

# Motion till riksdagen 2019/20:615

av **Patrik Jönsson m.fl. (SD)**

## En konkurrenskraftig svensk järnväg

---

### Innehållsförteckning

Innehållsförteckning .....	1
1 Förslag till riksdagsbeslut .....	4
2 Sverigedemokraternas vision för en konkurrenskraftig svensk järnväg .....	8
2.1 Vision .....	8
3 Järnvägens betydelse i dagens samhälle .....	8
4 Järnvägens betydelse i ett historiskt perspektiv .....	9
5 Konkurrens på spåren .....	10
6 Sverigedemokraternas särskilda prioriteringar för en konkurrenskraftig järnväg .....	10
6.1 Marknadspott .....	11
6.2 Underhåll av kontaktledningar .....	11
6.3 Förstatligande av underhållet .....	12
6.4 Sverigeförhandlingen .....	12
6.5 Prioriterade sträckningar .....	12
6.5.1 Maria–Helsingborg .....	12
6.5.2 Göteborg–Borås .....	12
6.5.3 Lund–Hässleholm .....	13
6.5.4 Hässleholm–Kristianstad .....	13
6.5.5 Norrbotniabanan .....	13
6.5.6 Ostkustbanan .....	13
6.5.7 Inlandsbanan .....	14
6.6 Fokus på industrin och gruvnäringen .....	14
6.7 SJ AB som ett ansvarstagande affärsverk .....	14
7 Europa och den inre marknaden .....	15
7.1 Konkurrens på den inre marknaden .....	16

7.2	Europeiska satsningen på höghastighetståg.....	16
7.3	Europeiskt signalsystem ERTMS .....	17
8	Gränsöverskridande trafik .....	17
8.1	Ny förbindelse mellan Sverige och Danmark.....	17
8.2	Nattåg till Europa.....	18
8.3	Förbindelse mellan Sverige och Norge.....	18
8.4	Förbindelse mellan Sverige och Finland .....	18
9	Stärkt svensk järnvägsinfrastruktur .....	19
9.1	Prioritering av resurser .....	19
9.2	Nationell planering för transportinfrastrukturen.....	20
9.3	Nationellt .....	20
9.4	Regionala järnvägsnät.....	20
9.5	Höghastighetståg.....	21
9.6	Snabbtåg 250 km/h .....	21
9.7	Godstrafik 160 km/h .....	21
9.8	Längre godståg.....	21
10	Trygg och säker svensk järnväg .....	22
10.1	Signalsystem ATC .....	22
10.2	Signalsystem ERTMS.....	23
10.3	Övervakning .....	23
10.4	Plankorsningar .....	23
10.5	Straffskärpning .....	23
10.6	Beträda spårområden .....	24
10.7	Kopparstölder .....	24
10.8	Ensamarbetande lokförare .....	24
10.9	Ersättning vid personpåkörning.....	24
10.10	Intrångsskydd.....	25
10.11	Hängning och säkerhetsklassning av bangårdar .....	25
10.12	Gränskontroller .....	25
10.13	Tryggare personal .....	25
11	Svensk järnväg med miljö i fokus .....	26
11.1	Miljövänligt bränsle.....	26
11.2	El och vätgasdrift.....	26
12	Forskning, innovation och utbildning för framtidens järnväg.....	27
12.1	Höghastighetståg.....	27
12.2	Järnväg på bropelare .....	27
12.3	Förlösa tåg .....	27
12.4	Maglevtåg .....	28

12.5 Hyperloop .....	28
12.6 Utbildning .....	28
13 Övriga järnvägsfrågor.....	28
13.1 Mobiltäckning.....	28
13.2 Nättjänster och bokningssystem .....	29
13.3 Äldre och personer med funktionshinder .....	29
13.4 Museitrafik.....	29

# 1 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 stärka underhållet av kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket i egen regi bör ansvara för underhåll av järnvägsanläggningen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets administration bör ses över i syfte att minska onödig administration till förmån för fler arbetare i spåren och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverigeförhandlingen snarast bör avbrytas eller omförhandlas och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Maria–Helsingborg snarast bör byggas dubbelspårig och tillkännager detta för regeringen.
7. 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.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Södra stambanan snarast bör byggas fyrspårig sträckan Lund–Hässleholm och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan Hässleholm–Kristianstad bör byggas om till dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Norrbotniabanans utbyggnad efter Umeå–Skellefteå ska anstå tills dess att Ostkustbanan fått dubbelspår och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Ostkustbanan 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 att skogs- och gruvinustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland bör utredas och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att se över statens finansiella mål för SJ AB, som bör sänkas, och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att strukturfonder som används till europeiska järnvägsprojekt endast ska stimulera reell tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör järnvägsprojekt ska följa Europafördraget enligt artikel 69 och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör

- järnvägsprojekt ska följa Europafördraget enligt artikel 5 i protokollet och tillkännager detta för regeringen.
18. 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.
  19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska järnvägsprojekt lanseras och tillkännager detta för regeringen.
  20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU är mer återhållsamma till att stödja medlemsstaternas höghastighetsjärnvägsprojekt och att regeringen mer utförligt bör följa utvecklingen av europeiskt höghastighetståg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
  21. 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.
  22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till att transportera järnvägsvagnar med fartyg bör bibehållas och tillkännager detta för regeringen.
  23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fler och mer effektiva kontroller vid gränsöverskridande trafik och tillkännager detta för regeringen.
  24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Europaspåret och tillkännager detta för regeringen.
  25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inleda samtal med den danska regeringen i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Danmark och Sverige för såväl tåg som biltrafik och tillkännager detta för regeringen.
  26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nattåg och tillkännager detta för regeringen.
  27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en strategi bör tas fram för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge och tillkännager detta för regeringen.
  28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en strategi bör tas fram för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Finland och tillkännager detta för regeringen.
  29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnväg bör finansieras med direktanslag och tillkännager detta för regeringen.
  30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att större hänsyn bör tas till samhällsnytta vid nyinvesteringar och utbyggnad av järnvägsnätet och tillkännager detta för regeringen.
  31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att större hänsyn bör tas till trafikintensitet vid nyinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
  32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att optimera och kraftigt stärka underhållet av det befintliga järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
  33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vilka sträckningar man snabbt kan åtgärda för att få till ökad kapacitet och tillkännager detta för regeringen.

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera mer resurser till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge förutsättningar för snabbregiontåg mellan regioner och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika länstrafikbolags önskemål om nya stationer och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda kostnaden för alternativen 250 km/h och 320 km/h på aktuella sträckningar innan beslut tas vid ombyggnation eller utbyggnad till fyrspar och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja hastigheten till 250 km/h på de sträckningar som är mest lämpliga och tillkännager detta för regeringen.
39. 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.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med att förlänga stationer (driftplatser) för längre tåg bör utökas och att standarden på högsta tillåtna tåglängd bör ökas och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för fel och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att signalsystemet ERTMS utbyggnad bör stoppas till dess att systemet är bättre utvecklat och mer driftssäkert och tillkännager detta för regeringen.
43. 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.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fler fasta kameror på strategiska ställen och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att använda drönare som kompletterande säkerhetsåtgärd och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att minska antalet obevakade järnvägsövergångar och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet bör skärpas för olovlig vistelse i spår område och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att insatser mot spårsprung och suicidprevention bör stärkas för att minska antalet omkomna i järnvägsinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att som rutin köra i kontrollerad eller halv sikt fart vid misstänkt spårsprung och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffet för sabotage, såsom kopparstölder, mot järnvägsanläggningar och tillkännager detta för regeringen.

51. 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.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det inte ska vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal och tillkännager detta för regeringen.
53. 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.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka intrångsskyddet till lokförare ombord på tåg och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inhägning och säkerhetsklassning av bangårdar och tillkännager detta för regeringen.
56. 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.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad säkerhet för personal på tåg och bussar och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dieseldrivna lok/motorvagnar på sikt bör ersättas med sådana som drivs med annat mer miljövänligt bränsle och tillkännager detta för regeringen.
59. 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.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskning angående nya byggmetoder för järnväg bör öka och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskningen och utvecklingen inom sektorn förarlösa tåg bör öka och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående maglevtåg bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvecklingen angående hyperloop bör bevakas och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftigt öka antalet utbildningsplatser inom järnvägssektorn och tillkännager detta för regeringen.
65. 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.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införande av en nättjänst och applikation för godstransporter med tåg och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB bör åläggas att öppna upp sitt bokningssystem för privata aktörer och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att äldre och funktionshindrade ska ha goda möjligheter till biljettinköp inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att museitrafik bör ges ökat stöd och bättre förutsättningar och tillkännager detta för regeringen.

## 2 Sverigedemokraternas vision för en konkurrenskraftig svensk järnväg

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

För att vårt samhälle skall vara väl fungerande och hållbart så måste rätt förutsättningar finnas för järnvägssystemet att samverka med övrig infrastruktur och andra trafikslag, oavsett om 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 så är digital infrastruktur av stor vikt. Digitaliseringen utgör grundbulten i dagens samhälle och även digital informationsöverföring och digital infrastruktur ska planeras och samverka med infrastruktursatsningar och övriga trafikslag för att generera bästa möjliga samhällsnytta.

### 2.1 Vision

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

## 3 Järnvägens betydelse i dagens samhälle

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 även ökat markant de senaste decennierna och därav har även behovet av att resa och att frakta gods ökat. Många företag koncentrerar sina verksamheter till större städer varför arbetspendlingen ökat. Transporter med tåg måste därmed vara pålitliga för att vara ett attraktivt transportslag och att människor väljer järnvägs-transporter framför väg- eller flygtransporter. Att människor väljer tåget framför andra



transportsätt för att transportera varor, förflytta sig till och från arbetet eller för att resa minskar även klimatpåverkan.

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

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 med mera. För många företag och industrier är godstransporter via järnväg därmed av största betydelse. Det gäller även att tåg och infrastruktur är väl underhållet, att tågen avgår och ankommer enligt tidtabellen. Av vikt är även att logistiken runt omkring järnvägsinfrastrukturen håller hög standard, då frakt på järnväg vanligen kräver omlastning på terminal för att godset avslutningsvis fortsätter sin resa nationellt på lastbil eller globalt på fartyg. Oavsett internationella eller lokala godstransporter är hela handelskedjan beroende av att hela infrastruktursystemet fungerar, ända från produktion till slutlig leverans av vara. Svenska företag, arbetstillfällen, tillväxt samt ekonomi och välbefinnande i sin helhet är därmed beroende av en väl fungerande järnväg.

## 4 Järnvägens betydelse i ett historiskt perspektiv

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

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

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

## 5 Konkurrens på spåren

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

## 6 Sverigedemokraternas särskilda prioriteringar för en konkurrenskraftig järnväg

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

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

Järnvägens underhåll har länge varit eftersatt och har ett stort behov av ökade insatser. De senaste åren har dock mer medel fördelats till järnvägsunderhållet, men det är inte tillräckligt. I takt med den ökade järnvägstrafiken har även slitaget på anläggningen ökat ännu mer, samtidigt som underhållsinsatserna inte följt med i lika stor omfattning. För att möjliggöra ett ökat järnvägsresande behövs utöver stärkt underhåll även fler spår och ett större utbud av avgångar. 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 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 standarden på järnvägen som svenska skattebetalare kan förvänta sig. Detta innefattar även att långsiktiga beslut gällande infrastrukturplaneringen i form av Sverigeförhandlingen måste vara realistiska och väl förankrade. Prioriteringar i den befintliga järnvägsinfrastrukturen är bättre än satsningar på osäkra projekt som ska stå färdiga om 20 år och som dessutom inte är fullt ekonomiskt finansierade och där investeringskostnaderna därutöver ständigt ökar.

Sverigedemokraterna vill dock tydliggöra att vi inte är emot höghastighetståg kan ha positiva fördelar, men Sverigeförhandlingen är inte ekonomiskt förankrad utan behöver lånefinansieras och kostnaden tränger 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 att tvingas vänta i minst 20 år för att kunna transportera sig till jobbet i tid och då bara i tid på det nybyggda nätet. Sverige har inte råd att vara utan en välfungerande befintlig järnväg då förseningar skapar stora kostnader för privatpersoner, företag och samhället i sin helhet.

## 6.1 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>.

## 6.2 Underhåll av kontaktledningar

Den svenska järnvägsinfrastrukturen är på flera områden dåligt underhållen, men kontaktledningsfel måste ses som särskilt allvarliga då de renderar väldigt många förseningsminuter per tillfälle. Enligt Trafikverket<sup>2</sup> uppstår över 1 000 kontaktledningsfel varje år och orsakar cirka 6 000 merförseningstimmar. Denna avvikelse påvisar att genomgripande åtgärder är nödvändiga i den befintliga infrastrukturen för att säkerställa tågens elförsörjning och därmed minska driftsstoppen. Därför ska som ett första steg kontaktledningssystemet stärkas upp för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra förekommande fel.

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

<sup>2</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/anlaggnings teknik/Elkraftsystemet/Kontaktledningsfel/>.

## 6.3 Förstatligande av underhållet

En mer sammanhållen underhållskedja för det svenska järnvägsnätet är önskvärt. Därmed ska underhållet återtast i statlig regi genom Trafikverket. Underhållskontrakt som ligger på andra entreprenörer bör därmed återgå till Trafikverket när tiden för avtalen löper ut. Infranord AB:s underhållsverksamhet bör även uppgå i Trafikverket. Med detta får staten genom Trafikverket bättre kontroll över anläggningen och kostsam administration och kostsam upphandlingsförfarande undviks. Problemet med bristfällig kontraktsskrivning försvinner och behovet med avtalsuppföljning och kontroller minskar. Med minskad administration ges även mer resurser till direkta underhållsinsatser. Vi anser att denna åtgärd är nödvändig för att förbättra punktligheten, stärka underhållet och få en bättre kontroll på järnvägsanläggningen.

## 6.4 Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen handlar om avtal mellan kommuner, landsting och staten rörande höghastighetståg, bostäder och anslutande infrastruktur. Sverigedemokraterna har dock i ett tidigt skede<sup>3</sup> varit skeptiska angående denna satsning, dels då vi anser att Sverige är i ett skriande behov av investeringar i den befintliga infrastrukturen gällande flaskhalsar och underhåll. Vi är kritiska till att koppla infrastruktursatsningar till bostadsbyggande, vilket i sin tur är kopplat till ett behov som uppstått på grund av en enorm invandring till Sverige. Satsningar på höghastighetståg är i nuläget orimliga i vårt glesbefolkade land och minskar utrymmet för andra viktiga investeringar inom såväl järnvägssektorn som vägtrafik, flyg och sjöfart, både regionalt och nationellt. Sverigeförhandlingen måste snarast avbrytas eller omförhandlas.

## 6.5 Prioriterade sträckningar

### 6.5.1 Maria–Helsingborg

Redan 1992 fattade riksdagen beslut om att Väst kustbanan skulle vara dubbelspårig. Trots att det nu gått mer än 25 år har denna utbyggnad inte färdigställts, trots att enkelspåret märkbart minskar kapaciteten. De sista flaskhalsarna ska byggas bort. Gällande sträckan Maria–Helsingborg ska hänsyn tas till kommande trafikbehov då hamnbassängen i Helsingborg byggs. Därför behöver ytterligare minst två eller möjligen tre spår till förläggas, det är marginellt dyrare vid byggnation, men skall en ny tunnel gjutas under vatten blir kostnaden senare skyhögt.

### 6.5.2 Göteborg–Borås

Göteborg–Borås via Landvetter är prioriterad och en tidigareläggning av detta projekt ska prioriteras. Med en utbyggnad till dubbelspår och kraftigt höjd standard kan sträckan avlasta motorvägen från den intensiva busstrafik, som med några minuters intervall i högt trafik dessutom trafikeras av dubbeldäckare.

<sup>3</sup> SD motion 2016/17:312.

### **6.5.3 Lund–Hässleholm**

På Södra stambanan finns ett stort behov av fyrspar Malmö–Hässleholm och en utbyggnad finns medtaget i nationella planen 2018–2029. Sträckan Malmö–Lund byggs nu och beräknas vara klar 2024, men även fyrspar Lund–Hässleholm måste prioriteras hårdare än vad som planen föreskriver. Redan i dagsläget bedöms Södra stambanan på denna sträcka nått sitt kapacitetstak, och att få till stånd en start av byggnationen inom fem till sex år menar vi måste vara ett av de högst prioriterade projekten för Trafikverket. Enligt Trafikverkets planlägningsbeskrivning kommer fastställelseprövning först stå klar i slutet av planperioden och fysisk byggstart ej påbörjas innan 2029 vilket vi finner otillfredsställande.

### **6.5.4 Hässleholm–Kristianstad**

Hässleholm–Kristianstad är ett av landets hårdast trafikerade enkelspar 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, men också övriga Skånebanan väster om Hässleholm, vilken även den utgörs av enkelspar. Sträckan Hässleholm–Kristianstad är omgående i behov av dubbelspar. Det är väl investerade pengar att rusta upp de knappt tre milen och samtidigt öka banans hastighet till i vart fall 200 km/h för att möta Skånetrafikens önskemål om att köra snabbare tåg.

### **6.5.5 Norrbotniabanan**

Norrbotniabanan bör byggas. Dock finns det inte obegränsade medel för järnvägsinvesteringar, och att bygga Norrbotniabanan innan Ostkustbanan, vilken utgör en flaskhals för Botnia/Norrbotniabanan, har byggts ut till dubbelspar är att börja i fel ände. Då arbetet påbörjats med sträckan Umeå–Dåva, och planering för Dåva–Skellefteå pågår, kan det anses rimligt att följa tidplanen för hela sträckningen Umeå – Skellefteå parallellt med att arbetet med Ostkustbanan genomförs, givet att det finns erforderliga resurser.

### **6.5.6 Ostkustbanan**

En av de landets mest underutvecklade järnvägssträckning sett till transportbehovet får anses vara Ostkustbanan. 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 dubbelspar på sträckningen Gävle–Härnösand med sth på 250 km/h beräknas halvera restiderna och mer än fyrdubblar kapaciteten, vilket gagnar såväl passagerartrafiken som godstrafiken. Kanske lika viktigt är att Botniabanan kan nyttjas på ett bättre sätt då 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 dubbelspar och 250 km/h. Färdtiden på sträckan Stockholm–Umeå, som idag tar 6,5 timme, kommer istället att ta knappt 4 timmar. En snar utbyggnad till dubbelspar avsedda för 250 km/h längs Ostkustbanans hela sträckning är behövlig.

### 6.5.7 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 därmed att trafikera banan. Möjlighet att öka det regionala resandet borde finnas. 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 genom detta nå Kristinehamns hamn för omlastning av transporter till sjöfart.

### 6.6 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 vara ekonomiskt försvarbart och ställas mot andra investeringar och samhällsnytta. Vid en sådan utbyggnad skall även 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.

### 6.7 SJ AB som ett ansvarstagande affärsverk

SJ AB är ett aktiebolag, ägt av svenska staten, med uppdrag 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 nettoskuldssättningsgrad på 0,5–1,0 gånger på sikt och en utdelning som ska uppgå till 30–50 procent långsiktigt.

Att öka andelen tågresor anses vara av stor vikt i arbetet att minska utsläppen av växthusgaser, och att dessa resor i stor utsträckning bör ske med spårtrafik råder det stor samsyn kring. Avgörande för att resenären ska välja tåg är att man kan räkna med punktliga tåg som upplevs som 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 på. Detta kräver 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 då 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 då den utgör en viktig del av infrastrukturen i Sverige.

Ett aktuellt exempel är nattågstrafiken mellan Stockholm och Malmö som hotats av nedläggning då den inte anses lönsam. Det kan även nämnas att SJ AB inte bedrev någon trafik på Väst kustbanan under många år, då det var en omöjlig affär för bolaget att kunna konkurrera med de av skattemedel subventionerade Öresundstågen.

SJ ägs av den svenska staten och har ett uppdrag att bedriva lönsam persontrafik. Vi menar att SJ AB:s höga avkastningskrav försvårar möjligheten att såväl expandera utbudet av avgångar som en utvidgning av sträckor att trafikera. Vi anser därför att avkastningskravet bör sänkas för att bolaget ska ges bättre möjligheter till såväl nyinvesteringar som expansion av verksamheten.

Sverigedemokraterna vill

- införa en marknadspott för snabba åtgärder i syfte att stärka kapaciteten
- stärka kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningsnätet
- att Trafikverket i egen regi ansvarar för underhåll av järnvägsanläggningen
- att Trafikverkets administration ses över i syfte att minska onödig administration till förmån för fler arbetare i spåren
- att Sverigeförhandlingen snarast avbryts eller omförhandlas
- att sträckan Maria–Helsingborg snarast görs dubbelspårig
- att sträckan Göteborg–Borås via Landvetter snarast byggs med dubbelspår
- att Södra stambanan snarast görs fyrspårig Lund–Hässleholm
- att sträckan Hässleholm–Kristianstad snarast byggs om till dubbelspår
- att Norrbotniabanan färdigställs men först efter att Ostkustbanan är färdigupprustad med dubbelspår
- att hela Ostkustbanan upprustas med dubbelspår för minst 200km/h och helst 250 km/h
- att inlandsbanan rustas upp
- att skogs- och gruvindustrins behov av nya järnvägsspår i Norrland utreds
- att SJ AB:s avkastningskrav sänks.

## 7 Europa och den inre marknaden

Sverigedemokraterna ser betydelsen av att ta vara på den inre marknaden inom EU och behovet av kommunikationer men även övergripande satsningar gällande långsiktiga reella tillväxtåtgärder, innovation, hållbarhet, kompetensförsörjning och handel. Europeiska kommissionens satsningar på järnvägsinfrastruktur kan därmed vara positiv men mål kan nås på olika sätt, inte alltid enligt bedömningar och beslut som görs i EU. Mål för den europeiska järnvägsinfrastrukturen i sin helhet ska vara realistiska och ekonomiskt förankrade och lagstiftningsförslag bör vara mer transparenta, detta för att generera en långsiktig trovärdighet, såväl gentemot investerare som mot EU-medborgare, dessvärre har vi dock återkommande sett motsatsen.

Sverigedemokraterna har vid upprepade tillfällen starkt kritiserat kommissionens förslag gällande ständigt ökade kostnader. Nu föreslås en ökning i EU-budgeten i vissa delar som berör bland annat infrastruktur med ytterligare cirka 50 procent. Skenande kostnader som denna och att Storbritannien som nettogivare drar sig ur EU kommer att bli ytterst problematiskt gällande kommande budgetar och inför reella satsningar inom exempelvis järnvägsindustrin. Budgethöjningar på 50 procent, som exempelvis skulle

beröra industrin kopplad till transporter på järnväg, är orimliga och oproportionerliga. Dessa förslag strider mot proportionalitetsprincipen och bör stoppas. Det finns även en otydlighet i hur dessa förslag ska behandlas i riksdagen. Gällande hur en så kallad subsidiaritetsprövning därmed ska tolkas menar vi att riksdagen bör följa Europafördragets artikel 69 och artikel 5 i protokollet, som beskriver mer utförligt hur Europafördraget ska tolkas.

## 7.1 Konkurrens på den inre marknaden

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

## 7.2 Europeiska satsningen på höghastighetståg

Den europeiska revisionsrätten, som är den svenska motsvarigheten till riksrevisionen, har i en särskild rapport<sup>4</sup> analyserat över 5 000 kilometer av höghastighetsbanor i Europa, vilket motsvarar cirka 50 procent av hela det europeiska höghastighetsnätet. Kritiken från europeiska revisionsrätten gällande europeiska satsningen på höghastighetståg är omfattande. Kostnadseffektiviteten och kostnader för intjänad restid ifrågasätts, beläggning anses för låg, genomsnittshastigheterna är endast cirka 45 procent av den tänkta maxkapaciteten samt generellt ökade kostnader och att den ekonomiska hållbarheten är låg. Vi vill återigen framhäva att Sverigedemokraterna generellt inte är emot teknikutvecklingen mot höghastighetståg, men likt den europeiska revisionsrätten anser vi bland annat att kostnadseffektivitet bör tas med i beräkningen vid byggnation.

Sedan år 2000 har EU fått cirka 230 miljarder kronor i medfinansiering för investeringar i höghastighetsbanor som resulterat i en mängd av kritik och frågeställningar, kostnadseffektiviteten i detta europeiska projekt kan ifrågasättas. Sammantaget ska över cirka 10 000 nationella regler, tekniska och administrativa hinder lösas. EU ska vara mer återhållsamma med att stödja medlemsstaternas höghastighetsjärnvägsprojekt och regeringen ska mer utförligt följa utvecklingen av europeiskt höghastighetståg.

<sup>4</sup> Särskild rapport nr 19/2018: Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke.



## 7.3 Europeiskt signalsystem ERTMS

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

Sverigedemokraterna vill

- att strukturfonder som används till europeiska järnvägsprojekt endast ska stimulera reell tillväxt
- att lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör järnvägsprojekt ska följa Europafördraget enligt artikel 69
- att proportionalitetsprincipen i lagstiftningsförslag och lagstiftningsinitiativ som berör järnvägsprojekt ska följa Europafördraget enligt artikel 5 i protokollet
- att kontroller av anställdas arbetstider och fordonsunderhåll stärks vid gränsöverskridande trafik
- att en konkurrens- och kostnadsrevision bör ske innan europeiska järnvägsprojekt lanseras
- att EU är mer återhållsamma till att stödja medlemsstaternas höghastighetsjärnvägsprojekt och anser därmed att regeringen mer utförligt bör följa utvecklingen av europeiskt höghastighetståg
- att finansieringen på EU-nivå av det europeiska signalsystemet ERTMS bör ses över.

## 8 Gränsöverskridande trafik

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 ner av flera orsaker, vanligen väderrelaterat genom kraftig vind, men också vid olycka eller i värsta fall sabotage. Det är därför positivt att öka antalet överfarter och därigenom stärka transportmöjligheterna vidare ner till Europa. Förbindelserna till Europa ska därmed förbättras med järnväg, Sverigedemokraterna har fått medhåll<sup>[1]</sup> om att säkra transporter med fartyg som fraktar järnvägsvagnar från södra Sverige. Det blir även enklare med persontrafik och import och export av gods med järnväg till Europa i och med Fehmarnbeltförbindelsen. Vikten av en väl fungerande skandinavisk järnvägstrafik och förbindelser ner mot Europa blir i och med detta påtaglig. Det finns behov av mer effektiva kontroller vid gränsöverskridande trafik.

### 8.1 Ny förbindelse mellan Sverige och Danmark

Region Skåne har i flera år efterfrågat en ny förbindelse med Själland av regionalpolitiska skäl, främst arbetsmarknadsskäl. Även om det i Region Skåne funnits

<sup>[1]</sup> SD motion, 2018/19:97, infrastrukturbetänkande 2018/19:TU5.

politisk enighet om att en förbindelse skall dras mellan Helsingborg och Helsingör måste ett sådant beslut föregås av en utredning om vilket geografiskt läge som bäst lämpar sig. Detta eftersom det måste finnas en redundans för även godstrafiken. Höjdskillnaderna runt Helsingborg försvårar för godstrafik med järnväg på grund av kraftig lutning. Även 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 även en sträckning av en ny Öresundsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn, det så kallade Europaspåret, utredas innan beslut tas om var förbindelsen skall förläggas. Det är positivt att det på sikt byggs ytterligare förbindelser mellan Sverige och Danmark och samtal med den danska regeringen bör intensifieras.

## 8.2 Nattåg till Europa

Regeringen har beslutat om att satsa på att upphandla nattåg till Europa. Många nattågs-linjer i och mellan andra europeiska länder har försvunnit då de inte varit lönsamma. Sverige har stort behov av mer järnvägstrafik och många pendlare får idag räkna med ståplats. Det finns stort behov av fler tågsätt och avgångar i synnerhet i storstadsom-råderna. Därför menar Sverigedemokraterna att det är fel att satsa på nattåg till Europa när behovet är avsevärt större i vårt eget land. Det är bättre att dessa medel kommer hundratusentals pendlare till godo än en liten klick människor som vill turista med nattåg i utlandet.

## 8.3 Förbindelse mellan Sverige och Norge

Även om det råder stora kapacitetsbrister på många sträckor i vårt inhemska järnvägsnät finns behovet av förbättrade förbindelser med vårt grannland Norge. I dag bor cirka 8 miljoner människor, nästan hälften av Skandinavien befolkning, utmed sträckningen Oslo–Göteborg–Köpenhamn. En resa som i dag 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 för den delen 2,5 timmar med höghastighetståg i 320 km/h. Potentialen är således stor till ett gott resandeunderlag. En dubbelspårig snabbtågs-länk mellan Oslo–Göteborg–Köpenhamn via Halden hade kommit en stor del av de skandinaviska medborgarna till del och även minskat behovet av resor med flyg. Även sträckan Oslo–Stockholm är i behov av en uppgradering till 250 km/h och med dubbelspår hela vägen. Det är välkommet med ett samarbete med Norge och Danmark för att på sikt få till stånd en snabb förbindelse mellan länderna.

## 8.4 Förbindelse mellan Sverige och Finland

En inte obetydlig andel av Sveriges handel sker med Kina, Ryssland och Finland och andra länder i östra Asien. 2018 importerades varor från Kina för drygt 70 miljarder kronor och liknande storleksordning på exporten. Så gott som all denna handel sker med båt och den frakten tar lång tid. En minst lika stor import/export sker med Finland. En bättre järnvägsförbindelse ger möjligheter att lägga över en del av godset till en snabbare transport på järnväg. Samtal med berörda länder bör inledas för att få till stånd en fungerande järnvägs-länk 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 behöva byta axlar under tåget, vilket innebär att omlastning ej är nödvändig. Denna teknik har även prövats i Torneå/Haparanda. Is och snö har dock medfört problem med fastfrusna axlar varför tekniken ytterligare behöver utvecklas.

Sverigedemokraterna vill

- att möjligheten till att transportera järnvägsvagnar med fartyg bibehålls tills att ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark byggts
- se fler och mer effektiva kontroller vid gränsöverskridande trafik
- att även Europaspåret mellan Landskrona–Köpenhamn utreds som alternativ till Helsingborg–Helsingör
- att regeringen inleder samtal med den danska regeringen i syfte att få till stånd en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark för såväl tåg som biltrafik
- att nattågssatsningen till kontinenten avbryts för att i stället lägga dessa medel på vår inhemska järnväg
- att ett arbete påbörjas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Norge genom ett samarbetsprojekt med Norge och eventuellt Danmark
- att ett arbete påbörjas för förbättrade järnvägskommunikationer mellan Sverige och Finland genom ett samarbetsprojekt med Finland.

## 9 Stärkt svensk järnvägsinfrastruktur

För att kunna stärka det svenska järnvägsinfrastruktursystemet behövs flera åtgärder i form av planering, resurser och utförande, men det finns även ett behov av att stärka och optimera underhåll och att se över lagar och regler. Ökad digitalisering och samarbete med tågoperatörer är exempelvis en del av denna optimering. Det är positivt med en trafikslagsövergripande plan samt ekonomiska ramar i sin helhet gällande transportinfrastrukturen. Allt i syfte att generera långsiktiga mål som har till uppgift att trygga upprustning och nybyggnation av den gemensamma infrastrukturen. En plan är även av betydelse för att generera förtroende dels för marknaden och investerare men även för att svenska skattebetalare och pendlare ska återfå förtroende gentemot beslutsfattare gällande investeringar, bland annat i tåginfrastruktur.

### 9.1 Prioritering av resurser

Infrastrukturen är under ständig utveckling och därför är huvudregeln att finansiera satsningar med direktanslag. Detta är kopplat till att infrastruktur inte 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, något som sällan framkommer i debatten. Den befintliga järnvägen måste rustas upp innan en höghastighetsjärnväg byggs enligt Sverigeförhandlingens modell.

## 9.2 Nationell planering för transportinfrastrukturen

Ett framtagande av nationell planering är positivt men det finns stora brister i den presenterade planen. Det gäller bland annat byggnation av nya höghastighetsbanor. Det finns både tekniska och ekonomiska brister som genererar en långsiktig osäkerhet i själva byggandet och lönsamheten i att driva dessa tåglinjer, särskilt gällande höghastighetståg.

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. Med dessa grundläggande justeringar av järnvägen genom exempelvis längre stationer (driftsplatser), kortare blocksträckor på vissa sträckor, utbyggnad till dubbelspår eller fyrspår och högre hastighet på vissa sträckor kan användandet av spåren ökas.

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

## 9.3 Nationellt

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

## 9.4 Regionala järnvägsnät

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

## 9.5 Höghastighetståg

Det är positivt med höghastighetståg som transportmedel på sikt, däremot är det inte bra att i rådande läge bygga höghastighetståg avsedda för 320 km/h i Sverige. Skillnaden mellan snabbtåg i 250 km/h eller höghastighetståg i 320 km/h är cirka 15–25 minuters tidsvinst Göteborg–Stockholm och Malmö–Stockholm, beroende på antal stopp. Självklart hade det varit önskvärt och tidsbesparande att snabbt åka mellan städerna på nya fina spår, men kostnaden för att bygga höghastighetsjärnväg sett i relation till det behov av stärkt underhåll som nu råder på befintlig järnväg gör att vi i nuläget inte kan motivera denna satsning. Kostnaden beräknas till uppskattningsvis runt 200–300 miljarder för de planerade sträckorna, även om siffrorna är högst osäkra. Även Trafikverket anser att denna satsning är olönsam. Där nya spår ändå skall byggas bör det utredas vad alternativet 250 km/h och 320 km/h kostar på aktuell sträckning innan beslut tas, med hänsyn även tagen till kostnader för framtida underhåll. Om kostnadsbilden ändras kan vi dock ändra ställningstagande angående höghastighetståg.

## 9.6 Snabbtåg 250 km/h

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

## 9.7 Godstrafik 160 km/h

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

## 9.8 Längre godståg

För att nyttja järnvägen mer optimalt ser vi det positiva med att även kunna köra längre godståg, en fråga som är utredd och visar på stora vinster för såväl företag som Trafikverket, samt att tillgången på tåglägen ökar. Standard på tåglängden ligger idag på 630 meter men bör snabbt kunna utökas till Europastandarden om 750 meter och i en för-

längning skulle längden även kunna ökas än mer. I Tyskland får exempelvis tågen vara strax över 830 meter. Genom att öka längden på tågen finns ökade möjligheter att frakta mer gods på järnväg, men det blir även mer kostnadseffektivt för operatörerna.

Sverigedemokraterna vill

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

## 10 Trygg och säker svensk järnväg

Den högsta prioriterade frågeställningen ska vara trygghet och säkerhet, detta särskilt gällande det svenska järnvägssystemet. Säkerhetsfrågor som berör person- och godstrafik i sin helhet gällande exempelvis lokförare, järnvägsövergångar och signalsystem ska lyftas upp. Detsamma gäller mer övergripande frågor som generellt berör medborgare. Exempel är kontroll av svenska gränser och därmed rikets inre säkerhet. Även om säkerheten är hög inom järnvägssystemet ska fortsatt utveckling och forskning inom området bejakas. Även arbetet inom suicidprevention samt förebyggande av olyckor genom spårspring skall stärkas. Det finns mycket kvar att göra med ökad inhängning och andra aktiva åtgärder för att förebygga att personer olovligt vistas i spårområdet. Sverige har förvisso prioriterat säkerhet, men det är även viktigt att arbetet fortsätter för att kontinuerligt uppdatera processer, fysiska anläggningar, mjukvara, fortbildning av personal och att utveckla morgondagens digitala tågssystem. Dessa system, som är till för att rädda liv och egendom, behöver även utvecklas för att motstå påverkan utifrån. Förebyggande underhåll för att minimera risken för olyckor ska prioriteras.

### 10.1 Signalsystem ATC

Ett signalsäkerhetssystem möjliggör att framföra tåg på ett enkelt och säkert sätt utan risk för trafikolyckor som kollision och urspårning. Sverige var tidigt ute med att ta fram ett väl fungerande signalsystem för järnväg. Utvecklingsarbetet med den första prototypen startade redan i slutet på 1960-talet och signalsystemet ATC-1 togs i drift 1980. ATC är därmed ett gammalt men beprövat och ur säkerhetssynpunkt 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 behöver därför fortsatta underhållsinsatser.

## 10.2 Signalsystem ERTMS

European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem. Det nya signalsystemet är tänkt att ersätta ATC-signalsystemet, som används idag. Trafikverket ansvarar för införandet i Sverige. ERTMS är i nuläget tyvärr inte tillräckligt välfungerande på den svenska marknaden. Det är därför olämpligt att i nuläget breddinföra ERTMS på grund av dess allt för låga driftssäkerhet. En nackdel är också höga införandekostnader. Även Riksrevisionen har granskat införandet av ERTMS och i en skrivelse<sup>5</sup> påtalat att införandet av signalsystemet kommer att bli mycket mer kostsamt än Trafikverket först beräknat. Införandet av ERTMS ska senareläggas för att slippa onödiga kostnader med uppdateringar och de problem som ett för tidigt införande medför. Införande när systemet är så väl utvecklat att det kan införas utan att det är till skada för järnvägstransporterna och rättidigheten är positivt. Svenska tågoperatörer ska kompenseras för de kostnader ett införande av ERTMS medför.

## 10.3 Övervakning

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

## 10.4 Plankorsningar

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

## 10.5 Straffskärpning

Straffskärpningar på ett flertal områden ska införas. Det gäller även brott som inriktar sig direkt eller indirekt på viktiga samhällsfunktioner såsom infrastruktur. Det ska vara tydligt att om man bryter mot lagen får det konsekvenser ekonomiskt. Det ska också kunna innebära att man blir frihetsberövad.

<sup>5</sup> Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21).

## 10.6 Beträda spårområden

Spårspring är ett stort och tyvärr även ett växande problem. Förutom olyckor skapar det dyra förseningar för resenärer och samhälle, då trafikstopp som regel vidtas, men även arbetsmiljöproblem för lokförare. Straffet för spårspring måste skärpas och övervakningen intensifieras. Tidigare kördes tåg med siktfart för att se om personer befann sig i eller omkring spårområdet, men trafikstopp är idag mycket ofta förekommande. För att minska störningar och förseningar vill vi utreda om vedertagen rutin skall vara att tillåta tåg att köra i kontrollerad eller halv siktfart vid misstänkt spårspring i stället för trafikstopp.

## 10.7 Kopparstöld

Kopparstöld är ett stort problem för tågtrafiken. Koppar stjäls för att säljas för en mycket låg summa men kostar sedan enorma summor att ersätta i arbetskostnad. Dessa stöldar genererar också höga samhällskostnader i form av trafikstörningar. Ofta är det skydds- och driftsjordar som stjäls. Avklippta och stulna kopparkablar orsakar stora avbrott i järnvägstrafiken med förseningar och inställda tåg som följd. Kopparstölderna medför också en stor risk för allvarliga elolyckor. Kopparstöld är ett brott som borde ha ett betydligt högre straffvärde då det är att jämföras med sabotage mot järnvägsanläggningen. Arbetet måste intensifieras genom att DNA-märka stöldbegärliga komponenter eller genom att ersätta stöldbegärliga komponenter med mindre stöldbegärligt material. Det kan exempelvis vara legeringar eller icke-ädel metall som är svår att sälja eller har så lågt värde att de inte är lönt att stjäla.

## 10.8 Ensamarbetande lokförare

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

## 10.9 Ersättning vid personpåkörning

Suicid genom att kasta sig framför tåg är tragiskt nog vanligt förekommande. Lokförare får tyvärr räkna med att någon gång bevittna detta under sitt yrkessamma liv. De anhöriga till en person som blir påkörd av tåg får ett (1) basprisbelopp som ersättning. En lokförare som har otur 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 ett större stöd och utvärdering av deras mående än det som gäller idag samt även en högre ersättning för det trauma det innebär att vara med om en personpåkörning. En grundersättning för lokförare om ett (1) prisbasbelopp ska införas för bevittnande av en personpåkörning.



## 10.10 Intrångsskydd

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

## 10.11 Hängning och säkerhetsklassning av bangårdar

Säkerheten på svenska bangårdar är i behov av höjd säkerhet. Nerklottrade tåg, spår-spring 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 årligen – pengar som kunde gå till en förbättrad kollektivtrafik i stället. Risken för allvarlig skada eller död vid klättring på tågagnar eller vid spår-spring reduceras också om tillträdet försvåras. Även möjligheterna att utföra sabotage minskar. Det är angeläget att samtliga bangårdar av vikt får stärkt tillträdesskydd och säkerhetsklassning.

## 10.12 Gränskontroller

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

## 10.13 Tryggare personal

Allt för ofta kan vi ta del i nyhetsrapporteringen om personal på tåg och bussar som utsätts för hot och våld, ett i princip okänt fenomen för trettio år sedan. Att de som arbetar ombord på våra tåg och bussar utsätts för hot och våld är fullständigt oacceptabelt. För dessa brott ska en skärpning av straffen göras. Ett nytt hjälpmedel för att stärka ombordanställdas säkerhet är så kallade kroppsburna kameror. Utöver att de kan ha en avskräckande effekt har de även en dokumenterande effekt vilket kan vara stöd vid en eventuell rättegång. Dessa hjälpmedel är positiva ur synpunkten att tryggheten stärks.

Sverigedemokraterna vill

- prioritera förebyggande underhåll för att minimera risken för fel och olyckor
- att signalsystemet ERTMS utbyggnad stoppas till dess att systemet är bättre utvecklat och mer driftsäkert
- att svenska tågoperatörer kompenseras för de kostnader ett införande av ERTMS för med sig för operatörerna
- se fler fasta kameror på strategiska ställen
- se över möjligheten att använda drönare som kompletterande säkerhetsåtgärd
- intensifiera arbetet med att minska antalet obevakade järnvägsövergångar
- att straffet skärps för olovlig vistelse i spårområde

- att insatser mot spårspring och suicidprevention stärks för att minska antalet omkomna i järnvägsinfrastrukturen
- utreda möjligheten att som rutin köra i kontrollerad siktfart eller halv siktfart vid misstänkt spårspring
- skärpa straffet för sabotage, såsom kopparstölder, mot järnvägsanläggningar
- intensifiera arbetet med att ersätta eller DNA-märka stöldbegärliga komponenter för att förebygga kopparstöld
- att det inte skall vara tillåtet att köra tåg med passagerare utan säkerhetsutbildad ombordpersonal
- att lokförare som bevittnat personpåkörning erhåller ersättning om ett prisbasbelopp
- stärka intrångsskyddet till lokförare ombord på tåg
- stärka intrångsskyddet och säkerhetsklassa strategiska bangårdar
- fortsätta med kontroller av passagerare och gods vid gränsöverskridande tågtrafik
- stärka tryggheten och utreda en straffskärpning för hot och våld mot personal på tåg och bussar.

## 11 Svensk järnväg med miljö i fokus

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

### 11.1 Miljövänligt bränsle

Sveriges järnvägsnät består av drygt 16 500 spårkilometer. Av dessa förvaltar Trafikverket infrastrukturen för drygt 14 100 spårkilometer. Den allra största delen, omkring 80 procent, är elektrifierad järnväg. Ellokens andel ökar och med tanke på miljön är det en stor fördel att köra med eldrift, förutsatt att elen framställs fossilfritt. Det finns dock sträckor där det inte går att använda ellok och även terminaler för lossning och lastning, vilket gör att diesellok fortfarande behövs. I takt med att järnvägen har elektrifierats har antalet diesellok minskat. Där elektrifiering inte är möjlig är det på sikt önskvärt att diesel ersätts med annat mer miljövänligt bränsle när kostnadseffektivitet och teknik medger detta. På vissa ännu oelektrifierade sträckor kan det också vara motiverat att bygga ny kontaktledning, givet att trafiken är tillräckligt tät i relation till den stora investering som ny kontaktledning innebär.

### 11.2 El och vätgasdrift

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

Sverigedemokraterna vill

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

## 12 Forskning, innovation och utbildning för framtidens järnväg

### 12.1 Höghastighetståg

Forskning och utveckling är över lag positivt, det gäller även järnvägssystemet. Däremot ska höghastighetsjärnväg inte införas i nuläget, till följd av Sveriges rådande ekonomiska situation samt att byggnations- och underhållskostnader är för höga i förhållande till nyttan det medför. Det finns en problematik med att bygga höghastighetsjärnväg i Sverige med liknande teknik och arbetssätt som befintlig järnväg, vilket resulterar i att problem kvarstår. Befintlig järnväg ska istället rustas upp, samt där det är motiverat, höja hastigheten från 200 km/h till 250km/h för att få snabbare transporter.

### 12.2 Järnväg på bropelare

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

### 12.3 Förarlösa tåg

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

### 12.4 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, då tågen inte går att köra på det redan befintliga järnvägsnätet. Initialt har tekniken gjort att byggnad

tion av maglevtåg blivit kostnadsdrivande, men eftersom tekniken blivit billigare har även kostnaden för maglevtåg ständigt minskat. Utvecklingen av maglevtåg ska bevakas.

## 12.5 Hyperloop

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

## 12.6 Utbildning

I takt med ett ökat intresse och möjlighet att resa med tåg kommer även behovet öka av att rekrytera lokförare, spårarbetare, fordonsreparatörer och ombordpersonal. Risken för brist på kompetens är därmed överhängande. Tillgång på rätt kompetens är ett grundläggande behov för att över huvud taget kunna rekrytera personal till bland annat förebyggande underhåll. Det finns behov av att kraftigt öka antalet utbildningsplatser inom järnvägssektorn.

Sverigedemokraterna vill

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

## 13 Övriga järnvägsfrågor

### 13.1 Mobiltäckning

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

## 13.2 Nättjänster och bokningssystem

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

## 13.3 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 skall kunna genomföra biljettköp utan assistans. Möjlighet för kontantköp bör också finnas. Det är därför av största vikt att appar och biljettautomater utformas i samråd med brukarorganisationer så att så många som möjligt kan köpa biljett utan svårigheter.

## 13.4 Museitrafik

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

Sverigedemokraterna vill

- att en översyn och förbättring av mobiltäckningen längs järnvägsnätet görs
- utreda införandet av en nättjänst och applikation för godstransporter med tåg
- att SJ AB åläggs att öppna upp sitt bokningssystem för privata aktörer
- att äldre och personer med funktionshinder ska ha goda möjligheter att köpa biljett
- att kontantköp av biljetter inom kollektivresande bör vara möjligt
- att museitrafik ges ökat stöd och bättre förutsättningar.

*Patrik Jönsson (SD)*

*Jimmy Ståhl (SD)*

*Thomas Morell (SD)*

*Anne Oskarsson (SD)*