inledas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Finland och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka underhållet av kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge bättre förutsättningar för regionala järnvägsnät och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika regioners önskemål om nya stationer och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda kostnaden för alternativen 250 kilometer i timmen, alternativt 320 kilometer i timmen, på aktuella sträckningar innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspår och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja hastigheten till 250 kilometer i timmen på de sträckningar som är mest lämpliga och tillkännager detta för regeringen.
34. 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.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med att möjliggöra längre och tyngre godståg bör stärkas och tillkännager detta för regeringen.
36. 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.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om signalsystemet ATC och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skjuta upp implementeringen av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska tågoperatörer bör kompenseras för de kostnader ett införande av ERTMS för med sig och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fler fasta kameror på strategiska ställen och tillkännager detta för regeringen.
41. 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.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att minska antalet obevakade plankorsningar och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att som rutin köra i sikt fart vid misstänkt spårsprung och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffen för sabotage och hot mot järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet bör skärpas för olovlig vistelse i spårrområde och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffet för kopparstölder i järnvägsanläggningar och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att ersätta eller DNA-märka stöldbegärliga komponenter för att förebygga kopparstöld och tillkännager detta för regeringen.

48. 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 tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lokförare som bevittnat personpåkörning bör erhålla ersättning om ett prisbasbelopp och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka intrångsskyddet till lokförare ombord på tåg och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inhägning och säkerhetsklassning av bangårdar och tillkännager detta för regeringen.
52. 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.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad säkerhet för personal och passagerare på tåg och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dieseldrivna lok/motorvagnar på sikt bör ersättas med annat mer miljövänligt bränsle och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör prova vätgasdrivna motorvagnar i passagerartrafik på oelektrifierad sträcka och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen av nya byggmetoder för järnväg bör öka och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg bör uppmuntras och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående maglevtåg bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående hyperloop bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet utbildningsplatser inom järnvägssektorn och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn gällande förbättring av mobiltäckningen längs järnvägsnätet bör göras och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av en nättjänst och applikation för godstransporter med tåg och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB bör åläggas att öppna sitt bokningssystem för privata aktörer och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att äldre och personer med funktionsnedsättning ska ha goda möjligheter till biljettinköp inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att museitrafik bör ges ökat stöd och bättre förutsättningar och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka arbetet med digitalisering inom järnvägssektorn och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Järnvägen har stor betydelse i det svenska samhället, och järnvägen 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 sin destination 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 inkluderande 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. Detta 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 väl fungerande järnväg med tillhörande infrastruktur. Utöver järnvägssystemet och de övriga trafikslagens roll i samhället är digital infrastruktur av stor vikt. Digital infrastruktur ska planeras och samverka med infrastrukturens satsningar och övriga trafikslag för att generera bästa möjliga samhällsnytta.

Sverige är ett land med stora avstånd, stor andel arbetsför befolkning och många företag och industrier från norr till söder. Samtidigt är Sverige ett glesbefolkat land, vilket resulterat i att population och företag koncentrerats till de stora kommunikationsstråken genom Sverige. Järnvägen 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 därav även behovet av att resa och att 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 utsläpp och klimatpåverkan 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 semester mål spelar stor roll i människors resmönster. Den lokala spårtrafiken som betjänar begränsade områden, samt 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 de som pendlar till arbete och studier.

Företagen och industrin är i stort behov av järnvägen som transportmedel. Förutom behov av att kunna ta sig till arbetet för arbetspendlare, behövs olika slags godstransporter för exempelvis den tunga gruvindustrin i norr, timmertransporter, posttransporter och livsmedel. 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 järnvägsinfrastrukturen håller hög standard, eftersom frakt på järnväg vanligen kräver omlastning på terminal för godsets fortsatta resa per lastbil eller fartyg. Oavsett internationella eller lokala godstransporter är hela handelskedjan beroende av att hela infrastrukturen, från produktion till slutlig leverans, fungerar. Svenska företag, arbetstillfällen, tillväxt samt ekonomi och välbefinnande 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 skriande behov av ökat underhåll, eftersom den befintliga infrastrukturen är kraftigt eftersatt på grund av bristande investeringar och underhåll i decennier. 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. Dessutom finns behov av fler moderna tåg som lockar fler att välja tåg framför bil, vilket inte minst märks i södra Sverige. 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 i form av Sverige-förhandlingen måste vara realistiska och väl förankrade. Vi anser att prioriteringar i den befintliga järnvägsinfrastrukturen är bättre än satsningar på megaprojekt med tveksam samhällsekonomisk lönsamhet som ska stå färdiga om 20–30 år och som dessutom är i behov av lånefinansiering.

Konkurrens är positivt för lägre priser, bättre kvalitet och service. Konkurrensen ska dock vara sund, och förhållanden bör skapas som i största möjliga mån ger likvärdiga villkor för företag och aktörer inom samma bransch eller sektor. Vissa samhällsnyttiga funktioner bör dock inte vara konkurrensutsatta utan drivas i offentlig regi. Konkurrensförhållanden inom järnvägssektorn sker dock, generellt sett, inte enligt gängse praxis på grund av att vissa delar eller bansträckor inte är lika lönsamma. Samtidigt har sträckorna fortfarande en viktig samhällsfunktion. Om fri och sund konkurrens ska råda bör därmed flera parametrar räknas in i upphandlingen.

Höghastighetståg är inget negativt i sig. De kan ha många fördelar, men Sverige-förhandlingen är inte ekonomiskt förankrad utan behöver lånefinansieras. Kalkylerna är osäkra och kostnaderna tränger dessutom undan övrigt underhåll och övriga investeringar. Det är av större vikt att den svenska befolkningen kan förlita sig på att tågen kommer i tid i morgon än tvingas vänta i minst 20 år för att kunna transportera sig till jobbet i tid – och då bara i tid på det nybyggda nätet. Förseningar skapar stora kostnader för privatpersoner, företag och för samhället i sin helhet. Sverige har inte råd att vara utan en välfungerande befintlig järnväg.

## 1 Marknadspott

Den befintliga så kallade marknadspotten/näringslivspotten för investeringar ska stärkas utöver den ordinarie budgetramen. Marknadspotten, som Trafikverket ges mandat att använda, syftar till att snabbt kunna nyttjas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet. Förslaget ligger i linje med vad som lyfts fram av Näringslivets Transportråd.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <https://www.transportrad.se/uttalanden/uttalanden-under-2018/regeringens-infrastrukturplan-2018-2029>.

## 2 Förstatligande av underhållet

Det är önskvärt med en mer sammanhållen underhållskedja för det svenska järnvägsnätet, och staten bör, genom Trafikverket, återta en betydande del av underhållet. En väsentlig del av befintliga underhållskontrakt som ligger på andra entreprenörer bör därmed återgå till Trafikverket när tiden för avtalen löper ut. Fortfarande bör det finnas verksamhet kvar i privat regi. Att kunna jämföra statlig och privat verksamhet ger bättre kostnadskontroll, minskar risken för att statens verksamhet blir omotiverat fördyrad och möjligheten till ökad effektivitet och nya innovationer kvarstår. Det är också tveksamt om Trafikverket i nuläget är rustade att ta över all underhållsverksamhet efter sammanslagningen mellan Vägverket och Banverket, då 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 är hög egen kompetens bra vid avtalsskrivning. Staten får genom Trafikverket bättre kontroll och rådighet över anläggningen och en del kostsam administration och kostsam upphandlingsförfarande undviks. Problemet med bristfällig kontraktsskrivning minskar och behovet av avtalsuppföljning och kontroller minskar.

## 3 Minskad administration inom Trafikverket

Minskad administration är nödvändig och ger mer resurser till direkta underhållsinsatser. Vi anser att Trafikverket bör se över sin administration i syfte att förbättra punktligheten, stärka underhållet och få bättre kontroll på järnvägsanläggningen. Samtidigt behöver Trafikverket göra en översyn i syfte att frigöra mer resurser till arbete i spåret. Trafikverket har på nio år ökat antalet anställda med ca 30 %, vilket vi ser som otillfredsställande, och en översyn i syfte att minska antalet anställda måste ske. En sådan process sker nu i Norge inom Bane Nor där administrativ personal skall minskas för att få mer resurser till underhåll i spåret.<sup>2</sup>

## 4 Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen handlar om avtal mellan kommuner, regioner och staten rörande höghastighetståg, bostäder och anslutande infrastruktur. Sverigedemokraterna har varit skeptiska till denna satsning länge. Vi motionerade redan 2016/17 i denna fråga, eftersom Sverige redan då var i skriande behov av investeringar i den befintliga infrastrukturen gällande flaskhalsar och underhåll. Vi är kritiska till att koppla infrastruktur-satsningar till bostadsbyggande, vilket i sin tur är kopplat till ett behov som uppstått på grund av en enorm invandring till Sverige. Det är orimligt att satsa på höghastighetståg i nuläget och därmed minska utrymmet för andra viktiga investeringar inom järnvägssektor, vägtrafik, flyg och sjöfart – både regionalt och nationellt. Sverigeförhandlingen måste snarast avbrytas eller omförhandlas.

<sup>2</sup> <https://www.banenor.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2020/sparer-pa-kontoret-for-a-bruke-mer-i-sporet/>.

## 5 Maria–Helsingborg

Redan 1992 fattade riksdagen beslutet att Väst kustbanan skulle vara dubbelspårig. Denna utbyggnad har inte färdigställts, trots att knappt trettio år har gått och enkelspåret märkbart minskar kapaciteten. De sista flaskhalsarna måste byggas bort. Därför är det glädjande att sträckan Ängelholm–Maria nu kommer att börja byggas och stå färdigställd preliminärt hösten 2023. Dock kvarstår sträckan Maria–Helsingborg, vilken också måste prioriteras för att öka kapaciteten. På denna sträckan måste stor hänsyn tas till kommande trafikbehov när hamnbassängen i Helsingborg byggs. Därför behöver minst två eller möjligen tre spår till förläggas här, vilket blir marginellt dyrare vid byggnation, men avsevärt mycket kostsammare ifall ytterligare en ny tunnel ska gjutas under vatten senare.

## 6 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 trafikerar motorvägen med dubbeldäckare i högtrafik.

## 7 Lund–Hässleholm

Det finns ett stort behov av fyrspår på Södra stambanan Malmö–Hässleholm, och en byggstart finns medtagen i den nationella planen 2018–2029. Sträckan Malmö–Lund byggs nu och beräknas vara klar 2024, men även fyrspår Lund–Hässleholm måste prioriteras högre än vad som planen föreskriver. Med den planerade byggtiden är projektet klart först 2037–39. Redan i dagsläget bedöms Södra stambanan på denna sträcka ha nått sitt kapacitetstak, och att påskynda byggnationen måste vara ett av de högst prioriterade projekten för Trafikverket.

## 8 Hässleholm–Kristianstad

Hässleholm–Kristianstad är ett av landets hårdast trafikerade enkelspår 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 övriga 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 och därmed möta Skånetrafikens önskemål om att köra snabbare tåg.



## 9 Alvesta–Växjö

Sträckan mellan Avesta och Växjö är idag enkelspårig och har i princip nått taket för sin kapacitet. Projektet finns med som ett av de projekt som Trafikverket vill prioritera om deras anslag för investeringar skulle öka med 10 %. För att klara av framtida kapacitetsökning behöver banan byggas ut till dubbelspår och detta bör påbörjas snarast.

## 10 Norrbotniabanan

Norrbotniabanan bör färdigställas i hela sin sträckning snarast möjligt. I Trafikverkets nationella plan finns bara sträckan Umeå–Skellefteå med, men för att färdigställa Norrbotniabanan krävs det att även sträckan Skellefteå–Luleå byggs. 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 inkludera Ostkustbanans utbyggnad, då denna utgör en flaskhals för Botnia/Norrbotniabanan.

## 11 Ostkustbanan

En av landets mest underutvecklade järnvägssträckningar, sett till transportbehovet, får Ostkustbanan anses vara. 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 sth på 250 km/h beräknas halvera restiderna och mer än fyrdubbla kapaciteten, vilket gagnar såväl passagerartrafiken som godstrafiken. Dessutom kommer Botniabanan/Norrbotniabanan kunna nyttjas bättre när den flaskhals som Ostkustbanan utgör försvinner. Till exempel beräknas sträckan Stockholm–Sundsvall, som idag tar upp emot 4 timmar, få kortad restid till 2 timmar med dubbelspår och 250 km/h. Färdtid på sträckan Stockholm–Umeå, som idag tar 6,5 timmar, kommer istället att ta knappt 4 timmar. En snar utbyggnad till dubbelspår avsedda för 250 km/h längs Ostkustbanans hela sträckning behövs.

## 12 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. Under 2019 ökade turisttrafiken kraftigt, och fem nyinköpta tåg som kan köras på HVO-bränsle kommer att trafikera banan. Det borde finnas möjlighet att öka det regionala resandet. Det finns 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 byta ut gamla slipers mot nya betongslipers och höja bärigheten på bank och broar kan axellasten på banan ökas, vilket möjliggör för 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 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.

## 13 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 prioriterats är att den av godståg hårt belastade sträckan Mjölby–Hallsberg fortfarande inte är helt utbyggd till dubbelspår. Detsamma gäller sträckan Hässleholm–Lund som redan borde vara fyrspår. Den förstnämnda bedöms stå klar 2027, den sistnämnda runt 2038. 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. Det krävs ett större fokus i nästa nationella plan för att förbättra för järnvägsgodstransporter. Vidare krävs en förbättrad planering från Trafikverkets sida för att minska skogstiden för godsoperatörerna.

## 14 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 samhällsnytta 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.

## 15 SJ AB som ett ansvarstagande affärsverk

SJ AB ägs av svenska staten och har uppdraget att bedriva lönsam persontrafik. Bolagets finansiella mål reviderades på årsstämman 2014, vilket resulterade i ett krav på en avkastning på operativt kapital om minst 7 procent i genomsnitt, en nettoskuld-sättningsgrad 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 spårburen trafik för att minska utsläppen av växthusgaser. Avgörande för att resenären 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 emellanåt

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 att ha ett statligt ägt bolag som bedriver persontrafik eftersom den utgör en viktig del av infrastrukturen i Sverige. Ett exempel är nattågstrafiken mellan Stockholm och Malmö som tidigare hotats av nedläggning eftersom den inte anses lönsam. Det kan även nämnas att SJ AB inte bedrev någon trafik på Väst kustbanan under många 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.

## 16 Sveriges skatter ska gå till svensk infrastruktur

Europeiska kommissionens satsningar på järnvägsinfrastruktur kan vara positiva, men mål kan nås på olika sätt. Mål för den europeiska järnvägsinfrastrukturen i sin helhet ska vara realistiska och ekonomiskt förankrade, och lagstiftningsförslag bör vara mer transparenta för att generera en långsiktig trovärdighet, såväl gentemot investerare som mot EU-medborgare. Sverigedemokraterna är i grunden kritiska till att rikta svenska skattemedel till andra länders infrastruktur. Dessa ska istället gå till att stärka den svenska infrastrukturen. Vi har därför tidigare motsatt oss och fortsätter att motsätta oss att EU ökar sin budget till bland annat infrastruktur.

## 17 Stärkt kontroll

Möjligheten till konkurrens kommer att öka i framtiden när kommunikationsgränserna luckras upp. Gränsöverskridande trafik mellan europeiska länder som erbjuder person- och godstransporter kommer då att möjliggöra en mer öppen inre marknad. Konkurrensen behöver dock ske på lika villkor, och det finns därmed flertalet utmaningar. Det finns därför ett behov av mer effektiva kontroller vid gränsöverskridande trafik. Järnvägens skick, underhåll, fordonens standard och kontrollverksamhet ser olika ut i Europa. Det gör även de arbetsrättsliga villkoren, vilka kan generera osunda konkurrensförhållanden. Även finansieringen via EU av det europeiska järnvägssystemet är kraftigt snedvriden ur ett konkurrensperspektiv. Det är positivt med gränsöverskridande rälstransporter förutsatt att flertalet konkurrensparametrar ses över.

## 18 Europeiska satsningen på höghastighetståg

Den europeiska revisionsrätten, som är den europeiska motsvarigheten till svenska Riksrevisionen, har i en särskild rapport<sup>3</sup> analyserat över 5 000 kilometer av Europas

<sup>3</sup> Särskild rapport nr 19/2018: Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäck.

höghastighetsbanor, vilket motsvarar cirka 50 procent av hela det europeiska höghastighetsnätet. Kritiken från europeiska revisionsrätten gällande den europeiska satsningen på höghastighetståg är omfattande. Kostnadseffektiviteten och kostnader för intjänad restid ifrågasätts, beläggningen anses för låg och genomsnittshastigheten är endast cirka 45 procent av den tänkta maxkapaciteten. Dessutom är den ekonomiska hållbarheten låg. Generellt sett är teknikutvecklingen mot höghastighetståg positiv, men i likhet med den europeiska revisionsrätten anser vi att bland annat kostnadseffektivitet bör tas med i beräkningen vid byggnation. Vid utredningar och beräkningar av höghastighetsjärnväg i Sverige bör den europeiska revisionsrättens rapport beaktas.

## 19 Återhållsamhet vid stöd till höghastighetsjärnvägsprojekt

Sedan år 2000 har EU investerat ca 230 miljarder kronor i höghastighetsbanor som resulterat i kritik och frågeställningar, kostnadseffektiviteten i de europeiska projekten kan ifrågasättas. Sammantaget ska över cirka 10 000 nationella regler, tekniska- och administrativa hinder lösas. Vi anser att EU ska vara mer återhållsamma med att stödja medlemsstaternas höghastighetsjärnvägsprojekt och att regeringen bör följa utvecklingen av europeiska höghastighetståg mer utförligt.

## 20 Europeiskt signalsystem ERTMS

EU vill att järnvägstrafiksystemet i hela Europa ska vara enhetligt för att underlätta gränsöverskridande transporter. EU har därför infört ett gemensamt signalsystem, ERTMS. Detta signalsystem är fortfarande under utveckling. Trots att systemet skall vara EU-gemensamt måste varje land ändå själva utveckla mjukvaran till höga kostnader. Det kan konstateras att de vinster som från början utlovades med högre kapacitet jämfört med ATC inte stämde, och vinsterna jämfört med ATC är små.

## 21 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 tvingas att stänga ned av flera orsaker, vanligen väderrelaterade, men också vid olycka 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 öka, och 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. Då detta leder till merkostnad för transportbolagen, hamn- och färjebolagen bör statligt stöd för att bevara denna redundans inrättas.

## 22 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 bäst lämpar sig. 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 sannolikt inte i danska statens intresse. 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. Det är positivt att det på sikt byggs ytterligare förbindelser mellan Sverige och Danmark. Samtal med den danska regeringen bör intensifieras i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark för bil- och tågtrafik.

## 23 Nattåg till Europa

Regeringen har beslutat att satsa på upphandling av nattåg till Europa, eftersom många nattågslinjer har försvunnit på grund av olönsamhet. Sverige har stort behov av mer järnvägstrafik, och många pendlare får idag räkna med ståplats. Det finns ett stort behov av fler tågsätt och avgångar, i synnerhet i storstadsområdena. Det är därför fel att satsa på nattåg till Europa när behoven är avsevärt större i vårt eget land.

## 24 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. I dag bor cirka 8 miljoner människor, nästan hälften av Skandinaviens befolkning, utmed sträckningen Oslo–Göteborg–Köpenhamn. En resa som nu tar mer än 8 timmar skulle med en ny förbättrad förbindelse kunna komma ner till drygt tre timmar med snabbtåg i 250 km/h, eller 2,5 timmar med höghastighetståg i 320 km/h. En dubbelspårig snabbtågslänk mellan 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 dubbelspår och en uppgradering till 250 km/h. Möjligheten till kraftigt ökad passagerartrafik finns om förbindelsen hade genomgått 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. Vi välkomnar ett samarbete med Norge och Danmark för att på sikt få till stånd bättre förbindelser mellan våra länder.

## 25 Förbindelse mellan Sverige och Finland

En inte obetydlig andel av Sveriges handel sker med Kina, Ryssland och Finland och andra länder i östra Asien. År 2018 importerades varor från Kina för drygt 70 miljarder

kronor, och exporten hade en liknande storleksordning. Så gott som all denna handel sker med båt, och den frakten tar lång tid. En minst lika stor import/export som den med Kina sker med Finland. En bättre järnvägsförbindelse ger möjligheter att lägga över en del av godset från båt till en snabbare transport på järnväg. Samtal med berörda länder bör inledas för att få till stånd en fungerande järnvägslänk till östra Asien via Haparanda och Finland. Olika spårvidd medför dock problem. I flera länder finns dock teknik där spårvidden på tåget ändras, utan att axlar behöver bytas under tåget. Denna teknik, som inte kräver omlastning, har även prövats i Torneå/Haparanda. Is och snö har dock medfört problem med fastfrusna axlar, varför tekniken ytterligare behöver utvecklas.

## 26 Prioritering av resurser

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. För höghastighetsjärnvägen hörs röster att avsteg måste göras och att projektet ska lånefinansieras, vilket obönhörligen skulle tränga undan andra viktiga satsningar för lång tid framöver. Dessutom måste även en höghastighetsjärnväg underhållas, varför större framtida underhållsresurser måste tas i anspråk, vilket sällan framkommer i debatten. Den befintliga järnvägen måste rustas upp innan en höghastighetsjärnväg byggs enligt Sverigeförhandlingens modell, och alla satsningar bör ske med direktanslag.

## 27 Utökad 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 snabbare 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. Vår uppfattning är att betydligt mer medel måste avsättas till underhållsinsatser i järnvägssystemet. Men även åtgärder för att öka kapaciteten måste till. Med justeringar som exempelvis längre stationer (driftsplatser), 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.

## 28 Underhåll av kontaktledningar

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 över 1 000

kontaktledningsfel varje år som orsakar cirka 6 000 merförseningstimmar.<sup>4</sup> Genomgripande åtgärder är nödvändiga i den befintliga infrastrukturen för att säkerställa tågens elförsörjning och därmed minska driftstoppen. Som ett första steg ska kontaktledningssystemet stärkas för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra förekommande fel.

## 29 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.

## 30 Regionala järnvägsnät

Eftersom bostadsbrist och höga bostadspriser får folk att flytta från städer till kranskommuner är det viktigt att förbättra möjligheten till regional pendling. De större städerna expanderar, och många företag förlägger sin verksamhet där. 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. Pågatågen och Öresundstågen i Sydsverige är bra exempel på hur Skånetrafiken lyckats knyta ihop kommuner och regioner med hjälp av lokal- och regiontåg. Det är önskvärt med snabba regiontåg med täta avgångar mellan och inom regioner och fler pendelparkeringar för ökat användande av regiontåg. Att enkelt kunna ställa bilen i anslutning till en station är en förutsättning för många att välja tåg framför bil. Att ha nära till en station är också en förutsättning för att kunna välja tåg som färdmedel. Vi önskar bättre förutsättningar för regionaltrafiken.

## 31 Trafikverket och länstrafikbolags önskemål

I de fall mindre orter med tillräckligt underlag för tågresande önskar att en station byggs bör detta utredas i samråd mellan kommun, region och Trafikverket. Genom att erbjuda ökade möjligheter att pendla med tåg minskar beroendet av bil, och de orter som får en ny station blir mer attraktiva att välja som boendeort. Trafikverket ska vara lyhörda för regionernas önskemål om fler tågstationer för att öka resandeunderlaget.

<sup>4</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/anlaggningssteknik/Elkraftsystemet/Kontaktledningsfel/>.

## 32 Höghastighetståg

Det är positivt med höghastighetståg som transportmedel på sikt, men det är inte bra att bygga höghastighetståg avsedda för 320 km/h i rådande läge. Skillnaden mellan snabbtåg i 250 km/h och höghastighetståg i 320 km/h är cirka 15–25 minuters tidsvinst Göteborg–Stockholm och Malmö–Stockholm, beroende på antal stopp. Kostnaden för att bygga höghastighetsjärnväg, sett i relation till det behov av stärkt underhåll och behov av kapacitetsförstärkning som nu råder på befintlig järnväg, gör att vi i nuläget inte kan motivera denna satsning. Kostnaden beräknas till uppskattningsvis 200–300 miljarder för de planerade sträckorna, även om siffrorna är högst osäkra. Även Trafikverket anser att denna satsning är samhällsekonomiskt olönsam. Där nya spår ändå ska byggas, bör det utredas vad alternativen 250 km/h och 320 km/h kostar på aktuell sträckning innan beslut fattas. Det är inte rimligt att Trafikverket bygger nya stambanor med olika standard för hastigheten, vilket man nu planerar. Hänsyn måste dock även tas till kostnader för framtida underhåll. Om kostnadsbilden ändras kan vi ändra vårt ställningstagande angående höghastighetståg.

## 33 Snabbtåg 250 km/h

Sverige är ett glesbefolkat land och det finns behov av snabbare tåg för att öka attraktiviteten och stärka tåget som alternativt transportmedel. 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 dessa, och det finns också andra typer av snabbtåg som trafikerar det svenska järnvägsnätet. Även regional trafik kan köpa in tåg avsedda för högre hastigheter. Vid en ökning av hastigheten till 250 km/h, med dagens spår och genom traditionell byggteknik, kan man generera största möjliga nytta till en rimlig investeringskostnad. Trafikverket har presenterat en utredning<sup>5</sup> över 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 anläggnings-, passagerar- och lönsamhetsperspektiv.

## 34 Snabbare godståg

Persontåg har en högre hastighet än godståg, vilket i vissa fall bromsar persontrafiken. För att få ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten bör man möjliggöra 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 STH på 160 km/h. Men redan vid en höjning av hastigheten till 110 eller 120 km/h på godstågen 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.

<sup>5</sup> <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/aktuellt-for-dig-i-branschen3/aktuellt-for-dig-i-branschen/2020-04/utredning-om-att-hoja-maxhastigheten-till-250-kmtim-pa-delar-av-jarnvagen/>.



## 35 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 vinster för såväl företag som Trafikverket. Standarden på tåglängden ligger idag på 630 meter, men den bör snabbt kunna utökas till Europastandarden på 750 meter och i förlängningen till än mer. I Tyskland får exempelvis tågen vara strax över 830 meter. Genom att öka längden på tågen finns större möjligheter att frakta mer gods på järnväg, men det blir även mer kostnads-effektivt för operatörerna. Standarden för högsta möjliga tåglängd bör ökas och arbetet med förlängning av stationer, så kallade driftsplatser, 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 spåret skall klara ett ökat axeltryck, men 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.

## 36 Trygg och säker svensk järnväg

Trygghet och säkerhet ska vara högst prioriterat 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 suicid-prevention måste stärkas. År 2019 ökade suicid inom bantrafiken, och varje självmord skapar stort lidande för såväl anhöriga som för lokförare och orsakar totalstopp på ett par timmar inom tågtrafiken. Det är därför motiverat att stora resurser läggs på att inhägna spårområdet i ökad utsträckning. Inhägning verkar också förebyggande mot olyckor genom spårspning. Trafikverkets arbete med att hägna in spårområdet 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.

## 37 Signalsystem ATC

Ett signalsäkerhetssystem möjliggör att framföra tåg på ett enkelt och säkert sätt utan risk för trafikolyckor som kollision och urspårning. ATC är designat för hastigheter upp till 250 km/h men är i Sverige godkänt för högst 200 km/h plus viss överhastighet. Sverige var tidigt ute med att ta fram ett väl fungerande signalsystem för järnväg. Utvecklingsarbetet med den första prototypen startade redan i slutet på 1960-talet, och signalsystemet ATC-1 togs i drift 1980. ATC är därmed ett gammalt men beprövat och ur säkerhetssynpunkt välfungerande signalsystem som används än idag. De flesta svenska banor använder dock idag en version som kallas ATC-2. Även om ERTMS kommer att breddinföras kommer ATC att vara i drift under överskådlig tid, och därför behöver hänsyn tas till fortsatta underhållsinsatser.

## 38 Signalsystem ERTMS

European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem. Det nya signalsystemet är tänkt att ersätta ATC-signalsystemet som används idag. Trafikverket ansvarar för införandet i Sverige. Det har vid tidigare implementeringar varit stora driftsstörningar, där Botniabanan stuckit ut. Dock är ERTMS mer intrimmat nu på de banor det är infört, och andelen signalfel är lägre på banor med ERTMS jämfört med ATC-2, vilket framgår i en rapport från Riksrevisionen.<sup>6</sup> I Sverige finns en mycket hög andel omoderna signalställverk, och behovet av en modernisering och 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 skjutas upp ett par år för att säkerställa en säker implementering och att det inte kommer att uppstå en brist på fordon utrustade med ERTMS.

## 39 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 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, och att höja priset för godstransport på järnväg för att täcka installation av ERTMS kan leda till att mer gods körs på lastbil i stället för tåg. Därför ska svenska tågoperatörer kompenseras för de kostnader ett införande av ERTMS medför.

## 40 Övervakning med fasta kameror

Det finns cirka 14 100 spårkilometer järnväg som förvaltas av Trafikverket. Det är nästintill omöjligt att fysiskt övervaka så mycket spår. Att placera ut kameror för att fullt ut kontrollera spåren blir mycket kostsamt, men att placera fler fasta kameror på strategiska ställen ser vi som nödvändigt.

## 41 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

<sup>6</sup> <https://www.riksrevisionen.se/rapporter/granskningsrapporter/2018/nytt-signalsystem-for-jarnvagen---effektiviteten-i-inforandet-av-ertms.html>.

stenras, översvämningar och nedfallna träd skulle kunna vara lämpade att avsöka med drönare. Möjligheten att använda drönare som kompletterande åtgärd ska ses över.

## 42 Färre obevakade plankorsningar

Större resurser behöver läggas på att öka antalet planskilda korsningar och antalet bevakade plankorsningar. Arbetet med att minimera antalet obevakade järnvägsövergångar behöver intensifieras för att minska antalet olyckor. Hänsyn till rimlig färdväg för boende måste här beaktas när man bygger bort obevakade plankorsningar.

## 43 Siktart vid obehöriga i spåret

Tidigare kördes tåg generellt med siktart vid rapporterat spårspning för att se om personer befann sig i eller omkring spårområdet, men förekomsten av trafikstopp är idag mycket vanligare. Att välja trafikstopp vid misstänkt försök till suicid är självklart, men vid ordinarie rapporterat spårspning bör rutinen ses över. För att minska störningar och förseningar vill vi därför utreda om tillåtelse att köra i siktart vid misstänkt spårspning ska vara rutin i stället för trafikstopp.

## 44 Straffskärpning vid hot 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 skapar risk för urspårning, vilket i sin tur kan kosta människoliv. Även bombhot mot järnvägsstationer eller specifika tåg skapar stor oro och stora störningar. Dessa brott bör utredas i syfte att de ges ett högre straffvärde.

## 45 Olovlig vistelse i spårområdet

Spårspning är ett stort och tyvärr även växande problem. Förutom 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.

## 46 Skärpt straff vid kopparstöld

Kopparstölder är ett stort problem för tågtrafiken. Koppar stjäls för att säljas för en mycket låg summa, men kostar sedan enorma summor i arbetskostnad att ersätta. Det är ofta skydds- och driftsjordar som stjäls, vilket genererar höga samhällskostnader i form av trafikstörningar. Avklippta och stulna kopparkablar orsakar stora avbrott i järnvägs-trafiken och medför också en stor risk för allvarliga elolyckor. Kopparstöld kan

jämställas med sabotage mot järnvägsanläggningen och bör ha ett betydligt högre straffvärde.

## 47 Förebyggande av kopparstöld

För att förebygga stölder av koppar kan stöldbegärliga komponenter ersättas eller göras mindre stöldbegärliga genom exempelvis legeringar. Arbetet med att DNA-märka stöldbegärliga komponenter och ersätta komponenter med mindre stöldbegärligt material måste intensifieras.

## 48 Ensamarbetande lokförare

Jakten på att spara pengar får inte äventyra säkerheten. Det kan innebära livsfara att en lokförare kör tåg utan ombordpersonal. Om eldsvåda, bråk eller andra tillbud uppstår kan det ta tid för lokföraren att upptäcka detta. 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 och larma polis om personer blir stökiga under en resa. Tåg utan ombordpersonal bör inte tillåtas vid persontrafik.

## 49 Ersättning vid personpåkörning

Suicid genom att kasta sig eller ställa sig framför tåg är tragiskt nog vanligt förekommande. Lokförare får tyvärr räkna med att någon gång bevittna detta under sitt yrkesliv. De anhöriga till en person som blir påkörd av tåg får ett (1) basprisbelopp som ersättning. En lokförare som har oturen att vara med om en påkörning får efter samtal med psykologer och försäkringsbolag allt från noll kronor till några tusenlappar. De lokförare som drabbas bör få mer stöd och deras mående behöver utvärderas. Dessutom bör en grundersättning på ett (1) prisbasbelopp utgå för det trauma det innebär att vara med om en personpåkörning.

## 50 Intrångsskydd

Det behövs en skyddad förarmiljö i tåg, liknande de som flyg har, för att undvika att tåg kapas under färd. Det är för lätt att komma in till en lokförare och sedan koppla bort viktig säkerhetsutrustning. Ett stärkt intrångsskydd kan försvåra för terrorister att kapa tåg och orsaka svåra olyckor. Vi anser att förbättrad standard för intrångsskydd bör införas på tåg som trafikerar det svenska järnvägsnätet.

## 51 Inhägning och säkerhetsklassning av bangårdar

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

## 52 Gränskontroller

Säkerheten i Sverige ska värnas, varför smuggling av vapen, narkotika och dopingpreparat med mera måste stävjas. Det finns därför behov av att fortsätta kontrollera passagerares identitet och medhavt gods vid gränsoverskridande tågtrafik. Kontroller ska ske effektivt för att inte passagerare skall få längre restid än nödvändigt.

## 53 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 på senare tid uppmärksammats att personal, främst biljettkontrollanter har utsatts för våld. Som ett led i att stävja det ökande våldet bör personal som arbetar till exempel som ombordpersonal på tåg ges möjligheten att bära kameror som en del av arbetsutrustningen. Kroppsburna kameror kan, utöver att ha en avskräckande effekt, även vara stöd vid en eventuell rättegång via dess dokumentation. 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 ytterligare åtgärd kan ett införande av tillträdesförbud för störande och farliga personer inom kollektivtrafiken vara nödvändigt. Frågan om en lagändring gällande tillträdesförbud inom kollektivtrafiken ska utredas.

## 54 Miljövänligt bränsle

Sveriges järnvägsnät består av drygt 16 500 spårkilometer. Av dessa förvaltar Trafikverket infrastrukturen för drygt 14 100 spårkilometer. Den allra största delen, omkring 80 procent, är elektrifierad järnväg. Ellokens andel ökar, och med tanke på miljön är det en stor fördel att köra med eldrift, förutsatt att elen framställs fossilfritt. Det finns dock sträckor, samt även terminaler för lossning och lastning, där det inte går att använda ellok, vilket gör att diesellok fortfarande behövs. I takt med att järnvägen har elektrifierats har antalet diesellok minskat. Det är önskvärt att diesel ersätts med miljövänligare bränsle, där elektrifiering inte är möjlig, så snart kostnadseffektivitet och

teknik medger detta. På vissa ännu oelektrifierade sträckor kan det vara motiverat att bygga en ny kontaktledning, givet att trafiken är tillräckligt tät i relation till den stora investering som en ny kontaktledning innebär.

## 55 El och vätgasdrift

Diesellok kommer troligtvis att fasas ut, och loken kommer att drivas med miljövänligare teknik där det inte finns kontaktledningar. Ett intressant och miljövänligt sätt att driva tåg är vätgas med bränsleceller. Vätgasdrivna tåg med bränsleceller trafikerar redan en reguljär sträcka i nordöstra Tyskland, och de klarar cirka hundra mil mellan tankningarna. Det är önskvärt att denna teknik utvecklas och provas i Sverige på en lämplig oelektrifierad sträcka.

## 56 Järnväg på bropelare

I Kina byggs järnväg på bropelare för att nyttja marken runt järnvägen mer effektivt, samt för att slippa barriäreffekter, minska snöproblematik och minska risken för påkörning. Denna byggteknik gör dock enorma visuella intryck i omgivningen. Nya byggtekniker kan vara fördelaktiga, och Sverige kan mycket väl ta lärdom av att bygga på bropelare, varför tekniken bör beaktas vid planering av nya stambanor i Sverige.

## 57 Förarlösa tåg

I dag finns förarlösa tåg främst på flygplatser, men de kommer troligen att bli mer kommersiellt gångbara framöver, när man kan köra planskilt utan risk för kollisioner. Metron i Köpenhamn är ett bra exempel. Tunnelbanan i Stockholm kan göras förarlös, men det är tveksamt om det är ekonomiskt motiverat, och det är inte heller staten som är infrastrukturägare. Utvecklingen av förarlösa tåg bör fortskrida. Förarlösa tåg kan på sikt sänka kostnaderna för tågoperatörerna och därmed även för resenärerna.

## 58 Maglevtåg

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

## 59 Hyperloop

Hyperloop kan liknas vid ett rörpostsystem där kapslar skickas i rör med vakuum. Även tåg skulle kunna färdas i en tub med ett lufttryck nära vakuum och med ett mycket lågt luftmotstånd. Detta system skulle kunna transportera tåg eller kapslar i mycket höga hastigheter, vilket teoretiskt sett skulle kunna utmana flyget. Det här är en vision om framtidens transportmedel. Nya typer av tåg kommer att implementeras innan detta kan bli verklighet, men forskning om denna teknik skulle dock kunna användas i dagens infrastruktursystem. Vacuum skulle exempelvis kunna användas till nya brandsystem, minska friktion vid tunnelpassager, bromssystem eller hopkoppling av vagnar. Vi vill att utvecklingen gällande hyperloop bevakas.

## 60 Utbildning

Ökat intresse samt ökade möjligheter att resa med tåg kommer att kräva rekrytering av fler lokförare, bantekniker, fordonsreparatörer och ombordpersonal. Risken för brist på nödvändig kompetens är överhängande. Det finns behov av att kraftigt öka antalet utbildningsplatser inom järnvägssektorn. För att kunna öka underhållet och bygga ut järnvägsnätet är det en ödesfråga att rekryteringen ökar och att utbildade inom sektorn stannar kvar i branschen.

## 61 Mobiltäckning

För att attrahera fler att åka tåg är det viktigt att resenärerna kan kommunicera i mobiltelefon och arbeta på tågen, vilket kräver väl fungerande mobilnät med god täckning. Tillgång till internet finns på många tåg, men är sällan tillfredställande 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 i ett senare skede prioritera förbättringsåtgärder. Detta bör ske i ett samarbete mellan Trafikverket, järnvägsföretagen och mobiloperatörerna.

## 62 Gemensamt bokningssystem för godstrafik

För att underlätta logistikkedjan med gods borde möjligheten till en nättjänst som SJ:s utredas för förenklat letande av transporter för gods från dörr till dörr med olika transportsätt. Är tröskeln låg och det är enkelt att finna en transportlösning för järnvägsgods ökar möjligheten att fler företag väljer att transportera sitt gods på tåg i stället för lastbil.

## 63 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 denna. För att hitta resor finns även en reseplanerare, en så kallad resrobot, på internet. Tämmligen få känner till denna funktion. För att förenkla för resenärerna anser vi att SJ, som ett helägt statligt bolag, även åläggs erbjuda konkurrerande företag plats i sina säljtjänster mot att de får en ersättning för detta.

## 64 Äldre och personer med funktionshinder

För de flesta människor är det vanligtvis enkelt att införskaffa en biljett för sitt kollektivresande. Men för vissa äldre och personer med funktionshinder, till exempel synskadade, kan det vara väldigt svårt att genomföra ett biljettköp. Därför bör biljettsystem och säljkanaler i görligaste mån anpassas för att personer med olika funktionshinder ska kunna genomföra biljettköp utan assistans. Möjlighet till kontantköp bör också finnas. Det är av största vikt att appar och biljettautomater utformas i samråd med brukarorganisationer så att så många som möjligt kan köpa biljett.

## 65 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, vilket är en förutsättning för att hålla museitrafiken vid liv. Stöd och ökade förutsättningar bör ges för att museiföreningar fortsättningsvis ska kunna hålla denna verksamhet, som är en del av vårt kulturarv, vid liv.

## 66 Stärkt digitalisering inom järnvägssektorn

Mer behöver göras för att driva på digitaliseringen av samhället, järnvägssektorn inberäknad. Digital automatisk inhämtning av skicket på växlar, spårläge, kontaktledning 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 få såväl bättre kunskaper om anläggningens skick som möjligheter att rikta underhållet rätt. Arbetet med att digitalisera järnvägsanläggningen bör stärkas.

*Patrik Jönsson (SD)*



*Jimmy Ståhl (SD)*

*Thomas Morell (SD)*

*Monika Lövgren (SD)*