

# MILJÖPARTIETS SATSNINGAR FÖR EN MODERN TÅGTRAFIK



# MILJÖPARTIETS SATSNINGAR FÖR EN MODERN TÅGTRAFIK

2011-12-09

## SAMMANFATTNING

Miljöpartiet presenterar här ett paket med våra förslag för en modernisering av tågtrafiken i Sverige. Sammanlagt består satsningen av minst 100 miljarder kronor mer än regeringen över tio år. Förslag innehåller satsningar inom flera områden:

- **ÖKAT UNDERHÅLL, BYGG BORT FLASKHALSAR OCH HÖJ KAPACITETEN**

Öka underhållet över en 10-årsperiod, i nivå med de summor som Trafikverket har identifierat. Bygg snabbt bort de mest akuta flaskhalsarna.

- **INVESTERINGAR I NYA SPÅR OCH HÖGHASTIGHETSTÅG**

Påbörja bygget av de två första sträckorna för höghastighetståg mellan Göteborg och Stockholm (Götalandsbanan och Ostlänken). Påbörja bygget av Norrbotniabanan.

- **STATSBIDRAG TILL SPÅRFORDON OCH TRAFIK PÅ LANDSBYGDEN**

Ge stöd till fordon och höj anslaget till upphandling av tågtrafik landet runt för att undvika nedläggning av viktiga järnvägslinjer.

- **NEJ TILL HÖJDA BANAVGIFTER**

Regeringen genomför en fyrdubbling av banavgifterna vilket riskerar att leda till en stor överflyttning av gods från tåg till långträdare. Miljöpartiet säger nej till höjningen i väntan på en lastbilsfatt.

- **EN NY TÅGORDNING**

Samordna tågtrafiken och gör den till ett samhällsuppdrag. Se separat PM "En ny tågordning" på [www.mp.se/tåg](http://www.mp.se/tåg)

## BAKGRUND

I ett modernt välfärdssamhälle som Sverige ska resenärer och företag kunna lita på en järnväg som fungerar året om. De senaste årens tågkaos vittnar om att så är inte fallet. Förseningarna vintern 2010-2011 kostade 2,4 miljarder bara i förlorad arbetstid, då är kostnaderna för industrin inte inräknade. Problemen inom tågens infrastruktur i Sverige beror främst på att

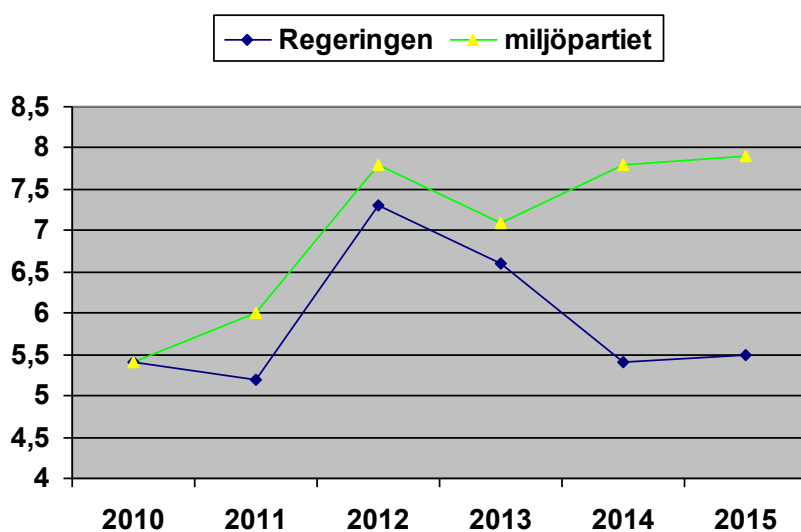
- Underhållet är kraftigt eftersatt.
- Flera flaskhalsar gör systemet känsligt för störningar.
- Utbyggnaden och nyinvesteringarna ligger inte i takt med den ökade efterfrågan.
- Trafiken har splittrats upp på en lång rad aktörer som sätter kortsiktig vinst framför samarbete för kundernas bästa.

Miljöpartiets förslag tar sin utgångspunkt i både dagens brister och framtidens krav på ett modernt och klimatsmart resande.

Inrikes transporter svarar för 34 procent 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. Utsläppen från transportsektorn har ökat under 2010. Trafiksektorn är också extremt oljeberoende. För att klara klimatmålen måste järnvägen ta en växande andel av de långväga transporterna.

## OTILLRÄCKLIG SATSNING FRÅN REGERINGEN

Regeringen har utlovat en tillfällig satsning på 1,8 miljarder kronor per år 2012-2013 till järnvägsunderhåll. Dessa tillfälliga pengar som regeringen tillför räcker inte för att täcka de underhållsbehov som finns, varken på kort eller på lång sikt. Regeringen avsatte inga extra medel till att åtgärda de mest akuta flaskhalsarna i systemet.



*Satsningar på järnvägsunderhåll, regeringen och Miljöpartiet*

*Regeringens budget för 2011 och 2012 respektive Miljöpartiets budgetmotion 2011 och 2012*

## ÅTGÄRDA FLASKHALSARNA ENLIGT KAPACITETSUTREDNINGEN

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet. I september 2011 kom deras så kallade kapacitetsutredning med sin delrapport. Den är tydlig och visar att underhållet är kraftigt eftersatt och att åtgärder för att bygga bort akuta flaskhalsar måste prioriteras. Trafikverket begär 3–4 miljarder per år under tio år för att komma tillrätta med det eftersatta underhållet och för att bygga bort de mest akuta flaskhalsarna.

**Miljöpartiet föreslår ökat underhåll under tio år, i nivå med de summor som Trafikverkets kapacitetsutredning har identifierat.**

**Miljöpartiet föreslår också att de investeringsprojekt som åtgärdar de mest akuta flaskhalsarna tidigareläggs och genomförs, exempelvis:**

- Mälarbanan Tomtebodavagn - Kallhäll, byggstart 2015.
- Hamnbanan i Göteborg, byggstart 2013.
- Malmö - Lund, fyrspar, byggstart redan 2014.
- Hallsberg- Mjölby, nödvändig för godstrafiken, byggstart 2015.
- Västkustbanan genom Varberg, byggstart 2015.
- Gävle - Sundsvall - Härnösand, dubbelspar och uppgradering, byggstart 2015.

Samtliga investeringar som Trafikverket föreslår och som Miljöpartiet stödjer finns på bifogad karta ur kapacitetsutredningens delrapport. Miljöpartiet vill dock att flera av investeringarna skall börja tidigare.

## 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.

**Miljöpartiet föreslår en pott med särskilda pengar för satsningar i hela landet.** Det gäller till exempel Dalabanan, Norra stambanan, Malmbanan, Södra stambanan, Tjustbanan, Stångådalsbanan, Västerdalsbanan, Bohusbanan och Inlandsbanan.



## 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.

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.

**Miljöpartiet föreslår 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 föreslår även byggstart för andra nya järnvägsstråk i Sverige.**

Ett exempel är Norrbotniabanan, en ny bana Umeå-Luleå för att klara godstrafiken och för persontransporter mellan städerna längs norrlandskusten där många bor. Första etappen skulle kunna få en byggstart 2015.

## **STATSBIDRAG TILL TÅGTRAFIK OCH TILL SPÅRFORDON**

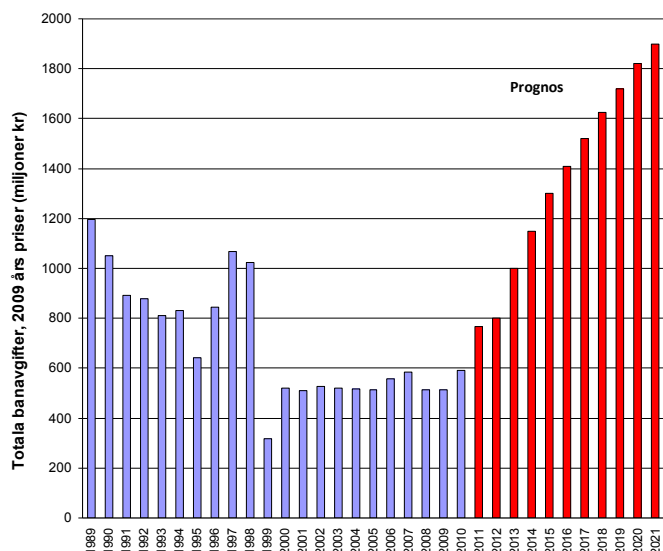
Regeringens nedskärningar för Rikstrafikens Trafikavtal har inneburit en successiv nedrustning av regional kollektivtrafik i ett flertal landsbygdsregioner. Detta riskerar att leda till nedläggning av tågtrafik på lågtrafikerade banor som är beroende av stöd för att trafikeras. Redan nu är det klart att Trafikverket kommer att minska engagemanget i Tåg i Väst betydligt, vilket hotar Bohusbanan, Kinnekullebanan m fl. Krösatågen i Småland har fått sitt anslag indraget, 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.

**Miljöpartiet föreslår att anslaget till Trafikverkets trafikavtal ska höjas med 200 miljoner kronor årligen som skall öronmärkas för tågtrafik.**

**Miljöpartiet föreslår dessutom att statsbidrag till inköp av spårfordon 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 trafikledningssystemet ERMTS som riksdagen beslutat om och som innebär stora merkostnader för operatörerna.

## NEJ TILL HÖJDA BANAVGIFTER



Regeringen aviserar i budgeten kraftigt höjda banavgifter. Banavgifterna fortsätter att höjas från 715 miljoner 2011 till 855 miljoner 2012 och sedan till 1 miljard 2013. Trafikverket har beräknat att höjningen kan komma att fortsätta till nära 2 miljarder år 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.

**Miljöpartiet säger nej till de föreslagna höjningarna av banavgifterna i väntan på en lastbilsskatt som kan ge rättvisa villkor mellan de olika trafikslagen.**

## BÄTTRE ORGANISATION I TÅGTRAFIKEN

Pengar är viktiga, men det finns också systemfel i hur tågtrafiken organiseras som behöver åtgärdas. De senaste årens avregleringar har splittrat upp ansvaret på allt fler aktörer utan tillräcklig samordning och helhetssyn.

**Miljöpartiet föreslår en "ny tågordning": ett tydligare uppdrag till SJ och Trafikverket, bättre stationer samt ökad samordning av tidtabeller, rabattkort, information och underhåll.** Se separat PM "En ny tågordning" på [www.mp.se/tåg](http://www.mp.se/tåg)

## FINANSIERING

Miljöpartiets finansiering bygger på att inom ramarna för en ansvarsfull och balanserad budget prioritera klimatsmarta och framtidsinriktade investeringar som skapar jobb. Satsningarna på tågtrafiken är en sådan prioritering.

Sammanlagt består Miljöpartiets satsning på tågtrafiken av minst 100 miljarder kr mer än regeringen över tio år. Cirka 55 av dessa miljarder finansieras med lån hos Riksgälden som betalas tillbaka genom införandet av en lastbilsskatt (det som ibland kallas "kilometerskatt"). Miljöpartiet tar också en del pengar från planerade motorvägar och förbifarter som uppmuntrar ökad vägtrafik och ökade utsläpp. En del motorvägar kan ersättas med två plus ett- vägar. Övriga kostnader sker genom ökade anslag inom statsbudgeten där Miljöpartiet bl. a föreslår en höjd koldioxidavgift. För ytterligare fördjupning, se vår budgetmotion. [http://www.mp.se/files/248600-248699/file\\_248651.pdf](http://www.mp.se/files/248600-248699/file_248651.pdf)