

# UTVECKLINGSPLAN FÖR JÄRNVÄGEN

112 lönsamma sätt att halvera transporternas klimatpåverkan

Vår vision bygger inte på att någon annan ska göra något,  
någon annanstans, någon annan gång,  
utan på att ta politiskt ansvar här och nu.

Denna PM har producerats av Miljöpartiets riksdagskansli i maj och juni 2007. Underlagen kommer från företag, myndigheter, partimedlemmar och andra aktörer i transportsektorn. Alla kartor är bearbetade versioner av Banverkets original.

## Järnvägen i Sverige år 2007



# 1. SAMMANFATTNING

Transporter utgör en viktig del av ett fungerande samhälle, både för människor och näringsliv. Beroendet av fossila bränslen är emellertid i det närmaste totalt och priset vi får betala för dagens system är alltför högt. Fram till 2020 vill Miljöpartiet halvera vägtrafikens klimatpåverkan. Att effektivisera fordonen och byta ut fossila bränslen mot förnybara är två viktiga strategier för att nå målet. Än viktigare är att effektivisera systemet i sig; onödiga transporter måste minska och de transporter som genomförs måste ske på ett smartare sätt. Sveriges transportsystem behöver byggas om.

I det sammanhanget är järnvägen oslagbar. Det finns inget annat transportslag som fraktar människor och gods med så liten energianvändning och miljöpåverkan. Medan regeringspartierna försöker att avveckla de satsningar på järnvägen som vi var med och drev igenom tillsammans med den förra regeringen, vill Miljöpartiet nu gå längre och satsa ännu mer på att stärka järnvägens kapacitet och konkurrenskraft i Sverige.

I Utvecklingsplan för järnvägen anges 112 lönsamma objekt som kraftigt stärker järnvägen och gör det möjligt att sänka transportsektorns utsläpp av klimatgaser med upp till 50 procent till 2020. Planen innehåller satsningar inom fyra områden: utbyggnad av höghastighetståg mellan storstäderna, högre hastigheter och större kapacitet i resten av stornätet, klimatanpassning av alla järnvägssträckor som saknar elektrifiering samt en utbyggnad av spårtrafik i alla större städer.

## 2. INLEDNING

När Miljöpartiet under förra mandatperioden var med och drev igenom en ny järnvägssatsning var det en historiskt omfattande investering som planerades. Under åren 2004-2015 skulle över 100 miljarder satsas i järnvägens infrastruktur. Med anledning av beslutet upprättade Banverket en Framtidsplan som innehöll hundratals objekt som skulle byggas för att vända järnvägens nedgående trend.

Sommaren 2006 meddelade Banverket till den dåvarande regeringen att kostnadsläget hade utvecklats dramatiskt. Man beräknade att kostnaderna för att bygga de objekt som fanns i Framtidsplanen skulle bli nästan 20 procent högre. Bakgrunden var en kraftig prisutveckling i byggsektorn. Under hösten begärde man extra anslag till infrastruktur av den nya regeringen, vilket inte har beviljats.

Istället har Banverket tvingats att revidera Framtidsplanen och skjuta en rad objekt på framtiden. Ett första förslag till revidering presenterades i april 2007, och den 18 juni presenteras den slutliga planen. Allt talar för att den kommer att vara nästan identisk med förslaget.

Miljöpartiet anser att regeringen bör ge Banverket de extra anslag som man har begärt. De projekt som fanns i planen är samhällsekonomiskt lönsamma och en viktig

länk i byggandet av ett klimatvänligt transportsystem. Att minska anslagen till järnvägens infrastruktur är detsamma som att minska investeringarna i Sveriges framtid.

### 3. TRANSPORTERNAS FRAMTID

Transporter är en central del av samhället, de ger människor möjlighet att ta sig till arbetsplatser, social service och umgänge. De ger också näringslivet möjlighet att frakta varor och konkurrera på etablerade och nya marknader. Transporterna är det blodomlopp som håller igång dagens samhälle.

En grundläggande förutsättning för detta blodomlopp är infrastrukturen. En väl utbyggd infrastruktur av vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser är en del av det baskapital som ger förutsättning för trygghet, välfärd och ekonomisk utveckling för landets medborgare och näringsliv.

Det starka beroendet av transporter framkallar emellertid en konfliktsituation mellan å ena sidan samhällets ständiga krav på ökad rörlighet och å andra sidan de konsekvenser trafiken för med sig. Efterfrågan på transporter ökar hela tiden, men samhället kan av flera skäl inte tillgodose denna efterfrågan endast genom att anlägga ny infrastruktur där efterfrågan är störst.

Vid utformningen av Sveriges framtida transportsystem måste hänsyn tas till transportsektorns stora ekonomiska betydelse. De långa ledtider som medföljer byggandet av infrastruktur, infrastrukturens mycket långa livstid, samt de oerhörda investeringar det är fråga om, innebär dock att politiker, tjänstemän och planerare inte kan stirra sig blinda på hur efterfrågan ser ut idag. Planeringen måste utgå från vilka förändringar i omvärlden som kan antas uppkomma, liksom hur samhället skall göras hållbart.

Ett av transportsektorns grundläggande problem ur hållbarhetssynpunkt är att allt fler transporter sker med person- och lastbilar. Dessa tar allt större andelar av transportmängden, medan järnvägens, sjöfartens och kollektivtrafikens andelar minskar. Ett annat grundläggande problem är att den totala trafiken hela tiden ökar. I Sverige väntas till exempel trafiken öka med cirka 30 procent till 2020. Båda dessa utvecklingar måste brytas.

### 4. TRANSPORTERNAS PRIS

Den infrastruktur för transporter som finns idag utgör ett oerhört kapital för samhället. Den började anläggas i större skala för över hundra år sedan och har successivt byggts ut, moderniserats och underhållits. Dagens transporter är därmed beroende av infrastruktur som tillkommit under långa tider.

Karaktäristiskt för denna är att dess tillkomst och framväxt har varit efterfrågestyrd. Beslutsfattarens vilja att tillfredsställa medborgares och näringslivets ständiga önskan att utföra fler transporter har dikterat vilka satsningar som gjorts. Till slut har vi fått ett mycket omfattande nät av hamnar, järnvägar, vägar och flygplatser som utgör de blodådror som trafiken flyter fram genom.

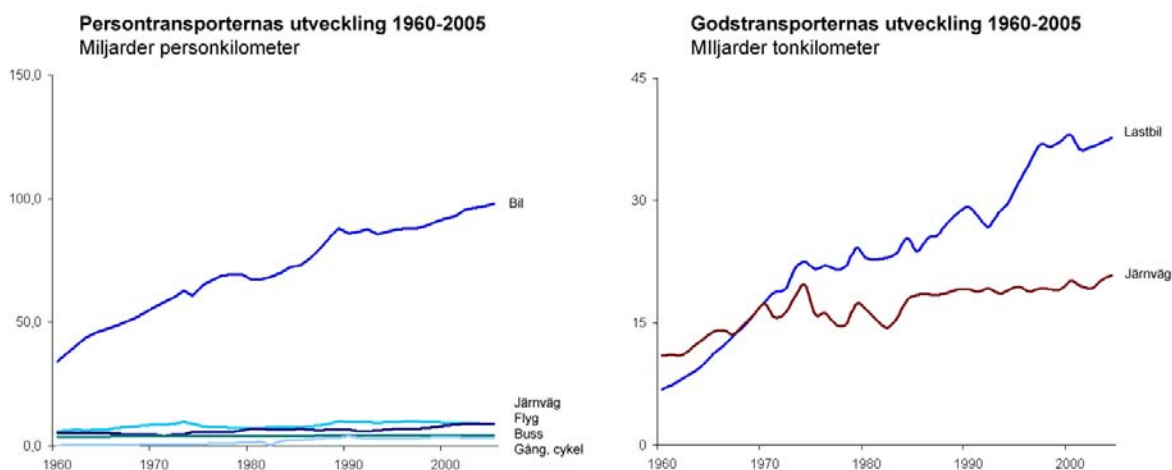
I stort sett all denna struktur har emellertid tillkommit under en period då politiker och andra beslutsfattare saknade insikt om de trafikmängder som skulle komma att uppstå och de konsekvenser som trafiken skulle föra med sig. I korthet:

- Trafikvolymen ökar oavbrutet med cirka två procent per år.
- Trafikolyckor är en av de vanligaste icke-sjukdomsrelaterade dödsorsakerna. I Sverige omkommer cirka 450 personer per år i trafiken, motsvarande två störtade trafikflygplan per år. Cirka 4 500 personer skadas allvarligt varje år.
- Trafiken är den största källan till hälso- och miljöfarliga utsläpp av kolväten, partiklar, kväve och bildning av marknära ozon. Värst drabbas barn, äldre och sjuka i städer och tätort.
- Trafikens infrastruktur gör intrång i kultur- och naturmiljöer samt skapar biologiska barriärer.
- Trafiken begränsar barnens rörlighet och stadgade rätt till en stimulerande och säker miljö, framför allt i städer och tätort.
- Trafiken använder en tredjedel av energin i Sverige, drygt 100 TWh.
- Trafiken är till över 95 procent beroende av fossila bränslen vilket skapar en stor social och ekonomisk osäkerhet för den enskilde och samhället.
- Trafiken svarar för 30 procent av utsläppen av koldioxid och andra klimatförändrande gaser. Det är den enda sektor där klimatpåverkan fortsätter att öka.
- Trafiken orsakar trängsel och stockningar på vägar och i stadsmiljön.
- Trafiken betalar inte sina egna kostnader och medför mycket stora kostnader för samhället. Enbart hälsokostnaderna uppskattas till 1,7 procent av BNP i EU.

Den rörlighet som samhället åtnjuter har alltså ett pris. Redan idag är det priset oacceptabelt högt. Därför är det i första hand viktigt att minska på de onödiga transporter som förekommer, det ger större utrymme för önskvärda transporter. Om rörligheten skall bestå, eller öka ytterligare, krävs dessutom stora omstruktureringar av trafiken. Ett villkor för detta är att infrastrukturen möjliggör sådana förändringar.

Huvuddelen av trafikens konsekvenser för människors hälsa, miljö och samhällsekonomi är knuten till vägtransporter, d.v.s. person- och lastbilar, och flyg. Den ökade rörligheten i samhället har främst baserats på en oerhörd tillväxt av dessa energi- och utsläppsintensiva trafikslag, som dessutom kräver omfattande infrastruktur, ianspråkta stora markytor och har låg säkerhet.

Andelen persontransporter i Sverige som sker med bil har sedan 1960 ökat från 50 procent till drygt 80. På godssidan har utvecklingen varit liknande. Av godstransporter på land har bilarnas andel ökat från 18 till 65 procent. Bakom den förändrade balansen ligger en massiv utbyggnad av vägnäten kombinerat med en tro på ousinlig tillgång till billig fossil olja samt bilismens fördelar i form av flexibilitet och låg användarkostnad.



## 5. FALSK MATEMATIK

Givet att efterfrågan på infrastruktur är i det närmaste omättlig och att det finns begränsade resurser i samhället, uppstår frågan hur olika projekt ska prioriteras. Vad ska byggas och vad ska inte byggas? I det sammanhanget använder Banverket och Vägverket så kallade samhällsekonomiska kalkyler för att prioritera. Man försöker då att räkna ut nyttan för samhället som helhet med varje projekt och sedan genomföra de som har hög nytta.

I den samhällsekonomiska kalkylen försöker man att fånga upp så många kostnader och nyttor som möjligt och sätta prislappar på dem. Kostnadernas och nyttornas värden har bestämts av myndigheter. Problemet är emellertid att många av dessa prislappar blir rena gissningar eller skrivbordsprodukter. En människas liv värderas till exempel till 13 miljoner kronor. Varför just 13? Kostnaden för buller värderas i kronor per decibel; 60 dB anses kosta 1 050 kronor medan kostnaden för 62 dB är 1 310 kronor. Förkortad restid värderas till 42 kronor per timme för privatresor, men högre om tidsbesparingen sker i tjänsten: 238 kronor per timme om resan sker i bil, 172 om den sker med tåg. Intrång i naturen räknas inte ens som en kostnad.

Genom att bolla med dessa siffror kan man räkna hem det mesta om man är lite kreativ. Som regel kommer dock miljöintressena på undantag. Många faktorer är inte ens

prissatta och de som har prislappar är ofta hopplöst låga och föråldrade. Särskilt anmärkningsvärt är kanske att utsläppen av koldioxid idag värderas på samma sätt som för tio år sedan: att släppa ut ett kilo koldioxid anses kosta samhället en krona och femtio öre, trots att all expertis menar att detta är en alldeles för låg siffra. När verken gör sina samhällsekonomiska kalkyler blir trafikens klimatpåverkan därmed genomgående lågt värderad. Att spara tio minuters bilresa i tjänsten får kosta utsläpp av 26 kilo koldioxid utan att det blir samhällsekonomiskt fel. I praktiken betyder detta föråldrade räknesätt att investeringar i vägbyggen kan se lönsamma ut, nästan oavsett hur stor deras klimat- och miljöpåverkan är, medan investeringar i järnväg aldrig kan tillgodoräkna sig hela sin miljöfördel och därför ibland inte ser lönsamma ut.

## 6. FÖRDUBBLA JÄRNVÄGSTRANSPORTERNA

Att basera en stor och ökande rörlighet på användning av allt mer fossila bränslen är självklart ohållbart. Transporterna måste oundvikligen bli mer energieffektiva och drivas av förnybara och rena energikällor. När vi avecklar oljeanvändningen kan fordon drivas med biobränslen, men enligt uppgifter från bland andra Vägverket räcker biobränslena bara till att ersätta 20 procent av den energi som används i transportsektorn idag. Vi måste bli mycket mer effektiva och undvika onödiga transporter.

Järnvägen är då en central del av framtidens transportsystem. Det främsta skälet till detta är järnvägens överlägsna miljöegenskaper som ytterst beror på låg friktion mot underlaget och hög verkningsgrad i motorerna. Att tåg i Sverige dessutom huvudsakligen drivs av grön el gör att skillnaderna mot andra trafikslag vad beträffar miljöpåverkan blir mycket stora.

I en bil med två passagerare är energiåtgången per passagerare tre till fyra gånger högre än på tåget. Flyget drar sex till åtta gånger mer energi. Bussar har en väsentligt lägre energiåtgång än bil och flyg, men ändå klart högre än järnvägen, vid jämförbar beläggning av fordonen. Utsläppen av koldioxid är mångdubbelt högre i de andra trafikslagen jämfört med tåget. Detsamma gäller också för andra typer av utsläpp som kolväten, kolmonoxid och kväveoxider. Särskilt flyget, men även bussarna, har här stora utsläpp som är svåra att åtgärda, då katalytisk avgasrening är svår att genomföra för dessa trafikslag.

Energiåtgången är tre till fem gånger större för lastbilstransporter jämfört med tåg medan den är mer jämförbar för båttransporter. Godstransporter med flyg är oerhört energikrävande och används därför bara i huvudsak för värdefullt och lätt gods. Koldioxidutsläppen är i samtliga fall mångdubbelt högre för andra transportslag jämfört med eltåg. Det gäller även andra typer av utsläpp.



De här fördelarna gör det angeläget att där så är möjligt ersätta energikrävande och klimatstörande landsvägs- och flygtransporter med transport på järnväg eller med andra energieffektiva och klimatvänliga transportslag.

Miljöpartiets mål är att till 2020 kraftigt öka den andel gods- och persontransporter som sker med järnväg, sjöfart och kollektivtrafik, och att minska de oljeberoende transporterna. Inom godstransporterna är det främst långa transporter, över 15-30 mil, som bör föras över från vägar till spår och sjöfart. Vad gäller persontransporter kommer den största omfördelningen av trafiken att ske i och mellan städer och tätorter, där förutsättningarna att bygga ut och få en samhällsekonomiskt effektiv kollektivtrafik är bäst. Framför allt handlar det om arbets- och inköpsresor som förs över från bil till kollektivtrafik. Längre persontransporter behöver föras över från bil och flyg till järnväg. På lokal nivå ökar även användandet av cykling och gående.

Målen innebär att koldioxidutsläppen från vägtrafiken halveras, från cirka 20 miljoner ton 2005 till tio miljoner ton per år omkring år 2020, vilket ligger väl i linje med Miljöpartiets krav att utsläppen i Sverige ska minska med 40 procent till 2020. Detta motsvarar grovt räknat en femtedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser 2007.

### **Miljöpartiets mål till 2020 i korthet**

Ur Satsningar för ett oljefritt transportsystem, mp augusti 2006

#### **Övergripande**

- Halvera transporternas utsläpp av fossil koldioxid jämfört med 2000.
- Minska antalet omkomna i trafiken minskar med 90 procent jämfört med 2006.

#### **Persontransporter**

- Gång och cykling ökar kraftigt.
- Den lokala kollektivtrafiken trefaldigas.
- Järnvägstrafiken fördubblas.
- Personbilstrafiken minskar med en tredjedel.

#### **Godstransporter**

- Järnvägstrafiken fördubblas.
- Lastbilstrafiken minskar med en tredjedel.

I detta sammanhang bör det framhållas att dubbelt så mycket resenärer eller gods inte behöver innebära dubbelt så mycket spår eller dubbelt så många tåg. Det finns stordriftsfördelar med järnvägen som gör att transportarbetet kan öka väsentligt på existerande bannät om det kompletteras med nya länkar och ombyggnader i trånga sektorer.

Självlklart kan inte en kraftig utbyggnad av järn- och spårvägarnas kapacitet ensamt sänka koldioxidutsläppen till de nivåer som anges i målet. Utbyggnaden av spårtrafiken är en del av ett större åtgärdsprogram som även innefattar ökad användning av biobränslen, effektivisering av fordon, skatteförändringar, trängselavgifter och mycket annat. Men utan en ökad kapacitet i spårtrafiken kan ingen av de andra åtgärderna få genomslag. Utbyggnaden är en förutsättning för att målen ska kunna nås. I nedanstående tabeller illustreras vilka omflyttningar i trafikflödena som Miljöpartiet anser är nödvändiga.

Tabell 1: Persontransporter

Transporter år 2000, prognos för 2020 samt miljöpartiets mål för balansen år 2020. Dessutom anges trafikslagets andel av total. Miljarder personkilometer.

Trafikslag	2000	%	Prognos	%	Mp mål	%
Personbil	92	77	117	77	70	51
Flyg	4	4	5	3	4	3
Järnväg	5	4	7	5	15	10
Buss, långväga	1	1	1	0,5	3	2
Koll. Lokal	13	11	16	11	39	26
Gång, cykel	4	3	5	3	6	4
<b>Totalt</b>	<b>119</b>		<b>151</b>		<b>137</b>	

Tabell 2: Godstransporter

Transporter år 2000, prognos för 2020. samt miljöpartiets mål för balansen år 2020. Dessutom anges trafikslagets andel av total. Miljarder tonkilometer.

Trafikslag	2000	%	Prognos	%	Mp mål	%
Lastbil	41	41	53	47	25	23
Sjöfart	39	39	43	37	50	43
Järnväg	19	19	22	19	34	33
<b>Totalt</b>	<b>99</b>		<b>118</b>		<b>109</b>	

## 7. SATSA PÅ KLIMATVÄNLIGA TRANSPORTER

Samhällets uppvaknande, från illusionen om en oändlig tillgång till billig olja till verklighetens knapphet och klimatförändring, kommer att medföra stora förändringar på kort tid. Inom några decennier måste vi ställa om samhällsstrukturer som har skapats under ett århundrade eller mer. Det kräver omfattande investeringar i många företag, hos många hushåll och inom offentlig sektor. Det handlar om en genomgripande förnyelse av näringsliv och samhälle. Politiker som är framtidsoptimister ser detta som en möjlighet, inte en svårighet. Miljöpartiet går i fronten för denna ombyggnad av Sverige.

### 7.1 PRIORITERA KLIMATVÄNLIGA TRANSPORTER

För att kunna behålla en hög rörlighet och samtidigt minska transporternas klimatpåverkan är det primärt att de kapacitetshöjande satsningar som görs sker på transportslag med liten eller ingen klimatpåverkan. Miljöpartiet anser att investeringar i kapacitetshöjningar på vägnätet endast leder till större beroende av fossila bränslen och ökad klimatpåverkan. Vi förespråkar transportlösningar som leder till minskad klimatpåverkan.

Som en del av detta föreslår vi därför ett omfattande och brett program för upprustning och nybyggnad av det svenska järnvägsnätet. Vi anser att mycket stora investeringar behövs och tar i första hand sikte på år 2020. Syftet är att illustrera funktioner inom systemet som bör prioriteras och att exemplifiera med projekt som för närvarande bedöms angelägna att genomföra. Givetvis kan omprioriteringar komma att ske i takt med att verkligheten förändras eller nya och säkrare informationer om de olika projekten kommer fram.

Satsningar i ny infrastruktur kan tjäna många syften och är i allmänhet både efterfrågade och populära investeringar. Dessvärre är de också oerhört kostsamma. Bara i Sverige satsas årligen tiotals miljarder på nya vägar, järnvägar, broar, tunnlar, flygplaster och hamnar. Att bygga väg eller järnväg kostar mellan 50 miljoner och 2 miljarder kronor per kilometer. Efterfrågan på ny infrastruktur är närmast oändlig.

Ur detta perspektiv är det viktigt att ha rätt kriterier för prioriteringar. Regional- och näringslivspolitiska faktorer spelar alltid en roll i prioriteringen av objekt, men det centrala för Miljöpartiet är att ställa om transportsystemet så att det blir klimatvänligt. Men allt kan inte byggas på en gång, hur mycket finansiella resurser man än ställer till förfogande. Därför är objektens potential att per investerad krona minska hela transportersektorns klimatpåverkan det viktigaste kriteriet vid prioritering av infrastrukturprojekt.

Förslagen avser i första hand det nationella stomnätet. På detta nät bedrivs också i många fall en omfattande regional trafik. Dessutom presenteras en rad

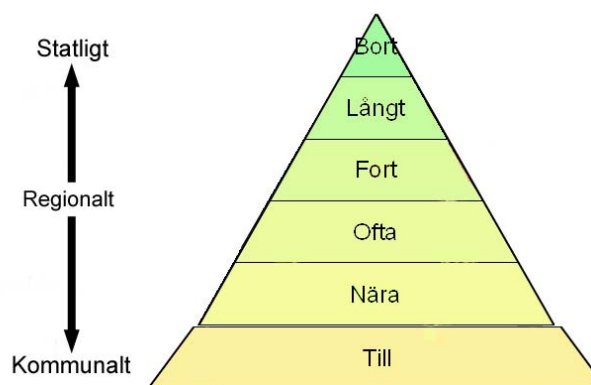
infrastrukturprojekt av mer lokal och regional karaktär, t.ex. utbyggnad av kollektivtrafiksystem i städer.

## 7.2 TÄNK LÅNGVÄGA, REGIONALT OCH LOKALT

Järnvägsnätet utgör ett system där alla ingående delar måste samverka och samarbeta. De senaste åren har de regionala resorna haft en stor tyngd i infrastrukturplaneringen; de regionala resorna ökar kraftigt vilket har ställt stora krav på banor och trafik. Järnvägens roll i det framtida transportsystemet är dock vidare, potentialen för järnvägen att utgöra ett attraktivt transportsätt för människor och gods över längre avstånd är stor och måste tas tillvara. Infrastrukturen måste planeras för både regionala och långväga transporter av människor och gods.

I figuren till nedan illustreras hur ansvaret för olika transporter fördelas mellan den lokala, regionala och nationella nivån. Generellt är längre resor som görs sällan, att komma "bort" eller komma "långt", ett statligt ansvar. Att komma "fort" eller "ofta", till exempel arbetspendling, är ofta ett regionalt ansvar medan korta resor, "till" busshållplatsen, eller till saker som ligger "nära", är ett kommunalt ansvar. Självklart finns gråzoner mellan dessa där samarbete och flexibilitet i rollerna krävs, men det behövs även en helhetssyn av alla aktörer.

Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt utbyggnad av spårtrafik i och till storstäder. Det är i dessa som de största utsläppen av klimatstörande gaser sker, och det är också där som förutsättningarna för snabba och stora minskningar är störst. En bättre kollektivtrafik i städerna bör kombineras med åtgärder för att minska biltrafiken, till exempel trängselavgifter.



## 7.3 STÄRK JÄRNVÄGENS KAPACITET...

De senaste åren kännetecknas av en positiv utveckling för järnvägen, då både person- och godstransporterna har ökat. Efterfrågan på järnvägstransporter är stor och operatörerna har ofta svårt att möta behovet; kapaciteten i det befintliga järnvägsnätet är i det närmaste fullt utnyttjad på många sträckor och tider, i synnerhet kring storstäderna. Man tvingas i vissa fall att avstå från att utveckla trafiken på grund av kapacitetsbrist. Järnvägsnätet behöver byggas ut kraftigt. I många fall handlar det om en fördubbling av

kapaciteten; på många sträckor behöver enkelspår byggas ut till dubbelspår och dubbelspår byggas ut till fyrspår.

#### **7.4 ...OCH KONKURRENSKRAFT**

Med en ökad kapacitet ökar också järnvägens konkurrenskraft gentemot lastbilar, personbilar och flyg, särskilt på de sträckor där efterfrågan redan är stor. För persontransporter gäller detta idag framför allt på sträckor under 50 mil. Men avståndet i sig är inte den faktor som avgör om en resa ska genomföras med tåg eller med andra transportslag; istället är det ofta restiden som avgör. På sträckor med restider på fem timmar är tågets marknadsandel endast 20 procent. Marknadsandelen stiger sedan brant med förkortade restider. Tåget får en marknadsandel på 50 procent när restiden är 3,5 timmar och över 60 procent med restider under tre timmar.

För att järnvägen ska kunna ta marknadsandelar från flyg och personbilar på längre sträckor krävs därför även att restiderna med tåg förkortas. Att bygga ett nät för höghastighetståg och att öka hastigheten även i stora delar av det befintliga stornätet är en prioritet ur klimatsynpunkt.

#### **7.5 BYGG EFFEKTIVT**

De höga kostnaderna för investeringar i infrastruktur gör det särskilt angeläget att maximera effektiviteten i genomförandet. Tillståndsprocesserna behöver förenklas för att möjliggöra snabbare genomföranden utan att äventyra miljö- eller hälsoskydd. Kostnadseffektiviteten måste också förbättras, utvecklingen inom byggsektorn, där kostnadsbilden ökat med uppemot 20 procent de senaste åren gör detta särskilt angeläget.

Den lokala störning som kan uppstå av trafik skapar också problem i genomförandet så att projekten bromsas upp och att allt fler förespråkar tunnelbyggen för att undvika konflikter. I vissa fall är tunnelloseringar det enda sättet att kunna bygga ett objekt, men kostnaderna ökar dramatiskt vilket gör att många projekt inte kan genomföras. Att bygga i tunnel bör därför vara ett sista alternativ om inte kommunerna själva kan bidra med mellanskillnaden.

Det är också orimligt att enskilda kommuner kan bromsa eller till och med stoppa vissa projekt som är av nationell betydelse för järnvägens utveckling, som nu sker på flera ställen i Sverige. Plan- och bygglagen måste ändras så att klimatinvesteringar får status som riksintresse när planer för dessa ställs mot andra intressen.

#### **7.6 KLIMATSÄKRA INVESTERINGAR**

Med den pågående klimatförändringen ändras även många av de förutsättningar som tidigare har betraktats som självklara vid anläggning av infrastruktur. Detta gäller

självkärligt även för järn- och spårvägar. En ny osäkerhet har uppstått om hur framtidens klimat ser ut och vilka effekter detta får. För närvarande pågår Klimat- och sårbarhetsutredningen, som kommer att presentera sina slutsatser under hösten. De slutsatser som dras där måste beaktas fullt ut vid framtida byggen. Likaså är det av stor vikt att utifrån kommande underlag se över hela den infrastruktur som byggts hittills och att genomföra förstärkningar och ombyggnader för att säkra dessa inför förändrade klimatförhållanden.

## 8. BYGG OM SVERIGES TRANSPORTSYSTEM

Till skillnad från andra politiska partier har Miljöpartiet en vision om ett klimatvänligt samhälle som tar sig uttryck i praktisk handling. Vår vision bygger inte på att någon annan ska göra något någon annanstans, någon annan gång, utan på att ta politiskt ansvar och visa ledarskap. Vi har konkreta förslag till hur Sverige kan minska sin del av påverkan på jordens klimat genom att göra saker här och nu.

En viktig del av detta är bygga om Sveriges transportsystem. Det är en ombyggnad som tar sin utgångspunkt i behovet att kraftigt minska utsläppen fram till 2020 och att göra detta på ett sätt som bevarar människors rörlighet och stödjer samhällets ekonomiska utveckling.

Järn- och spårvägar spelar redan idag en central roll i transportsystemet, men bland annat deras stora miljöfördelar gör att betydelsen för både person- och godstransporter kommer att öka kraftigt. Med en utökad kapacitet och konkurrenskraft har järnvägen en stor potential för att ersätta många transporter som idag sker med flyg, lastbilar och personbilar.

### 8.1 BYGG UT FÖR HÖGHASTIGHETSTÅG MELLAN STORSTÄDERNA

För att kraftigt öka resandet med tåg på personsidan måste järnvägen komma ner i restider under tre timmar mellan större städer i södra och mellersta Sverige. Då kan tåget på allvar konkurrera med flyget och bilarna på längre sträckor. Tågen skall också gå genom de stora befolkningskoncentrationerna. För att uppnå detta måste ett basnät för mycket snabba tåg (250 km/t eller mer) byggas på sträckorna Stockholm-Östergötland-Jönköping med förgreningar till Borås-Göteborg (Götalandsbanan) respektive Helsingborg-Malmö. På längre sikt kan även andra sträckor komma ifråga. En sådan utbyggnad avlastar också befintliga spår för ökad trafik med långväga person- och godstrafik samt regionaltrafik.



I ett första steg är det viktigt att etablera höghastighetståg på sträckan mellan Göteborg och Stockholm. Denna sträcka består av två delar: Götalandsbanan, från Göteborg till Linköping, och Ostlänken, från Linköping till Stockholm. Det stora befolkningsunderlaget, kapacitetsbristen på befintliga banor och den redan idag omfattande persontrafiken på Södra och Västra stambanan inklusive anslutande banor, utgör en bra grund för en sådan utbyggnad.

Ostlänken och Götalandsbanan kommer inte bara att skapa förbättrade resmöjligheter mellan Stockholm och Göteborg, utan i minst lika hög grad öka järnvägsresandet på delsträckor på stråket Östergötland–Jönköping–Borås–Göteborg och anslutande tåglinjer. I tabell 3 anges de restider som SJ anser kommer att kunna nås.

Kraven från resenärer visar att Ostlänken och Götalandsbanan bör byggas som höghastighetsbanor med en högsta tillåten hastighet på 300-350 km/tim. Det är nödvändigt att i takt med infrastrukturutbyggnaden så långt som möjligt separera snabb persontrafik från regional persontrafik och tung godstrafik för att utnyttja kapaciteten bättre och kunna hålla en hög kvalitet.

Samtidigt bör delar av Västra stambanan och Södra stambanan uppgraderas till 250 km/tim och på vissa sträckor kompletteras med förbigångsspår för långsammare tåg. På det sättet minskar restiderna till södra Sverige och Danmark betydligt. Det blir fullt möjligt att med tåg resa sträckan Malmö-Stockholm på 3,5 timmar.

Det är också viktigt att kunna hålla en hög turtäthet. Dagens turtäthet på ett tåg per timme på både Västra och Södra stambanan måste ökas för att möjliggöra en större markandsandel för tåget. På sikt är det nödvändigt att planera för en turtäthet på fyra fjärrtåg tåg per timme.

Dagens stora kapacitetsproblem och konkurrensen om spårens kapacitet mellan lokaltrafik, fjärrtrafik och godstrafik är väl kända. Problemen kommer att ytterligare accentueras de närmaste åren. Om inte bankapaciteten i Syd- och Mellansverige får rejäla tillskott inom rimlig tid i form av ny infrastruktur kommer inte

utbudet av tåg att ha några möjligheter att tillgodose efterfrågan. Till viss del ser vi detta redan idag, där fler avgångar på vissa linjer är önskvärda men omöjliga på grund av bristande bankapacitet. Även godstrafiken får stå tillbaka på grund av kapacitetsbristen, vilket hämmar utvecklingen av denna. Följden blir sämre samhällsekonomisk effektivitet, ökad flyg- och vägtrafik med och negativ miljöpåverkan. Ett snabbt genomförande av höghastighetsbanor skulle ha en stor positiv strategisk betydelse. De ombyggnader och nybyggnader som krävs ingår i redovisningen 8.2 nedan.

Tabell 3: Kortaste restid tim:min	
Stockholm – Nyköping	0:40
Stockholm – Linköping	1:00
Stockholm – Göteborg	2:00
Stockholm – Skåne	3:00

## 8.2 HÖGRE HASTIGHETER OCH RAKARE TRAFIK I ÖVRIGT

Många befintliga banor bör också rustas upp för snabbare och säkrare trafik. Målet bör vara att uppnå hastigheten 200 km/tim på så stora delar av bansträckorna som möjligt. Det rör sig främst om upprustning av existerande banor, som dock på vissa avsnitt kan få nya sträckningar genom kurvrätningar med mera.

En förutsättning för att kunna öka hastigheten på trafiken är dock att bygga bort befintliga och förutsebara flaskhalsar för tågtrafiken. Detta bidrar också till att öka kapaciteten för regional och lokal trafik. De investeringar som redan har beslutats i Framtidsplanen måste genomföras men kompletteras med ytterligare utbyggnader och upprustningar.

På regional nivå har investeringarna i regionaltågens infrastruktur på många håll inte hållit jämna steg med trafikutvecklingen. Utbyggnad av spårkapacitet i regionala flaskhalsar såsom Stockholm, Göteborg och Malmö är prioriterade. Så länge det uppstår trängsel i huvudstråken bromsas trafiken i hela systemet. I regionerna måste planerade och påbörjade stråk fullföljas så snart som möjligt. Nya sträckningar behöver anläggas, kommuner och regioner behöver få större kontroll över den spårburna regionaltrafiken.

För att möjliggöra ökade godstransporter på järnväg och stärka godstrafikens konkurrenskraft behövs omfattande investeringar som stärker kapaciteten. Detta kräver exempelvis fler mötes- och förbigångsspår, höjda axellaster, ökade lastprofiler, förbättrad kraftförsörjning och förbättrade tågledningssystem. Målet är att fler, längre och tyngre godståg ska kunna trafikera nätet utan att störa persontrafiken. Vi föreslår också en satsning på hamn- och industrispår, terminaler och omlastningsstationer, m.m.

Sammantaget kommer förslagen att kraftigt öka järnvägens kapacitet och konkurrensförmåga mot målet att till år 2020 halvera transportsektorns klimatpåverkan med bibehållen eller ökad rörlighet.

I följande avsnitt anges vilka projekt Miljöpartiet anser bör genomföras fram till 2020 för att en fördubbling av järnvägstransporterna ska kunna ske, givet att finansiering kan ordnas. Vissa av objekten finns redan i Banverkets framtidsplan, andra har skjutits ut ur planen sedan regeringen avslag Banverkets begäran om ökade anslag. Dessutom finns ett antal nya objekt som inte har funnits i Banverkets planer. Många av objekten sträcker sig genom flera län, men finns bara upptagna i ett av dem, vanligen i sträckans norra del.

Objekten markeras med symboler på följande sätt:

- Objektet finns i Banverkets förslag till reviderad Framtidsplan
- Objektet har strukits i Banverkets förslag till reviderad Framtidsplan
- ♥ Objektet är nytt



## NORRBOTTEN

### 8.2.1 Haparandabanan

Haparandabanan sträcker sig från Boden till Haparanda. Banverket har av staten fått i uppdrag att rusta upp den befintliga järnvägen mellan Boden och Kalix. Utöver det planeras en helt ny järnväg mellan Kalix och Haparanda.

Genom företagssammanslagningar och gränsöverskridande samarbeten mellan svenska och finska företag är Haparandabanan med ett nytt enkelspår utmed kusten en viktig utbyggnad för godstrafiken.

Den nya Haparandabanan bör i sin helhet vara klar för trafik under 2011. Kostnaden för hela projektet är beräknad till cirka 2,7 miljarder kronor. En investering som redan idag är samhällsekonomiskt lönsam. Även de försiktigaste beräkningarna med minsta mängden gods som transporteras på järnvägen visar att satsningen ger 1,34 kronor tillbaka på varje satsad krona.

Miljöpartiet anser att det även bör utredas om man i samband med upprustningen bör bygga eller förlänga järnvägen in i Finland till de betydande industrierna på den finska sidan av Bottenviken. Detta skulle i så fall kunna lösas med bilateralt avtal mellan Sverige och Finland och eventuellt finansieras av EU.

### 8.2.2 Ny järnväg i Kiruna (utanför plan)

Kiruna har stått relativt opåverkat av gruvbrytningen i mer än 100 år, även om delar av samhället har flyttats i omgångar. Nu kommer nästa flyttetapp. Inte bara LKAB:s områden påverkas, utan även samhällets infrastruktur, som järnväg och vägar samt även bostadshus. Att järnvägen någon gång skulle komma att påverkas har varit känt sedan länge, men när det skulle inträffa har varit svårt att förutsäga. Prognoserna visar nu att deformationerna börjar sprida sig mot området kring järnvägen och E10. Banverket beräknar att en ny järnväg måste vara klar ca 2012.

Då upphovet till projektet är de deformationer som malmbrytningen genererar, finns inte projektet med i gällande infrastrukturplaner eller i Banverket framtidsplan. Miljöpartiet anser att LKAB ska finansiera de aktuella projekten.

### 8.2.3 Ny bana: Norrbotniabanan

Godstrafiken mellan norra och södra Sverige på järnväg är omfattande, ungefär 60 procent av godstransportarbetet på järnväg sker i norra Sverige. Industrierna som nyttjar



järnvägen använder idag Stambanan genom övre Norrland, en bana som byggdes för 1800-talets behov med stora lutningar, tvära kurvor och låga hastigheter. Den har ett enda spår och är sårbar för störningar, som i olyckliga fall kan förorsaka industrin driftstopp och stora förluster.

I Framtidsplanen för 2004-2015 fanns medel avsatta för att börja bygga en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå år 2010; Norrbotniabanan. Den nya järnvägen ska i första hand förstärka godstrafiken, men också möjliggöra persontrafik mellan norrlandskustens städer. De positiva effekterna är mycket stora: transportkostnaderna för godstrafiken kan minskas med ca 30 procent och restiderna för persontrafik kan halveras.

En sådan effektivisering får inte bara genomslag i norr utan också i resten av landet eftersom mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr med sin destination i söder. Många av dessa råvaror som transporteras från norr förädlas till några av våra mest lönsamma exportprodukter och har därför stor del i vårt lands exportinkomster. På grund av Stambanan genom Övre Norrlands många gånger kurviga och backiga profil, kan inte godstransporterna här uppe bedrivas lika effektivt som i andra delar av landet. En ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå ger möjlighet till både tyngre och längre tåg.

Persontrafiken i området kan utvecklas enormt. I dag saknas regional persontrafik mellan Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå. Med moderna tåg kan restiderna halveras. Stationslägen i tätorterna ger helt nya möjligheter för exempelvis dagliga pendlingsresor till och från jobb eller studier. Persontrafiken kan komma att bestå av såväl kortare snabba tåg som stannar på såväl större som lite mindre orter, och tåg med högre topphastighet som kör längre sträckor och inte stannar på alla de mindre orterna.

I Banverkets förslag till revidering av Framtidsplanen har byggstarten skjutits på framtiden. Miljöpartiet anser att projektet bör genomföras under planperioden. Nyttan för industrins transporter, kopplingen till internationella transportkorridorer från Barentsregionen ned till kontinenten och möjligheterna till helt nya persontrafikskoncept, pekar mot att det är ett långsiktigt bra och hållbart projekt att satsa på.

#### 8.2.4 Ny spåranslutning till Aitik

Under 2004 beslutade regeringen att ett järnvägsspår, som ansluter Bolidens dagbrott i Aitik till Malmbanan, samt en ny omlastningsterminal ska byggas vid Aitikgruvan utanför Gällivare. Idag lastas allt på lastbil för att sedan köras till järnvägsstationen i Gällivare och lastas om. Anslutningsspåret underlättar arbetet genom att man kan lasta allt direkt inne på området. Spåret blir 3,4 km långt och passerar två passager.

För att förbättra transportlogistiken till gruvan byggs nu ett nytt anslutningsspår med tillhörande terminalområde, vilket medför att malmen kan transporteras på järnväg hela vägen fram till anrikningsverket i Rönnskär. Förutom förbättrad transportlogistik medför investeringen stora vinster för miljön och trafiksäkerheten när de tunga

lastbiltransporterna försvinner. Markarbetena beräknas starta under 2007 för att kunna påbörja arbetet med att bygga spår och terminal under 2008-2009. Under 2009 ska man kunna släppa på trafik.

## VÄSTERBOTTEN

### 8.2.5 Ny bana: Botniabanan

Botniabanan håller på att byggas från Ångermanälven norr om Kramfors flygplats, via Örnköldsvik till Umeå. Bakgrunden till att man bygger banan är att det finns ett stort behov av en modern järnvägssträckning längs med Norrlandskusten. Det råder kapacitetsbrist på stambanan, som är långsam, kurvig och backig.

När Botniabanan är färdig kommer den att knyta ihop pärlbandet av städer och tätorter längs Norrlandskusten och underlätta pendling i

området där den byggs. Exempelvis kommer det att ta endast 40 till 50 minuter att åka från Umeå till Örnköldsvik. Banan blir därmed optimerad för 250 km/tim. Bygget innebär 19 mil järnväg, 140 broar och 25 kilometer tunnel. Banan kommer att bli enkelspårig och förses därför med 22 mötesplatser. Max axelvikt blir 25 ton och högsta tillåtna hastighet för godståg blir 120 km/tim.

I avtalet mellan Botniabanans aktörer har kommunerna längs järnvägens sträckning gått med på att betala de resecentrum som placeras i respektive kommun. Kommunerna och landstingen längs järnvägen garanterar även en tågtrafik för pendling med åtminstone sex turer per dygn i vardera riktningen.

### 8.2.6 Ny godsbangård i Umeå

För att möta den trafikering som Botniabanan medför, bygger Banverket om en sträcka på 7 km mellan Umeå C, Västerslätt och Klockarbäcken. Umeås nuvarande godsbangård flyttas ut från centrala Umeå och frigör mark. Idag ligger godsbangården i anslutning till befintligt stationsområde i Umeå.



## VÄSTERNORRLAND

### 8.2.7 Järnväg genom Sundsvall

Utbyggnaden av Botniabanan kommer att medföra att trafiken på järnvägen genom Sundsvall ökar väsentligt. Detta innebär att framkomlighet försämras för biltrafik samt gång- och cykeltrafikanter.

Banverket och Sundvalls kommun utreder gemensamt ett nytt resecentrum i centrala staden där bekväm koppling sker direkt mot när- och fjärrbussar, bil, taxi och gående. Därmed skapas förutsättningar för klimatvänliga pendlingsrörelser från Hudiksvall i söder och upp till Härnösand och Ådalen i norr.



Miljöpartiet anser att genomfarten måste vara färdigställd i samband med Botniabanans trafikstart år 2010. I Sundsvall finns en stark opinion för att lägga järnvägen i tunnel för att minimera störningarna på omgivningen. Generellt bör dock ytspårslösningar eftersträvas för att minimera kostnader och påskynda byggnation av järnvägar. I tätorter där kommunen kräver dyrare lösningar, exempelvis dragnig i tunnel, bör kommunerna stå för merkostnaden. En tunnelloösning i Sundsvall kostar cirka en miljard kronor mer än en ytspårslösning och bör därför vara ett sista alternativ.

#### 8.2.8 Uträtning Sundsvall-Härnösand ♥

Sträckan Sundsvall-Härnösand är kurvig och långsam och en uppgradering pågår med mötesstationer. Men banan behöver även rätas ut, bland annat för att kunna trafikeras av modern X-2000-trafik. Idag är järnvägen Sundsvall-Härnösand 15 km längre än väg E 4 mellan städerna. Uträtning kostar ca fyra miljarder kronor. Bankverkets och kommunernas plan är att rätta ut etappvis och t ex satsa en till två miljarder kronor åt gången, men Miljöpartiet anser att sträckan bör rätas ut så snart som möjligt för att möjliggöra snabbare trafik.

#### 8.2.9 Upprustning av Mittbanan ♥

Mittbanan behöver rustas upp eftersom Västernorrland-Jämtland alltmer knyts ihop till en gemensam region. I sommar börjar man köra moderna Reginatåg på sträckan. En flaskhals är den tio mil långa sträckan mellan Ånge och Sundsvall som inte medger de farter som tåget kan köra. En upprustning av banan medverkar också till förbättrade järnvägsförbindelser med Norge.

#### 8.2.10 Uppgradering av Ådalsbanan

Ådalsbanan är en 18 mil lång järnväg mellan Sundsvall och Långsele via Timrå, Härnösand och Kramfors. Banan ansluter till Botniabanan vid Ångermanälven norr om Nyland. Tillsammans med Ostkustbanan och Botniabanan bildar den en sammanhängande järnväg för snabba persontåg och effektiva godstransporter. Banan

behöver uppgraderas för att kunna ta emot den tunga godstrafiken och ha acceptabla restider för de interregionala persontågen. Projektet består dels av en upprustning av dagens järnväg, dels av bygge av ny järnväg där den gamla banan är alltför dålig. Uppgraderingen av Ådalsbanan ska vara klar samtidigt som Botniabanan är färdig att tas i drift.

I Banverkets förslag till reviderad Framtidsplan har man skjutit på uppgradering för tung godstrafik på sträckan mellan Nyland och Långsele. En sådan upprustning ger mer flexibilitet i tågsystemet genom att till exempel godståg lätt kan slussas mellan stambanan och den nya kustbanan och behövs om sträckan ska börja användas i större skala för att slussa virket ner mot industrier i Väja och Örnsköldsviksområdet. Upprustningen bör således återföras i planen.

#### 8.2.11 Triangelspår i Bergsåker ☒

Triangelspår är en förbindelse mellan två banor, som innebär att tåg slipper vändas för att komma vidare. I Bergsåker handlar det om att binda ihop Mittbanan och Ådalsbanan för att skapa ett snabbare omlopp och mindre störningar i centrala Sundsvall.

### GÄVLEBORG

#### 8.2.12 Dubbelspår på Ostkustbanan ♥

Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall är i huvudsak enkelspårig med tät trafik och stora kapacitetsbrister. Järnvägen har stor betydelse för transporten av gods- och persontrafik längs kusten. När Botniabanan och Ådalsbanan tas i bruk kommer den nya banans fulla kapacitet inte att kunna utnyttjas av de snabbare passagerartågen eftersom långsamma godståg bromsar trafiken. Banverket vill bygga nya och modernisera befintliga mötesspår för att underlätta trafiken, vilket inte kommer att räcka på sikt. Istället bör Ostkustbanan uppgraderas med dubbelspår och uträtning av banan. Detta skulle innebära stora tidsvinster för passagerartrafiken mellan Stockholm och Sundsvall, restiden skulle bli 2,5 timmar.



#### 8.2.13 Dubbelspår Skutskär–Furuviik ☒

Banverket har föreslagit att utbyggnad till dubbelspår på den viktiga länken mellan Gävle och Uppsala på Ostkustbanan ska skjutas på framtiden. Miljöpartiet anser att

dubbelspåret är helt centralt för trafiken längs Ostkustbanan och att projektet ska genomföras.

#### 8.2.14 Upprustning Söderhamn–Kilafors–Holmsveden

När Botniabanan och Ådalsbanan tas i bruk kommer trafiken på Ostkustbanan att öka. För att få bort tung godstrafik från sträckan mellan Söderhamn och Gävle, som har tät, snabbgående persontrafik, behöver en del av de tåg vars slutstation ligger söder om Gävle ledas över till Norra stambanan via länsbanan Söderhamn–Kilafors.

För att möjliggöra denna ökade trafik, behöver länsbanan rustas upp. Järnvägen är idag en enkelspårig järnväg utan fjärrblockering eller ATC. Banan trafikeras med godståg och vid enstaka tillfällen med persontåg, när banarbeten görs och norrlandstågen behöver ledas om. Banverket ska uppgradera banan så att den klarar ökade trafikflöden i samband med Botniabanans tillkomst.

Banverkets ambition är att fortsätta den påbörjade planeringsprocessen år 2007, samt kunna ta bandelen i bruk år 2010. Miljöpartiet anser Ostkustbanan ska förses med dubbelspår vilket minskar behovet av att dirigera om godstrafik till Norra stambanan via länsjärnvägen. Icke desto mindre kommer det att finnas ett behov av alternativa vägar för godstransporter och upprustningen är motiverad redan med dagens trafiksituation.

### DALARNA

#### 8.2.15 Uppgradering Uppsala-Mora

Dalabanan (Mora-Uppsala) har en stor potential för ökat resande. Banverket bedömer att restiden Borlänge-Stockholm kan minskas till en timme och 45 minuter med rimliga insatser, framförallt mellan Uppsala och Borlänge. Enligt Intresseföreningen Dalabanan kan begränsade investeringar på ca 245 miljoner kr mellan Borlänge och Uppsala skapa försättningar för att få entimmestrafik Mora/Falun-Borlänge-Stockholm.



#### 8.2.16 Dubbelspår Borlänge–Falun

Trafiken mellan Falun och Borlänge har ökat kraftigt, främst genom Tåg i Bergslagens tillkomst. Det har bidragit till att sträckan har kapacitetsbrister och behöver byggas om. I dag är dygnskapaciteten utnyttjad till 90 procent. Trafikprognosen för år 2010 visar på att kapaciteten då kommer att utnyttjas till 100 procent. När utnyttjandet av kapaciteten ligger på den nivån är det mycket svårt att klara driftsstörningar och ta igen förseningar.

Banverket har beslutat att bygga ut banan till dubbelspår. I Framtidsplanen fanns medel för en första etapp, 2,5 kilometer dubbelspår, från Borlänge respektive Falu, samt för ett nytt resecentrum i Falun. I Banverkets förslag till reviderad plan skjuts resecentrumet på framtiden. Miljöpartiet anser att resecentrumet och dubbelspår på hela sträckan bör byggas under planperioden.

#### 8.2.17 Uppgradering Gävle-Falun

Sträckan Gävle-Falun är hårt trafikerad av främst tung godstrafik och persontrafik av Tåg i Bergslagen. Trafiken på sträckan begränsas idag i första hand av att trafiken på sträckan Falun-Borlänge nått kapacitetstaket (se ovan) men även sträckan Gävle-Falun behöver uppgraderas om trafiken skall utökas. Denna bana utgör tillsammans med sträckorna Borlänge-Kil-Trollhättan-Göteborg en viktig förbindelse för långväga godstrafik.

#### 8.2.18 Borlänge C

Borlänge C är noden och knutpunkten för såväl person- som godstrafiken på Dalabanan och Bergslagsbanan. I det trafiksystem som är under uppbyggnad av SJ och Tåg i Bergslagen är kapacitetsbristen på Borlänge station begränsande för trafiken. Järnvägssystemets stjärnstruktur med femtågsmöten i Borlänge och att nära nog samtliga kommuncentra i Dalarna, cirka 90 procent av länets befolkning, har tillgång till tågtrafik, torde vara unikt i landet och innebär en stor potential för en utveckling av såväl interregional- och regionaltrafik samt lokal pendeltågstrafik. En utbyggnad av stationen för en effektiv omstigning mellan olika tåg bör därför göras.

#### 8.2.19 Ny sträckning vid Fors Bruk (utanför plan)

Stora Enso Fors kartongbruk ligger inklämt mellan järnvägen/samhället och väg 68/Forssjön. Situationen har medfört att företaget hittills inte kunnat utvecklas på ett optimalt sätt. Tillkommande verksamheter har fått lokaliserats till den begränsade yta som finns tillgänglig mellan spår och väg. Redan idag är bristen på utrymme mycket besvärande; ett exempel på detta är att företaget har lager i Avesta på grund av platsbrist på industriområdet. Detta medför onödiga transporter till och från lagret med negativ påverkan på miljö, effektivitet samt ekonomi.

Stora Enso Fors AB upprättar för närvarande en järnvägsplan och systemhandling avseende en ny sträckning av Godsstråket genom Bergslagen vid passagen av Fors Bruk och Fors samhälle, strax norr om Avesta.

#### 8.2.20 Ökad kapacitet Västerdalsbanan

I Banverkets framtidsplan skulle banan uppgraderas genom att bli pilotprojekt för det nya signalsystemet ERTMS och en rad andra investeringar för ytterligare 30 miljoner kronor. I den reviderade planen har de senare investeringarna skjutits på framtiden. Miljöpartiet

anser att samtliga åtgärder bör finnas kvar i planen. Dessutom bör banan klimatanpassas genom elektrifiering eller drift med biobränslen. Förutsättningarna för att förlänga banan till Sälen, liksom vilken klimatnytta detta skulle medföra, bör också utredas.

## VÄRMLAND

### 8.2.21 Mötesstation Karlstad-Kil

Värmlandsbanan är idag mycket hårt belastad på delarna Kristinehamn-Karlstad-Kil. Den så kallade Vålbergsrakan medför minskad belastning Karlstad-Kil och minskar restiden Åmål-Säffle-Karlstad med 15-20 minuter. Det krävs ändå minst en ny mötesstation mellan Karlstad och Kil.

### 7.2.22 Ökad kapacitet Kristinehamn-Karlstad

Kristinehamn-Karlstad måste också få ökad kapacitet. Med Nobelbanan minskar restiden Örebro-Karlstad till under en timme, då krävs dubbelspår.



### 8.2.23 Karlstad C resecentrum

I Karlstad behövs ett nytt resecentrum som kan knyta samman regionbussar och tåg och därigenom underlätta pendling med kollektivtrafik. Karlstads kommun har. Planerna medför att en viss del av bangården tas i anspråk, varför Banverket tagit fram en förstudie beträffande tänkbara omdisponeringar av bangården. Studerade åtgärder berör även angränsande delar av spårsystemet. Projektet har strukits i Banverkets förslag till revidering av Framtidsplanen.

### 8.2.24 Grängesberg-Kil-Öxnered

Kapaciteten på det långväga godsstråket som går genom Värmland via Borlänge-Grängesberg-Kil till Trollhättan bör förbättras genom upprustad signalteknik och kapacitetshöjande åtgärder på det befintliga enkelspåret. På en del av sträckan i Värmland saknas idag ATC vilket begränsar kapaciteten, medan det är bra standard för godstrafik på andra delar av detta långväga godsstråk.

## ÖREBRO

### 8.2.25 Dubbelspår Hallsberg-Degerön

Godsstråket genom Bergslagen har stor betydelse för godstransporterna från norra till södra Sverige och kontinenten. Vissa sträckor är dubbelspåriga medan sträckorna



Motala-Mjölby och Hallsberg-Degerön endast har enkelspår. Dessa sträckor med enkelspår orsakar problem längs hela godsstråket. Alla tåg får inte plats på banan och tåg måste ledas om till andra banor vilket leder till förlängda transporttider. Dessutom är känsligheten för störningar hög. Syftet med att bygga dubbelspår längs hela sträckan är att fler tåg ska kunna gå på banan och att transporttiderna ska minska.

Banverket har beslutat om dubbelspår mellan Hallsberg och Degerön men objektet har skjutits på framtiden i förslaget till reviderad plan. Miljöpartiet anser att objektet har hög prioritet för att öka godstransporterna och att det bör byggas under planperioden.



#### 8.2.26 Hallsberg rangerbangård ☒

Kapaciteten på Hallsbergs rangerbangård behöver ökas till 500 000 rangerade vagnar per år och för att kunna hantera 750 meter långa tåg. Objektet har skjutits på framtiden i Banverkets förslag till revidering av Framtidsplanen.

#### 8.2.27 Ombyggnad Laxå bangård ☒

Laxå bangård är inte anpassad till den intensiva trafik och de höga hastigheter som hålls på Västra stambanan idag. Mellanplattformen på Laxå station är smal med tanke på de snabba tåg som passerar. Banverket har planerat en ombyggnad av bangården i syfte att förbättra säkerheten. Ombyggnaden har dock lagts i malpåse i den reviderade Framtidsplanen. Miljöpartiet anser att ombyggnaden ska genomföras under planperioden.

#### 8.2.28 Ny bana: Nobelbanan Örebro-Kristinehamn ♥

En ny bana bör byggas mellan Örebro och Kristinehamn med passage genom Karlskoga. Det skulle förkorta restiden i stråket Västerås-Örebro-Karlstad-Oslo med cirka 30 minuter. Restiden Stockholm-Oslo blir inte kortare över Nobelbanan, men tågen kommer att kunna gå genom betydligt större befolkningskoncentrationer än idag.

### VÄSTMANLAND

#### 8.2.29 Avesta-Fagersta, ökad kapacitet ☒

På godsstråket genom Bergslagen behöver kapaciteten ökas på sträckan mellan Storvik och Avesta samt mellan Avesta/Krylbo och Fagersta. Åtgärderna skulle medföra en viss tidsbesparing men framförallt ge ett mindre störningskänsligt system. Åtgärder fanns med i Framtidsplanen men har skjutits på framtiden i förslaget till revidering. Hela

godsstråket Gävle-Storvik-Borlänge/Fagersta-Frövi bör på sikt få åtminstone partiella dubbelspår.

### 8.2.30 Ombyggnad till fyrplattformsspår på Sala station ♥

Fyra plattformar behövs för att man vid samma tidpunkt ska kunna ha tågmöten och byten för resande från både Dalarna och Västerås eller i motsatt riktning. Åtgärden ingår som en del av projektet att rusta upp sträckan Mora-Uppsala (8.2.15).



## UPPSALA

### 8.2.31 Aroslänken, ny bana ♥

Kallas även Örsundalänken. Det behövs en ny bana mellan Uppsala och Enköping, framförallt för att underlätta persontransporter söderut och norrut. Banan skulle skapa en god förbindelse Örebro-Västerås-Enköping-Uppsala-Arlanda och antalet pendelresande har beräknats till mellan 2 000 och 3 000 personer per dag, lika många som idag pendlar mellan Västerås och Stockholm. Banverket har nyligen presenterat en förstudie som visar att det är lönsamt att bygga den nya järnvägen.



### 8.2.32 Dubbelspår och station i Gamla Uppsala ♥

Banverket håller successivt på att bygga dubbelspår mellan Uppsala och Gävle för att minska risken för förseningar och skapa möjlighet för fler tåg på sträckan. En av de sista bitarna är järnvägen genom Gamla Uppsala som idag är enkelspårig. Enkelspåret behöver byggas ut till dubbelspår för att minska risken för förseningar och skapa möjlighet för fler tåg mellan Gävle och Uppsala. Järnvägen mellan Uppsala och Gävle trafikeras av både fjärrtåg, regionaltåg och godståg. Uppstår en försening är det lätt att den följs av flera. Med dubbelspår längs hela sträckan är inte trafiken lika känslig för störningar. Dessutom kan fler tåg trafikera banan. Miljöpartiet anser att dubbelspår ska byggas på sträckan och att en station ska byggas vid Gamla Uppsala.

### 8.2.33 Fyrspår Märsta-Uppsala ♥

Ostkustbanan är redan hårt belastad mellan Stockholm och Uppsala. Regionerna växer alltmer samman med ständigt ökad pendling mellan ändpunkterna och delsträckor. Efterfrågan på kollektivtrafik överträffar utbudet. På sträckan Märsta-Uppsala finns en stor potential för ökat resande med järnväg, men det krävs ytterligare två spår, vilket skulle ge banan fyra spår och tillräcklig kapacitet. I anslutning till utbyggnaden bör även många plankorsningar byggas bort.

### 8.2.34 Dubbelspår på Dalabanan Uppsala-Sala ♥

Kapaciteten på Dalabanan mellan Sala och Uppsala behöver stärkas. Banverket har i Framtidsplanen föreslagit mindre åtgärder som har skjutits ur planen i förslaget till revidering. Miljöpartiet anser att sträckan bör byggas om till dubbelspår.

### 8.2.35 Uppsala bangård och resecentrum ☑ ♥

Tågtrafiken till och från Uppsala har ökat kraftigt och stationsområdet samt bangården behöver moderniseras. Banverket, Uppsala kommun och Jernhusen har planerat ett projekt kallat Uppsala resecentrum som innebär en om- och tillbyggnad av både stationsområdet och bangården.

Miljöpartiet anser att ombyggnaden är för liten, större kapacitetshöjande åtgärder och fler stationer behövs för att klara tillströmningen i resandet. Ett konkret exempel är att Upptåget från Gävle, med stopp i bland annat Tierp, Vattholma och Storvreta, inte kan komma in på stationen förrän Stockholmsspendeln avgår. Det förlänger restiden för pendlare med cirka 30 minuter, ett problem som permanentas med den nuvarande ombyggnadsplanen. Den har heller inte tagit hänsyn till en ökad trafik på Dalabanan eller ny järnväg till Enköping (se 8.2.31 och 34).

### 8.2.36 Triangelspår i Enköping ♥

Med byggande av Arosälänken kommer triangelspår behövas i Enköping för att underlätta och möjliggöra godstrafik mot Gävle.

### 8.2.37 Uppgradering Örbyhus-Hallstavik ♥

Det finns planer på att återuppta malmbrytning i Dannemora gruva. Vid driftstart skulle det då finnas behov av att transportera upp till två miljoner ton malm per år via järnväg, främst till Hargshamn för utskeppning. Detta kommer att ställa krav på nya mötesspår och en elektrifiering av järnvägen mellan Örbyhus och Hallstavik. Ett annat alternativ kan vara att frakta malmen till Skutskärs eller Gävle hamn, vilket ytterligare förstärker behovet av att öka kapaciteten på Ostkustbanan mellan Skutskär och Furuviik. Miljöpartiet anser det angeläget att utreda vilket alternativ som är bäst.

## STOCKHOLM

### 8.2.38 Citybanan

Idag samsas all tågtrafik genom Stockholm på två spår - pendeltåg, regionaltåg och långväga fjärrtåg och godståg. Sträckan har blivit känd som Getingmidjan. Kapaciteten är helt utnyttjad och bristen på framkomlighet genom Stockholm får idag konsekvenser i hela det nationella järnvägssystemet, liksom i den lokala och regionala kollektivtrafiken.

För att lösa situationen behöver kapaciteten genom Stockholm kraftigt ökas. Citybanan är en tvåspårig tunnel som fördubblar spårkapaciteten genom Stockholm. Därmed försvinner det största hindret för en utveckling med tätare och punktligare tågtrafik i Stockholm och Mälardalen. Samtidigt gynnar det tågtrafiken i resten av Sverige. Den byggs i en tunnel under Stockholms innerstad, mellan pendeltågsstationen Stockholms södra och Tomtebodan. Tunneln är cirka sex kilometer lång och byggs till största delen i berg, 10-50 meter under markytan. När banan öppnas för trafik kommer pendeltågen att köra på de nya spåren i tunnel och övriga tåg kommer att köra på nuvarande två ytspår via Stockholms central.

Med fler spår genom Stockholm blir det möjligt att öka turtätheten i rusningstid. Det finns också plats för den ökade trafik som kan bli resultatet av framtida investeringar i Mälardalens järnvägsnät. Trafiken med fjärrtåg och godståg genom Stockholm kan också utvecklas i takt med att järnvägsnätet byggs ut i Syd- och Mellansverige.

Citybanans två stationer, City och Odenplan, blir viktiga knutpunkter som ger nya resmöjligheter. Restiden kan minskas för många, antingen genom att man kommer närmare sitt resmål eller genom att det blir enklare att byta till tunnelbanan eller buss.

### 8.2.39 Fyrspår Tomtebodan-Kallhäll

Det är trångt även på spåren på Mälärbanan från Stockholm, via Enköping och Västerås till Örebro. Ofta hamnar ett snabbare regionaltåg bakom ett pendeltåg, med förseningar till följd. Mellan Karlberg och Kallhäll är Mälärbanan dubbelspårig men det går inte att köra fler tåg på banan trots att det finns behov. På sträckan behövs två nya spår för att få färre förseningar och för att skapa möjlighet för fler tåg och korta restiden. Utöver detta bör befintliga stationer förbättras så att det blir enklare att byta till buss, spårväg och tunnelbana och att parkera cykel.



#### 8.2.40 Sidospår Järna–Hallsberg

Tågtrafiken mellan Stockholm och Göteborg är omfattande på Västra stambanan. Sträckan mellan Järna och Hallsberg är dubbelspårig, men ändå räcker inte spåren till. I rusningstid konkurrerar både gods- och persontåg om spåren. Problemet är i första hand inte antalet tåg på sträckan, utan framför allt att godstågen inte håller samma hastighet som de snabbare persontågen och därmed blockerar banan. En del av godstågen får därför ledas om och köra en omväg, vilket är tidsödande.

Situationen bör lösas genom en kapacitetsökning som medför att godstågen inte ska hindra persontågen. Ett förslag är att bygga ett en kilometer långt sidospår mellan Gnesta och Björnlunda. Ett annat förslag är att bygga ett sådant spår i Kilsmo. Med hjälp av ytterligare ett spår kan godståg med lägre hastighet köra in och stanna där medan det låter ett snabbare persontåg köra om.

#### 8.2.41 Kombiterminal i norra Storstockholm

Möjligheterna till omlastning av gods mellan väg- och järnvägstransporter måste öka. Idag finns en kombiterminal i Årsta, söder om Stockholm. Den räcker inte för de behov som finns i Stockholmsområdet. En kombiterminal bör därför byggas norr om Stockholm, i Upplands Väsby eller Sigtuna.

#### 8.2.42 Södertälje-Eskilstuna

Svealandsbanan, som bland annat går mellan Södertälje-Eskilstuna, är enkelspårig. Idag trafikerar fler tåg banan än vad den är byggd för och kapaciteten behöver ökas. Förseningarna är många och målet är att komma till rätta med dessa och att ge möjlighet till ökad turtäthet, i första hand halvtimmestrafik med extratåg under rusningstid. På sträckan behövs mötesspår och dubbelspår på vissa sträckor. I förslaget till reviderad Framtidsplan har delar av projektet skjutits fram i tiden.

### SÖDERMANLAND

#### 8.2.43 Ostlänken

Ostlänken är en cirka 15 mil lång planerad dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Den nya järnvägen är ett av landets viktigaste järnvägsprojekt och ska stärka kommunikationerna inom regionen och knyta Östergötland, Södermanland och Mälardalen närmare varandra. Ostlänken är också en länk i den framtida höghastighetsbanan mellan Stockholm och Göteborg via Norrköping,



Jönköping och Borås (se 8.1). Den ska också stärka förbindelserna mellan Stockholm och Malmö.

Efterfrågan ökar på tätare och snabbare tågtrafik inom och utanför regionen. Med Ostlänken och nya spår genom Stockholm kommer hela regionen att få ett transportnät som ger möjlighet för fler tåg och kortare restider samt smidiga byten mellan olika tåg och trafikslag. Även godstrafiken får större utrymme för effektiva transporter.

En resa mellan Stockholm och Göteborg med Götalandsbanan bör med framtidens snabbtåg inte ta längre tid än två timmar och 15 minuter för att vara konkurrenskraftig gentemot flyg och bil. Det innebär att den framtida banan bör tillåta hastigheter på upp till 350 km/tim.

I Framtidsplanen planerades för byggstart mellan 2010 och 2015. I Banverkets förslag till revidering av planen har banan skjutits på framtiden. Miljöpartiet anser att banan bör prioriteras.

#### 8.2.44 Upprustning Oxelösund-Eskilstuna-Sala, TGOJ ☒

Banan behöver rustas, främst för att möjliggöra en ökad persontrafik. I första hand gäller upprustningen investeringar i ban- och stationsanläggningar i Flen.

### VÄSTRA GÖTALAND

#### 8.2.45 Flerspår Göteborg-Alingsås ☒ ♥

Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar. På sträckan mellan Göteborg och Alingsås har trafiken nått kapacitetstaket vilket innebär att tågtrafiken inte kan öka ytterligare. Det betyder också att trafiken idag riskerar att drabbas av olika typer av störningar, till exempel förseningar.

Under 2001 genomförde Banverket en studie som konstaterade att den mest effektiva åtgärden vore att bygga fyrspar på sträckan Floda-Aspen. Planeringen avbröts 2005 då Lerums kommun sade nej till båda de utbyggnadsalternativ som presenterades i järnvägsutredningen.

Miljöpartiet anser att det är av nationellt intresse att öka kapaciteten på hela sträckan, även närmare Göteborg. Grundproblemet är kapacitetsbrist på hela sträckan mellan Göteborg och Alingsås, bland annat orsakad av att tåg med olika trafikuppgifter och hastigheter blandas på sträckan. Det rör sig om höghastighetståg, regionala persontrafik, pendeltåg och godståg. Att bygga fyrspar mellan Floda och Aspen är bara en dellösning av



en större kapacitetsbrist. Kapaciteten på hela sträckan bör höjas genom flerspårsutbyggnader under planperioden. Banverkets förslag till spårdragning vid Floda-Aspen bör snarast fastställas av regeringen.

#### 8.2.46 Götalandsbanan, Göteborg-Borås

Kust till kustbanan på sträckan mellan Göteborg och Borås har låg standard med enkelspår, plankorsningar och begränsad kapacitet. Upprustningen av banan är en del av projektet Götalandsbanan, att bygga spår för ett höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg (se 8.1). På sträckan skapas även en anslutning till Landvetter flygplats för att minska biltrafiken.

En utbyggnad av järnvägen innebär att restiderna med regionaltåg sänks med tolv minuter mellan Göteborg och Borås. Jämfört med nuvarande trafik kan de tio avgångarna i varje riktning ökas till 22 vilket innebär en avgång per timme i varje riktning hela dagen med halvtimmestrafik under rusningstid. Målet är att skapa en tillräckligt snabb och frekvent tågtrafik som kan konkurrera med vägtrafiken.

Etappen Mölnlycke-Rävlanda/Bollebygd via Landvetter flygplats är den första av tre på sträckan Göteborg-Borås. Den låg tidigare med i Banverkets Framtidsplan men har nu skjutits framåt i den revidering som har gjorts. De två andra etapperna i utbyggnaden är Mölnlycke-Rävlanda samt Bollebygd-Borås. Inget av dessa har funnits med i Banverkets Framtidsplan. Miljöpartiet anser att Götalandsbanan är ett av landets viktigaste järnvägsprojekt och att arbetet bör påskyndas.

#### 8.2.47 Götalandsbanan, Borås-Jönköping

Sträckningen för höghastighetsbanan mellan Göteborg och Stockholm är alltfjämt oklar mellan Borås och Linköping. I de övergripande planerna anges att den bör gå förbi Jönköping, Tranås och Mjölby. Den mer exakta sträckningen behöver emellertid klarläggas snarast så att bygget kan påskyndas.

#### 8.2.48 Västlänken

Göteborgs central är navet i Västsveriges spårssystem och är med dagens trafik maximalt utnyttjad. För att de planerade åtgärderna i andra delar av järnvägsnätet ska få avsedd effekt måste kapaciteten också höjas i Göteborg. Miljöpartiet anser att en tågtunnel – Västlänken – som binder samman pendeltågstrafiken till genomgående linjer och ger nya stationer i staden behövs under centrala Göteborg. Med Västlänken blir det lättare att resa; trafiken kan bli tätare, restiderna kortare och resenären kan nå fler målpunkter utan att behöva byta färdmedel och biltrafiken till och från Göteborg kan minskas. Miljöpartiet anser att Västlänken bör byggas under planperioden. Hur länken och dess anslutningar utformas bör utredas.

#### 8.2.49 Dubbelspår Norge-Vänerbanan

Norge/Vänerbanan heter den bana som börjar i Göteborg, passerar förbi Trollhättan och delar sig söder om Mellerud. Norgebanan fortsätter sedan upp mot Kornsjö i Norge och Vänerbanan går norrut upp till Kil. Norge/Vänerbanan är idag enkelspårig och trafikerad av både person- och godstrafik. Banan är ett viktigt kommunikationsstråk ur ett västsvenskt och nationellt perspektiv med omfattande person- och godstrafik.

En ny, rakare dubbelspårig järnväg behövs på Norge/Vänerbanan mellan Göteborg och Trollhättan. Dagens bana är enkelspårig och standarden är på vissa delar låg. Med något undantag har banan en högsta tillåten hastighet på 140 km/tim. Vissa delar av banan utnyttjas maximalt under de mest belastade timmarna. En utbyggnad till dubbelspår skulle medge hastigheter upp till 250 km/tim samt ge nya möjligheter för region- och pendeltågstrafiken i området. Resan mellan Trollhättan och Göteborg med direkttåg kommer inte att ta mer än 30-35 minuter, jämfört med dagens 50 minuter. Även antalet turer kommer att öka markant.

Även godstrafiken i regionen kräver ökad kapacitet, bland annat för att kunna möta de ökande godsvolymer som transporteras till och från Göteborgs hamn. Här har andelen gods som transporteras på järnväg ökat med cirka 20 procent per år de senaste åren. Genom utbyggnaden kommer Norge/Vänerbanan också att kunna ta över en del godstrafik från den hårt belastade Västra Stambanan, som går mellan Göteborg och Stockholm, vilket kommer att innebära en ökad effektivitet.

Genom det tilläggs paket som den förra regeringen presenterade i december 2003 kan Banverket bygga tre strategiska projekt flera år innan planerad byggstart. Ett av dessa är Norge/Vänerbanan, där dubbelspår ska byggas mellan Göteborg och Trollhättan till en kostnad av cirka 5,4 miljarder kronor. Byggstart var tidigare planerad till 2007, men nu kunde arbetet istället startas hösten 2004. Målet är att sträckan Göteborg-Trollhättan ska vara helt utbyggd 2012. Det är viktigt att den svenska staten trycker på så att den norska staten fullföljer utbyggnaden på sin del av länken.

#### 8.2.50 Upprustning av Bohusbanan ♥

Bohusbanan behöver en omfattande upprustning. Kapaciteten är idag tidvis fullt utnyttjad. På senare år har den södra delen, sträckan Göteborg-Uddevalla, rustats upp medan den norra fortfarande har en låg standard. På den norra halvan, från Uddevalla till Strömstad, är banan en enkelspårig länsjärnväg som saknar ATC och fjärrblockering. Norr om Munkedal finns enbart persontrafik.

På den södra delen planerar Västtrafik att utöka trafiken till 60-minuterstrafik 2008 för att hösten 2010 öka till 30-minuterstrafik mellan Göteborg och Stenungsund. För att möta efterfrågan på tätare och mer flexibel trafik behöver banan rustas upp med bland annat fjärrblockering. Det gör det möjligt att kraftigt öka antalet tåg på banan.



Stationsområdena behöver dessutom moderniseras, gångvägar göras säkrare, det behövs fler perronger och mötesmöjligheterna för tåg behöver ökas.

Den norra delen är dock ständigt hotad av nedläggning. För att få kortare restider mellan Uddevalla och Strömstad och öka pendlingen med järnväg, är det viktigt att upprustningen av denna del påbörjas, annars kommer bussen på E6:an att vara snabbare och järnvägen får blygsam trafik eller läggs ned. Upprustningen bör omfatta nya mötesstationer samt spår- och kontaktledningsbyte, plankorsningar ersätts med planskilda korsningar eller att bommar installeras. Därefter kan hastigheterna höjas och målet bör vara minst 160 km/tim.

#### 8.2.51 Midjan i Göteborgs bangård

Göteborg är en järnvägsknutpunkt där fem järnvägsstråk möts. Det är Västra stambanan, Väst kustbanan, Norge/Vänerbanan, Kust till kustbanan och Bohusbanan. Kapaciteten på Göteborgs central är idag fullt utnyttjad. Genom att bygga om midjan, den smala passage som alla tåg till och från Göteborg C måste passera, skapas ett bättre trafikflöde till och från centralen. Kapaciteten ökar och punktligheten förbättras. Ombyggnaden är också en förutsättning för att klara de planerade ökningarna av järnvägstrafiken i Västsverige, till exempel Götalandsbanan.

Det är bangårdens norra del, strax bortom perrongerna, som bör byggas om och det handlar framförallt om ändringar i växlar och spår. Ombyggnaden fanns med i Banverkets Framtidsplan, men har skjutits ur i förslaget till reviderad plan.

#### 8.2.52 Hamnbanan i Göteborg

På västra Hisingen finns inte bara hamnen utan också flera stora industrier som Volvo och raffinaderierna. Hamnbanan är järnvägslinken till Göteborgs hamn och industrierna på Hisingen. Det är den enda järnvägen mellan dessa industrier, hamnen och järnvägsnätet i övriga delar av Sverige. Hamnbanan går genom de inre delarna av Göteborg och de tidigare industri- och hamnområdena på Norra Älvstranden. Idag omvandlas dessa till nya stadsdelar med bostäder och arbetsplatser. Områdena kring Göta älv är viktiga för Göteborg och där finns möjligheterna att utveckla staden vid vattnet.

De senaste åren har trafiken på Hamnbanan ökat snabbare än väntat. Prognosen är att godsmängden kommer att fördubblas inom tio år vilket innebär en ökad belastning på Hisingens väg- och järnvägsnät. Kapacitetstaket på dagens enkelspåriga hamnbana kan komma att nås någon gång efter år 2010 och en utbyggnad krävs innan dess.

Målsättningen är att en allt större del av transporter ska gå på järnväg för att begränsa de negativa miljöeffekterna av en ökad lastbilstrafik. Cirka en tredjedel av godset till och från hamnen transporteras idag på järnvägen. I Framtidsplanen ingår en elektrifiering av banan, men den behöver snabbt byggas ut till dubbelspår.

### 8.2.53 Upprustning av Viskadalsbanan Borås–Varberg

Viskadalsbanan går mellan Borås och Varberg. Banan är elektrifierad och består av skarvspår av låg kvalitet och saknar fjärrblockering. Samtliga mötesstationer saknar samtidig infart och dagens hastighet varierar mellan 40-110 km/tim. För att höja kapaciteten och öka trafiken krävs att banan totalupprustas med nytt spår, ny kontaktledning och linjerätningar på de delar som har lägst hastighet. I Banverkets Framtidsplan låg inrättandet av ett fjärrblockeringssystem, men detta har skjutits på obestämd tid i förslaget till reviderad plan. Miljöpartiet anser att banan bör genomgå en upprustning till modern standard.

### 8.2.54 Upprustning Borås–Herrljunga

Älvsborgsbanan går mellan Uddevalla och Borås. Banan är elektrifierad och har enkelspår. Fjärrblockering finns endast på sträckan mellan Uddevalla och Vargön. Hastigheten är högst mellan Ryr och Öxnered, 130 km/tim, i övrigt är den 110 km/tim. Kurviga partier som behöver rätas ut finns särskilt mellan Uddevalla och Ryr, Vänersborg och Grästorp (Lilleskog) samt Fristad och Borås. Spårstandarden är av varierande kvalitet med skarvfritt spår Uddevalla-Öxnered och skarvspår i övrigt med sämst kvalitet mellan Borgstena och Borås. Spåret har nyligen bytts ut på delen Håkantorps-Herrljunga och ett spårbyte mellan Öxnered och Håkantorps fanns med i den ursprungliga Framtidsplanen. Detta har dock tagits bort i förslaget till reviderad plan. Miljöpartiet anser att banan bör rustas upp utöver ett spårbyte.

### 8.2.55 Spårbyte Håkantorps-Öxnered

Älvsborgsbanan är den enda banan med skarvspår som trafikeras av SJ. Det har därför länge planerats en upprustning till skarvfritt spår med makadam och betongslipers på banan. På banan går X 2000, som inte är byggd för skarvspår utan riskerar slita ut spåren i förtid. Upprustning har dock hittills bara kommit till stånd i ändpunkterna, det vill säga Uddevalla till Öxnered och Håkantorps till Herrljunga, sammanlagt fem mil. Återstående sträcka är sex mil och går bland annat genom Vänersborg. Miljöpartiet anser att samma upprustning bör genomföras längs hela Älvsborgsbanan, alltså även sträckan Herrljunga-Borås. Projektet fanns med i Banverkets Framtidsplan men har skjutits på framtiden i den föreslagna revisionen av planen.

### 8.2.56 Mötesspår i Grohed

Bohusbanan är enkelspårig och kapaciteten mellan Göteborg och Uddevalla är tidvis fullt utnyttjad. Trafiken på delen mellan Stenungsund och Uddevalla är i dag 21 persontåg och sex till åtta godståg per dygn. Persontrafiken förväntas mer än fördubblas till 44 tåg/dygn. Godstrafiken förväntas inte öka nämnvärt norr om Stenungsund men behov av att köra gods finns även under de tider på dygnet då banan i dag är fullt belastad.

För att möta efterfrågan på tätare och mer flexibel trafik behöver kapaciteten höjas och då måste tågen kunna mötas. Mellan Göteborg och Uddevalla är delsträckan Ljungskile – Uddevalla den längsta utan mötesmöjlighet. Ett mötesspår ger störst nytta om det läggs mitt på denna sträcka, det vill säga i Grohed. Mötesspåret behöver vara 750 till 1 100 meter långt inklusive växlar.

#### 8.2.57 Omlastningsterminal i Falköping ♥

Miljöpartiet anser att det krävs större kapacitet för omlastning mellan olika godsslag i regionen. En lämplig placering av en omlastningsterminal kan vara Falköping, men resultatet från den pågående Hamnutredningen bör inväntas.

### ÖSTERGÖTLAND

#### 8.2.58 Götalandsbanan-Ostlänken ♥

Projekteringen av den planerade höghastighetsbanan mellan Stockholm och Göteborg, med anslutning till Södra stambanan, har påbörjats på sträckorna Stockholm-Linköping samt Göteborg-Borås.

Däremellan saknas dock konkreta planer. Enligt översiktliga idéer ska banan gå vidare från Linköping mot Mjölby, Tranås och Jönköping. Planeringen av denna felande länk måste påskyndas så att banorna kan byggas under planperioden.



#### 8.2.59 Persontrafik Kimstad-Finspång ♥

På sträckan Kimstad-Finspång finns ett oelektrifierat spår som idag uteslutande används för godstransporter. Att rusta upp banan för persontrafik skulle göra det möjligt för en stor del av de 2 000 personer som pendlar till och från Finspång att åka kollektivt. Idag sker endast fyra procent av pendlingen med kollektiva färdmedel.

Med en upprustning som medger 100 eller 120 km/tim kan restiden i kollektivtrafiken mellan Finspångs station och Norrköpings central nästan halveras och komma ner till ungefär samma som med egen bil, 32 till 34 minuter. Till Linköping kan restiden mer än halveras eftersom det tar en timme med bil, och en dryg timme med buss - och efter upprustning bara en halvtimme med tåg.

#### 8.2.60 Höjd standard Tjust- och Stångådalsbanorna ☒ ♥

Länsbanorna mellan Linköping och Västervik (Tjustbanan) och Stångådalsbanan till Kalmar, behöver rustas upp. Sämst kvalitet har Tjustbanan, beroende på att den har tung godstrafik, två godståg per dag i vardera riktningen med timmer i ena riktningen och

papper i den andra, 400 000 bruttoton per år. Banan har aldrig tidigare haft så stor godstrafik och mer planeras. Persontrafiken har fem dubbelturer på vardagar och fyra under helgdagar. Bara enstaka procent av det totala resandet i detta stråk går idag med järnvägen, men potentialen är stor. Tågresan tar idag drygt 1,5 timmar men kan förkortas till 45 minuter genom en omfattande upprustning som medger hastigheter på 180 km/tim.

Banorna saknar idag elektrifiering och trafikeras huvudsakligen med dieseldrivna tåg. Ett tåg har byggts om för drift med biogas och detta bör genomföras på övriga tåg. Alldeles nyligen har Landstinget i Östergötland och Kalmar beslutat beställa fortsatt och utökad tågtrafik med åtta dubbelturer per dag på båda banorna åren 2008-13 samt att köpa in nya tåg till Tjustbanan.

Mindre upprustningsåtgärder fanns med i Banverkets Framtidsplan men har skjutits på framtiden i förslaget till reviderad plan. Miljöpartiet anser att Tjust- och Stångådalsbanorna snarast bör bli föremål för en upprustning, om inte för hastigheter på 180 km/tim så i alla fall för betydligt snabbare och mer attraktiv trafik än idag. I första hand bör man ge banan helsvetsad räls och göra vissa kurvjusteringar. Effekten av att ge banorna helsvetsad räls kan jämföras med när Blekinge kustbana fick samma standardhöjningen. Då uppnåddes en sexfaldig ökning i resandet.

#### 8.2.61 Motala-Mjölby

Godstråket genom Bergslagen, mellan Storvik utanför Gävle och ner till Mjölby, är en viktig järnväg för godstransporter och trafikeras hårt. I dag måste tåg dirigeras om via Falköping väster om Vättern, en omväg på sju mil, för att sträckan Hallsberg-Mjölby inte har kapacitet för fler tåg. De senaste åren har Banverket byggt dubbelspår på en två mil lång sträcka norr om Motala.

Nu behövs en utbyggnad till dubbelspår på godsstråkets sydligaste del: sträckan Motala-Mjölby. Sträckan är cirka 2,5 mil och startar vid stationsområdet i Motala. Sedan passerar den Norrstens industriområde och orterna Fågelsta, Skänninge och Slomarp, och tar slut vid Svartåns södra strand i norra utkanten av Mjölby. För att öka säkerheten måste ett stort antal av de plankorsningar som finns längs sträckan att byggas om till planskilda korsningar där väg och järnväg inte möts i samma nivå.

Förutom att bygga ett spår till längs sträckan, behövs även bland annat en ombyggnation av Motala station och nya järnvägsbroar över Motala Ström, Göta Kanal, Vadstenavägen och Gästisgatan i Motala eftersom de gamla broarna inte är dimensionerade för tung last. Dubbelspåret bör vara klart under 2010

#### 8.2.62 Nytt spår till Händelö

Norrköping är ett viktigt centrum för godstransporter i landet och det är viktigt att underlätta hantering av gods till järnväg och sjöfart. En kombiterminal för gods håller på att byggas vid Händelö, där det finns industrier, lagerverksamhet, containerhamn,

anslutande vägar och industrispår. Denna kommer att påverka hur gods transporteras till och från, men även inom, Norrköping. Det kan i sin tur ge andra förutsättningar för godsbangården och de spår som går till olika industrier.

Det finns nu endast en spårförbindelse till Händelö söderifrån. Ytterligare en förbindelse norrifrån, med anslutning till Södra stambanan, är önskvärd. En spåranslutning till Bråvikenspåret utreds samt en eventuell uppgradering av detta spår till ett tågspår. Utöver detta utreds också en helt ny bangård samt ett logistikcentrum med omlastningsterminal vid hamnen. Anslutningar till godsterminalen, bangården samt det lokala vägnätet och E22 är viktiga.

## JÖNKÖPING

### 8.2.63 Götalandsbanan, Jönköping C ♥

För Jönköping behövs en samlad strategi för hur järnvägsfrågorna skall hanteras. Det behöver planeras för hur Götalandsbanan skall anknyta till Jönköping, var en ny kombiterminal skall placeras och vad som behöver göras för att på ett miljövänligt sätt knyta ihop Jönköpingsbanan och Götalandsbanan, samt vad som skall hända med nuvarande Jönköpings C. Miljöpartiet anser att dessa frågor omgående måste redas ut på ett samlat sätt, inte minst för att påskynda bygget av Götalandsbanan.



### 8.2.64 Högre hastighet på Jönköpingsbanan ☒

Jönköpingsbanan förbinder Västra stambanan med Södra stambanan mellan Falköping och Nässjö. Banan är enkelspårig och trafikeras av 35-45 persontåg och ett tiotal godståg per dygn. Mellan Falköping och Jönköping är banan snabbtågsanpassad. De största bristerna på Jönköpingsbanan mellan Falköping och Nässjö är kapacitetsproblem, särskilt på sträckan mellan Jönköping och Nässjö, för låg bärighet och för liten lastprofil samt för långa restider.

Banans brister behöver åtgärdas genom att bygga om mötesstationer och uppgradera befintlig bana för 160 km/tim på delen Nässjö-Bankeryd. Högre hastighet och samtidig infart vid mötesstationerna skulle göra att restiden på stråket i genomsnitt minskar med fem till sju minuter. Samtidig infart ökar kapaciteten något eftersom tåg kan köra in till stationen från båda hållen samtidigt utan väntetider. En ökad kapacitet skulle också innebära bättre punktlighet och större möjligheter för tågoperatörer att köra tågen på

tider som passar dem och resenärerna. Upprustningen fanns med i Banverkets framtidsplan men har lagts åt sidan i samband med revideringen i april 2007.

#### 8.2.65 Dubbelspår Jönköping-Rocksjön ☒

Det är mycket tågtrafik utmed hela Jönköpingsbanan. Under de mest trafikintensiva timmarna råder det brist på kapacitet på sträckan mellan Jönköping och Nässjö och särskilt då mellan Jönköping C och Rocksjön. Kapacitetsbristen beror på att närmare 70 persontåg och 20 godståg passerar sträckan varje dygn.

Kapacitetsbristen påverkar såväl person- som godstrafikens möjligheter att utvecklas. Banverket planerade därför att bygga dubbelspår mellan Jönköping och Rocksjön. I Framtidsplan för järnvägen 2004-2015 fanns medel avsatta, men projektet har skjutits på framtiden i Banverkets revidering av planen.

#### 8.2.66 Ökad hastighet Jönköping-Värnamo ♥

Banan har dålig standard och behöver en rejäl upprustning. Den har god potential eftersom den dels går rakt, dels går genom förhållandevis stora tätorter. Tågen går mellan residensstäderna Jönköping och Växjö. Dagens största tillåtna hastighet är 100 km/tim men bör kunna höjas till 140 km/tim, vilket är den topphastighet de nya Itionomotorvagnarna kör. Som det nu är går det fortare att åka buss utmed den parallellgående E4:an.

### HALLAND

#### 8.2.67 Varberg-Hamra ☒

Riksdag och regering har beslutat att Västkustbanan mellan Göteborg och Malmö ska byggas ut till dubbelspår. Stora delar är redan utbyggda och på vissa håll pågår byggnadsarbeten. Det huvudsakliga motivet för utbyggnaden av järnvägen är att stärka järnvägens konkurrenskraft och bygga ut kapaciteten för framtida transportbehov av både gods och människor. På sträckan söderut från Varberg krävs att en ny station byggs i anslutning till den nuvarande stationen och att järnvägen läggs i en cirka tre kilometer lång tunnel under staden mot Breared och Hamra. Projektet fanns med i Banverkets Framtidsplan men har skjutits på framtiden i förslaget till revidering.



### 8.2.68 Hallandsås

Tunnelbygget genom Hallandsås är en del i utbyggnaden av Väst kustbanan mellan Malmö och Göteborg. Med en tunnel ökar kapaciteten för både person- och godstrafik. Det ger möjlighet att flytta över mer trafik från väg till järnväg.

Hallandsås varierande geologi och stora mängder grundvatten gör tunnelbygget komplicerat. Tunnelbygget startades 1992, men avbröts 1997 på grund av miljöproblem. 2004 återupptogs projektet och cirka 45 procent av Hallandsåstunneln är idag färdigbyggd. Den beräknas vara klar för trafik år 2012. Miljöpartiet har tagit ställning för att bygget ska avbrytas och kapacitetshöjningen ske på annat sätt.

## KRONOBERG

### 8.2.69 Ombyggnad av Alvesta bangård

Alvesta är en viktig knutpunkt där Södra stambanan och Kust till kustbanan möts. Bangården berörs dagligen av ett hundratal persontåg och 60 godståg. Stationen har en stor andel bytesresenärer. Byten sker mellan Kust till kusttåg, Krösatåg och tåg på Södra stambanan.



Plattformsförbindelsen ligger i plan med marken. De resenärer som startar och slutar sin resa eller som byter tåg, måste därför gå över spår som trafikeras av tåg. För att minska risken för olyckor finns bommar som ska förhindra resenärer att gå ut framför inkommande eller avgående tåg. Dock respekteras inte dessa bommar fullt ut och därmed är olycksrisken hög. Förutom olycksrisk leder situationen till att tågen inte kan hålla full hastighet genom stationen med påföljande tidsförluster.

Bangården behöver byggas om så att resenärer inte behöver gå över spåren för att nå plattformar, vilket skulle ge en hastighetshöjning till 100 km/tim. Dessutom bör spår och perronger på stationen förlängas för att öka kapaciteten. På bangården behövs också ett par långa spår för att kunna hantera rundgång med tågen till Volvo i Olofström. Ombyggnaden fanns med i Banverkets Framtidsplan, men har tagits bort i förslaget till revidering av planen.

### 8.2.70 Ombyggnad av Växjö bangård

Bangården har endast två plattformsspår. Dessutom behövs uppställningsspår så att vändande tåg från Jönköping respektive Malmö kan stå uppställda längre tid.

## KALMAR

### 8.2.71 Mötesstationer Kalmar-Alvesta ♥

Kust till Kustbanan, som går mellan Göteborg och Kalmar/Karlskrona, håller äntligen på att rustas upp. Det krävs dock fler mötesstationer på banan mellan Kalmar och Alvesta. Upp till fyra nya mötesstationer behövs, i första hand i Örsjö, i andra hand i Åryd. Mötesstationen i Örsjö möjliggör entimmestrafik till Kalmar.

Upprustning av Tjust- och Stångedalsbanorna finns redovisade under avsnittet om banor i Östergötland, 8.2.60.



## SKÅNE

### 8.2.72 Fyra spår mellan Malmö och Lund ♥

Skåne har under senare år haft en snabb utveckling av tågresandet. Pågatågstrafiken i Skåne ökade 2006 med 10 procent och över Öresundsbron var ökningen ännu större. Över hela Skåne lyfts nu berättigade krav på nya linjedragningar och nya stationer. Samtidigt är Skåne Sveriges viktigaste transitregion för gods. Allt mer gods fraktas långa sträckor och i allt för hög utsträckning på väg. Med ett utvecklat järnvägsnät skulle stora klimatvinster kunna uppnås då gods istället lyfts över till järnväg.

Navet i detta utvecklingsarbete är Södra Stambanan. Framför allt är det den relativt korta sträckan mellan Malmö och Lund som utgör den största flaskhalsen. Sträckan är idag en av Sveriges mest trafikerade och maximalt utnyttjad. För Skånes del är det den enskilt viktigaste järnvägssatsningen eftersom den inte kommer att klara den ökning av tågtrafiken som förväntas i och med Citytunnelns under Malmö färdigställs 2011.

För att möta kommande behov på det skånska järnvägsnätet krävs en utbyggnad från två till fyra spår mellan Malmö och Lund (Håstad). Detta sker i två delar. Dels sträckan Malmö–Arlöv, vilket färdigställs 2009. Dels gäller det den åtta kilometer långa sträckan från Arlov till Håstad. Denna sträckning har kraftigt försenats på grund av kommunala överklaganden i planärendet. En förhandlingsman har tillsatts för att söka hitta lösningar mellan de berörda kommunerna och Banverket.

Miljöpartiet förespråkar i första hand samma utbyggnadsalternativ som Banverket, vilket innebär att spåren läggs i markplanet med sidoplattformar på de tre stationerna Burlöv, Åkarp och Hjärup.



### 8.2.73 Södra stambanan. Eslövs bangård ♥

Det finns idag inte tillräckligt med plats på dubbelspåret för att kunna öka trafiken på Södra Stambanan i önskvärd omfattning. För att kunna öka mängden persontrafik krävs att kapaciteten på sträckan Hässleholm-Lund höjs och därför finns det behov av förbigångsspår i eller i närheten av Eslöv, detta för att undvika konflikten mellan snabbgående persontåg och långsamgående godståg. På sikt krävs åtminstone tre spår på hela sträckan Malmö-Eslöv.



### 8.2.74 Plattformsförlängningar ✓ ♥

För att kunna hantera de kraftigt ökande reseströmmarna i Skåne och möta de stora problem som förseningen av fyrspårslösningen mellan Malmö och Lund ger upphov till, kommer Skånetrafiken tvingas köra längre tåg. På 30 skånska stationer krävs olika former av åtgärder, dels fysiska förlängningar av nuvarande plattformar, men också handikappanpassningar och vissa bangårdsombyggnader. Bangårdsombyggnader är dyra och komplicerade och arbetet måste inledas snarast för att undvika en kollaps i kollektivtrafiksystemet då Citytunneln i Malmö öppnar 2011. Banverket har i sin revidering av nuvarande långsiktplan vikt 200 miljoner för att åtgärda de mest akuta behoven. Därutöver krävs 100 miljoner kronor för att bygga ut spårförbindelsen till den nya underhållsanläggningen för tåg vid Glostorp söder om Malmö.

### 8.2.75 Omlastningscentral i Hässleholm ♥

Hässleholms kommun har tillsammans med Banverket tittat på möjligheterna att anlägga en omlastningscentral strax norr om Hässleholm. Syftet är att erbjuda möjligheterna att lyfta över gods från väg till järnväg och är ett viktigt klimatprojekt. Vissa otydligheter föreligger dock beträffande vilka företag som skulle kunna knytas till omlastningscentralen då investeringarna kräver att man också har en stadig kundkrets. Investeringarna omfattar ett nytt stickspår, nytt signalsystem, en del utrustning för omlastning och en lastningsyta.

### 8.2.76 Citytunneln och Malmö bangård ✓

Citytunneln är för Skånes del en viktig kommunikationslösning som knyter ihop järnvägen norr om Malmö med järnvägen mot Trelleborg, Ystad och Köpenhamn. Den ökar också järnvägens tillgänglighet i Malmö Stad, hela Skåne och för Öresundsregionen. I och med

Citytunnelns öppnande planerar t ex Skånetrafiken 10-minutersavgångar under högtrafiken till Köpenhamn.

Många andra önskvärda Pågatågssatsningar i Skåne kräver av utrymmesskäl en fysisk förbättring av järnvägssituationen i Malmö och Citytunneln som delfinansieras av såväl Region Skåne och Malmö Stad är ur detta perspektiv ett mycket angeläget projekt. Den utförs som en tunnel under Malmös centrala delar, från Malmö C via station Triangeln. Söder om stadsbebyggelsen går järnvägen ovan mark, med station Hyllie, för att sedan ansluta till Öresundsförbindelsen och järnvägarna till Ystad/Trelleborg. Därmed skapas ett integrerat spårssystem för effektiva och miljövänliga transportlösningar i regionen.

I samband med Citytunnelns färdigställande kommer också Malmö Bangård och Centralstationen att byggas om. Malmö C byggas ut med en underjordisk del, som får fyra spår. Dagens ändstation blir därmed en genomgångsstation vilket kraftigt ökar kapaciteten för fler tåg. Station Triangeln byggs som en bergrumsstation under mark och får två spår. Station Hyllie placeras ovan mark och får fyra spår

När det är gjort kommer majoriteten av de persontåg, som i dag kör på Kontinentalbanan (centralstationen-Östervärn-Persborg-Svågertorp-Köpenhamn), i stället att köra genom Citytunneln. Detta ger utrymme för att använda Kontinentalbanan till lokala trafikbehov. Persborg är en särskilt intressant station att utveckla. Detta ger utrymme för att använda Kontinentalbanan till lokala trafikbehov. Persborg är en särskilt intressant station att utveckla. Den nya bangården kommer också att knyta ihop järnvägarna norr och söder om Malmö. Ombyggnaden är ett viktigt led i satsningen på ökad tågtrafik i Skåne. Byggstart beräknas ske under 2009 och den nya bangården ska vara klar 2011, samtidigt som Citytunneln.

#### 8.2.77 Pågatågssatsning, hastighetsanpassning Malmö-Trelleborg

Trelleborgsbanan är ur ett klimatperspektiv den kanske allra viktigaste regionala kollektivtrafiksatsningen i Skåne. Planerna att återuppta persontrafik på Trelleborgsbanan ger mycket stora samhällsvinster. Resandeströmmarna är stora, trafiksäkerheten på E6 mellan Trelleborg och Malmö är djupt undermålig och persontrafiken på banan skulle klart lätta på trycket. Tidsvinsterna jämfört med buss och bil är dessutom stora. Ur denna aspekt är det djupt olyckligt att Banverket väljer att skjuta investeringarna ur plan. Kvarstår gör dock de satsningar på godssidan som Banverket planerat (se Pågatågssatsning på Söderåsbanan, nedan).

Tanken var att persontrafiken med Pågatåg skulle kunna igångsättas i samband med Citytunnelns öppnande 2011. Nya pågatågsstationer ska byggas i Östra Grevie och Västra Ingelstad och nå Malmö C via stationerna Hyllie och Triangeln. Hastighetsanpassning för

farter upp till 160 km/tim planerades vilket ger en restid på ungefär 25 minuter mellan Trelleborg och Malmö C, tre kvart till Lund och knappt en timme till Köpenhamn.

#### 8.2.78 Pågatågssatsning på Söderåsbanan samt Åstorps bangård

Söderåsbanan mellan Åstorp och Teckomatorp ingår i Godsstråket genom Skåne. I dag trafikeras banan av några få godståg per dygn, men det finns långt framskridna planer för persontrafik på banan.

Att få Pågatågstrafik längs Söderåsbanan har länge stått på berörda kommuners önskelista. För att detta skall bli verklighet måste dock Söderåsbanan rustas upp. Spåren har redan bytts ut. Kvarstår gör förbättringar av signalsystem, fjärrblockering, nya mötesplatser och visst materialutbyte. I anslutning till detta krävs också att Åstorps bangård anpassas och rustas upp. Åstorp har redan i dag en omfattande järnvägstrafik med fem anslutande tåglinjer. När tunnlarna genom Hallandsås är klara kommer stora delar av den godstågstrafik som i dag går via Markarydsbanan och Södra stambanan, att i stället gå via Godsstråket genom Skåne (Ängelholm-Trelleborg). Det innebär en ökning med cirka 30 godståg per dygn på bangården.

#### 8.2.79 Trelleborgs hamn

Trelleborgs hamn satsar stort på utvecklingen och tillsammans med Banverket bygger man nu nya spår mot hamnens nybyggda färjeläge som ska tas i bruk under våren 2007.

#### 8.2.80 Hässleholm–Helsingborg och Hässleholm–Kristianstad

För att öka persontrafikens konkurrenskraft mellan Hässleholm och Helsingborg krävs nya mötesmöjligheter längs Skånebanan. Restiden behöver också förkortas genom ökade farter, i första hand upp till 160 km/tim. Restiden mellan de bägge knutpunkterna skulle därmed sänkas med upp till tio minuter och öka tågets konkurrenskraft i relation till bilen. På sikt kommer också ett dubbelspår att krävas mellan Hässleholm och Kristianstad. Denna satsning är utanför stambanorna den enskilt viktigaste kapacitetsförbättrande åtgärden på det skånska järnvägsnätet.

#### 8.2.81 Dubbelspår Ängelholm-Helsingborg

För Västkustbanan som helhet måste det långsiktiga målet vara att göra hela banan dubbelspårig, Drygt 20 procent av banans sträckning är idag fortfarande enkelspårig och är på sina håll kraftigt ansträngd. Banan trafikeras av snabbtåg, interregionala tåg, regionala tåg och godståg, vilket skapar konflikter mellan långsamma och snabba tåg och förhindrar möjligheterna att utveckla tågtrafiken.

Just nu pågår arbetet med att bygga dubbelspår mellan Förslöv och Ängelholm. Stora delar är klara och kvar återstår fyra kilometer mellan Lingvallen och Ängelholm. Arbetet beräknas vara klart under 2007. I anslutning till detta krävs också en funktionsanpassning

av Ängelholms bangård och ett nytt resecentrum. Resecentrumet har skjutits på framtiden i förslaget till revidering av Framtidsplanen.

Dessutom krävs dubbelspår mellan Ängelholm och Maria utanför Helsingborg. Detta är en av de sista enkelspåriga sträckorna längs Västkustbanan i Skåne och utgör en kapacitetsbegränsning. Arbetet fanns med i Framtidsplanen men har skjutits på framtiden i förslaget till revision. Projektet kräver ett nära samarbete med Helsingborgs stad, som planerar att för egna medel dra järnvägen i tunnel söder om Maria.

#### 8.2.82 Pågatågssatsning Lommabanen

Lommabanen skulle i och med färdigställandet av Hallandsås och Citytunneln i Malmö kunna utvecklas med Pågatågstrafik, något som starkt efterfrågas av de berörda kommunerna. Samtidigt krävs att banan förbereds för den ökning av godstrafik som följer Hallandsåsbygget. Pågatågen beräknas uppgå till 50 stycken per dygn på Lommabanen, räknat i båda riktningar med nya hållplatser i Furulund, Flädie, Lomma, Alnarp och Rinnebäck.. Eftersom Lommabanen är ett enkelspår behöver det också byggas flera nya mötesspår. Vissa insatser har redan skett längs banan och i tidigare planeringsramar har man kalkylerat med att Pågatågen skall kunna börja rulla 2016. Denna satsning har nu flyttats framåt i tiden genom Banverkets förslag till revidering av Framtidsplanen.

#### 8.2.83 Upprustning, Malmö-Dalby

En upprustning och nybyggnation av vad som en gång var Simrishamnsbanan (Malmö – Simrishamn) tillhör ett av de viktigaste samhällsbyggnadsprojekten i Skåne. Banan skulle i sin tänkta sträckning kunna fånga upp resenärer som idag är hänvisade till bil eller buss, men också avsevärt förkorta restiden mellan Malmö och Österlen.

Den första sträcka som planeras för ett återupptagande av spårburen persontrafik är Malmö–Staffanstorp–Dalby. Sträckan Malmö–Staffanstorp har under de senaste tio åren endast trafikerats med enstaka godståg. På övriga delar av den tidigare Simrishamnsbanan har rälsen rivits upp, med undantag för den sista delen Tomelilla – Simrishamn som ingår i Österlenbanan och trafikerats med Pågatåg. Detta gäller sålunda sträckan Staffanstorp–Dalby där en ny enkelspårig järnväg måste byggas.

Skånetrafiken har tidigare planerat för halvtimmetrafik med hållplatser i Dalby, Staffanstorp och Östervärn, med start i samband med Citytunnelns öppnande. Restiden mellan Dalby och Malmö C beräknas bli ca 20 minuter vilket är nära nog en halvering av vad dagens busstrafik kan erbjuda.

Banan ska enligt plan dessutom elektrifieras och få helsvetsat spår. Många plankorsningar ska byggas bort och till en stor del ersättas av planskilda korsningar. Bullerskyddsåtgärder i form av bullerskärmar, bullervallar och fönsteråtgärder görs vid bebyggelse längs banan. Upprustningen skulle ske genom medfinansiering av Region

Skåne och berörda kommuner men har skjutits upp i Banverkets förslag till revidering av Framtidsplanen.

#### 8.2.84 Uppgradering av Ystadbanan ♥

Sträckan Malmö-Ystad-Simrishamn består av två järnvägar; Ystadbanan och Österlenbanan. Sträckan kommer att knyts ihop med Citytunneln i Malmö när den är klar 2011 - vilket då ger möjlighet till direkttrafik mellan Österlen och Köpenhamn. För att få ett väl fungerande system krävs dock att ett fjärrstyrt signalsystem införs på banan, något som lyfts ur den nuvarande Framtidsplanen. Dessutom kommer dubbelspår att krävas mellan, i första hand, Malmö och Svedala, ytterligare kapacitetsförstärkningar med nya mötesstationer samt en ombyggnad av Ystad bangård.

#### 8.2.85 Övriga satsningar i Skåne, Light-rail och nya Pågatågssatsningar ♥

Miljöpartiet har fler förslag på spårsatsningar i Skåne som inte behöver belasta Banverkets ramar. Till exempel vill vi undersöka möjligheterna att starta upp Pågatågstrafik mellan Hässleholm-Markaryd-Halmstad (Markarydsbanan), på Marieholmsbanan, mellan Åstorp och Klippan samt Höör-Hässleholm. Även sträckan Helsingborg-Höganäs bör utredas. Regionaltågstrafik på Markarydsbanan mellan Hässleholm och Halmstad kräver mycket måttliga investeringar. Dessa satsningar skulle med fördel kunna finansieras med kommunala och/eller regionala medel.

Vidare vill vi hitta lösningar för olika så kallade light-rail, stadsspårvägar, alternativ i Malmö, Lund och Helsingborg. Här är resandeunderlaget och samhällsvinsterna stora. Även vissa regionala light-railsatsningar kan vara intressanta, till exempel mellan Helsingborg och Höganäs och Lund-Dalby (se vidare under avsnitt 8.4)

### BLEKINGE

#### 8.2.86 Uppgradering Blekinge kustbana ♥

Blekinge kustbana är en enkelspårig järnväg mellan Kristianstad och Karlskrona. I juni 2005 påbörjades elektrifiering av banan. Eldrivna tåg ska, med nuvarande planering, börja trafikera banan i mitten av år 2007. Projektet omfattar även ombyggnad av fem bangårdar: Sölvesborg, Mörrum, Karlshamn, Bräkne-Hoby och Ronneby.



För att förkorta restiden krävs dock flera nya mötesspår. Mest angeläget är nytt mötesspår mitt emellan Karlshamn och Bräkne-Hoby, då skulle möten kunna flyttas dit så att restiden Malmö-Karlskrona förkortas med cirka 10-15 minuter. På sikt bör banan rätas ut mellan Bräkne-Hoby och Ronneby, då kan ytterligare lika mycket tid till sparas in.

### 8.2.87 Ny bana, Sydostlänken ♥

Mellan Karlshamn och Olofström behövs en ny godsbanan för att lyfta stora mängder gods från väg till järnväg. Det är den felande länken i sydöstra Sveriges järnvägsnät. Idag finns en oelektrifierad bana mellan Olofström och Älmhult och därmed södra stambanan. Den nuvarande banan används i huvudsak för godstransporter till och från Volvos anläggning i Olofström och IKEA i Älmhult. Knappt två mil järnväg saknas för att koppla ihop denna med Blekinge kustbana. Det handlar i första hand om matning av gods till och från Karlshamns hamn, som nu vuxit till Sveriges fjärde största hamn vad avser godsmängd. I hamnen planeras en ny kombiterminal och i samband med att Kustbanan nu återinvigs som elektrifierad järnväg, öppnas också det nyanlagda triangelspåret ut till hamnområdet. Berörda kommuner i Blekinge har undersökt frågan och är positivt inställda insatsen skulle göra mycket för att lätta på transporttrycket på vägar och järnvägar i Skåne.

### 8.2.88 Upprustning Karlskrona-Emmaboda ♥

Järnvägslänken mellan Karlskrona och Emmaboda är en mycket viktig del i den snabbt växande transportkorridoren Baltic-Link, från södra Sverige mot hela Europa. Om vi skall kunna möta de kommande klimatkraven behöver vi på ett snabbt och effektivt sätt koppla järnvägslänken Karlskrona-Emmaboda till södra stambanan vid Alvesta. Stena Line kommer år 2010 att skeppa minst 800 tunga lastbilstransporter per dygn till Karlskrona varifrån de kommer att söka sig via vägnätet upp genom Sverige. Godstransporterna måste föras över till järnväg och förutsättningar för detta skapas genom upprustning av järnvägslänken Karlskrona-Emmaboda.

### 8.2.89 Verkö hamn, Karlskrona ♥

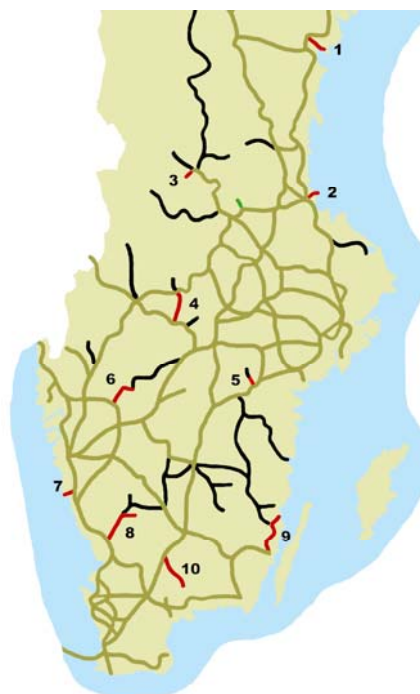
Verkö hamn i Karlskrona utgör redan idag en viktig knutpunkt i transportkorridoren Baltic-Link. Hamnen är EU-klassad som TEN-T Kategori A och förklarad som riksintresse. Här kopplas TEN-vägar i Sverige och Polen samman. Att knyta ihop Verkö hamn med järnvägen mellan Karlskrona och Emmaboda (se ovan) samt Blekinge Kustbana är en förutsättning för att kunna föra över godstransporterna till järnväg. För närvarande pågår en utredning om vilka hamnar i Sverige som ska prioriteras och resultatet av denna utredning bör inväntas.

### 8.3 KLIMATANPASSA ALLA STRÄCKOR

Järnvägens stora miljöfördel baseras i hög grad på att fordonen drivs av grön el. Alltjämt finns dock cirka 250 mil oelektrifierade bandelar i landet. Trots att de sträckor som saknar luftledning är korta innebär de att dieseldrivna tåg måste köras över större sträckor. Miljöpartiet anser att de kvarvarande oelektrifierade banorna snarast måste elektrifieras, eller att trafiken i vissa fall konverteras till drift med biobränslen.

I ett första steg bör tio högtrafikerade sträckor elektrifieras i enlighet med förslag från Tågoperatörerna (se röda sträckor på kartan). Dessa utgör 23,5 mil järnväg, vilket motsvarar en tiondel av det oelektrifierade nätet i Sverige. Genom denna åtgärd skulle järnvägstrafikens klimatpåverkan kunna halveras.

- 1 Timrå-Tunadal, 8km
- 2 Gävle-Fredriksskans, 5 km
- 3 Mora strand-Lomsmyren, 3 km
- 4 Nykroppa-Kristinehamn, 38 km
- 5 Skärblacka-Kimstad, 6 km
- 6 Lidköping-Håkantorp, 28 km
- 7 Värö-Värö bruk, 3 km
- 8 Hyltebruk-Halmstad, 49 km
- 9 Mönsterås-Kalmar, 53 km
- 10 Älmhult-Olofström, 42 km



Förslaget har endast tagit fasta på godsspår som behöver elektrifieras. För att även persontrafiken ska kunna dra nytta av investeringarna behöver punkt fem utsträckas från Skärblacka till Finspång och punkt sex förlängas från Lidköping till Mariestad-Gårdsjö. Även sträckorna mellan Halmstad och Nässjö, Kalmar-Linköping, Västervik-Linköping samt Vaggeryd-Jönköping bör vara intressanta att elektrifiera.

## 8.4 BYGG UT KOLLEKTIVTRAFIKEN I STÄDER

För att klara ett ökat resande med kollektivtrafiken krävs, förutom en mer ambitiös Framtidsplan, kraftiga investeringar i lokala utbyggnader av infrastruktur och trafik. I städer med över 100 000 invånare finns i allmänhet potential för en utbyggnad av spårvägstrafik, vilket är den överlägset mest effektiva och bästa kollektivtrafiken i städer och deras närområden. I städer med mellan 50 000 och 100 000 invånare kan trådbussar vara aktuellt, förutsatt att bebyggelsens struktur och de geografiska förutsättningarna passar.

### STOCKHOLM

För kollektivtrafiken i Stockholm är kapacitetstaket uppnått under rusningstider. Det finns begränsade möjligheter att utöka trafiken i tunnelbanan och på pendeltåg. På några års sikt kan kapaciteten ökas med 10-20 procent genom trimningsåtgärder, t.ex. ombyggnad av stationer, byten av signalsystem, ny körstandard och byte av växlar. Ska man uppnå mer måste det ske genom en större spridning av belastningen.

#### 8.4.1 Järnväg Stockholm–Norrtälje

Arbetspendlingen från kommunerna i Stockholm Nordost - Danderyd, Täby, Vallentuna, Norrtälje, Österåker och Vaxholm är omfattande och växer. Men kollektivtrafiken i området fungerar dåligt. Många kör bil till och från sina arbeten. Bussar och bilar trängs på E18 och andra hårt trafikerade vägar. Roslagsbanans tåg är ofta fulla vid rusningstid, eftersom det inte finns plats för fler tåg på banan. Men trots stora brister i kollektivtrafiken förväntas Stockholm Nordost fortsätta växa.

Miljöpartiet anser att järnväg bör byggas från centrala Stockholm via till exempel Danderyd och Täby till Åkersberga, och i en förlängning till Norrtälje. Det skulle kunna ge möjlighet för många fler människor att åka kollektivt tack vare kortare restider och färre byten. Roslagsbanan, inklusive den nu nedlagda sträckan från Kårsta till Norrtälje, bör rustas upp till 120 km/tim. Banan är vittförgrenad och når många boende inom gångavstånd. Banan bör även få en bytespunkt till tunnelbanan inne i Stockholm.

#### 8.4.2 Nynäsbanan

Antalet resenärer på Nynäsbanan, mellan Älvsjö och Nynäshamn, har ökat kraftigt under senare år. Det är därför önskvärt att kunna köra fler tåg på sträckan. I Västerhaninge - mitt på sträckan - tar dubbelspåret från Älvsjö slut och det blir enkelspår ner till Nynäshamn. Det skapar trängsel på spåret och det krävs mötesspår på sträckan för att öka kapaciteten.



Söder om Västerhaninge är plattformarna för korta för att kunna ta emot tåg med full längd. Därför kopplar man idag från och till vagnar i Västerhaninge. Omkopplingarna tar tid och är ett störningsmoment. Plattformarna behöver därför förlängas till 240 meter.

På sikt kan även en station behövas vid Vega. Miljöpartiet anser däremot inte att banan behöver uppgraderas för att klara tung godstrafik eftersom den planerade hamnen i Norvik inte bör byggas.

#### 8.4.3 Förlängning och utbyggnad av tvärspårvägar

Tvärspårvägen bör förlängas till Sickla och Slussen medan Saltsjöbanan bör konverteras till modern tvärspårväg. Detta skulle innebära en kraftig förbättring av det befintliga systemet, möjliggöra nya bostadsområden vid Henriksdal (Danvikslösen) samt en ytterligare förlängning på sträckan Alvik–Kista–Sollentuna–Häggvik. Denna förlängning är en viktig tvärförbindelse, särskilt med tanke på de långt gångna planerna på nya bostadsområden i Ursvik (Sundbyberg), expanderande arbetsområden i Kista samt bostäder/arbetsområde i västra Häggvik (Sollentuna). I Framtidsplanen fanns en upprustning av Saltsjöbanan med, men denna har skjutits på framtiden i förslaget till revision.

Tvärbanans förlängning till Alvik–Solna har också funnits i plan men föreslås nu bli skjutet på framtiden. Denna bör byggas och kan sedan förlängas mot Bergshamra, universitetet och Ropsten.

#### 8.4.4 Förbättrad kollektivtrafikkapacitet oststråket

Den snabba befolkningstillväxten i Värmdö och Nacka gör att alternativ kollektivtrafik utöver dagens bussar är nödvändig. Under många år har en tunnelbana planerats till Nacka och i flera studier har olika alternativ utretts. För många inflyttade till dessa kommuner är idag bilen det enda alternativet för resor till förskolor, skolor, lokala arbetsplatser och fritidsintressen som ligger inom kommunen eller i grannkommunen. Här behövs spårlösningar till Nacka och Värmdö. Sommaren 2007 publiceras en utredning med förslag till kollektivtrafiklösningar i regionen, Kollektivtrafikstudie Ost.

#### 8.4.5 Djurgårdslinjen

De öst-västrliga förbindelserna i innerstaden är inte tillfredsställande. Dessutom har busstrafiken ut mot Djurgården svårt att klara belastningen under turistsäsongen. Det är därför naturligt att förlänga djurgårdslinjen från Norrmalmstorg till Centralen och samtidigt göra om linjen till reguljär trafik med moderna vagnar. I nästa steg kan linjen sedan förlängas från Centralen till de nya bostads- och arbetsområdena på västra Kungsholmen.

#### 8.4.6 Linje 4 ♥

Trots försök med trafikprioritering och egna körfält klarar stombussarna i innerstaden varken kapacitets- eller restidskraven. Stombussarna bör därför successivt göras om till spårvagnslinjer, med början på linje 4 som täcker stora delar av innerstaden.

#### 8.4.7 Övriga spårlösningar ♥

Utbyggnaden av den spårbundna kollektivtrafiken i hela stor-Stockholm är kraftigt eftersatt. Det finns stor konstaterad efterfrågan på linjer, både in mot centrum och tvärförbindelser längre ut. De mest prioriterade är följande: Påbörja spårförbindelse Syd; Farsta/Hagsätra-Älvsjö-Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva-Flemingsberg, en viktig tvärförbindelse med flera stora expanderande bostadsområden och arbetsplatser. Spårlösning för Hjorthagen-Värtan med anslutning till övriga spårssystem.

### GÖTEBORG

I Göteborg med omnejd är situationen likartad. Det finns fem spårinjer in mot Göteborg som är basen för pendling. På samtliga dessa linjer finns en stor kapacitetsbrist. Flera av banorna finns med i den nuvarande Framtidsplanen och man ser fram emot en kapacitetshöjning så småningom. Idag har pendeltågen stora problem att hålla tider och trafiken kompletteras med busstrafik som också börjar nå kapacitetstaket. Bussarna angör Resecentrum i Göteborg där kapaciteten är begränsad. Likväl förs nu diskussioner om att minska tågtrafiken för att kunna höja kvaliteten, vilket innebär att fler bussar behövs, att människor får nya resvanor (glömmer bort tåget) och att Banverkets intresse av att bygga ut järnvägskapaciteten minskar. I centrala Göteborg finns stora framkomlighetsproblem för bussar och spårvagnar. Biltrafiken hindrar bussarna (fler busskörfält behövs) medan spårvagnarna kör i vägen för varandra.

Regionen arbetar med en långsiktig plan med bred politisk uppslutning, K2020. Enligt denna plan ska kollektivtrafikens andel öka från 24 till 35 procent år 2025. Målet ska uppfyllas främst genom en kraftig utbyggnad av spårvägs-, buss- och pendeltågstrafik. Detta innebär mer än en fördubbling av antalet resor.

### MALMÖ

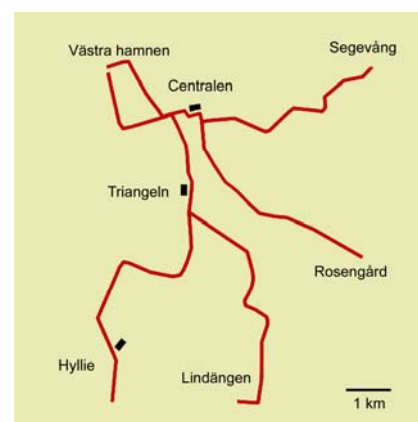
I Malmöregionen är situationen något annorlunda men lika akut. Tågresandet har utvecklats dramatiskt under senare år och förutspås fortsätta i samma takt. När Citytunneln och ombyggnaden av Malmö C står klar 2011 förväntas ytterligare språngeffekter på närmare 15 procents trafikökning.

Det nuvarande trafiksystemet har slagit i kapacitetstaket och en kollaps hotar det skånska järnvägsnätet om inte akuta insatser görs. Främst är det flaskhalsen på södra stambanan mellan Malmö och Lund som ställer till det. Den 4-spårslösning som Banverket arbetat fram har stoppats av berörda kommuner som vill gräva ner järnvägen i tunnel, alternativt sänka ner den i tråg. Pengar finns i nuvarande långsiktplan för en marklösning men inte för den fördubbling av kostnaderna som en tunnel innebär. Just nu försöker en förhandlingsman förhandla mellan Banverket och Staffanstorps samt Lomma Kommun för att finna en lösning, men det mesta talar för att 4-spårslösningen tidigast kan stå klar 2018.

I avvaktan på en lösning och för att avvärja den mest akuta situationen sätter Skånetrafiken in längre tåg, men dessa är för långa för många befintliga plattformar och drygt 30 skånska stationer måste byggas om, handikappanpassas och förses med nya signalsystem. Detta måste stå klart då Citytunneln öppnar till en uppskattad kostnad av 600 miljoner kronor. Till detta tillkommer behov av 100 miljoner kronor för anslutningsspår till den nya underhållsanläggning för tåg som Malmö Stad planerar uppföra i Glostorp.

#### 8.4.8 Stadsspårtrafik i Malmö ♥

Malmös spårvagnsnät revs upp för många år sedan. Men miljöpartiet har i samarbetet med (s) och (v) i Malmö Stad tagit initiativ till att undersöka möjligheterna att åter trafikera Malmö med stadsspårtrafik i någon form (så kallade light-rail). En utredning har gjorts som främst pekar på att staden då måste börja avsätta mark för detta, men konstaterar också att det råder stora samhällsekonomiska lönsamhetsvinster för projektet. Resandeströmmarna är höga och även om investeringarna är stora bör dessa gå att räkna hem inom rimlig tid. Region Skåne har nu gett Skånetrafiken uppgiften att gå vidare i arbetet.



#### 8.4.9 Övrig stadsspårtrafik i Skåne ♥

Utredningen om light-rail pekar också på andra skånska städer och områden som kan vara tänkbara för lätt spårtrafik. Lund och Helsingborg pekas särskilt ut och framför allt Lund har vissa fysiska förutsättningar klara som såväl Malmö och Helsingborg måste planera för. Även vissa regionala satsningar pekas ut som möjliga; t ex Helsingborg – Höganäs och Lund – Dalby. Här finns också samhällsvinster att räkna hem.

## NORRKÖPING

### 8.4.10 Snabbspårväg i Linköping, Link-Link

Banan planeras gå från Malmslätt, fem km väster om Linköping vid stambanan, passera Universitetet, Universitetssjukhuset, centrala staden och ansluta stambanan vid resecentrum. Banan innebär en stor avlastning av biltrafik från gatorna. Detta projekt kan bli klart först när stambanan fått ökad kapacitet genom Östergötland.

### 8.4.11 Light-rail Söderköping-Norrköping

Dagligen pendlar drygt 5 000 personer mellan Söderköping och Norrköping och i stort sett alla tar bilen. Sträckan, eventuellt med fortsättning till Valdemarsvik, är väldigt lämplig för en snabbspårväg som håller 100-120 km/tim. En sådan linje skulle snabbt dra till sig en stor del av bilpendlarna och bidra till minskad trafik på E22. Vägverket har långt gångna planer på att helt dra om vägen mellan de båda städerna för att öka trafiksäkerheten. En snabbspårväg skulle omedelbart eliminera själva orsaken till dessa planer - den omfattande bilpendlingen. Trafiksäkerheten för resterande trafikanter på vägen löser man bäst med mitträcke och 2+1-väg - den nuvarande vägen är tillräckligt bred på större delen av sträckan.

### 8.4.12 Spårväg till Navestad

I Norrköping pågår utbyggnaden av spårväg till Navestad (Ringdansen), vilket bör fullföljas. Även en linje till Vilsbergen bör utredas.

## UPPSALA

Att kunna tågpendla för de dagliga arbetsresorna är fördelaktigt komfort-, trafiksäkerhets- och tidsmässigt. Spårburen trafik i storstäder ger påtagliga fördelar för resenärerna när man jämför med bilen. Det är också miljömässigt bäst – både vad gäller energieffektivitet, utsläpp och trängseleffekter. Uppsala är landets fjärde största stad och växer till antalet innevånare. Nu införs stombusslinjer med parollen Tänk spår kör buss. Nästa steg är att spårvagn trafikerar staden.

### 8.4.13 Bergsbrunna och Alsike: nya järnvägsstationer

Banverket undersöker var järnvägsstationer kan byggas i Bergsbrunna och Alsike, två orter som idag saknar station och som ligger längs pendeltåget Upptågets sträckning mellan Uppsala och Upplands Väsby ligger orterna Bergsbrunna och Alsike, som idag saknar stationer. Pendlare som bor på dessa orter måste hitta andra – klimatmässigt sämre – alternativ trots att pendeltåget går praktiskt taget utanför deras dörrar.

Upplands Lokaltrafik - UL, och Storstockholms lokaltrafik - SL, har startat en ny pendeltågslinje mellan Uppsala och Upplands Väsby via Arlanda augusti 2006. Samtidigt

växer Uppsala och Knivsta kommuner, där Bergsbrunna och Alsike ligger. Miljöpartiet anser att stationer på dessa orter är en självklarhet och nödvändigt för att öka pendlingen med kollektivtrafik.

Banverkets utredning "Upptåget - uppehåll i Bergsbrunna" visar att taket har nåtts för hur många tåg som får plats på sträckan i rusningstid och att det därför krävs ytterligare åtgärder på sträckan. Det är till exempel arbete med att förtäta signalsystemet och öka hastigheten på vissa delar av sträckan. På längre sikt behövs ytterligare åtgärder för att förbättra kapaciteten, så att fler tåg kan få plats och dessa kan stanna vid fler stationer.

### ÖVRIGA STÄDER

I städer med befolkning över 100 000 invånare finns i allmänhet underlag för en effektiv kollektivtrafik, men i de flesta städer är den underutvecklad och något egentligt kapacitetsproblem finns inte eftersom biltrafiken flyter ganska obehindrat. Det finns en bred politisk enighet om att satsa på kollektivtrafiken men när det kommer till kritan händer ganska lite på grund av allmän tveohågsenhet och finansiella svårigheter. De städer som i första hand är aktuella för en utbyggnad av kollektivtrafiken är Lund, Helsingborg, Jönköping, Linköping, Norrköping, Örebro, Västerås och Umeå.

## 9. KOSTNADER OCH LÖNSAMHET

Kostnaderna för att bygga de objekt som finns med i denna plan är inte fastställda idag men i det fortsatta arbetet kommer en beräkning att göras. Troligen handlar det om mycket stora belopp, ett par hundra miljarder eller kanske mer. I stort sett alla de projekt som finns i planen, eller har funnits i planen men skjutits på framtiden, har kostnadsberäknats och ansetts vara samhällsekonomiskt lönsamma, även med de bristfälliga och missvisande modeller som används idag. Troligen är även huvuddelen av de projekt som inte finns eller har funnits i planen lönsamma med samma beräkningsgrunder. Det innebär att planens genomförande är samhällsekonomiskt lönsamt på sikt. Vi tjänar mer på att bygga än på att inte bygga.

Men detta är inte det viktigaste – samhällsekonomiska kalkyler har stora brister. Det viktiga är att det är ett konkret och konstruktivt sätt att minska Sveriges klimatpåverkan och samtidigt behålla rörligheten, skapa arbetstillfällen och stödja en positiv samhällsutveckling.

Klimatförändringen kommer, enligt den välkända rapporten av Nicholas Stern, tidigare chefsekonom på Världsbanken, att påverka grundläggande förutsättningar för människors vardag och samhällets funktioner: tillgång till vatten, mat, habitat, hälsa och

miljö. Hundratals miljoner människor kan komma att drabbas av hunger, brist på vatten och översvämningar när jorden blir varmare.

När man använder traditionella ekonomiska modeller, visar beräkningar att vi kan förlora från fem upp till 20 procent av den globala BNP om klimatförändringen inte hejdas. Samtidigt är kostnaden för att minska koldioxidutsläppen till nivåer som gör att de värsta konsekvenserna kan undvikas, endast en procent av BNP, för Sveriges del cirka 30 miljarder kronor per år.

Åren 2004 till 2015 investeras drygt hundra miljarder kronor, eller nio miljarder per år, i infrastruktur för järnvägar i Sverige. När beslutet togs av den förra regeringen ansågs det vara en historiskt stor satsning. Faktum är dock att investeringarna var betydligt större i järnvägens barndom, då cirka en procent av BNP gick till utbyggnader.

Att fortsätta att bygga ut järnvägen är minst lika angeläget idag som för hundra år sedan och investeringsnivån i järnvägens infrastruktur bör vara hög. Förutsatt att investeringarna är klimateffektiva är det betydligt mer kostnadseffektivt att bygga järnväg än att inte göra det.