

Motion till riksdagen 2022/23:9

av **Daniel Helldén och Emma Berginger (båda MP)**

med anledning av skr. 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stryka de åtgärder i planen som motverkar klimatmålen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resurser till utbyggnad av järnvägsnätet, för snabbare utbyggnad av de viktiga objekt som nämns i motionen, och tillkännager detta för regeringen.

2 Bakgrund

I skrivelsen redogör regeringen för planeringsarbetet och sitt beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period.

3 Klimatsmart transportplanering

Vi befinner oss i ett klimatnödläge där fel beslut kan få förödande konsekvenser. Vi får i detta läge inte ägna oss åt att investera i infrastruktur som gör det svårare att nå klimatmålen. Att t.ex. investera i motorvägsprojekt som syftar till att öka kapaciteten i våra storstadsområden är direkt skadligt. Det är dessutom en felaktig ekonomisk prioritering. Projekten drar stora ekonomiska resurser bort från investeringar i det som underlättar att nå klimatmålen såsom järnväg och kollektivtrafik- och cykelinfrastruktur.

Vi behöver i stället säkerställa att både vi själva, våra barn och våra barnbarn kan resa på ett hållbart fossilfritt sätt. Därför vill Miljöpartiet göra stora investeringar i infrastruktur för framtidens hållbara transporter. Regeringens plan har fått kritik då den

inte i tillräcklig utsträckning bidrar till omställningen. IVL har bl.a. konstaterat att planen är en missad chans till ett transporteffektivt samhälle.

Miljöpartiet vill plocka bort Tvärförbindelse Södertörn samt kapacitetsförstärkande åtgärder till följd av Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm. Vi vill också ompröva och plocka bort andra motorvägsprojekt som ökar kapaciteten och gör det svårare att nå klimatmålen.

Miljöpartiet är också kritiska till stora satsningar på mycket tunga vägtransporter, s.k. BK4-vägar. Syftet med BK4-satsningar är att förstärka redan fullt fungerande vägar för tyngre lastbilar. Effekten blir i de flesta fall att mer av godstrafiken permanentas och ökar på väg i stället för att flytta från väg till järnväg och sjöfart. Därför är det klokare och mer prioriterat att satsa på dessa trafikslag inte minst ur klimatsynpunkt.

4 Bygg ut för snabba tåg i hela landet

Det ska vara lätt att resa med tåg, och vi ska säkra fossilfritt resande för oss och kommande generationer. Genom mer pengar till nya spår och upprustning ska tåg kunna gå i 250 km/tim i hela landet. Med utbyggd och underhållen järnväg, och fler nattåg, kan människor snabbt, smidigt och fossilfritt åka tåg i Sverige och ut i Europa. Att satsa på järnvägen är också att underlätta många vardagsliv. När tåget kommer i tid och går snabbt kan fler välja att resa hållbart och det blir enklare att pendla.

Miljöpartiet vill satsa ytterligare i nationell plan för utbyggnad och underhåll av järnvägen i hela landet. Vi har identifierat följande objekt som särskilt viktiga.

4.1 Snabbare utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg

Nya stambanor för höghastighetståg är en viktig satsning för hela vårt järnvägssystem. I dag är det fullt på spåren. Vi behöver öka kapaciteten med nya stambanor. Det går inte att utveckla och uppgradera de befintliga stambanorna med pågående trafik, utan nya spår måste till. Satsningarna måste göras nu för att kunna bygga stambanor fort.

När vi gör denna historiska satsning ska vi självklart göra det med modern teknik och bygga för 320 km/tim. Nya stambanor är inte bara viktiga för att möjliggöra snabba resor mellan några av Sveriges största städer utan är också viktiga för att skapa plats för mer godstransporter och regional pendling på befintligt nät. Hastigheten är avgörande för överflyttningen av resenärer från flyg till tåg och därmed också klimatnyttan.

Miljöpartiet vill snabba på utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg. Det är angeläget att nya stambanor färdigställs så snart som möjligt. Investeringen för med sig många nyttor och det är viktigt att dessa inte drar ut på tiden. Vi vill att Lund–Hässleholm och Borås–Göteborg ska färdigställas så fort som möjligt och med pressade tidsplaner. Vi vill omgående påbörja planeringen av centrala delar i projektet. Under planperioden vill vi komma en bra bit på väg med Linköping–Jönköping och Jönköping–Borås.

Miljöpartiet vill att nya stambanor ska byggas med nya, tuffare klimatkrav på den statliga upphandlingen av projektet. På så sätt kan vi ta tillfället i akt och vara med och skynda på teknikutvecklingen av såväl fossilfritt stål som betong med avsevärt mindre klimatpåverkan än dagens.

Ett möjligt sätt att uppnå kortare byggtider, lägre totalkostnad och mindre intrång i naturen är genom s.k. landbroar. Denna teknik har den fördelen att det skulle kunna hantera en del av de målkonflikter som finns, såsom ingrepp i naturen. Den ger också ekonomiska fördelar över tid då underhållskostnaden blir lägre.

4.2 Ökade satsningar för snabbare utbyggnad Ostkustbanan

Dubbelspår på sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand är en avgörande järnvägssatsning för Gävleborg, Västernorrland och hela mellersta och norra Sverige.

Ostkustbanan är idag eftersatt. Exempelvis tar det idag en timme att åka med tåg mellan Sundsvall och Härnösand, en sträcka på fem mil. Tåget är alltså klart långsammare än bilen på denna sträcka.

Ostkustbanan är en flaskhals i järnvägssystemet. Att bygga dubbelspår är därför en satsning för att knyta ihop stora delar av Sverige. Nya Ostkustbanan påverkar inte bara framkomligheten och restiderna mellan Gävle och Härnösand utan stora delar av Sverige. Exempelvis tar det i dag 6,5 timmar att åka tåg mellan Stockholm och Umeå. Med dubbelspår mellan Gävle och Härnösand skulle restiden kortas till 3 timmar och 50 minuter.

För att få ut maximal nytta av den redan byggda Botniabanan samt satsningarna på Norrbotniabanan är det viktigt att bygga bort denna flaskhals längs med Norrlandskusten. På så sätt får stora delar av norra Sverige mer attraktiva restider. Sträckan är också en strategiskt viktig länk i Europas godstransportsystem. Ostkustbanan är viktig för den gröna nyindustrialiseringen i norr.

Dagens enkelspår leder också till många förseningar och försvårar nödvändigt underhållsarbete.

Miljöpartiet vill att hela sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand byggs så snart som möjligt. Vi vill satsa för att kunna bygga hela denna sträcka under planperioden. Banan är uppdelad i etapper och planeringsarbetet har kommit olika långt i olika delar. För att snabbt komma vidare i arbetet är därför det mest angelägna i närtid att bygga sträckorna Hudiksvall–Sundsvall och Gävle–Kringlan. Regeringen satsar mer än i Trafikverkets planförslag, men detta efter att Trafikverket kraftigt nedprioriterat Nya Ostkustbanan i sitt förslag. Regeringens höjning innebär egentligen bara att banan inte försenas – vi behöver i stället skynda på bygget.

4.3 Norrbotniabanan

Miljöpartiet har länge varit drivande för Norrbotniabanan. Att koppla ihop Umeå och Luleå är en viktig satsning för att förbinda hela Norrlandskusten med järnväg.

Att bygga Norrbotniabanan kommer att ge många människor ökade pendlingsmöjligheter. När restiden mellan Umeå och Luleå halveras kommer helt nya förutsättningar att öppnas upp för de som bor och arbetar längs med sträckan.

Just nu ser vi en fantastisk grön nyindustrialisering i framför allt norra Sverige, som innebär att Sverige ligger i framkant i grön teknik. Men det som produceras i norra Sverige ska inte bara stanna innanför våra gränser. Därför är det otroligt viktigt med välfungerande infrastruktur till resten av landet och vidare ut i Europa.

Miljöpartiet vill satsa ytterligare för att snabba på utbyggnaden och därmed klara trafik till Luleå under planperioden. Vi vill också att planeringen för att bygga Norrbottenbanan i sin helhet ska intensifieras.

4.4 Stockholm–Oslo

En snabb järnvägsförbindelse Stockholm–Oslo skulle kunna ersätta många flygresor och dessutom ersätta en hel del biltrafik mellan de större städerna längs rutten. Sträckan Stockholm–Oslo är en av Europas mest trafikerade flygrutter. Före coronapandemin flög omkring 1,4 miljoner resenärer om året mellan Arlanda och Oslo. I dag tar en tågresor mellan Stockholm och Oslo ungefär fem timmar. Genom en satsning på järnvägen på sträckan skulle restiden kunna komma under tre timmar.

I september i fjol gav norska regeringen uppdraget till Jernbanedirektoratet att inleda planering tillsammans med Sverige för en snabb järnvägsförbindelse Stockholm–Oslo. Den 24 februari förnyade den nya norska regeringen uppdraget till Jernbanedirektoratet. En sådan gemensam utredning kräver dock att Trafikverket får motsvarande uppdrag av den svenska regeringen. Det är glädjande att riksdagen den 20 april 2022 tillkännagav för regeringen att Trafikverket bör få ett sådant uppdrag.

Regeringen ger uppdrag om att utreda sträckan tillsammans med Norge och pengar för utredningar av sträckan. Det är bra, men många utredningar har redan genomförts. Utredningarna hade behövt följas upp med pengar för att faktiskt börja byggas! Här behövs utbyggnad av både Mälarbanan och Värmlandsbanan och nybyggnation av Nobelbanan. Miljöpartiet vill avsätta medel för att lösa kapacitetsbrister längs Mälarbanan och Värmlandsbanan samt få till en start av Nobelbanan.

Miljöpartiet vill också uppdraga åt Trafikverket att upphandla nattågstrafik mellan Stockholm och Oslo innan dess att sträckan är färdigutbyggd.

4.5 Fyrspår Stockholm–Uppsala

Att bygga fyrspår mellan Stockholm och Uppsala är en viktig satsning för att underlätta tågpendling, minska utsläppen och utveckla en av Europas snabbast växande regioner. Varje dag pendlar tiotusentals människor på sträckan mellan Uppsala och Stockholm.

Stockholm med omnejd är en snabbt växande region. Det finns ett behov av att bygga ut infrastrukturens kapacitet. Redan idag är det under rusningstid fullt på spåren. Att bygga fyrspår mellan Stockholm och Uppsala skulle gynna fjärrtåg, regionaltåg och godstrafiken. Dessutom skulle en sådan satsning underlätta vardagen för tusentals pendlare.

Miljöpartiet vill skynda på utbyggnaden av fyrspår och menar att den bör färdigställas under planperioden. Regeringen utökar satsningarna i planen för fyrspår Stockholm. Det är en bra förstärkning, men inte tillräckligt för att bygga klart under planperioden. Ytterligare satsningar behövs för att färdigställa hela sträckan under planperioden.

4.6 Oslo–Köpenhamn/Hamburg

Sträckan mellan Oslo och Köpenhamn är viktig för Norden och hela norra Europa, men också för Sverige. Med investeringar i en bättre järnvägsförbindelse skulle två huvud-

stadsregioner knyts ihop med hållbara transporter. Det skulle också öppna upp flaskhalsen mellan Oslo och Hamburg, och knyta samman Sverige med dess två största handelspartner, Tyskland och Norge. En sådan satsning skulle få många positiva effekter i Sverige.

För att åstadkomma en välfungerande järnväg mellan Oslo och Köpenhamn krävs ny järnväg mellan Oslo och Göteborg samt förstärkningar på Väst kustbanan.

Väst kustbanan är en viktig bana; dock färdigställs inte hela sträckan Maria–Helsingborg C under planperioden i nationell plan. Det är en viktig sträcka som borde färdigställas under planperioden.

Det är mycket angeläget att komma igång med planering av Göteborg–Oslo så att byggstart kan ske under planperioden. Sträckan Göteborg–Oslo behöver en ordentlig genomgång och utredningsarbete från Trafikverket. Detta arbete bör inledas snarast för att möjliggöra byggstart under planperioden.

Regeringen har lagt ytterligare en miljard på Maria–Helsingborg C, utöver Trafikverkets förslag. Det är bra, men mer behövs för att färdigställa denna viktiga sträcka.

Miljöpartiet vill satsa ytterligare på utredning och för att möjliggöra byggstart för Göteborg–Oslo under planperioden.

4.7 Andra järnvägssatsningar

Vi behöver satsa stort på järnvägen i hela landet. Det finns en mängd järnvägssatsningar runt om i landet som är viktiga för att möjliggöra hållbart resande och hållbara godstransporter, däribland:

- Sydostlänken Älmhult–Karlshamn
- Dalabanan
- Bergslagsbanan
- Stångådals- och Tjustbanan
- dubbelspår Alvesta–Växjö–Kalmar
- Skånebanan
- Ystadbanan
- Västra stambanan
- Norra stambanan
- Kinnekullebanan
- Viskadalsbanan
- Nynäsbanan.

Med ett tillskott för satsningar i hela landet skulle många behov runt om i landet kunna åtgärdas under planperioden.

5 Öka satsningen på underhåll

För att tågen ska kunna komma och gå i tid är det viktigt att järnvägen är väl underhållen. Järnvägen lider fortfarande av att för lite medel har avsatts till underhåll under många decennier. För att tågen ska kunna komma och gå i tid är det viktigt att järnvägen är väl underhållen.

Regeringen lägger liknande summa som Trafikverket på underhåll av järnväg och väg. Men en del av deras satsningar på underhåll av väg går samtidigt till att öka vägkapaciteten. Det riskerar att öka biltrafiken och försvåra för klimatmålen.

Satsningarna på BK4, dvs. bärighetsklass för riktigt tunga fordon, är ett område där satsningarna leder fel. BK4 riskerar att öka vägtransporterna i stället för att styra mot hållbara transporter på järnväg och vatten men medför också ett betydligt större vägsitage, vilket leder till avsevärt högre underhållskostnader. Dessa ökade kostnader som tyngre lastbilar medför tar utrymme från de viktiga satsningarna på hållbar infrastruktur, och ändrar balansen mellan lastbil och järnväg. Det finns ett stort behov av underhåll inom befintligt vägsystem, framför allt inom det finmaskiga vägnätet. Det är en mer prioriterad fråga än att lägga miljarder på utbyggnad av BK4.

Vi behöver underhålla den infrastruktur vi har. Järnvägen behöver mer underhåll. Vägar på landsbygden, särskilt enskilda vägar, ska vara säkra och ha tillräckliga medel för att underhållas. Därför behöver anslagen till underhåll förstärkas ytterligare.

6 Värna och utveckla stadsmiljöavtalen

Ska vi kunna nå klimatmålen behöver fler resor ske med, gång, cykel och kollektivtrafik i stället för bil. För att lyckas med det behövs bättre infrastruktur, som fler cykelvägar, bättre busshållplatser och trygga och säkra gångstråk. Kommunerna spelar en viktig roll för att lyckas med utbyggnaden av den infrastrukturen. Stadsmiljöavtalen som Miljöpartiet drev igenom i regeringen 2015 ger statlig medfinansiering på upp till 50 procent till kommuner för investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik, cykel och hållbara godstransportlösningar. I den nationella planen för 2018–2029 permanentades satsningen med 1 miljard kronor per år.

Regeringen har valt att halvera stadsmiljöavtalen jämfört med förra planperioden. Perioden för stadsmiljöavtalen kortas och man lägger endast 6 miljarder under planperioden. Det gör det svårare för kommunerna att satsa på infrastruktur för kollektivtrafik och cykel.

Stadsmiljöavtalen är viktiga för att skynda på utbyggnaden av infrastruktur för kollektivtrafik, gång och cykel. Miljöpartiet vill utvidga och utveckla stadsmiljöavtalen. Det är viktigt att det finns finansiering av stadsmiljöavtalen för hela planperioden. Vi vill också att stadsmiljöavtalen ska förstärkas.

7 Öka satsningen på cykel

Cykel är ett transportmedel som prioriteras alldeles för lågt i den nationella infrastrukturpolitiken. Att satsa på cykel innebär minskade klimatutsläpp, ökad trafiksäkerhet och förbättrad tillgänglighet men är också en satsning på folkhälsa. Vi behöver skala upp den nationella cykelpolitiken från en försumbar nivå till betydande satsningar. Cykelsatsningar är inte bara en fråga för stadsmiljöavtalen.

På Miljöpartiets initiativ innehåller den nationella planen för första gången någonsin en cykelpott för att främja ökad och säker cykling. Potten ska gå till samfinansiering av länsplanernas cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar. Men avsevärt mer behöver

göras i syfte att möjliggöra säker cykling i hela landet, och därför bör cykelpotten kraftigt utökas.

Daniel Helldén (MP)

Emma Berginger (MP)