

Motion till riksdagen 2011/12:T472

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

1 Sammanfattning

I ett modernt välfärdssamhälle som Sverige ska resenärer och företag kunna lita på en järnväg som fungerar, även när det snöar, när solen skiner eller när höstlöven faller. De senaste årens tågkaos vittnar om att så är inte fallet. Förseningarna i vintras kostade 2,4 miljarder kronor bara i förlorad arbetstid. Då är kostnaderna för industrin inte inräknade.

Miljöpartiet de gröna presenterar i denna motion vårt ”Tåglyft” med satsningar på tågtrafiken i hela Sverige. Detta tåglyft innebär:

- ? Ökat underhåll – även långsiktigt (till skillnad från regeringens kortsiktiga satsning).
- ? Ökade investeringar för att åtgärda flaskhalsar i järnvägsnätet.
- ? Särskild pott för järnväg i hela landet, bland annat för att rusta upp lågtrafikerade banor.
- ? Strategiska framtidsinvesteringar på nya banor för gods- och persontrafik, bland annat höghastighetsbanor.
- ? Statsbidrag till inköp och reinvesteringar av tågfordon.

Miljöpartiets förslag omfattar cirka 13 miljarder kronor mer än regeringen i satsningar på järnväg under budgetperioden.

Miljöpartiet föreslår en ny tågordning för en bättre samordnad tågtrafik. Vi vill att Trafikverket ska sköta järnvägsunderhållet i egen regi och även se till att det finns verkstäder för alla operatörer i hela landet. Vi föreslår att SJ istället för att dela ut vinst till staten ska få ett samhällsuppdrag: ett ökat tågresa med hög punktlighet och kvalitet.

Miljöpartiet ger i budgeten kommunerna möjlighet att få statliga bidrag för investeringar till spårvägar i städerna. Anslaget skall betalas ut till spårsatsningar som underlättar kollektivtrafikens framkomlighet och ger en tydlig klimatnytta. Spårvägsutbyggnader är på gång i bl.a. Lund, Malmö, Helsingborg, Uppsala, Linköping och Örebro. Vi satsar 3,1 miljarder kronor på detta under budgetperioden (2012–2014).

Fel! Okänt namn på

Vi avslår regeringens fortsatta satsningar på att bygga fler motorvägar till förmån för satsningar på kollektivtrafik med 3 miljarder under budgetperioden och motsvarande investeringar i cykel. Vi avbryter planerna på Förbifart Stockholm till förmån för en satsning på kollektivtrafiken i Stockholmsregionen under budgetperioden på 2,3 miljarder kronor.

Vi motsätter oss höjningen av banavgifterna innan avståndsbaserade avgifter på lastbilar införs. Höjda banavgifter leder till att godstransporter förs över från järnväg till väg. Vi anser inte heller att flyget bör subventioneras och presenterar en plan för att successivt minska det statliga driftbidraget till flygplatser och att införa en flygskatt.

Miljöpartiet satsar ytterligare på klimatsmarta transporter genom återinförande av statsbidrag för inköp av tågfordon och genom att öka Trafikverkets trafikavtal med 600 miljoner kronor under budgetperioden.

Miljöpartiet tar klimatfrågan på allvar – därför har vi en trafikpolitik med satsningar på framtidens transportmedel. Vi prioriterar kollektivtrafik framför motorvägsbyggen. Högstighetsbanor framför flyg. Gods på tåg framför fler tunga lastbilar. Vi förstår att transporterna måste minska, inte öka. Om detta handlar denna motion.

2 Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	1
	Förslag till riksdagsbeslut	4
3	Utgiftsområde 22 Kommunikationer	7
3.1	Låt oss slippa onödiga transporter	7
3.2	Ställ om transportsystemet.....	8
3.3	Ökat tågresande och tågkaos	8
3.4	Regeringen satsar kortsiktigt	9
4	Miljöpartiets tåglyft för hela landet	11
4.1	Långsiktig ökning av banunderhållet.....	11
4.2	Åtgärda flaskhalsarna nu	12
4.3	Tågsatsningar i hela landet	14
4.4	Framtidsinvesteringar i nya snabba spår.....	14
4.5	Statsbidrag till spårfordon.....	15
4.6	En ny tågordning	15
5	Satsning på spårvägar i städerna.....	16
6	Prioritering av kollektivtrafik	16
7	Satsa på cykel	17
8	Pott för miljö, klimatsäkring och forskning	17
9	Lastbilsskatt.....	17
10	Nej till höjda banavgifter	18
11	Minska väginvesteringarna	19
12	Avbryt projektet Förbifart Stockholm	20
13	Öka stödet till trafikavtal för tåg.....	20
14	Minska flygets klimatpåverkan.....	21
15	Minska statliga bidrag till flygplatser	21

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 kommunikationer enligt uppställning:

Anslag	Anslagsförändring		
	2012	2013	2014
1:1 Vaghållning	-500	-1 500	-2 000
1:2 Banhållning	+2 940	+4 985	+7 885
1:3 Trafikverket			
1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.			
1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.			
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	-3	-20	-20
1:7 Trafikavtal	+200	+200	+200
1:8 Viss internationell verksamhet			
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut			
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk			
1:11 Trängselskatt i Stockholm	-966	-642	-663
<i>Nya anslag</i>			
1:14 Riktat bidrag till Stockholmsregionen med anledning av trängselskatten	+966	+642	+663
Summa	+2 637	+3 665	+6 065
<i>Specifisering av anslagsförändringar</i>			
1:1 Nedskäring och omprioritering	-1 000	-2 500	-3 500
1:1 Öronmärkning cykelsatsningar	+250	+500	+750
1:1 Öronmärkning kollektivtrafik	+250	+500	+750
1:2 Satsning på spårväg	+600	+1 000	+1 500
1:2 Drift och underhåll järnväg	+500	+500	+2 300
1:2 Hela landet-potten (pengar till lågtrafikerade banor etc.)	+800	+1 000	+1 100
1:2 Bygga bort flaskhalsar	+800	+1 600	+2 100
1:2 Miljö, trimning, forskning	+100	+100	+100
1:2 Nej till höjda banavgifter	+140	+285	+285
1:2 Stöd för inköp och underhåll av tågfordon återinförs		+500	+500
1:7 Ökning till Rikstrafiken	+200	+200	+200
1:11 Väginvesteringar i Stockholm som finansieras av trängselskatt	-966	-642	-663

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en bestående höjning av banunderhållet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om långsiktigt ökade investeringar för att bygga bort flaskhalsar före år 2021.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägssatsningar i hela landet.

Fel! Okänt namn på

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska investeringar i helt nya spår för gods-transporter och persontrafik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återinföra bidrag till köp av och reinvesteringar i fordon.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör införa ett statligt stöd till investeringar i spårvägar i städer.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta bort SJ:s vinstutdelningskrav till staten och att SJ ska få ett samhällsuppdrag: att verka för ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ges i uppdrag att avsätta 1,5 miljarder kronor under budgetperioden till åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet, vilket ska finansieras genom att väginvesteringar i den nationella planen minskar med motsvarande belopp.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ges i uppdrag att avsätta 1,5 miljarder kronor under budgetperioden till åtgärder för ökad cykeltrafik, vilket ska finansieras genom att väginvesteringar i den nationella planen minskar med motsvarande belopp.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillföra Trafikverket särskilda pottor för miljö, trimning och forskning.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en avståndsbaserad lastbilsskatt ska införas andra halvåret 2013 och att den bör vara i genomsnitt 14 kr per mil.¹
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att banavgifterna inte ska höjas och att motsvarande summa i stället förs till Trafikverket för järnvägsunderhåll.
15. Riksdagen beslutar om ändring i regleringsbrev som skärper tolkningen av fyrstegsprincipen i trafikplaneringen, i syfte att öka tillämpningen av steg ett och två, och att med hjälp av denna princip omfördela resurser inom ramen för den nationella planen för att uppnå de transportpolitiska målen till lägre kostnader.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att motorvägsprojektet Förbifart Stockholm bör avbrytas och att överskottet från trängselavgifterna i Stockholm bör överföras till ett nytt anslag för riktat bidrag till Stockholmsregionens kollektivtrafik.

Fel! Okänt namn på

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillföra pengar till Trafikverkets trafikavtal och att detta tillskott ska användas till statsbidrag för persontrafik på tåg.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en uppdelning av trafikavtalet ska göras i stöd till flyg, Gotlandstrafiken respektive tåg och buss.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införande av flygskatt.¹
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en avvecklingsplan för driftsstöd till icke-statliga flygplatser.

¹ Yrkandena 13 och 19 hänvisade till FiU.

3 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

3.1 Låt oss slippa onödiga transporter

Väl fungerande transporter är en central del av vårt samhälle och en förutsättning för många människors vardag och för att näringslivet skall fungera. Transporter är dock inget självändamål, och många transporter är påtvingade och samhällsekonomiskt slöseri. Några exempel är mat som fraktas hundratals, ibland tusentals mil, eller det faktum att 43 procent av lastbilstransporterna i Europa går tomma¹. Människor som tvingas sitta bakom ratten i snöslask två, ibland tre timmar om dagen för att de inte kan lita på tåg och bussar är ett annat exempel. Vi vill göra skillnad mellan önskat resande och onödigt åkande och prioritera det förra.

Samtidigt visar forskningsrapporter entydigt att dagens transportapparat har ett högt pris genom sin klimatpåverkan, men även när det gäller folkhälsa och miljöpåverkan i övrigt. Inrikes transporter svarar enligt regeringen för 34 procent av utsläppen av växthusgaser inom landet. Inom transportsystemet står vägtrafiken för nästan 94 procent av utsläppen, vilket kan jämföras med tågtransporterna som endast står för 0,4 procent av utsläppen.² Trots effektivare motorer och ökad andel förnybar energi minskar inte utsläppen från vägtrafiken så att denna sektor kan klara sin del av riksdagens mål om 40 procent mindre koldioxidutsläpp till 2020. Förklaringen ligger i att ökad trafik tagit bort effekten av snålare fordon och ökad andel biobränslen.³ I regeringens budgetmotion kan man läsa att utsläppen från transportsektorn ökat under 2010. Vägtransporterna står också ensamt för merparten av alla dödsfall och olyckor i trafiken.

Trafiksektorn är också extremt oljeberoende. Medan andra sektorer som industri och hushåll nästan eliminerat sin användning av fossila bränslen är den fortsatt hög i trafiksektorn. 94 procent av den svenska transportsektorns energianvändning bestod av oljeprodukter 2009. Detta är alarmerande av klimatskäl men också när det gäller sårbarhet (t ex transporter av mat) och ekonomisk risk. Oljeresurserna i världen blir allt knappare när nya fyndigheter inte håller jämn takt med den ökande konsumtionen.⁴ ”Oljetoppen” innebär att en kraftig prisökning är att vänta. För att vi skall klara att ta oss till jobbet och få fram varor till våra butiker måste vi börja ställa om till ett fossiloberoende samhälle omedelbart.

¹ Regeringens budgetproposition s. 49.

² Naturvårdsverket (2010). Utsläpp av växthusgaser i Sverige 1990–2009 från transporter.

³ Oförändrade utsläpp från vägtrafiken trots stor minskning av nya bilars bränsleförbrukning, Trafikverket, 2010-11-30.

⁴ Snabb anpassning av transportsystemet till minskad olja. Om sårbarhet, beredskap och möjliga åtgärder vid en oljekris. Vinnova 2010.

Fel! Okänt namn

3.2 Ställ om transportsystemet

Miljöpartiet de gröna är positivt till teknikutveckling med bilar, t ex eldrift och bilar som kan köras på biogas och andra förnybara bränslen. Samtidigt visar de senaste årtiondenas forskningsrapporter entydigt att nya drivmedel inte kan ersätta hela dagens bränsleförbrukning utan att det skulle skapa en lång rad andra problem som konkurrens om odlingsmark, höjda matpriser, utarmning av ekosystem som t ex skogar i Amazonas och i Sverige.

Det är i sammanhanget viktigt att komma ihåg att elbilar inte i sig löser problemen, då el är en energibärare som ska produceras. En mycket stor del av elproduktionen i Europa kommer från fossila bränslen. En snabb och stor-skalig introduktion av elbilar skulle försvåra att minska koldioxidutsläppen enligt klimatmålen, eller i värsta fall öka dessa utsläpp ytterligare.⁵ Elbilar löser inte heller problemen med trängsel och trafikolyckor.

Biogas och andra förnybara energikällor kan med idag känd teknik klara en begränsad del av väg- och flygtrafiken i Sverige. Utöver detta krävs också att fordonen är väsentligt mer energisnåla samt att det totala trafikarbetet reduceras. Regeringens politik med stora vägsatsningar, höjda banavgifter, uppsplittring av kollektivtrafiken och en politik som gör transporter med buss och tåg dyrare motverkar denna utveckling.

Miljöpartiet vill se en annan politik för moderna städer där det är nära till service och kultur och där en större del av resandet kan ske med bra kollektivtrafik och cykel. Det skall vara bekvämt och prisvärt att avstå från bil – och flygresor. Miljöpartiets målsättning är att fördubbla dagens andel resande med kollektivtrafik till 2020 och öka andelen godstransporter på järnväg väsentligt.

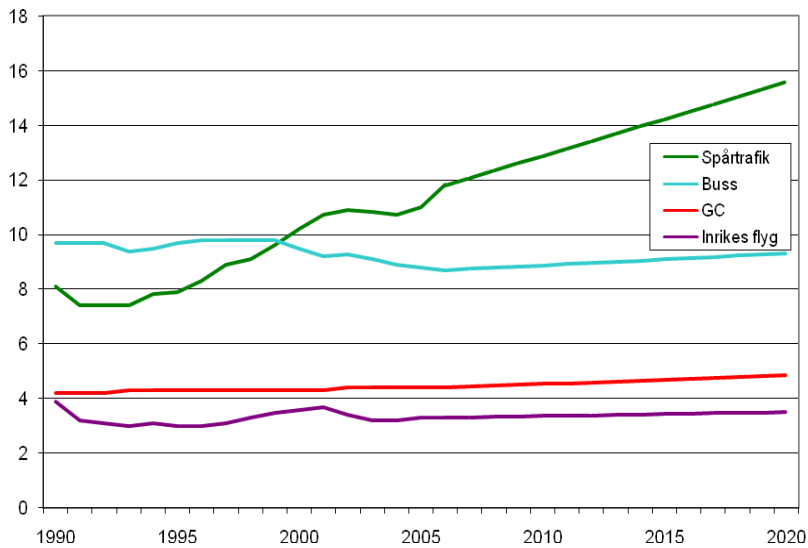
3.3 Ökat tågresaande och tågkaos

Samtidigt som vi kan se många negativa trender när det gäller miljöbelastningen från transporterna finns en mycket positiv trend. Järnvägstransporterna ökar kraftigt. Sedan 1997 har persontrafiken ökat med 60 procent och den regionala trafiken med 92 procent. Godstrafiken har också ökat kraftigt, med 20 procent sedan 1997. Ökningen är mer än dubbelt så stor som i de prognoser som låg till grund för Framtidsplanen 2004–2015. Detta är ett av skälen till att det blivit stora kapacitetsproblem på järnvägsnätet.⁶

⁵ Per Kågeson Klimateffekten av elektrifierad vägtrafik. Bil Sweden 2010.

⁶ Trafikverkets kapacitetsutredning.

Fel! Okänt namn på



Ökad efterfrågan på järnvägsresande och -transporter (1990–2020, miljarder personkilometer)⁷

Det ökande resandet och godstillväxten på tåg har skett trots högre priser, krångligare bokning, många förseningar och allmänt tågkaos de senaste åren. Detta är tydliga indikatorer på vilken potential det skulle finnas för tågresande om priserna var rimliga, om tågen gick i tid och om bokningen förenklades. För att inte tala om möjligheterna om järnvägen fick rättvisa ekonomiska villkor genom att en lastbilsskatt infördes. Tyvärr finns tecken på ett trendbrott under 2011 på grund av alla förseningar. Det är nu hög tid att påbörja arbetet med att återställa förtroendet för järnvägen.

3.4 Regeringen satsar kortsiktigt

Problemen för svensk järnväg kommer främst ur tre delar:

- ? Underhållet är kraftigt eftersatt.
- ? Flera flaskhalsar gör systemet känsligt för störningar.
- ? Nyinvesteringarna håller inte jämn takt med den ökade efterfrågan.

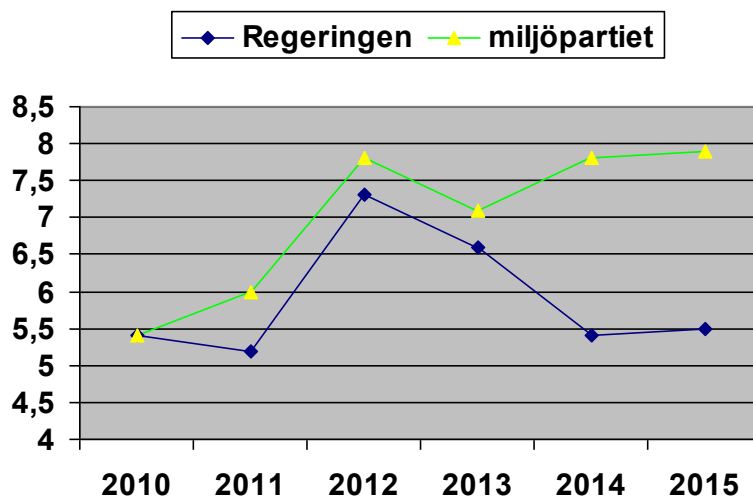
Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet, den så kallade kapacitetsutredningen. I juli 2011 kom deras första rapport. Rapporten är tydlig: underhållet är kraftigt

⁷ Nationell plan för transportsystemet 2010-2021, s. 18.

Fel! Okänt namn på

eftersatt och åtgärder för att bygga bort akuta flaskhalsar måste prioriteras⁸. Trafikverket visar att det behövs 3–4 miljarder kronor⁹ per år under tio år för att komma tillrätta med det eftersatta underhållet och för att bygga bort de mest akuta flaskhalsarna. De flesta remissinstanser som svarat på kapacitetsutredningen anser att denna nivå är ett absolut minimum för att klara de mest grundläggande behoven för person- och godtrafiken.

Regeringen presenterar i budgeten en tillfällig satsning på 1,8 miljarder kronor per år 2012–2013 till järnvägsunderhåll.¹⁰ De tillfälliga pengar som regeringen nu tillför räcker inte för att täcka de underhållsbehov som finns, varken på kort eller på lång sikt.



Satsningar på järnvägsunderhåll, regeringen och Miljöpartiet.¹¹

Ännu tydligare blir bristerna när man studerar budgetsiffrorna för investeringar. Regeringen har byggt klart de nya spår som bl. a Miljöpartiet drev igenom under mitten av 2000-talet. I den nationella planen som alliansregeringen drev igenom finns däremot väldigt få nya järnvägar. Därför sjunker regeringens investeringskurva brant (röd linje nedan)¹²

⁸ Trafikverkets kapacitetsutredning, s. 57.

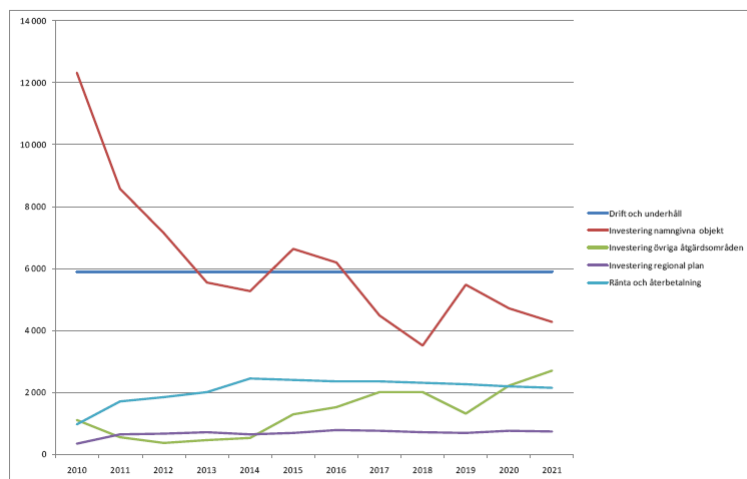
⁹ Trafikverkets kapacitetsutredning, s. 57.

¹⁰ <http://regeringen.se/content/1/c6/17/40/11/e210bc71.pdf>.

¹¹ Regeringens budget för 2011 och 2012 respektive Miljöpartiets budgetmotion 2011 och 2012.

¹² Trafikverkets kapacitetsutredning, s. 51.

Fel! Okänt namn på



Figur 20. Planens ekonomiska ramar fördelade över planperioden.

4 Miljöpartiets tåglyft för hela landet

I det följande presenteras Miljöpartiets satsningar på järnväg i hela landet.

4.1 Långsiktig ökning av banunderhållet

Miljöpartiet vill ha en långsiktig satsning på järnvägen. Vi föreslår ökat underhåll under tio år, i nivå med de summor som Trafikverkets kapacitetsutredning har identifierat i högsta alternativ (C4).¹³ Detta är vad Trafikverket anser behövs för att komma tillrätta med det eftersatta underhållet.

För drift, underhåll och reinvesteringar innebär det en ökning med i snitt 2,3 miljarder kronor per år under tio år jämfört med gällande plan. Då Trafikverket inte klarar av att ställa om till den högre nivån omedelbart genomför vi en upptrappning av anslaget. Jämfört med regeringen satsar vi 500 miljoner kronor extra 2012 och 2013 samt 2,3 miljarder kronor extra 2014 när regeringens tillfälliga satsning upphör. Sammanlagt satsar vi 3,3 miljarder kronor under budgetperioden.

¹³ Trafikverkets kapacitetsutredning.

Fel! Okänt namn

4.2 Åtgärda flaskhalsarna nu

Kapacitetsutredningen visar tydligt på en rad flaskhalsar som hotar godstrafiken och även persontrafik. En del av dessa investeringar ingår i den nationella planen och Trafikverket föreslår i kapacitetsutredningen en tidigareläggning av arbetet med dessa. Trafikverket satsar i snitt 1,5 miljarder kronor per år under tio år i sitt högsta alternativ men visar samtidigt att även med dessa satsningar kommer en rad flaskhalsar att finnas kvar 2021.

Miljöpartiet stödjer Trafikverkets satsningar men satsar ytterligare resurser så att vi helt kan eliminera flaskhalsarna inom tio år. De allra viktigaste är följande

- ? Mälarbanan TomtebodavKallhäll, med byggstart 2015.
- ? Hamnbanan i Göteborg, med byggstart 2013.
- ? MalmöLund, fyrspar, med byggstart 2014.
- ? Hallsberg Mjölby, nödvändig för godstrafiken, byggstart 2015.
- ? Västkustbanan genom Varberg, med byggstart 2015.
- ? GävleSundsvallHämsand, dubbelspar och uppgradering, med byggstart 2015.

Dessutom ingår en lång rad tidigareläggningar som Trafikverket har föreslagit i kapacitetsutredningen. Samtliga projekt i Miljöpartiets kapacitetssatsning finns på nästa sida. Miljöpartiet satsar 4,5 miljarder kronor på detta under budgetperioden.

Fel! Okänt namn på

Projekt	Kommentar
Norra Sverige	
Malmbanan	Förlängt mötesspår Kaisepakte. Trespår Rensjön, Lappberg, Ripats tidigareläggs. Fler mötesspår utreds.
Kilafors–Holmsveden	Mötesspår tidigareläggs
Gävle Hamn	Ny spåranslutning inkl elektrifiering
Norrbotniabanan	Byggstart 2015
Bergslagen	
Borlänge–Frövi	Mindre åtgärder
Storvik–Gävle	Nytt mötesspår Storvik–Kungsgården
Falun–Borlänge	Mötesspår eller partiellt dubbelspår utreds
Avesta–Fagersta	Nytt mötesspår utreds
Ställdalen–Frövi	Mötesspår utreds
Hallsberg–Mjölby	Dubbelspår byggstart 2015
Mälardalen	
Mäljarbanan	Fyrspår Barkarby–Duvbo, Tomtebodavägen–Huvudsta. Byggstart 2015
Hallsberg–Laxå	Partiellt trespår eller linjeomläggning utreds
Ramnäs–Brattheden	Mötesspår
Västsvrige	
Kristinehamn–Karlstad–Kil	Mötesspår tidigareläggs
Västra Stambanan	Vändspår Alingsås, förbigångsspår Stenkullen o Algutsgården
Hamnbanan Göteborg	Marieholmsbron & Kvillebangården tidigareläggs för öppning 2017.
Laxå–Arvika	Fler mötesspår Kil–Arvika utreds
Västlänken	Tidigareläggning
Västkustbanan genom Varberg	Tidigareläggning byggstart 2015
Jönköpingsbanan	Samtidig infart Sandhem–Nässjö, 160 km/tim Bankeryd–Nässjö
Karlstad C,	Bangård och resecentrum
Götalandsbanan	Höghastighetsbana Gbg–Linköping Byggstart Gbg–Borås 2015
Skåne–Blekinge	
Hässleholm–Helsingborg	Hastighetsanpassning
Malmö–Trelleborg	Kraftförsörjning
Trelleborgsbanan	Dubbelspår Skytts Vemmerlöv–Trelleborg utreds
Ängelholm–Helsingborg	Utredning för dubbelspår
Hässleholm–Kristianstad	Partiellt dubbelspår utreds
Malmö–Ystad	Två nya mötesspår utreds
Lund–Hässleholm	Förbigångsspår
Lund–Malmö	Fyrspår Flackarp–Arlöv byggstart 2014

Fel! Okänt namn på

4.3 Tågsatsningar i hela landet

Alla i Sverige ska ges tillgång till en bra kollektivtrafik. Godstrafiken på järnväg har ökat och satsningar är nödvändiga för att järnvägen i hela Sverige skall kunna konkurrera med lastbilarna. I regeringens politik men även i kapacitetsutredningen saknas satsningar på banor i vissa delar av landet helt eller ligger i planerna för åren efter 2021.

För Miljöpartiet är det däremot självklart att dessa banor finns med. Det gäller till exempel Dalabanan, Norra stambanan, Malmbanan, Södra stambanan, Tjustbanan, Stångådalsbanan, Västerdalsbanan, Bohusbanan och Inlandsbanan.

Några av dessa banor kallas ibland ”lågtrafikerade” trots att de har en ganska omfattande persontrafik och är viktiga för godstransporter ut till stambanorna. Trafikverket har tidigare visat att det behövdes 12 miljarder kronor för att återställa de ”lågtrafikerade” banorna till sin grundstandard (1996 års pris, idag ca 13 miljarder kronor), mer om man vill utveckla banorna.

Idag är underhållet och reinvesteringarna på dessa banor mycket sparsamma, vilket skapar förseningar och en negativ spiral som gör att transporterna minskar. Slutpunkten kan bli att flera av dem kan komma att läggas ner.

Miljöpartiet satsar 2,9 miljarder kronor på banor i hela landet under budgetperioden.

4.4 Framtidsinvesteringar i nya snabba spår

Järnvägskapaciteten behöver öka för att möjliggöra en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik och mer gods i framtiden, samt för att skapa ett mer robust järnvägsystem. Då räcker inte alla ovanstående och nödvändiga satsningar till. Det behövs också helt nya banor för snabba tåg i Sverige.

Vi anser att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Det ger utrymme för mer pendel- och godståg och gör det svenska järnvägsnätet mindre sårbart för störningar. Många länder i Europa har redan byggt och bygger nya banor för höga hastigheter. På de sträckor där dessa byggs har flygresandet minskat kraftigt med stora miljövinster som följd.

Vi vill att höghastighetståg ska knyta samman våra största städer. De delar vi vill börja med att satsa på är:

- ? Ostlänken, en ny bana för höghastighetståg Stockholm–Linköping. Byggstart 2015.
- ? Götalandsbanan, en höghastighetsbana Göteborg–Linköping via Jönköping som byggs ihop med Ostlänken. Vårt förslag avser första delen: Göteborg–Borås med byggstart 2015.

Satsningarna är de första stegen mot höghastighetsbanor som knyter samman Stockholm, Göteborg och Malmö–Köpenhamn och senare även Hamburg och Oslo.

Miljöpartiet anser även att det behövs andra nya järnvägsstråk i Sverige. Ett exempel är Norrbotniabanan, en ny bana Umeå–Luleå för att klara gods- och persontrafiken mellan städerna längs Norrlandskusten där många bor. Första etappen skulle kunna få en byggstart 2015. Ett annat nytt stråk för godstrafiken är Sydostlänken från Älmhult via Olofström till Karlshamn. Bl.a. Ikea och Volvo har behov av denna godslänk till hamnen vid Östersjökusten.

En viktig del i detta spårlyft är att kunna tidigarelägga eller nyskapa projekt som kommer att behövas för att svara mot förändringar i näringslivet och den internationella efterfrågan. Ett exempel är det snabbt ökade intresset för malm från svenska gruvor, som tagit många samhällsplanerare på sängen. Till exempel öppnas redan 2013 en helt ny malmgruva i Kaunisvaara utanför Pajala och 2015 planeras en nystart av gruvan i Grängesberg. Gruvnaeringen är särskilt lämpad för tågtransporter i kombination med båtfrakter, och mycket olämplig för vägtransporter.

De stora nyinvesteringarna i spår ingår i den plan där Miljöpartiet satsar minst 100 miljarder kronor mer än regeringen under en tioårsperiod. Miljöpartiet har visat hur vi ska finansiera detta bl. a genom en lastbilsskatt. Investeringarna kräver mycket förberedelsearbete och ligger därför under perioden 2015–2021, det vill säga efter budgetperioden.

4.5 Statsbidrag till spårfordon

De rödgröna införde under 00-talet ett statsbidrag till inköp av spårfordon. Många av de moderna regionalståg som används i dag köptes in med detta stöd. Behovet kvarstår men regeringen avskaffade stödet i slutet av 00-talet. Miljöpartiet föreslår nu att bidraget återinförs och även ska kunna sökas för reinvesteringar i befintliga tåg. Bidraget söks av operatörerna och delas ut av Trafikverket efter en rimlig fördelning. Bidraget bör fortsättningsvis kunna ges till alla typer av spårfordon: pendeltåg, person- och godståg på det nationella järnvägsnätet, tunnelbanetåg och spårvagnar. En åtgärd kan vara att stödja installation av det nya signalsystemet ERMTS som riksdagen beslutat om och som innebär stora merkostnader för operatörerna.

4.6 En ny tågordning

Avregleringen av tågtrafiken har skapat en rad problem som höjda priser, krångliga biljettköp, stängda stationer, dumpade anbud, sämre snöröjning och underhåll. Miljöpartiet föreslår en ny tågordning som presenteras i en särskild kommittémotion.

Miljöpartiet anser att SJ bör förnyas med ett samhällsuppdrag – att verka för ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet. Ett utvecklat SJ skall planera för en utvecklad tågtrafik med hög punktlighet och kvalitet mellan alla delar av Sverige och huvudorterna i våra grannländer. SJ ska inte lämna

Fel! Okänt namn på

något överskott till staten, pengarna skall återinvesteras i trafiken. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

5 Satsning på spårvägar i städerna

Spårvägar är en viktig del i skapandet av hållbara städer i Sverige. Spårvägar kan vara spårvagnar, pendeltåg, tunnelbana. De är en möjlighet i stråk med många resande framförallt i städer med över 90 000 invånare. Spårvägsutbyggnaden har varit omfattande i flera europeiska länder och har blivit en stor framgång. Spårvägsutbyggnaden har lockat nya resenärer till kollektivtrafiken, och de nya stadsmiljöerna med färre bilar har lockat många boende och företag att etablera sig. Flera svenska städer har nu gått samman i föreningen Spårvagnsstäderna med ambitionen att bygga spårvägar på hemmaplan.

Miljöpartiet föreslår i budgeten att kommunerna skall ha möjlighet att få statliga bidrag för investeringar till detta. Anslaget skall förvaltas av Trafikverket och betalas ut till sökande som vill göra investeringar i objekt som underlättar kollektivtrafikens framkomlighet och ger en tydlig klimatnytta. Det sker lämpligen genom en fond som kommuner kan söka pengar ur. Spårvägsutbyggnader är på gång i bl.a. Lund, Malmö, Helsingborg, Uppsala, Linköping och Örebro.

6 Prioritering av kollektivtrafik

Trafikverket har ett sektorsansvar för kollektivtrafiken. Men det krävs öronmärkta anslag och en tydlig prioritering och återrapportering om kollektivtrafikens andel av persontransporterna ska öka. Det handlar exempelvis om anläggning av busskörfält, signalreglering, skyltning, ändringar av vägdragning och hållplatser med mera.

Trafikverket bör ha i uppdrag att prioritera kollektivtrafiken på bilismens bekostnad. Först då detta är fallet är en klimatanpassning av transporterna möjlig. Miljöpartiet anser att Trafikverket i alltför hög grad har fokus på framkomlighet för person- och lastbilar och att den mer energisnåla och klimatvänliga kollektivtrafiken ofta får stå tillbaka. Myndigheten bör öka sina ansträngningar för att underlätta utvecklingen mot ett ökat resande med kollektivtrafik.

Därför föreslår vi att Trafikverket ges i uppdrag att avsätta ytterligare 1,5 miljarder kronor under budgetperioden till åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet. Detta finansieras genom att väginvesteringar i nationell plan minskar med motsvarande belopp. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

7 Satsa på cykel

Att öka cyklingens andel av persontransporterna är ett av de allra snabbaste sätten att minska utsläppen från denna sektor. Det skulle också ha mycket positiva effekter ur hälsosynpunkt. Det som behövs är att ge cykeln högre prioritet så att det blir mer attraktivt att cykla och mindre attraktivt att köra bil.

Regeringen har gett Trafikverket och Transportstyrelsen i uppgift att utarbeta en strategi och en handlingsplan för ökad och säker cykling. Det är bra med strategier och planer men det behövs pengar också.

Trafikverkets har under planperioden 2010–2021 avsatt 994 miljoner kronor till cykelåtgärder. Merparten av pengarna ligger dock i slutet av planperioden. Miljöpartiet anser att det beloppet är otillräckligt och vill se en omprioritering inom Trafikverkets budget till förmån för cykelåtgärder. Pengarna ska även kunna användas för bidrag till kommuner som anlägger cykelvägar, införande av så kallade stadsgator där olika transportsätt kan kombineras på ett säkert sätt och för informationsinsatser. Anslaget bör administreras av Trafikverket som en del av dess sektorsansvar. Ökningen bör finansieras genom motsvarande minskning av väginvesteringsanslaget i nationell plan. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

8 Pott för miljö, klimatsäkring och forskning

Trafikverket hade i den nationella planen särskilda potter för bl. a miljö, trimning och forskning. Det handlar om arbete med buller, trafiksäkerhet, landskap, vatten, hållbar samhällsutveckling, m.m. Regeringen har prioriterat ner flera av dessa områden, och stora delar av satsningen har skjutits till planperiodens slut. Det gör att detta viktiga arbete blir eftersatt och riskerar att inte bli gjort. Miljöpartiet tillför 300 miljoner kronor för dessa ändamål under budgetperioden. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

9 Lastbilsskatt

En enad klimatberedning ställde sig bakom ett införande av en avståndsbase-rad skatt för tunga lastbilar. Ett tiotal länder i Europa har infört eller beslutat att införa en avståndsbase-rad avgift för tunga fordon, och EU-kommissionen förespråkar en sådan i sin aktuella vitbok om trafiken i unionen. Likväl lyser den med sin frånvaro i regeringens budgetproposition.

Minskad lastbilstrafik skulle inte bara leda till minskad klimatpåverkan, utan också minska olyckorna på vägarna. Av de bilister som dör i trafiken har hälften kolliderat med ett tungt fordon, vilket framförallt utgörs av tunga lastbilar. I fyra av tio dödsolyckor är lastbilar inblandade. Minskad lastbilstra-

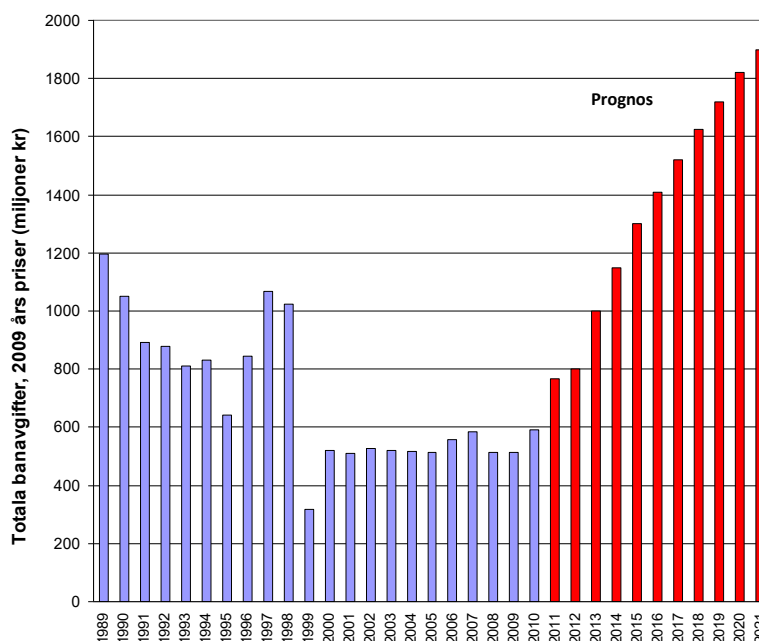
Fel! Okänt namn på

fik skulle även leda till lägre behov av underhåll på vägarna och frigöra resurser till andra prioriterade åtgärder.

En lastbilsskatt är rättvis då samtliga tunga fordon som sliter på vägarna är med och betalar. Idag slipper utländska åkerier helt dessa kostnader.

Miljöpartiet anser att avståndsbaserad lastbilsskatt ska införas. Vi bedömer det som praktiskt möjligt andra halvåret 2013. Skatten bör utgå med i genomsnitt 14 kronor per mil och differentieras på ett sätt som gör att den är lägre i områden där båt- eller järnvägsförbindelser saknas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

10 Nej till höjda banavgifter



Regeringen aviserar i budgeten kraftigt höjda banavgifter. Banavgifterna fortsätter att höjas från 715 miljoner kronor år 2011 till 855 miljoner kronor år 2012 och sedan till 1 miljard kronor 2013. Trafikverket har beräknat att höjningen kan komma att fortsätta till nära 2 miljarder kronor år 2021 om man ska nå de belopp som regeringen har angett i den nationella planen. Detta kommer att försämra ekonomin för järnvägens godsentreprenörer, och risken är stor att gods flyttas över från tåg till lastbil. Trafikverket har beräknat att de

höjda banavgifterna innebär att godset på tåg minskar med ca 5 procent och utsläppen av koldioxid ökar med 114 000 ton till år 2021.¹⁴

Miljöpartiet anser att varje trafikslag skall bära sina kostnader inklusive miljöpåverkan. Det gör inte den tunga vägtrafiken idag. I väntan på att en lastbilsskatt införs säger Miljöpartiet därför nej till de föreslagna höjningarna av banavgifterna. Därför tillför vi motsvarande belopp till Trafikverkets budget.

11 Minska väginvesteringarna

Ett långsiktigt hållbart samhälle ställer nya krav på planeringen inom trafik- och transportsystemet. Fyrstegsprincipen är en planeringsmetod för att hålla med resurser och minska vägtransportsystemets miljöpåverkan. Den går ut på att steg för steg analysera hur ett trafikproblem bäst kan lösas, i första hand genom att minska behovet av transporter och valet av transportsätt, i andra hand genom åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon, i tredje hand genom begränsade ombyggnadsåtgärder och i sista hand genom stora nybyggen eller större ombyggnadsåtgärder.

I Sverige skall fyrstegsprincipen ligga till grund för trafikplaneringen. Detta slogs fast bland annat i regeringens direktiv till trafikverken inför framtagandet av Nationell plan för transportsystemet 2010–2021. Tyvärr har den inte fått genomslag i regeringens politik. Den sexfiliga motorvägen Förbifart Stockholm, Södertörnsleden, Skurubron, E22 i Skåne och nedmonteringen av järnvägssystemet är aktuella exempel som går stick i stäv med fyrstegsprincipen.

Miljöpartiet föreslår att regeringen i regleringsbrev skärper tolkningen av fyrstegsprincipen i trafikplaneringen, i syfte att öka tillämpningen av steg ett och två, och att med hjälp av denna princip omfördela resurser inom ramen för den nationella planen för att uppnå samhällsmålen till lägre kostnader. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Motorvägar kan ersättas med två-plus-ett-vägar. En del vägprojekt kan vara viktiga ur trafiksäkerhetsynpunkt. Många av de förbifarter som planeras i Sverige bör dock omprövas. Genomfartstrafiken utgör ofta en liten del av den beräknade trafiken på dessa vägar. Den allra största delen av trafiken är pendling mellan olika delar av städerna och trafik som nygenereras genom en utglesning av boendet, nya externa köpcentrum med mera.

¹⁴Höjda banavgifter och deras effekter i ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverkets rapport 2011:080.

Fel! Okänt namn

12 Avbryt projektet Förbifart Stockholm

Miljöpartiet vill avbryta projekteringen av Förbifart Stockholm, Sveriges dyraste motorväg. Vägen skulle leda till fortsatta minskningar av kollektivtrafikandelar samt dessutom till kraftigt ökade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Motorvägen väntas ge upphov till 145 000 nya bilresor per dygn måndag–fredag.

Allt överskott från trängselavgifterna i Stockholm används idag till vägprojekt, huvudsakligen Förbifart Stockholm. Detta trots att resultatet av den folkomröstning som hölls i Stockholm före trängselavgifterna infördes byggde på att överskottet även skulle gå till kollektivtrafik i regionen. Överskottet bör istället överföras till ett nytt anslag för riktat bidrag till regionens kollektivtrafik. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Tankbara projekt som Miljöpartiet arbetar för i Stockholm är bland annat en tunnelbana eller automatbana mellan Odenplan och Karolinska, Spårväg syd samt en spårlösning till Nacka och Värmdö. Detta innebär förändringar i tabell 1:11 Trängselskatt i Stockholm som minskas med ovanstående belopp.

13 Öka stödet till trafikavtal för tåg

Regeringens nedskärningar för Rikstrafikens trafikavtal har inneburit en successiv nedrustning av regional kollektivtrafik i ett flertal landsbygdsregioner. Anslaget för Rikstrafikens trafikavtal har minskats från 1 058 miljoner kronor år 2008 till 831 miljoner kronor år 2011 när myndigheten införlivades i Trafikverket. För år 2012 föreslår regeringen ett oförändrat stöd.

Detta riskerar att leda till nedläggning av tågtrafik på lågtrafikerade banor som är beroende av stöd för att trafikeras. Redan nu är det klart att Trafikverket kommer att minska engagemanget i Tåg i Väst betydligt, vilket hotar Bohusbanan, Kinnekullebanan med flera. Krösatågen i Småland har fått sitt anslag indraget, och 2013 dras stödet till Blekinge kustbana in. Även Inlandsbanan mellan Kristinehamn och Ludvika (Genvägen) har fått sitt anslag indraget, vilket inneburit att persontrafiken lagts ned trots att banan håller på att elektrifieras.

Dessa nedskärningar sker samtidigt som medvetenheten om kollektivtrafikens potential som klimatverktyg blir allt större. Miljöpartiet anser att anslaget till Trafikverkets trafikavtal ska höjas med 200 miljoner kronor årligen, sammanlagt 600 miljoner kronor under budgetperioden, som skall öronmärkas för tågtrafik. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Miljöpartiet anser att anslaget till trafikavtal bör delas upp i olika konton beroende på vilket transportslag det avser. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. I dagsläget innebär oljeprisökningar för Gotlandstrafiken att den totala summan för övrig trafik minskar. Därför bör en uppdelning av Trafikavtalet göras i stöd till flyg, Gotlandstrafiken respektive

båt och buss. Ökade kostnader för flyget eller Gotlandstrafiken får inte leda till att de samlade resurserna för kollektivtrafiken minskar.

14 Minska flygets klimatpåverkan

En resa med X 2000 mellan Stockholm och Göteborg släpper ut 3 gram koldioxid. Samma resa med flyg släpper ut 66 kilo. Man kan åka 22 000 gånger till Göteborg med tåg innan man når samma klimatpåverkan som en flygres. Ändå är samma resa med tåg ofta dyrare än flyget.

Det vill Miljöpartiet ändra på. Självklart ska det vara billigare att ta tåget än att flyga.

År 2012 införlivas flyget i handeln med utsläppsrätter, i samma utsläppsbubbla som industrin. När flyget ska konkurrera om samma utsläppsrätter som den konkurrensutsatta industrin, som inte har lika stora möjligheter som flyget att övervältra kostnaderna för utsläppsrätter på konsumenterna, riskerar vi en situation där flyget köper upp industrins utsläppsrätter och fortsätter att expandera som förut medan industrin flyttar ut till länder utanför EU. För att inte riskera en sådan utveckling bör flyget ges en egen utsläppsbubbla. I den bubblan bör taket sättas lägre med hänsyn till att flygets klimatpåverkan är större än dess koldioxidutsläpp.

I väntan på en sådan lösning behövs kompletterande styrmedel för att flyget ska betala de fulla samhällskostnader man orsakar och därmed få tillräckliga incitament att minska sin klimatpåverkan. Det bästa vore om flyget betalade energi- och koldioxidskatt för bränslet precis som andra transportslag, men så länge internationella överenskommelser försvårar en sådan lösning får vi använda andra metoder. Vi föreslår en flygskatt som ska kompensera för den del av flygets klimatpåverkan som inte täcks av utsläppshandeln. Avgiften är cirka 300 kronor per enkel resa på resor inom Sverige och Europa, samt 600 kronor per enkel resa på resor utanför Europa. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

15 Minska statliga bidrag till flygplatser

Miljöpartiet vill minska anslaget för driftbidrag till icke statliga flygplatser. Med tanke på annalkande klimatförändringar är det läge att successivt göra inrikesflyget onödigt, så att all persontrafik söder om Sundsvall kan göras med tåg (undantaget Gotland). Miljöpartiet föreslår därför en ändring i Luftfartsstyrelsens föreskrifter för driftstöd till icke statliga flygplatser så att det krävs att flygplatsen ligger mer än tre timmar bort från Stockholms Central med alternativa kollektiva färdmedel, till skillnad från dagens föreskrift om två timmar, för att få statligt driftstöd. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Fel! Okänt namn på

6 § Icke statliga flygplatser som är belägna i regioner där alternativa kollektiva transportmöjligheter till flyget finns, och som medger en restid till centrala Stockholm på *högst tre timmar*, skall inte vara berättigade till driftbidrag.

Vi föreslår en avvecklingsplan för anslaget Driftbidrag till icke statliga flygplatser. Från 2012 föreslår vi att bidraget till Borlänge flygplats på 2,5 miljoner kronor utgår. Redan idag har Borlänge tågförbindelser som är snabbare än tre timmar till Stockholm.

Från och med 2013 föreslår vi ytterligare avveckling av driftstödet till ett antal flygplatser som ligger nära någon annan statlig flygplats eller har goda förbindelser med tåg till annan närliggande flygplats. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Resande från Torsby och Hagfors kan ta flyg från Karlstad, resande från Trollhättan och Halmstad kan ta flyg från Göteborg och resande från Kristianstad kan ta flyg från Malmö. Regeringen bör under kommande år utreda vilka av flygplatserna Växjö, Kalmar, Oskarshamn, Jönköping som är lämpliga som knytpunkter i Småland; Anslaget kan då minskas med ytterligare 20 miljoner kronor.

Stockholm den 5 oktober 2011

Stina Bergström (MP)

Annika Lillemets (MP)

Lise Nordin (MP)