



Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt. I betänkandet behandlas även 461 motionsyrkanden.

Regeringen redovisar i propositionen förslag till inriktning av hur trafikens infrastruktur bör utvecklas för perioden 2010–2021. I propositionen finns förslag bl.a. om ekonomiska ramar, ansvarsfördelning och vägledning för olika trafikinvesteringar.

Utskottet anser att de åtgärder som bör prioriteras i den fortsatta åtgärdsplaneringen ska vara samhällsekonomiskt effektiva, främja ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem för medborgare och näringsliv i hela landet samt bidra till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Utskottet tillstyrker därmed regeringens förslag om att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen under åren 2010–2021 ska uppgå till 417 miljarder kronor, varav 136 miljarder kronor för drift och underhåll av vägar, 64 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar och 217 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet. Utskottet anser att regeringens förslag innebär en angelägen kraftsamling på trafikens infrastruktur för att därmed bl.a. kunna åtgärda tidigare bristande insatser och samtidigt skapa förutsättningar för att tillgodose de behov som framtidens resor och transporter ställer.

Utskottet välkomnar regeringens bedömning att investeringar i trafikens infrastruktur ska grundas på ett trafikslagsövergripande synsätt. Det innebär att de 217 miljarder kronor som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet ska kunna användas för investeringar i statliga vägar och järnvägar, sektorsuppgifter och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar, driftsbidrag till icke statliga flygplatser, samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

Utskottet anser att åtgärderna i planeringsramen huvudsakligen bör finansieras med anslag. Utskottet instämmer dock med regeringen i att frivillig medfinansiering kan vara ett angeläget sätt att öka investeringsvolymen.

Utskottet anser att en ökad effektivitet på marknaden för persontransporter på järnväg kräver såväl ökad konkurrens som resenärsanpassning. Utskottet välkomnar därför regeringens klargörande för det fortsatta reformarbetet att bl.a. avreglera järnvägsmarknaden och utreda möjligheten att införa höghastighetsbanor. Utskottet välkomnar vidare regeringens bedömning att staten ska tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser.

I betänkandet behandlas ett stort antal motionsförslag om främst upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar i landet. Utskottet avstyrker dessa förslag med hänsyn till rollfördelningen inom transportpolitiken där riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser.

Utskottet föreslår genom utskottsinitiativ att det nationella stamvägnätet utökas med vägförbindelsen mellan norska riksgränsen och Gävle. Vägsträckan börjar väster om Lekvattnet vid riksgränsen mot Norge och passerar bl.a. Torsby, Malung, Borlänge, Falun och Sandviken på vägen mot Gävle. Utskottet ser omklassificeringen av vägsträckan som en angelägen del av åtgärderna för att stärka den gränsöverskridande infrastrukturen mellan Sverige och Norge.

Utskottet ställer sig därmed bakom samtliga regeringsförslag medan motionsförslagen avstyrks. Till betänkandet har fogats 46 reservationer (s, v, mp) och 11 särskilda yttranden (s, v, mp).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	6
Redogörelse för ärendet	17
Ärendet och dess beredning	17
Betänkandets disposition	18
Bakgrund	18
Propositionens huvudsakliga innehåll	19
Utskottets överväganden	21
Transportpolitiska utgångspunkter	21
Vägledande prioriteringar	21
Samhällsekonomiska bedömningar	39
Infrastrukturens planering	43
Planeringsram för perioden 2010–2021	43
Utveckling av transportsystemet	54
Finansieringsfrågor	66
Investeringarnas genomförande m.m.	73
Planeringsprocessen	78
Steg mot ett klimateffektivt trafiksystem	83
Insatser för att minska utsläpp, buller och påverkan på natur- och kulturmiljö	83
Järnvägstrafik	89
Kollektivtrafik	104
Cykeltrafik	117
Sjöfart	122
Utveckling av sjöfarten	122
Hamnar	127
Farleder m.m.	134
Slussar och broar m.m.	138
Gotlandstrafiken	140
Strategiska kombiterminaler	143
Luftfart	146
Luftfartens miljöpåverkan	146
Flygplatssystemet	150
Säkrare och effektivare transporter	160
Säkrare transporter	160
IT och intelligenta transportsystem	166
Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.	170
Ny stamväg	170
Särskilda infrastrukturåtgärder	172
Reservationer	186
1. Vägledande prioriteringar, punkt 1 (s, v, mp)	186
2. Samhällsekonomiska bedömningar, punkt 2 (v)	189
3. Samhällsekonomiska bedömningar, punkt 2 (mp)	190
4. Planeringsram för perioden 2010–2021, punkt 3 (s)	192
5. Planeringsram för perioden 2010–2021, punkt 3 (v)	193
6. Planeringsram för perioden 2010–2021, punkt 3 (mp)	196

7. Utveckling av transportsystemet, punkt 4 (s, v, mp)	198
8. Finansieringsfrågor, punkt 5 (s, v, mp)	201
9. Investeringsfrågorna genomförande m.m., punkt 6 (s)	204
10. Planeringsprocessen, punkt 7 (s)	205
11. Planeringsprocessen, punkt 7 (v)	206
12. Planeringsprocessen, punkt 7 (mp)	207
13. Insatser för att minska utsläpp, buller och påverkan på natur- och kulturmiljö, punkt 8 (mp)	208
14. Hållbarhetskriterier för drivmedel, punkt 9 (v, mp)	209
15. Trafikeringsrätt, punkt 10 (s, mp)	210
16. SJ AB:s mål, punkt 11 (s, v, mp)	210
17. Höghastighetsbanor, punkt 12 (s)	211
18. Höghastighetsbanor, punkt 12 (mp)	212
19. Arlandabanan, punkt 13 (s, mp)	213
20. Arlandabanan, punkt 13 (v)	214
21. Övriga järnvägsfrågor, punkt 14 (mp)	214
22. Lokala och regionala spårvägsinvesteringar, punkt 15 (mp)	215
23. Allmänna utgångspunkter, punkt 16 (mp)	216
24. Översyn av lagstiftningen, punkt 17 (mp)	217
25. Resecentrum och stationer, punkt 18 (v, mp)	217
26. Statsbidragsfrågor, punkt 19 (v, mp)	218
27. Kollektivtrafikkörfält, punkt 20 (mp)	218
28. Tillgänglig kollektivtrafik, punkt 22 (v)	219
29. Cykeltrafik, punkt 23 (v, mp)	220
30. Utveckling av sjöfarten, punkt 24 (s)	221
31. Utveckling av sjöfarten, punkt 24 (v)	222
32. Utveckling av sjöfarten, punkt 24 (mp)	223
33. Hamnar, punkt 25 (s, v, mp)	226
34. Slussar och broar m.m., punkt 27 (mp)	228
35. Gotlandstrafiken, punkt 28 (v)	229
36. Strategiska kombiterminaler, punkt 29 (s, v, mp)	230
37. Luftfartens miljöpåverkan, punkt 30 (s)	231
38. Luftfartens miljöpåverkan, punkt 30 (v)	232
39. Det statliga flygplatssystemet, punkt 31 (s)	233
40. Det statliga flygplatssystemet, punkt 31 (v)	234
41. Bromma flygplats, punkt 32 (v, mp)	236
42. Trafiksäkerhet, punkt 33 (s)	237
43. Trafiksäkerhet, punkt 33 (v, mp)	238
44. Barnperspektiv i trafikplaneringen, punkt 34 (v, mp)	239
45. IT och intelligenta transportsystem, punkt 35 (v)	239
46. IT och intelligenta transportsystem, punkt 35 (mp)	241
Särskilda yttranden	242
1. Utveckling av transportsystemet, punkt 4 (s)	242
2. Finansieringsfrågor, punkt 5 (v)	242
3. Trafikeringsrätt, punkt 10 (v)	243
4. Höghastighetsbanor, punkt 12 (v)	244
5. Lokala och regionala spårvägsinvesteringar, punkt 15 (v)	244
6. Slussar och broar m.m., punkt 27 (v)	245
7. Gotlandstrafiken, punkt 28 (s)	245

8. Bromma flygplats, punkt 32 (s)	245
9. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 37 (s)	246
10. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 37 (v)	246
11. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 37 (mp)	246
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	248
Propositionen	248
Följdmotionerna	249
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007	256
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008	264
<i>Bilaga 2</i>	
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 37	293

Tabeller

Tabell 1 – Regeringens och oppositionspartiernas förslag till total planeringsram och satsningar på drift och underhåll under 2010–2021 (miljarder kronor)	48
Tabell 2 – Regeringens och oppositionspartiernas förslag till investeringar i transportsystemet under 2010–2021 (miljarder kronor)	57
Tabell 3 – Vänsterpartiets förslag till investeringar i transportsystemet under 2010–2021 (miljarder kronor)	60
Tabell 4 – Miljöpartiets förslag till investeringar i transportsystemet under 2010–2021 (miljarder kronor)	63

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Transportpolitiska utgångspunkter

1. Vägledande prioriteringar

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T245 av Kenneth Johansson (c),

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1, 3, 5–7 och 11,

2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s) yrkandena 2 och 4,

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 7,

2007/08:MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd) yrkande 1,

2008/09:Fö289 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 5,

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 6, 8, 10, 11, 23 och 24,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 3, 6, 7, 10 i denna del och 11,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1, 10, 24 och 25,

2008/09:T382 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 2, 5 och 6,

2008/09:T443 av Désirée Pethrus Engström (kd) yrkandena 1–3 och 5,

2008/09:T516 av Annelie Enochson (kd) yrkandena 1 och 2,

2008/09:T518 av Agneta Lundberg m.fl. (s),

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1, 4, 6, 7, 9, 13, 14 och 18,

2008/09:MJ459 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 6 och 8,

2008/09:MJ502 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 8 och

2008/09:A395 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp) yrkandena 22, 23 och 25.

Reservation 1 (s, v, mp)

2. Samhällsekonomiska bedömningar

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 7,

2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 4–6,

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 3,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 10 i denna del,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 5–7,

2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9 och

2008/09:T429 av Betty Malmberg (m).

Reservation 2 (v)

Reservation 3 (mp)

Infrastrukturens planering

3. Planeringsram för perioden 2010–2021

Riksdagen

a) godkänner att den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 ska uppgå till 417 miljarder kronor och ska användas enligt följande (avsnitt 6.1 i propositionen):

1) 136 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar (avsnitt 6.3 i propositionen),

2) 64 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar (avsnitt 6.3 i propositionen),

3) 217 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet (avsnitt 6.2 i propositionen),

b) bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt fördela medel mellan nationell plan och regionala planer (avsnitt 7.4.3 i propositionen).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:35 punkterna 1 och 7 samt avslår motionerna

2007/08:T318 av Lars Tysklind (fp),

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 4,

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 6 och 11,

2008/09:Fö289 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 2, 3 och 12,

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 18 och 20,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 15 och 26,

2008/09:T243 av Agneta Lundberg (s),

2008/09:T426 av Ann-Kristine Johansson och Marina Pettersson (båda s),

2008/09:T513 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s) och

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 5 och 8.

Reservation 4 (s)

Reservation 5 (v)

Reservation 6 (mp)

4. Utveckling av transportsystemet

Riksdagen godkänner

a) att den statliga planeringsramen som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet perioden 2010–2021 får användas för investeringar i statliga vägar och järnvägar, sektorsuppgifter och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i farleder

och slussar, driftsbidrag till icke statliga flygplatser samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån (avsnitten 6, 7.4.1 samt 11.7 i propositionen),

b) att de regionala infrastrukturplanerna även ska kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser (avsnitt 7.4.2 i propositionen),

c) att statsbidraget till trafikhuvudmän för anskaffning av rullande materiel för regional spårbunden kollektiv persontrafik avvecklas (avsnitt 8.5.2 i propositionen),

d) att det statliga driftsbidraget till icke statliga flygplatser huvudsakligen ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik (avsnitt 11.7 i propositionen).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:35 punkterna 2, 3, 5 och 6 samt avslår motionerna

2007/08:T360 av Krister Örnfjäder (s),

2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9,

2007/08:T462 av Christer Adelsbo m.fl. (s),

2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 12,

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 5, 8–10, 12 och 15,

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 3, 4 i denna del, 5, 7, 12 i denna del, 13, 14, 25 och 26 i denna del,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 19, 21, 22 och 25 i denna del,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 14, 20, 22, 23 och 34,

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 31, 33, 35, 37 och 42,

2008/09:T339 av Christer Adelsbo m.fl. (s),

2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 11,

2008/09:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 5 och 9,

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 11 och 17 samt

2008/09:A395 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp) yrkande 21.

Reservation 7 (s, v, mp)

5. Finansieringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T295 av Ulf Sjösten (m),

2007/08:T392 av Ann-Kristine Johansson och Helén Pettersson i Umeå (båda s),

2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s) yrkande 1,

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 13,

2008/09:T7 av Mikael Damberg och Bosse Ringholm (båda s) i denna del,

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 9, 15, 22, 26 i denna del, 37 och 38,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 2,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 3 och 4,

2008/09:T268 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda fp) yrkandena 1–3 och

2008/09:T292 av Tone Tingsgård och Agneta Gille (båda s).

Reservation 8 (s, v, mp)

6. **Investeringarnas genomförande m.m.**

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T370 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s),

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 14 och

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 34–36.

Reservation 9 (s)

7. **Planeringsprocessen**

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 2–4,

2007/08:T364 av Sten Nordin och Lisbeth Grönfeldt Bergman (båda m),

2007/08:T513 av Gustav Blix (m),

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 33,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 4,

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 21,

2008/09:T428 av Betty Malmberg (m) yrkandena 1 och 2 samt

2008/09:T440 av Peder Wachtmeister (m).

Reservation 10 (s)

Reservation 11 (v)

Reservation 12 (mp)

Minskat utsläpp, buller och påverkan på natur- och kulturmiljö

8. **Insatser för att minska utsläpp, buller och påverkan på natur- och kulturmiljö**

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:Sk352 av Magdalena Streijffert och Maryam Yazdanfar (båda s) yrkandena 1, 4 och 7,

2008/09:T382 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 7,

2008/09:T502 av Ulf Holm och Peter Rådberg (båda mp) yrkandena 1 och 2 samt

2008/09:T550 av Staffan Anger (m).

Reservation 13 (mp)

9. **Hållbarhetskriterier för drivmedel**

Riksdagen avslår motion

2008/09:MJ502 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 30.

Reservation 14 (v, mp)

Järnvägstrafik

10. Trafikeringsrätt

Riksdagen godkänner att trafikhuvudmännen inte ensamma ges trafikeringsrätt för sin försöksverksamhet med persontrafik på järnväg i Norrland (avsnitt 8.5.2 i propositionen). Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:35 punkt 4 och avslår motion

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 20.

Reservation 15 (s, mp)

11. SJ AB:s mål

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 21,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 16 och

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 12.

Reservation 16 (s, v, mp)

12. Höghastighetsbanor

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 12 i denna del,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 11–13,

2008/09:T311 av Yvonne Andersson (kd),

2008/09:T381 av Thomas Bodström (s),

2008/09:T414 av Mats Sander (m),

2008/09:T430 av Betty Malmberg och Peder Wachtmeister (båda m),

2008/09:T462 av Annie Johansson m.fl. (c, m, kd, fp) yrkandena 3 och 4,

2008/09:T508 av Christin Hagberg m.fl. (s),

2008/09:T530 av Else-Marie Lindgren (kd),

2008/09:T533 av Leif Jakobsson m.fl. (s) yrkande 3 och

2008/09:T537 av Carina Hägg m.fl. (s).

Reservation 17 (s)

Reservation 18 (mp)

13. Arlandabanan

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s) yrkande 3,

2008/09:T220 av Lars Ohly m.fl. (v),

2008/09:T299 av Agneta Gille (s) och

2008/09:T438 av Tommy Waidelich och Björn von Sydow (båda s).

Reservation 19 (s, mp)

Reservation 20 (v)

14. Övriga järnvägsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T450 av Lennart Axelsson och Matilda Ernkrans (båda s),

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 39,

2008/09:T279 av Alf Eriksson (s),

2008/09:T489 av Margareta Cederfelt och Maria Plass (båda m) och

2008/09:T558 av Ulrika Karlsson i Uppsala (m).

Reservation 21 (mp)

15. Lokala och regionala spårvägsinvesteringar

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 16,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 18 och 19 samt

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 32.

Reservation 22 (mp)

*Kollektivtrafik***16. Allmänna utgångspunkter**

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 21,

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 34 och

2008/09:T540 av Lars Lilja (s).

Reservation 23 (mp)

17. Översyn av lagstiftningen

Riksdagen avslår motion

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 20, 36 och 41.

Reservation 24 (mp)

18. Resecentrum och stationer

Riksdagen avslår motion

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 17.

Reservation 25 (v, mp)

19. Statsbidragsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T302 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s) och

2008/09:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 7 och 8.

Reservation 26 (v, mp)

20. Kollektivtrafikkörfält

Riksdagen avslår motion

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 22 och 23.

Reservation 27 (mp)

21. Spårbilar

Riksdagen avslår motion

2008/09:T460 av Mats Pertoft m.fl. (mp) yrkandena 1 och 2.

22. Tillgänglig kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 12,

2008/09:T282 av Carina Hägg (s) och

2008/09:T507 av Tone Tingsgård (s).

Reservation 28 (v)

Cykeltrafik

23. Cykeltrafik

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 9,

2008/09:T259 av Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (båda s) och

2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1–6, 8 och 10.

Reservation 29 (v, mp)

Sjöfart

24. Utveckling av sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 27 och 28,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 8 och 16,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 27, 30 och 31,

2008/09:T271 av Åsa Lindestam (s),

2008/09:T310 av Annelie Enochson (kd),

2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp) yrkande 1,

2008/09:T351 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd),

2008/09:T376 av Carina Ohlsson m.fl. (s) och

2008/09:T394 av Peter Jonsson m.fl. (s).

Reservation 30 (s)

Reservation 31 (v)

Reservation 32 (mp)

25. Hamnar

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T216 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) yrkandena 1–3,

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 5,
2007/08:T357 av Lars U Granberg och Leif Pettersson (båda s),
2007/08:T404 av Fredrik Olovsson (s),
2007/08:T405 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s),
2007/08:T415 av Billy Gustafsson m.fl. (s),
2007/08:T441 av Gunnar Axén m.fl. (m, kd, c, fp),
2007/08:T461 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) yrkandena 1 och 3,
2007/08:T466 av Mats Pertoft m.fl. (mp),
2007/08:T477 av Mikael Damberg m.fl. (s),
2007/08:T506 av Åke Sandström m.fl. (c, fp, kd),
2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s) yrkande 7,
2008/09:T4 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s),
2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 29,
2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 23,
2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 28 och 29,
2008/09:T307 av Krister Örnfjäder (s) yrkandena 1 och 2,
2008/09:T325 av Börje Vestlund (s),
2008/09:T337 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s),
2008/09:T437 av Tommy Waidelich (s),
2008/09:T447 av Fredrik Lundh (s),
2008/09:T459 av Mats Pertoft (mp),
2008/09:T539 av Billy Gustafsson m.fl. (s) och
2008/09:T557 av Gunnar Axén m.fl. (m, kd, c, fp).

Reservation 33 (s, v, mp)

26. Farleder m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T226 av Rune Wikström och Marietta de Pourbaix-Lundin (båda m),
2007/08:T345 av Lennart Sacrédeus (kd),
2007/08:T373 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda s),
2008/09:Kr263 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda s) och
2008/09:T408 av Rune Wikström och Marietta de Pourbaix-Lundin (båda m).

27. Slussar och broar m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T213 av Kerstin Lundgren (c) yrkande 2,
2007/08:T253 av Jörgen Johansson (c) yrkande 2,
2007/08:T398 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m),
2007/08:T511 av Margareta Israelsson m.fl. (s),
2008/09:Fö289 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 4,
2008/09:T345 av Sven-Erik Österberg och Olle Thorell (båda s),
2008/09:T370 av Agneta Berliner m.fl. (fp, c, m) och

2008/09:T465 av Kerstin Lundgren (c).

Reservation 34 (mp)

28. Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 15 och 17,

2008/09:T260 av Christer Engelhardt (s),

2008/09:T261 av Christer Engelhardt (s),

2008/09:T296 av Christer Engelhardt (s),

2008/09:T354 av Anders Åkesson (c),

2008/09:T403 av Rolf K Nilsson (m),

2008/09:T404 av Rolf K Nilsson (m) och

2008/09:T406 av Rolf K Nilsson (m).

Reservation 35 (v)

Kombiterminaler

29. Strategiska kombiterminaler

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 8,

2007/08:T461 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) yrkande 2,

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 19,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 24,

2008/09:T382 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 3 och

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 10.

Reservation 36 (s, v, mp)

Luftfart

30. Luftfartens miljöpåverkan

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 7 och 8,

2007/08:T496 av Gunnar Andrén (fp),

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 30 och

2008/09:T312 av Göran Persson i Simrishamn (s).

Reservation 37 (s)

Reservation 38 (v)

31. Det statliga flygplatssystemet

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T204 av Fredrik Olovsson (s),

2007/08:T209 av Rolf Gunnarsson (m),

2007/08:T288 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s),

2007/08:T342 av Björn Hamilton (m),

2007/08:T365 av Staffan Anger (m),

2007/08:T367 av Berit Högman m.fl. (s),

2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s) yrkande 8,

2007/08:T534 av Stefan Attefall m.fl. (kd, c, fp, m),
 2008/09:Kr234 av Gunnar Andrén m.fl. (fp) yrkande 3,
 2008/09:T5 av Agneta Lundberg m.fl. (s),
 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 4 i denna del,
 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 25 i denna del,
 2008/09:T203 av Rolf Gunnarsson (m),
 2008/09:T258 av Lena Asplund och Ulf Berg (båda m),
 2008/09:T308 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s),
 2008/09:T380 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s),
 2008/09:T448 av Britta Rådström (s),
 2008/09:T462 av Annie Johansson m.fl. (c, m, kd, fp) yrkande 2 och
 2008/09:T548 av Staffan Anger (m).

Reservation 39 (s)

Reservation 40 (v)

32. Bromma flygplats

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 10,
 2007/08:T526 av Sylvia Lindgren m.fl. (s),
 2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 2 och
 2008/09:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 4.

Reservation 41 (v, mp)

Säkrare och effektivare transporter

33. Trafiksäkerhet

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 5,
 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 31 och
 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 14.

Reservation 42 (s)

Reservation 43 (v, mp)

34. Barnperspektiv i trafikplaneringen

Riksdagen avslår motion

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 13.

Reservation 44 (v, mp)

35. IT och intelligenta transportsystem

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 5 och
 2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 32 och
 33.

Reservation 45 (v)

Reservation 46 (mp)

*Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.***36. Ny stamväg**

Riksdagen beslutar att det nationella stamvägnätet utökas med vägförbindelsen mellan norska riksgränsen och Gävle i enlighet med vad utskottet anför.

37. Särskilda infrastrukturåtgärder

Riksdagen avslår de motionsyrkanden som finns upptagna under denna punkt i utskottets förteckning över avstyrkta motionsyrkanden.

Stockholm den 9 december 2008

På trafikutskottets vägnar

Ibrahim Baylan

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ibrahim Baylan (s), Jan-Evert Rådström (m), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35). Vidare behandlas 461 motionsyrkanden: 95 från följdmotioner till propositionen och 366 från de allmänna motionstiderna under riksdagsmötena 2007/08 och 2008/09.

Med hänsyn till att investeringar i trafikens infrastruktur har ett nära samband med trafikens utformning behandlar utskottet i detta betänkande förutom infrastrukturfrågor även frågor av transportpolitisk karaktär och ett antal andra frågor som omfattas av regeringens bedömningar i propositionen och som förts fram motionsledes. Det gäller alltifrån övergripande utgångspunkter och riktlinjer för transportsystemets utformning till särskilda frågor för enskilda trafikslag som t.ex. kollektivtrafikens utformning och åtgärder för att främja en ökad cyklist i samhället. Bland frågor som utskottet avser återkomma till senare under riksmötet i särskilda betänkanden, och som därmed inte särskilt behandlas i detta sammanhang, kan nämnas bl.a. trafiksäkerhetsområdet, miljö- och säkerhetsfrågor inom sjöfarten, fordonsområdet och vissa miljöfrågor.

Utskottet har inför ärendets beredning anordnat flera offentliga utfrågningar i syfte att få ett vidgat beslutsunderlag och höra olika intressenter i samhället. Det gäller bl.a. följande utfrågningar:

- den 25 oktober 2007: Sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt
- den 22 november 2007: OPS – En ny väg att finansiera vägar och järnvägar?
- den 14 februari 2008: Forskningsöversikten förnybara bränslen
- den 6 mars 2008: Anpassning av trafikens infrastruktur när klimatet förändras
- den 10 juni 2008: Godstransporter.

Vidare ordnades ett särskilt utskottsmöte den 10 april 2008 med inbjudna experter om det utredningsarbete som nyligen genomförts för en effektivisering av den fysiska planeringsprocessen med fokus på väg och järnväg.

Utskottet har i samband med ärendets beredning haft ett informationsmöte den 29 oktober 2008 med företrädare för kommuner och företag i Västernorrlands- och Västerbottens län om statens flygplatser i norra Svevige. Vidare anordnade utskottet den 27 november 2008 en intern utfrågning av Banverket, Tågoperatörerna, SJ AB och Seko med anledning av den senaste tidens trafikproblem med förseningar och inställda tåg.

Utskottet har även inför ärendet låtit ta fram en översikt över pågående forskning inom transportområdet med särskilt fokus på transportpolitiskt strategiska områden (2008/09:RFR5).

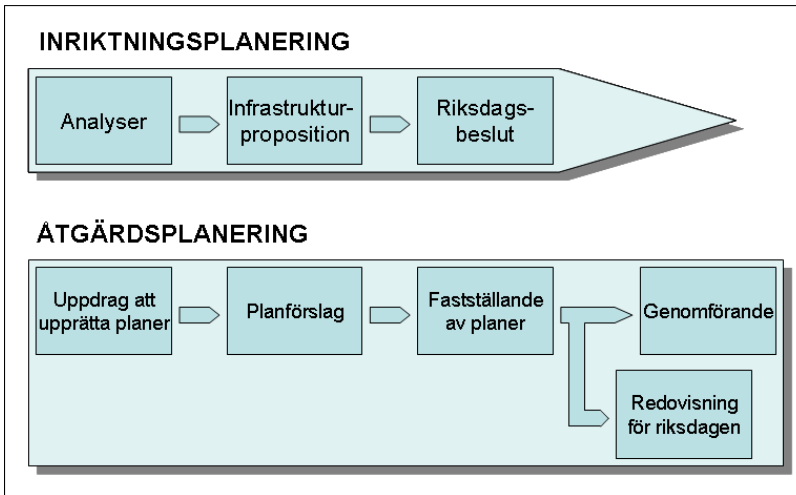
I sammanhanget kan vidare nämnas att utskottet, som ett led i den samlade kunskapsuppbyggnaden, under 2008 företagit studieresor till bl.a. Frankrike och Spanien för att närmare studera utbyggnaden av trafikens infrastruktur och då särskilt inom järnvägs- och spårvägsområdet.

Betänkandets disposition

Utskottet har valt en trafikslagsövergripande ansats för betänkandets disposition. Det innebär att utskottet inledningsvis valt att ta upp övergripande transportpolitiska utgångspunkter och därefter frågor om infrastrukturens planering följt av ett gemensamt avsnitt om steg mot ett klimateffektivt trafiksystem där frågor inom vissa trafikslag särskilt lyfts fram som järnväg, sjöfart, luftfart och kollektivtrafik. Efter denna redovisning behandlas i olika avsnitt vissa särskilda infrastrukturfrågor som lyfts fram av regeringen eller av motionärerna. Det gäller bl.a. frågor om strategiska kombiterminaler, trafiksäkerhetsfrågor och IT-frågor. Avslutningsvis behandlas i ett sammanhängande avsnitt de motionsförslag som förts fram om olika åtgärder i trafikens infrastruktur, i första hand frågor om underhåll och utbyggnad av särskilda väg- och banprojekt i landet. Utskottet har i detta avsnitt på eget initiativ tagit upp en fråga om omklassificering av en vägsträcka.

Bakgrund

I enlighet med riksdagens beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) genomförs planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen i två steg. I det första steget, *inriktningsplaneringen*, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. När riksdagen fattat beslut med anledning av propositionen följer det andra steget, *åtgärdsplaneringen*. Trafikverk och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. De nationella planerna fastställs därefter av regeringen medan länsplanerna fastställs av länen. Regeringen redovisar skriftligen sitt slutliga ställningstagande till riksdagen.



Figur 1 Planeringsprocessen för transportinfrastrukturen.

Enligt riksdagen bör planeringsprocessen resultera i åtgärdsplaner för en period på ca tio år. De nu gällande planerna avser 2004–2015. I propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* presenterar regeringen sitt förslag till inriktning; denna kommer att ligga till grund för upprättandet av nya planer för perioden 2010–2021 som ska ersätta de nu gällande åtgärdsplanerna. Som ett led i sitt arbete har regeringen inhämtat ett antal underlag från berörda myndigheter och utredningar.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen lämnar i propositionen förslag till inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2010–2021. I propositionen finns förslag till ekonomiska ramar, ansvarsfördelning och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut.

Regeringen föreslår i propositionen att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen under 2010–2021 ska uppgå till totalt 417 miljarder kronor. Av planeringsramen ska 136 miljarder kronor avsättas för drift och underhåll av statliga vägar inklusive statlig medfinansiering till enskilda vägar. 64 miljarder kronor avsätts för drift och underhåll av statliga järnvägar. Resterande delar av planeringsramen, 217 miljarder kronor, ska användas för att utveckla transportsystemet. Utvecklingsmedlen ska användas för såväl investeringar som för statlig medfinansiering för vissa trafikaneläggningar, driftsbidrag till icke statliga flygplatser, räntor och amorteringar samt sektorsuppgifter.

Enligt propositionen ska de åtgärder som prioriteras i den fortsatta åtgärdsplaneringen vara samhällsekonomiskt effektiva, bidra till ett klimat-effektivt och konkurrenskraftigt transportsystem för tillväxt och utveckling samt till uppfyllelse av transportpolitiska mål. Regeringen föreslår att voly-

men åtgärder i långsiktsplanerna ska kunna utökas genom att den statliga satsningen kombineras med finansiering från andra intressenter. Förslaget till inriktning utgår från en trafikslagsövergripande ansats. Regeringen understryker att ett väl fungerande transportsystem på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt nyttjar alla trafikslag, både var för sig och i kombination.

Utskottets överväganden

Transportpolitiska utgångspunkter

Vägledande prioriteringar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motionsförslag rörande olika utgångspunkter för transportsystemets utformning. Utskottet hänvisar till att regeringens prioriteringar för det framtida transportsystemets utformning främjar att samhällsekonomiskt effektiva, långsiktigt hållbara och internationellt konkurrenskraftiga transporter utvecklas för medborgarna och näringsliv i hela landet.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

Propositionen

Nuvarande transportpolitiska mål och principer

Regeringen framhåller att både inriktningen för åtgärder i transportinfrastrukturen för 2010–2021 och de långsiktsplaner som är resultatet av den efterföljande åtgärdsplaneringen ska bidra till att de transportpolitiska målen uppfylls. Vidare bedömer regeringen att nuvarande transportpolitiska principer även fortsättningsvis bör vara vägledande när styrmedel ska väljas och ekonomiska medel prioriteras och anslås.

Nuvarande transportpolitiska mål och principer fastställdes av riksdagen 2006 (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308). Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet preciseras vidare i följande sex delmål:

- Ett tillgängligt transportsystem. Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- Hög transportkvalitet. Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- Säker trafik. Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
- God miljö. Transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås.

- Regional utveckling. Transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- Ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Regeringen har initierat en översyn av de transportpolitiska målen och avser att återkomma till riksdagen under våren 2009 med resultatet av detta arbete.

Vad gäller de transportpolitiska principerna anger dessa att:

- kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras,
- beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former,
- samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas,
- konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas,
- trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Planeringsprocessen

Regeringen bedömer att en planeringsprocess i två steg ger förutsättningar för politisk styrning i kombination med effektiv genomlysning av åtgärder som övervägs i prioriteringen. Regeringen pekar på att de åtgärder som övervägs i åtgärdsplaneringen ska beskrivas bl.a. med avseende på hur de bidrar till inriktningen, transportpolitiska mål, samhällsekonomiska bedömningar och andra konsekvensbeskrivningar. Regeringen betonar vikten av en öppen och inbjudande planeringsprocess. De myndigheter som får i uppdrag att ta fram åtgärdsplaner samt de kommunala samverkansorgan och regionala självstyrelseorgan som erbjuds att göra det, har ett stort ansvar för att fånga upp medborgarnas och näringslivets synpunkter på dagens och morgondagens transportsystem. Behoven hos resenärer, transportköpare och samhället i stort är enligt regeringens bedömning styrande för de åtgärder som övervägs i åtgärdsplaneringen.

Regeringen framhåller att alternativa sätt att lösa framtida transportbehov behöver övervägas i åtgärdsplaneringen. I enlighet med den s.k. fyrstegsprincipen som redovisades i inriktningsbeslutet från 2002 (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) ska möjliga förbättringar i transportsystemet prövas stegvis. Först prövas åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt, t.ex. planering och prissättning. I ett andra steg studeras åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga trafikanläggningar och fordon, bl.a. trafikreglering och information. I steg tre undersöks möjligheterna att genomföra begränsade ombyggnader

av vägar och järnvägar. Behovet av nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder övervägs först i steg fyra. Regeringen framhåller att ekonomiska styrmedel bör övervägas i åtgärdsplaneringen då de kan vara relevanta som hela eller delar i lösningen.

Övergripande prioriteringar

Regeringen bedömer att förbättringar ska åstadkommas under kommande planeringsperiod särskilt inom följande områden:

- Transportsystemet bidrar till tillväxten och att fler människor kommer i arbete i fler och växande företag i hela landet.
- Arbetsmarknadsregionerna för kvinnor och män vidgas.
- Akuta flaskhalsar i transportsystemet försvinner.
- Tillgängligheten inom storstadsregionerna förbättras.
- Infrastrukturen vårdas med ökade satsningar på underhåll.
- Infrastrukturen säkras för att klara klimatförändringarna.
- Det blir säkrare att färdas på våra vägar.
- Hela reskedjan och transporten blir bättre samordnad och anpassad till användarnas behov.
- Klimateffektiva resor och transporter underlättas, vilket bidrar till att uppnå de klimatpolitiska målen.
- Samhällsnyttan av satsningar i infrastrukturen kommer att öka.

Regeringen understryker att fokus är på kommunikationer med utgångspunkt från resenärers, företags och samhällets behov, som samtidigt är förenliga med klimat- och miljö kvalitetsmål. Transportpolitiken ska bidra till att samhällsekonomiskt effektiva, långsiktigt hållbara och internationellt konkurrenskraftiga transporter utvecklas för medborgarna och näringslivet i hela landet. Vidare anförs att en trafikslagsövergripande ansats är central i den långsiktiga infrastrukturplaneringen: ett väl fungerande transportsystem utnyttjar på ett effektivt, säkert och miljömässigt sätt alla trafikslag, både var för sig och i kombination. Regeringen understryker att det behövs ett väl utvecklat samspel mellan trafikslagen och en aktiv dialog med regionerna för att öppna så många möjligheter som möjligt att välja det bästa alternativet som kan vara att gå, cykla, åka bil, ta bussen, spårvagn, tunnelbana, tåg, båt eller flyg, eller en kombination av dessa, alternativt att inte resa eller transportera alls.

Användarnas behov

Regeringen anför att åtgärdsplaneringen bör ta sin utgångspunkt i de behov som finns hos resenärer och transportköpare. Infrastrukturen och transportsystemet behöver utvecklas för att underlätta vardagen för människor och företag. För att fylla den funktionen bedömer regeringen att det krävs att transporterna utvecklas för att bli effektivare, säkrare och bekvämare. Systemet måste upplevas som tillförlitligt samt erbjuda god kvalitet och god punktlighet. Regeringen påtalar att ofta förekommande störningar

i ett system kan påverka valet av transportmedel. Satsningar som främjar tillförlitlighet och god kvalitet bedöms vara en grundförutsättning för transportsystemets funktion, och det anses vara naturligt att sådana åtgärder övervägs under åtgärdsplaneringen.

Regeringen påtalar också att utvecklingen av systemen ska baseras på både mäns och kvinnors behov och synpunkter. Regeringen anser att kunskap om hur man kan förbättra möjligheterna till arbetsresor för kvinnor och män alltid ska ingå som underlag vid beslut om investeringar i transportsystemet. Regeringen konstaterar dock att kvinnors villkor och intressen många gånger är dåligt företrädda vid planering, beslut och förvaltning av dagens transportsystem. Regeringen pekar därför på att jämställdhetsperspektivet behöver bli tydligare och ska genomsyra planering och utformning av åtgärder. Regeringen anser att analyser och konsekvensbeskrivningar inför beslut av infrastrukturutbyggnader och större trafikeringförändringar bör ha ett jämställdhetsperspektiv, företrädesvis som en del av en social konsekvensbeskrivning. Regeringen bedömer att sådana sociala konsekvenser bör vara en naturlig del av beslutsunderlaget i åtgärdsplaneringen. Regeringen kommer att följa upp hur sådana beskrivningar har använts i åtgärdsplaneringen och hur de påverkat prioriteringarna.

Näringslivets behov

Regeringen betonar nödvändigheten av en väl fungerande helhet för att tillgodose näringslivets behov av ett effektivt och tillförlitligt transportsystem i syfte att kunna bedriva och utveckla företagsverksamhet. Regeringen pekar på behovet av nationella stråk för godstransporterna genom landet; stråken behöver effektiva anslutningar till de viktigaste noderna i hamnar och andra terminaler för att underlätta omlastning mellan olika trafikslag samt från långväga godstransport till distributionstrafik. Regeringen anför att de kapillära väg- och järnvägsnäten också är av stor vikt för att mata trafik till dessa stråk. För godstrafiken på järnväg konstaterar regeringen att det går ett tydligt transportstråk i nordsydlig riktning genom landet. Regeringen anför dock att ökningen på senare år av transporter till och från Öst- och Sydosteuropa pekar på behoven av ökad fokusering på även öst-västliga förbindelser. Regeringen bedömer vidare att en logistisk helhetssyn på infrastrukturplaneringen kan bidra till utvecklingen av ett långsiktigt hållbart godstransportsystem, som på ett effektivt sätt utnyttjar alla trafikslag, både var för sig och i kombination. Regeringens utgångspunkt är att logistik är en företagsrelaterad fråga och främst en uppgift för näringslivet; staten har dock en viktig roll att spela när det gäller att skapa så bra förutsättningar som möjligt för utveckling av logistiksystem som är långsiktigt hållbara och stöder en positiv samhällsutveckling. Investeringar i, och drift av, infrastruktur anges vara ett viktigt medel för att skapa sådana förutsättningar.

Prioriteringar och behov i olika delar av landet

Transportsystemets funktion och förbättringsbehov varierar mellan olika delar av landet, behoven ser olika ut i t.ex. norra Norrland och Mälardalen. Det vore därför inte effektivt att besluta om *en* nationell inriktning som ska följas i alla regioner. Kunskapen om brister och behov är störst på regional nivå. Regeringen anser således att det är viktigt att regionala prioriteringar väger tungt för att skapa förutsättningar för tillväxt och klimatteffektiv utveckling. Samtidigt betonas dock i propositionen att det är viktigt att också ha ett nationellt perspektiv i prioriteringarna för att säkerställa att uppfyllelsen av de transportpolitiska delmålen blir balanserad och för att värna om de långväga transporterna, inte minst på järnvägssidan. Regeringen framhåller att länkar av transportsystemet som finns regionalt samtidigt också kan vara av nationellt eller internationellt intresse; nationella överväganden behöver därför få stort genomslag. Regeringen understryker därför vikten av samspel mellan den nationella och den regionala nivån för att få väl avvägda åtgärdsplaner.

Livskraftiga landsbygdsområden

Regeringen framhåller att resurserna på många håll på landsbygden har en stor betydelse för hela landets tillväxt och utveckling och att dessa måste kunna tas till vara. Råvarutillgångar från skogen, jorden och gruvorna kräver en robust infrastruktur som tål tunga transporter. Landsbygdens rekreationsområden är efterfrågade av många och ställer andra krav på ett fungerande transportsystem över hela landet. Regeringen understryker att förbättrad infrastruktur som ger olika landsbygdsområden möjlighet till goda kommunikationer är en viktig del i regeringens arbete med att stärka landsbygdens utvecklingskraft. Regeringen anför således i propositionen att såväl behoven av upprustning av vissa lågtrafikerade banor som statlig medfinansiering till enskilda vägar bör övervägas under åtgärdsplaneringen. Regeringen utarbetar under 2008 en särskild strategi för landsbygdens utvecklingskraft. I denna strategi utgör förbättrad kommunikationsinfrastruktur en viktig del.

Stora behov i storstadsområdena

Regeringen konstaterar att det är tydligt att det finns stora investeringsbehov i landets tre storstadsregioner: Stockholms län, Västra Götalands samt Skåne län. Regeringen bedömer samtidigt att storstädernas utveckling är av stor vikt för hela landets tillväxt och utveckling. Regeringen pekar på att flaskhalsar och problem i storstäderna riskerar att bli hinder för att uppnå ett effektivt och hållbart transportsystem även i andra delar av landet. Regeringen bedömer därför att det i åtgärdsplaneringen bör ägnas särskild uppmärksamhet åt att lösa flaskhalsar i storstadsregionerna som annars riskerar att hämma utvecklingen. Det anförts även att planeringen och genomförandet av satsningar på transportinfrastrukturen i storstäderna

bör ske i bred samverkan mellan aktörer på den regionala nivån. Regeringen ser det som angeläget att lokala och regionala parter tar ett ansvar för finansieringen av infrastrukturåtgärder. Vad gäller statens åtgärder är regeringens avsikt att hantera dessa dels genom den närtidssatsning som presenterades i budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1 utg.omr. 22), dels genom att peka ut åtgärder i uppdrag till Vägverket, Banverket och den regionala nivån inför åtgärdsplaneringen.

Andra behov utifrån samhällsutvecklingen

Regeringen påtalar att utvecklingen av transportsystemet ska ses som en viktig del i samhällsutvecklingen. I propositionen identifieras flera viktiga samhällstrender som ställer nya krav på transportsystemet och som således bör beaktas i den kommande åtgärdsplaneringen:

- Regionförstoring och ökad pendling över större regioner.
- Strukturomvandling av näringslivet till följd av globaliseringen. Globaliseringen medför också ökande krav på gränsöverskridande transporter och resmöjligheter.
- Ökad användning av containrar för gods vilket underlättar hanteringen av godset och möjliggör enklare omlastning mellan olika trafikslag.
- En åldrande befolkning som kommer att ställa större krav på ett transportsystem som motsvarar deras behov av tillgänglighet.
- Ökad användning av IT tack vare en stor utbyggnad av IT-infrastrukturen. Detta medför dels större frihetsgrad för var man kan välja att etablera verksamhet, dels att arbete kan bedrivas utanför den ordinarie arbetsplatsen, t.ex. i hemmet. Vidare kan IT användas för att uppnå smarta transportlösningar, bl.a. i logistiksystem.
- Klimatutmaningen som bl.a. medför krav på att öka infrastrukturens robusthet och genom detta möjliggöra en fungerande infrastruktur under störda förhållanden.

Effektiv samordning av transportslagen

I propositionen framhålls att resor och transporter ska underlätta vardagen för människor och företag och vara klimatsäkra. Det konstateras vidare att många resor och transporter i dag omfattar flera färdmedel. Regeringen anser därför att aktörerna i infrastrukturplaneringen aktivt bör arbeta för att identifiera åtgärder som bidrar till effektiva logistiklösningar och väl fungerande hela-resan-transporter för resenärerna: synsättet att *hela* resan eller transporten ska fungera bör prägla den fortsatta utvecklingen av transportsystemet. Regeringen understryker således vikten av att de långsiktiga infrastrukturplaner som upprättas omfattar en helhetsbild av transportsystemet.

Regeringen betonar att transportsystemet bör bidra till en effektiv samordning av transportslagen. I sammanhanget framhålls också vikten av att investeringarna gynnar de transportlösningar som är långsiktigt hållbara.

Regeringen lyfter fram målsättningen om ett väl fungerande godstransport-system som på ett effektivt och miljömässigt hållbart sätt utnyttjar alla trafikslag. För att öka effektiviteten i godstransporterna är helhetsperspektivet viktigt eftersom näringslivet efterfrågar förbättrad infrastruktur för de stora transportströmmarna.

Där prioritering av investeringar i infrastruktur kan förväntas ha stor påverkan på val av transportlösningar, som på långa stråk eller i tätbefolkade områden, anser regeringen att det är särskilt väsentligt att titta på systemlösningar. Regeringen framför att detta synsätt behöver ges ett tydligt avtryck i form av att de tidigare separata dokumenten Banhållningsplan och Väghållningsplan går in i *en* nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen. Enligt regeringens mening bör kopplingar mellan vägar, järnvägar, sjövägar, luftvägar, cykel- och gångvägar, parkeringsplatser och stationer samt terminaler bli tydlig.

Vad gäller den regionala nivån anser regeringen att infrastrukturplanerna i varierande grad redan kännetecknas av ett trafikslagsövergripande synsätt. Regeringen anser att dessa även fortsättningsvis bör fastställas av länsstyrelser, kommunala samverkansorgan eller regionala självstyrelseorgan.

Regeringen bedömer vidare att det behövs en översyn av verksamheter, myndigheter och organisationsform för att stödja det trafikslagsövergripande synsättet och öka effektiviteten i förvaltningen. Regeringen har således tillsatt flera utredningar som berör myndigheterna inom transportsektorn, och det pågår nu arbete med att bereda eller genomföra de förslag som lagts fram. Regeringen lyfter bl.a. fram inrättandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen den 1 januari 2009 som genom sitt transportslagsövergripande arbete kan minska transportsektorns negativa klimatpåverkan.

Urvalet av åtgärder

Enligt regeringen ska urvalet av åtgärder för att vårda och utveckla transportinfrastrukturen göras med utgångspunkten att nyttan ska överstiga kostnaderna och kunna prioriteras och motiveras i förhållande till andra möjliga åtgärder. Utgångspunkten bör vara att åtgärderna bidrar till att det transportpolitiska målet uppfylls och till inriktningen i den presenterade infrastrukturpropositionen, samt är till nytta för resenärer, företag och samhälle. Alternativa lösningar för att uppnå resultat ska övervägas. Samhälls-ekonomiska kalkyler är ett viktigt beslutsunderlag som ska användas i prioriteringen av åtgärder (se vidare i avsnitt Samhälls-ekonomiska bedömningar).

Regeringen bedömer att det finns ett behov av att kvalitetssäkra åtgärdsplaneringsprocessen, bl.a. för att säkerställa att planeringsansvariga använder gemensamma modeller på ett likartat sätt och för att bedömningar i planeringsprocesserna grundas på samma grundläggande underlag. Regeringen avser därför att uppdra åt Statens institut för kommunikationsanalys

(SIKA) att ansvara för samordning av kvalitetssäkringsprocessen. Vidare avser regeringen att upphandla en oberoende aktör för att sammanställa en rapport om kvaliteten i underlagen om planförslagen.

Motionerna

Allmänna utgångspunkter

I *motion 2008/09:T8 yrkande 8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s)* framhålls att dagens system med tydliga mål för transportpolitiken bör ligga fast. Motionärerna betonar att dessa mål utgör viktiga kriterier som är styrande vid planeringen av och för besluten om investeringar i olika delar av infrastrukturen, samt för uppföljningen och utvärderingen av transportpolitikens effekter. I samma motion, *yrkande 6*, anför motionärerna att sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökad klimatpåverkan från transportsektorn behöver brytas; de pekar på att ekonomin ska kunna växa och transporterna öka utan att utsläppen ökar. Vidare betonas i *yrkande 10* transportsystemets roll i att minska utsläppen av växthusgaser. Motionärerna pekar på att investeringar i ny infrastruktur sammantaget behöver bidra till att minska utsläppen och att prioriteringar krävs för att uppnå en sådan utveckling. Motionärerna pekar bl.a. på att människor behöver lägga om sina resvanor och att investeringar behövs i järnväg och kollektivtrafik. Motionärerna anför följaktligen i *yrkande 11* att investeringar i ny järnvägskapacitet bör prioriteras framför investeringar i vägar.

Lars Ohly m.fl. (v) förespråkar i *motion 2008/09:T9 yrkande 3* att en transporthierarki införs som klart och tydligt anger vilka transportmedel som ska prioriteras för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem. Motionärerna önskar att bl.a. cykel- och kollektivtrafiken härigenom får en större andel av dagens och morgondagens resande. Transporthierarkin ska genomföra alla beslut som rör kommunikationer och innebär att vid behov av kommunikation måste man först ställa sig frågan om det är nödvändigt att fysiskt förflytta sig, eller om digitala tjänster kanske kan användas i stället. Om det är nödvändigt att förflytta sig bör man i första hand använda sig av gång eller cykel. Om detta inte är möjligt ska kollektiva transportmedel väljas som buss, spårtrafik eller järnväg, i första hand med förnybara drivmedel. Sedan följer sjöfart och därefter vägtransporter, och då i första hand de som drivs med drivmedel som inte påverkar miljön negativt. Endast i sista hand ska flyg användas. I *motion 2008/09: MJ459 yrkande 6 av Lars Ohly m.fl. (v)* anføres att Sverige bör agera för att en motsvarande transporthierarki antas på EU-nivå liksom en handlingsplan för hur IT kan utnyttjas för att minska behovet av transporter.

I *motion 2008/09:T9 yrkande 11 av Lars Ohly m.fl. (v)* understryks behovet av att sätta resenären i centrum för att få ett socialt hållbart transportsystem. Motionärerna pekar på att resenären i första hand är intresserad av att trafiken fungerar, är prisvärd och har en god kvalitet. I ljuset av detta ifrågasätter motionärerna bl.a. privatisering och uppdelning av trafikverk-

samhet som de menar försvårar för den enskilda individen att se helheten. Vidare påtalas behovet av en utbyggd kollektivtrafik på väg och järnväg, förbättrat banunderhåll och fler spår för att minska dagens problem med förseningar i kollektivtrafiken. I *yrkande 6* framhålls att andelen resor med kollektivtrafiken måste öka för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem. Motionärerna pekar på att privatbilismens ökningstakt måste avstanna och helst minska, inte minst i våra tätorter. Enligt motionärerna kommer bussar att under lång tid framöver vara det viktiga transportmedlet när det gäller lokal kollektivtrafik. För att på kort sikt minska klimatpåverkan måste därför busstrafiken prioriteras i vägtrafiken och samhället. Vidare understryks att den lokala spårtrafiken har stora möjligheter att utvecklas i större tätorter; det anförs dock att det är en statlig angelägenhet att få till stånd lokal spårbunden kollektivtrafik. I *yrkande 7* anges att mer gods måste gå på spår för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem. Motionärerna understryker att om de flesta flöden av gods som ska fraktas längre sträckor kan ske på järnväg, leder detta till stora reduceringar av koldioxidutsläpp och andra luftföroreningar. Motionärerna konstaterar att alltför mycket gods färdas på väg i dag och menar att detta delvis beror på att det föreligger stora kapacitetsproblem på spåren: För låga anslag till underhåll och för lite investeringar i nya spår har lett till brister i många delar av landet.

I *motion 2008/09:T10 yrkande 1 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anförs att målet om ekologisk hållbarhet bör vara överordnat bland de transportpolitiska målen. Att hejda utsläppen av växthusgaser behöver enligt motionärerna vara ett överordnat mål för hela samhället i syfte att förhindra en klimatkatastrof. I samma motion, *yrkande 10*, framförs att fyrstegsprincipen bör få en större tyngd i infrastrukturplaneringen. Motionärerna pekar på att det ur ett miljöperspektiv alltid är bättre om t.ex. trängselproblem i stadsmiljö kan lösas genom att fler åker kollektivt än att det byggs fler vägar som ökar de totala trafikvolymerna.

Agneta Lundberg m.fl. (s) betonar i *motionerna 2007/08:T417 yrkande 1* och *2008/09:T528 yrkande 1* vikten av att man vid prioritering mellan olika infrastrukturobjekt tar hänsyn till såväl regionalpolitiska som sociala skäl, vid sidan av de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används. Motionärerna anför att väl fungerande kommunikationer är en grundförutsättning för att kunna utveckla en region, och de understryker därför att grundläggande service i form av bl.a. vägar, järnvägar och flyg måste finnas i alla delar av landet på likvärdiga villkor.

I *motion 2007/08:T515 yrkande 4 av Thomas Östros m.fl. (s)* anförs att miljöhänsynen måste väga tyngre vid framtidens val mellan infrastruktursatsningar och vid val av transportmedel. Motionärerna konstaterar bl.a. att utsläppen från biltrafikens bensin- och dieseldrivna motorer inte kan fortsätta och att i valet av transportmedel ska de med gynnsammare miljöpåverkan ha företräde.

Karin Svensson Smith m.fl. (mp) motsätter sig i *motion 2008/09:T10 yrkande 24* att regeringen investerar mer i nya motorvägar som ökar kapaciteten för vägtrafiken och därmed leder till ökad klimatpåverkan. I stället anser de att resurserna behöver kanaliseras till klimatinvesteringar i kollektivtrafik och järnväg. På samma vis anför motionärerna i *yrkande 25* att regeringen bör omfördela TEN-projektmedel så att alla medel går till icke klimatstörande transportslag.

I *motion 2008/09:T382 yrkande 2 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anføres att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att öka investeringarna i järnvägens infrastruktur. Motionärerna framhåller att dagens kapacitet i det svenska järnvägsnätet inte räcker till för att medge en ökning av godstransporterna i den omfattning som krävs. De anser därför att kapaciteten i det svenska nätet – och i anslutningar till utrikes järnvägstrafik – måste höjas kraftigt.

Agneta Lundberg m.fl. (s) framhåller i *motionerna 2007/08:T417 yrkande 7* samt *motion 2008/09:T528 yrkande 9* att näringslivets behov av snabba och effektiva transporter har ökat snabbt under senare år. De anför att det av miljöskäl är ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg och inte läggs på lastbil. Det är därför nödvändigt att man vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ger godstrafiken en betydligt högre prioritet än vad som tidigare gjorts.

I *motion 2007/08:T545 yrkande 7 av Peter Eriksson m.fl. (mp)* anføres att vid prioriteringen mellan olika järnvägsprojekt bör sådana projekt prioriteras som ger den största samhälls- och miljönyttan för insatta medel. Detta gäller både gods- och persontransporter, både långväga transporter och regional trafik.

I *motion 2007/08:T245 av Kenneth Johansson (c)* anføres att besöksnäringens behov måste få vara en tydligare påverkande faktor vid bedömning och prioritering av infrastrukturinvesteringar i såväl vägar, järnvägar som flygtrafik. Motionären pekar på att turistnäringens utvecklingskraft kan hämmas och långsiktigt hotas om besökare inte kan nå turistmålen på ett acceptabelt sätt tids- och kostnadsmässigt. Motionären pekar bl.a. på att vinterturismen i Dalarna skapar ett starkt tryck på vägarnas kvalitet och att en upprustning av de fjällnära tillfartsvägarna är mycket angelägen. Motionären invänder vidare mot att de samhällsekonomiska beräkningarna inte tar hänsyn till att antalet besökare i turistområden mångdubblas under högsäsong; nyttoeffekterna av dessa besökare viktas inte och räknas därför inte länet till godo vid prioritering och fördelning av investeringsmedel.

Även i *motion 2007/08:T417 yrkande 5* samt *motion 2008/09:T528 yrkande 6 av Agneta Lundberg m.fl. (s)* understryks behovet av bra vägar för att den växande turistnäringen ska kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen. I samma motioner, *yrkande 6* respektive *yrkande 7*, anføres vidare att det nationella stamvägnätet i skogslänen måste hålla en god standard för att näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt. Motionärerna anmärker att den undermåliga standarden på Europavä-

garna som leder genom skogslänen förvärrar företagens avståndshandikapp i dessa områden. I *yrkande 3* respektive *yrkande 4* i samma motioner anförs att större hänsyn måste tas till de tunga transporter vid fördelningen av väganslag till såväl drift som investeringar. Motionärerna konstaterar att stora delar av landets exportindustri finns i skogslänen och att det här finns ett stort beroende av väl fungerande vägtransporter både vad gäller råvaruförsörjning och uttransport av färdiga produkter. Motionärerna anför dock att standarden på vägarna i skogslänen är så undermålig att en stor del av vägnätet måste stängas av under långa delar varje år; motionärerna menar att detta framför allt beror på brister i sättet att fördela väganslagen.

Också i *motion 2008/09:T8 yrkande 24 av Ibrahim Baylan m.fl. (s)* betonas vikten av att även fortsättningsvis avsätta medel för ökad bärighet i skogslänen för att trygga de satsningar som behövs för bl.a. skogsnäringens behov.

I *motion 2008/09:T528 yrkande 18 av Agneta Lundberg m.fl. (s)* betonas behovet av samordning mellan de olika trafikslagen för att en god kommunikationsstandard ska kunna upprätthållas. Motionärerna anför bl.a. att det är angeläget att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop och förbättras, så att konsumenterna lättare kan hitta de förbindelser som bäst motsvarar deras behov. Detta anges vara särskilt angeläget i skogslänen, där avstånden är stora och ett enskilt trafikslag sällan har en tillräckligt hög servicegrad för att ensamt kunna fylla konsumenternas behov. Motionärerna framför därför att Rikstrafiken bör ges ett tydligt uppdrag att verka för att samordna olika kollektivtrafikslag. I samma motion, *yrkande 14*, betonas vikten av att samordning sker mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Motionärerna anför att ett sådant trafiksystem även måste integreras med den regionala och interregionala busstrafiken för att bli optimalt.

I *motion 2008/09:Fö289 yrkande 5 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anförs att de transportpolitiska målen bör utökas med ett mål om anpassning av transportinfrastrukturen till ett förändrat klimat. Motionärerna betonar behovet av investeringar för att klimatsäkra infrastrukturen inför kommande klimatförändringar. Miljöpartiet har föreslagit höjda anslag för underhåll för Banverket, delvis för att finansiera dessa investeringar. För Vägverkets del bedömer motionärerna att insatserna kan rymmas inom befintlig ram, genom prioritering av underhåll framför nyinvesteringar som ökar kapaciteten för vägtrafiken.

I *motion 2008/09:MJ502 yrkande 8 av Tina Ehn m.fl. (mp)* anförs att regeringen bör ge i uppdrag åt verk som arbetar med infrastrukturfrågor att ge hänsyn till biologisk mångfald ökad tyngd i sin verksamhet. Motionärerna pekar på att utbyggnad av infrastruktur har identifierats som en faktor som

bidrar till förlust av biologisk mångfald. De framför bl.a. att om myndigheterna genomför åtgärder som innebär fragmentering av naturen bör de t.ex. se till att forma viltpassager eller spridningskorridorer.

Krav på ett mer jämställt transportsystem

Ibrahim Baylan m.fl. (s) anför i *motion 2008/09:T8 yrkande 23* att jämställdheten ska vara vägledande för inriktningen av infrastrukturpolitiken. Motionärerna pekar på att detta skulle ha lett till andra slutsatser vad gäller prioriteringen mellan vägar och den spårbundna trafiken, bl.a. eftersom kvinnor använder sig mer av kollektivtrafik än män.

I *motion 2008/09:A395 yrkande 22 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp)* påtålas att sedan Rikstrafiken fick i uppdrag att upphandla regionalpolitiskt motiverad trafik för statens räkning har det skett en kraftig ökning av upphandlingen av flyg samtidigt som upphandlingen av tåg- och busstrafik minskat. Motionärerna pekar på att det är väl dokumenterat att flyget framför allt används av män medan kvinnor i högre grad väljer buss och tåg, och de bedömer således att utvecklingen inom statens upphandling av trafik därmed kan anses missgynna kvinnors resor. Enligt motionärerna bör regeringen därför återkomma till riksdagen med en plan över hur statens bidrag till trafik ska omfördelas för att styra mot ökad jämställdhet inom transportsektorn.

I *motionerna 2007/08:MJ440 yrkande 1* och *2008/09:T443 yrkande 1 av Désirée Pethrus Engström (kd)* föreslås att s.k. genderbudgetering, dvs. räkenskaper som belyser könsspecifika skillnader, och s.k. gender-auditing (revision) tillämpas och utvecklas på områden som infrastruktursatsningar och samhällsplanering. Motionären anför att män – genom större tillgång till ekonomiska resurser, större mobilitet och resande – står för mer koldioxidutsläpp än kvinnor samtidigt som den ekonomiska politiken till stora delar stödjer män, exempelvis genom reseavdrag för bil. Enligt motionären är det därför befogat att analysera i vad mån män får oproportionerligt stor andel av samhälleliga resurser, bl.a. genom genderbudgetering och gender-auditing. Även i *motion 2008/09:A395 yrkande 23 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp)* anføres att det i dag finns många regelsystem och subventioner som underlättar och främjar mäns resmönster och missgynnar kvinnors, samtidigt som det endast finns få, om några, system som gynnar kvinnors resmönster. Motionärerna anför därför att regeringen bör ges i uppdrag att utreda regelsystemet ur ett jämställdhetsperspektiv och föreslå vilka ändringar som behövs för att transportsystemet ska bli jämställt. Motionärerna konstaterar vidare att kvinnorepresentationen i transportsektorns beslutande organ är så låg som 5–15 % vilket de menar rimligtvis avspeglar sig i hur samhället organiseras, planeras och gestaltar sig. Motionärerna efterfrågar därför i samma motion, *yrkande 25*, att regeringen uppmanar sektorn att uppfylla högt ställda jämställdhetsmål samt återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som kan tillämpas för att nå målet om sektorn inte ensam klarar det.

På motsvarande vis efterfrågas i *motion 2008/09:T443 yrkande 2 av Désirée Pethrus Engström (kd)* att kvinnors deltagande ökar i beslutsfattande om stadsplanering, trafiksystem, transporter och att jämställdhet anges som mål och medel i övergripande analyser nationellt och internationellt. I samma motion, *yrkande 3*, anförs att incitamenten och möjligheterna att åka med allmänna kommunikationer, cykla eller gå bör förstärkas. Motionären pekar bl.a. på att cykelvägar kan förbättras och att resurser bör satsas på hållbara transporter som stärker kvinnor mobilitet, såsom kollektivtrafik. Motionären önskar vidare i *yrkande 5* att Sverige blir ett föregångsland och utvecklar en jämställd och hållbar klimatpolitik med miljöriktiga analyser som belyser vem det är som genererar miljöproblem och vem som drabbas.

Även *Lars Ohly m.fl. (v)* anför i *motion 2008/09:T9 yrkande 10* behovet av en mer jämställd trafik för att få ett socialt hållbart transportsystem. Motionärerna framhåller behovet av att på kort sikt stärka jämställdheten genom att satsa på kollektivtrafiken. Om regionförstoringen fortsätter menar motionärerna att det är viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik och bl.a. sker på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet. Vidare påtalas att offentliga miljöer som stationer och hållplatser kan förbättras för att öka trygghetsupplevelsen hos kvinnor. Motionärerna anför även att skatter kan användas för att öka jämställdheten: Bensinskatten och trängselskatten innebär en omfördelning från män till kvinnor eftersom det är män som i större utsträckning är användare och ägare av bilar. För att komma till rätta med mansdominansen i transportsektorns ledningsfunktioner understryker motionärerna också vikten av att nå målet om att senast 2010 ska inget kön i trafikverkens ledningsgrupper ha en representation som understiger 40 %.

Regional samverkan

I *motion 2007/08:T515 yrkande 2 av Thomas Östros m.fl. (s)* anförs att regionkommuner och primärkommuner ska samverka med de statliga verken för att inom infrastruktur- och kommunikationsplanering uppnå en systemsyn. Motionärerna pekar på att samplanering är nödvändig eftersom det nationella infrastrukturnätet och det regionala och lokala nätet kompletterar varandra. Motionärerna framhåller att systemsynen måste präglade all planering, såväl rörande den hårda infrastrukturen som det mjuka innehåll av olika kommunikationssystem som ska förflytta människor och gods. De anser vidare att bildandet av regionkommuner i enlighet med Ansvarskommitténs förslag innebär att samverkan mellan stat och region blir både naturligare och kraftfullare samt även mer jämställt och hållbart över tid.

Agneta Lundberg m.fl. (s) anför i *motion 2007/08:T417 yrkande 11* samt *motion 2008/09:T528 yrkande 13* att staten och regionerna gemensamt bör utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som

kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen. Motionärerna framhåller att detta är nödvändigt för att kunna ta till vara den utvecklingskapacitet som ligger i den stora satsning på järnvägsinfrastruktur som nu genomförs.

Vissa EU-frågor

I *motion 2008/09:T382 yrkande 5 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anförts att regeringen bör vara pådrivande inom EU för att öka andelen godstransporter med låg klimatpåverkan och minska andelen klimatförstörande transporter. Motionärerna konstaterar dock att det inte räcker att minska andelen transporter med stor klimatpåverkan; för att nå klimatmålen behöver även det samlade trafikarbetet minska. I samma motion, *yrkande 6*, anförts således att regeringen även bör vara pådrivande för att EU ska utforma och genomföra en aktionsplan för ett minskat transportarbete.

På motsvarande vis anförts i *motion 2008/09:MJ459 yrkande 8 av Lars Ohly m.fl. (v)* att regeringen bör verka i EU för investeringar som leder till ett klimatanpassat och jämställt transportsystem. Motionärerna påtalar att de stora infrastrukturinvesteringar som EU stödjer huvudsakligen måste inriktas på en ny miljöanpassad infrastruktur. Investeringarna bör göras i järnväg, sjöfart och system för samordning och omlastning. *Agneta Lundberg m.fl. (s)* efterfrågar i *motion 2008/09:T518* att regeringen inför ordförandeåret verkar för att den botniska korridoren prioriteras av EU. Den botniska korridoren är den dominerande nordsydliga transportkorridoren för järnväg i Norden och förbinder råvaruproduktionen i norra Sverige med förädlingsindustrin och marknaden i södra och mellersta Sverige samt Europa. Motionärerna anför att nästa översyn av prioriterade projekt inom EU kommer att göras 2009/10, varför ett svenskt inspel vore lämpligt.

Annelie Enochson (kd) förespråkar i *motion 2008/09:T516 yrkande 1* att Sverige ska verka i EU för att en europeisk vägtransportbyrå kommer till stånd. Byrån föreslås kopplas till kommissionen. Motionären anser att en sådan myndighet behövs dels för att skapa intresse och förståelse för vilka faktorer och angreppssätt som gör vägtransportsystemet effektivt i respektive land och i unionen, dels för att identifiera, föreslå och förvalta gemensamma regler i vägtrafiken. Motionären understryker att gemensamma regler är en förutsättning för att gränsöverskridande trafik ska vara effektiv. Likaså anförts att ömsesidig förståelse skapar en bas för att bli överens om gemensamma principer och övergripande styrning. Motionären anför vidare i samma motion, *yrkande 2*, att den europeiska vägtransportbyrån bör inrättas i Göteborg.

Utskottets ställningstagande

Allmänna utgångspunkter

Ett väl fungerande transportsystem är viktigt för Sveriges framtida möjligheter. Det behövs för människors rörlighet och näringslivets konkurrenskraft. Att hela resan eller transporten fungerar bra bidrar till väl fungerande arbetsmarknader i hela landet och ger förutsättningar för fortsatt tillväxt. Utskottet vill därför inledningsvis välkomna det transportslagsövergripande synsätt som genomsyrar regeringens infrastrukturproposition. En effektiv infrastruktur och ett sammanhängande transportsystem är en viktig del i en framsynt transportpolitik.

Utskottet instämmer i att både inriktningen för åtgärder i transportinfrastrukturen för 2010–2021 och de långsiktsplaner som är resultatet av den efterföljande åtgärdsplaneringen ska bidra till att de transportpolitiska målen uppfylls. Likaså ställer sig utskottet bakom att nuvarande transportpolitiska principer även fortsättningsvis bör vara vägledande när bl.a. ekonomiska medel ska prioriteras och anslås.

Utskottet påminner om att regeringen gett SIKÄ (Statens institut för kommunikationsanalys) i uppdrag att se över och lämna förslag till reviderade transportpolitiska mål. Av uppdraget följde bl.a. att särskild uppmärksamhet skulle ägnas dels åt hur transportsystemet kan bidra till förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande för kvinnor och män på lika villkor, dels hur transportsystemets negativa miljöpåverkan kan minimeras. SIKÄ:s förslag överlämnades till regeringen i juni 2008 och innehåller bl.a. ett förslag till ny målstruktur med fyra jämförbara delmål. Ett delmål, tillgänglighet, beskriver transportsystemets funktion medan de tre övriga – säkerhet och trygghet, jämställdhet och fördelning samt miljö – anger de villkor som utgör ramarna för en långsiktigt hållbar utveckling av tillgängligheten. Förslaget har remitterats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Regeringen avser att återkomma till riksdagen under våren 2009 med resultatet av denna översyn.

Utskottet välkomnar att regeringen har tagit initiativ till en översyn av de transportpolitiska målen. För utformningen av ett framtidsanpassat transportsystem är det angeläget att tydliga mål anges i former som tryggar att riksdagens mål- och resultatstyrning fungerar ändamålsenligt. I avvaktan på regeringens förutskickade redovisning för riksdagen är utskottet inte berett att ta något initiativ med anledning av de motionsförslag som väckts om allmänna utgångspunkter för transportpolitiken.

Övergripande prioriteringar

Regeringen identifierar i propositionen ett antal områden inom vilka förbättringar under kommande planeringsperiod särskilt ska prioriteras. Utskottet anser att de i propositionen framhållna förbättringsområdena i

transportsystemet är synnerligen angelägna, såväl vad gäller användarnas och näringslivets behov som de varierande behoven i de olika delarna av landet, både i landsbygdsområden och i storstadsområden.

I flertalet motioner som behandlas i detta avsnitt framhålls önskemål om att prioritera specifika faktorer vid bedömningen och prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Enligt utskottets mening inkluderas merparten av dessa faktorer i de prioriteringar som regeringen identifierat som särskilt viktiga inför den kommande åtgärdsplaneringen. Exempelvis framhåller regeringen behovet av miljö- och klimathänsyn, behovet av att sätta resenären i centrum, behovet av en effektiv samordning av trafikslagen, behovet av ökade godstransporter på järnväg, samt besöksnäringens och råvaruindustrins behov i glesbygdsområdena.

I sammanhanget kan framhållas att regeringen i maj 2008 gav trafikverken och SIKA i uppdrag att kartlägga vilka potentialer det finns för överflyttning av gods och passagerare mellan trafikslagen som bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser, energieffektivisering och som bedöms kunna vara samhällsekonomiskt lönsamma. Uppdraget redovisades i december 2008 i SIKAs rapport Potential för överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslag (2008:10). Resultaten avses användas i arbetet med åtgärdsplaneringen.

Det kan även påpekas att regeringen i juni 2008 gav en särskild utredare i uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportsektorn, huvudsakligen inom Vägverkets, Banverkets, Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets, Luftfartsstyrelsens, Rikstrafikens, SIKAs, Affärsverket Statens järnvägars och Rederinämnadens ansvarsområden (dir. 2008:90). Översynen syftar till att finna de lösningar som bäst stödjer ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet och som bl.a. leder till att det trafikslagsövergripande synsättet stärks i planeringsprocessen. Utredarens analys och förslag till åtgärder ska redovisas senast den 1 april 2009.

Vidare vill utskottet påminna om att arbete pågår inom Regeringskansliet med att utarbeta en särskild strategi för landsbygdens utvecklingskraft. Denna kommer att presenteras under våren 2009. Service, infrastruktur och kommunikationer utgör här ett viktigt fokusområde.

Flera motioner tar upp den angelägna frågan om att förbättra jämställdheten i transportsystemet. Utskottet instämmer i att det finns ett stort utrymme för förbättringar på detta område. Regeringen påtalar i propositionen att jämställdhetsperspektivet mer systematiskt bör beaktas i utvecklingen av transportinfrastrukturen. Såsom anförs i propositionen är det vidare viktigt att den samlade bedömningen av de satsningar som prioriteras i den kommande åtgärdsplaneringen innehåller en beskrivning av jämställdhetseffekter av satsningarna. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt. Av propositionen framgår även att regeringen avser att följa upp hur sociala konsekvensbeskrivningar har använts

i åtgärdsplaneringen och hur de påverkat prioriteringarna. Utskottet välkomnar denna ambition och finner att jämställdhetsfrågan är väl belyst och grundligt omhändertagen i regeringens arbete.

Planeringsprocessen

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att en planeringsprocess i två steg ger goda förutsättningar för politisk styrning i kombination med effektiv genomlysning av de åtgärder som övervägs i prioriteringen. Växelspelet mellan politiska avvägningar på central och regional nivå och saklig genomlysning av åtgärder från de planerande myndigheterna bidrar till att de åtgärder som till slut prioriteras är efterfrågade, väl genomlysta avseende hur de bidrar till inriktningen och jämförda med andra möjliga lösningar.

Utskottet vill härvid särskilt välkomna regeringens initiativ att låta de tidigare separata ban- och väghållningsplanerna ersättas av en gemensam nationell plan för transportinfrastrukturen. Det transportslagsövergripande perspektivet borgar för en effektiv samordning av transportslagen.

Utskottet instämmer med regeringen i att alternativa sätt att lösa framtida transportbehov behöver övervägas i åtgärdsplaneringen. Fyrstegsprincipen utgör härvid ett viktigt förhållningssätt vid framtagning och analys av olika lösningar. Utskottet konstaterar att denna princip synes vara väl förankrad bland trafikverk och planeringsorgan – det framgår av trafikverkens nyligen redovisade rapport *Inför åtgärdsplaneringen 2010–2020* att de kommer att använda fyrstegsprincipen vid prioritering mellan olika strategier och åtgärder i arbetet med att genomföra en transportslagsövergripande nationell systemanalys. Utskottet vill i sammanhanget understryka behovet av en öppen process där de olika alternativ som övervägts tydligt framgår.

Regional samverkan

Liksom regeringen anser utskottet att lokalt och regionalt inflytande och ansvarstagande över transportsystemet är eftersträvarsvärt och mycket betydelsefullt. Utvecklingen av transportsystemet ska ta hänsyn till de prioriteringar som lyfts fram regionalt och i dialog med näringslivet.

Regeringen understryker vikten av samspel mellan regional och nationell nivå för att förena de båda nivåernas respektive styrkeområden och få väl avvägda åtgärdsplaner. Regeringen pekar på att kunskapen om brister och behov är störst på regional nivå. Samtidigt betonas att nationella överväganden behöver få stort genomslag eftersom länkar av transportsystemet som finns regionalt samtidigt också kan vara av nationellt eller internationellt intresse. Utskottet instämmer i detta synsätt och välkomnar regeringens förslag att låta den regionala nivån ange prioriteringar för en större andel av planeringsramen.

Urval av åtgärder

Utskottet instämmer med regeringen i att urvalet av åtgärder för att vårda och utveckla transportinfrastrukturen bör göras med utgångspunkten att nytan ska överstiga kostnaderna och kunna prioriteras och motiveras i förhållande till andra möjliga åtgärder. Vidare framgår av propositionen att samlade effektbedömningar bör genomföras för att ge en allsidig beskrivning av de satsningar som prioriteras i den kommande åtgärdsplaneringen. En bra effektbedömning ger en rättvisande bild av vad en åtgärd eller ett paket av åtgärder leder till, möjliggör sakliga jämförelser mellan olika alternativ, är öppen med sina förutsättningar och begränsningar, innehåller relevanta känslighetsanalyser och är tydligt och klart dokumenterad.

Med anledning av motionerna 2007/08:T417 yrkande 1 (v), 2008/09:528 yrkande 1 (v) och motion 2008/09:MJ502 (mp) vill utskottet betona att i dessa effektbedömningar ingår att beakta bl.a. sociala konsekvenser liksom att ta hänsyn till biologisk mångfald.

EU-frågor

Ett flertal motionsyrkanden behandlar diverse transportpolitiska frågeställningar där motionärerna önskar att regeringen ska vara pådrivande inom EU. Utskottet instämmer i att det för ett flertal transportpolitiska frågor är angeläget med samordnade initiativ och insatser över riksgränserna, inte minst ur klimatsynpunkt. Det europeiska transportsystemet är en viktig förutsättning för en fungerande europeisk marknad och tillväxt. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att kommissionen under det senaste året lagt fram ett paket med förslag i meddelandet om en agenda för godstransporter, KOM(2007) 606, och ett paket om grönare transporter i meddelandet KOM(2008) 433.

Utskottet välkomnar att regeringen i september 2008 gett SIKA i uppdrag att genomföra en analys av EU:s transportpolitik. Denna analys ska innefatta två steg: Analysen ska dels avse hittills genomförda åtgärder och framlagda förslag till åtgärder i EU som en grund för det svenska ordförandeskapets arbete på transportområdet, dels vara framåtblickande som ett underlag för svenskt agerande inför arbetet med EU:s kommande transportpolitik för perioden efter 2010. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 mars 2009. SIKA kommer i uppdraget att göra en analys av hot och möjligheter i det nuvarande europeiska transportsystemet samtidigt som styrkor och svagheter bedöms. Myndigheten ska även bedöma behov och möjligheter till svenskt agerande.

Med anledning av yrkandet i motion 2008/09:T518 (s) om att verka för att prioritera den botniska korridoren vill utskottet påpeka att det i ovan nämnda uppdrag till SIKA framgår att underlaget för den kommande transportpolitiken särskilt bör belysa frågorna från vinkeln Sverige–Norden–Östersjöregionen. Vidare vill utskottet framhålla att det inom EU pågår

arbete med att se över riktlinjerna för TEN-T. Kommissionen väntas presentera en grönbok om detta i början av nästa år, varefter trafikutskottet planerar att behandla dokumentet i ett särskilt utlåtande.

Sammanfattande bedömning

Med hänvisning till ovan beskrivna bedömningar, initiativ och pågående beredningar avstyrker utskottet samtliga i detta avsnitt framförda motionsyrkanden.

Samhällsekonomiska bedömningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden om utformningen av de samhällsekonomiska kalkylerna vid ställningstagande till transportsystemets utformning. Utskottet anser att goda förutsättningar skapats för genomförandet av relevanta och jämförbara analyser.

Jämför reservationerna 2 (v) och 3 (mp).

Bakgrund

Samhällsekonomiska bedömningar utgör ett systematiskt sätt att väga positiva och negativa effekter mot kostnaden för att genomföra en insats. Till skillnad från samhällsekonomiska kalkyler tar samhällsekonomiska bedömningar även hänsyn till effekter som inte kan kvantifieras eller värderas i monetära termer, t.ex. intrång i natur- och kulturmiljöer. Den samhällsekonomiska bedömningen utgör således ett samlat underlag för analys av vilka effekter som en insats kan medföra. Samhällsekonomiska bedömningar är bl.a. ett viktigt underlag för beslut inom transportpolitiken.

Propositionen

Regeringen bedömer att relevanta och jämförbara samhällsekonomiska analyser bör spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Regeringen anför därför att sådana analyser ska genomföras för de investeringar och andra åtgärder som övervägs i planeringsprocessen. För att få ett beslutsunderlag som beaktar alla relevanta aspekter bör dock analys- och bedömningsmetoderna utvecklas. Regeringen har därför i januari 2008 uppdragit åt trafikverken att, med bistånd av SIKÅ, utarbeta modeller och metoder för de samhällsekonomiska bedömningar som krävs i åtgärdsplaneringen. I uppgiften ligger bl.a. att komma överens om vilka beräkningsförutsättningar som ska gälla. Av propositionen framgår att utveckling av de samhällsekonomiska bedömningarna för att bättre kunna spegla effekter av systemet pågår. Bland annat har värderingarna av förse-

ningstider höjts utifrån vetenskapliga studier som visar att resenärer värde-
rar tiden de förlorar i förseningar betydligt högre än man tidigare utgått
ifrån.

Regeringen konstaterar att utvecklingen kraftigt har reviderat de nyckel-
tal och antaganden som nuvarande prognoser bygger på. Regeringen pekar
på att hänsyn bör tas dels till förväntade större förändringar i det interna-
tionella transportmönstret, dels till att priset på råolja har höjts kraftigt de
senaste åren liksom dels till internationella bedömningar om priset på kol-
dioxidutsläpp. Regeringen framhåller att de prognosförutsättningar som
används i trafikplaneringen tydligt bör redovisas.

Regeringen anför att en samlad effektbedömning ska göras av de sats-
ningar som prioriteras i den kommande åtgärdsplaneringen. Regeringen
understryker att denna bedömning bl.a. ska innehålla en analys av fördel-
ningseffekter för olika regioner eller grupper, en beskrivning av satsningar-
nas jämställdhetseffekter samt strategiska miljöbedömningar.

Motionerna

*I motion 2007/08:T493 yrkande 4 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) fram-
förs att myndigheter och regering bör avvakta resultaten av de samhällseko-
nomiska analyserna innan de bestämmer vad som är samhällsekonomiskt
lönsamt. Motionärerna hänvisar till att regeringen i budgetpropositionen
(prop. 2007/08:1, utgiftsområde 22) skriver att samhällsekonomiska analy-
ser i framtiden kommer att spela en viktig roll för besluten om infrastruk-
tursatsningar och att en större andel av investeringarna, som en följd av
detta, kommer att gå till vägar. Motionärerna invänder mot att regeringen
således på förhand anser sig veta hur analyserna kommer att utfalla. De
ifrågasätter vidare regeringens slutsats och menar att redovisningen av den
samhällsekonomiska lönsamheten hos de nio största vägprojekt som öpp-
nats för trafik under 2007 visar att minst 33 % av dessa var samhällseko-
nomiskt olönsamma.*

*I motion 2008/09:T10 yrkande 6 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)
efterlyses att prognoserna för bränslepriset i den fortsatta åtgärdsplaner-
ingen bör bygga på realistiska antaganden om oljans och alternativa bräns-
lens prisutveckling. De pekar på att de väg- och järnvägsprojekt som ingår
i den pågående infrastrukturplaneringen är kalkylerade utifrån ett råoljepris
på 64 dollar per fat. Motionärerna ifrågasätter dock att denna prisnivå beräk-
nas vara konstant till 2020. I yrkande 7 i samma motion anför de vidare
att värderingen av koldioxidutsläpp i de samhällsekonomiska kalkylerna,
det s.k. ASEK-värdet för koldioxid, inför den kommande åtgärdsplaner-
ingen behöver uppdateras utifrån tvågradersmålet som innebär att utsläpp
av växthusgaser behöver minska med 85 % mellan 2005 och 2050. Motio-
närerna pekar på att nuvarande beräkningarna utgår ifrån en kostnad för
utsläpp av koldioxid som varit oförändrad sedan ett antal år och inte beaktar
de nya kostnadsberäkningar som SIKÄ genomfört. Snarlika synpunkter*

framförs i *motion 2007/08:T493 yrkandena 5 och 6 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)*. Även i *motion 2007/08:T545 yrkande 3 av Peter Eriksson m.fl. (mp)* invänds mot att många faktorer i den samhällsekonomiska kalkylen ofta har prislappar som är alltför låga samt föråldrade, vilket medför att trafikens klimatpåverkan därmed genomgående blir lågt värderad. Följaktligen menar motionärerna 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 se lönsamma ut. Motionärerna efterfrågar därför att regeringen ger i uppdrag åt SIKA eller annan relevant myndighet att vidareutveckla de samhällsekonomiska metoderna och kalkylvärdena i transportsektorn.

Betty Malmberg (m) framför i *motion 2008/09:T429* att det finns en mycket stor osäkerhet kring tillförlitligheten i de samhällsekonomiska beräkningar som görs; hon pekar på att t.ex. oljepriset, vid jämförelse såväl mellan olika objekt som berör samma trafikslag som vid jämförelse mellan olika trafikslag, kan vara helt olika. Motionären anser att mer kunskap behöver inhämtas samt metoderna vidareutvecklas innan alltför mycket tillit sätts till dessa beräkningar. Således menar motionären att större investeringar än så länge också måste prövas mot politiska mål och värderingar.

I *motion 2008/09:T10 yrkande 5 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* framhålls att icke prissatta effekter, såsom påverkan på biologisk mångfald och andra exploateringseffekter, bör få större politiskt genomslag vid alla typer av beslut som berör infrastruktur. Motionärerna understryker att det inte räcker att redovisa effekter som dessa, men de måste också ge reellt utslag vid prioritering mellan olika projekt.

I *motion 2008/09:T9 yrkande 10 av Lars Ohly m.fl. (v)* samt *motion 2007/08:T329 yrkande 7 av Peter Pedersen m.fl. (v)* efterlyses att trafikverken förändrar de samhällsekonomiska kalkylerna så att värderingen av olika komponenter inte minskar kvinnors tillgång till transporter. Motionärerna anför att många av de ekonomiska värdena i dessa kalkyler sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov; på så vis värderas t.ex. intjänad tid på tjänsteresa högre än sparad tid med kollektivtrafik på väg mellan dagis och hemmet. Vidare pekar motionärerna på att tidsbesparingar med flyg eller bil värderas högre än tid med buss eller tåg. Motionärerna finner således att projekt som underlättar bil- eller flygresor – dvs. de trafikslag där män dominerar – gynnas på bekostnad av de trafikslag och de ärenden som främst utförs av kvinnor. Motionärerna förutsätter att trafikverken utvecklar de samhällsekonomiska kalkylerna så att mäns och kvinnors värderingar tillmäts samma vikt i enlighet med vad som anfördes i proposition 2005/06:160 Moderna transporter.

I *motion 2008/09:T402 yrkande 9 av Peter Pedersen m.fl. (v)* efterfrågas vidare att regeringen utreder hur den samhällsekonomiska kalkylmodellen kan ändras så att den bättre speglar det av riksdagen uppställda delmålet om att transportsystemets utformning och funktion ska bidra till

att miljö kvalitetsmålen uppnås. Motionärerna anmärker mot att kalkylmodellen bl.a. inte beaktar att biltrafikanters hälsoeffekt försämras när de väljer bil framför cykel, eller tar hänsyn till åtgärder som minskar efterfrågan på transporter, exempelvis en utbyggd cykeltrafik som minskar kravet på dyra väginvesteringar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer i regeringens bedömning om att samhällsekonomiska analyser bör spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. För att dessa analyser ska kunna användas som beslutsunderlag är det självfallet angeläget att de utgår ifrån relevanta förutsättningar och inte minst att kalkylerna och analyserna är jämförbara. Utskottet välkomnar därför det uppdrag som regeringen gav till trafikverken i januari 2008 att utarbeta modeller och metoder för de samhällsekonomiska bedömningar som krävs i åtgärdsplaneringen. I uppgiften angavs bl.a. ligga att de skulle komma överens om vilka beräkningsförutsättningar som ska gälla.

Trafikverken överlämnade sedermera till regeringen i september 2008 den gemensamma rapporten Inför åtgärdsplaneringen 2010–2020. Denna omfattar bl.a. delrapporten Samhällsekonomi där trafikverken redovisar de kalkylförutsättningar, metodförbättringar m.m. som de enats om. Av delrapporten framgår att prognoserna i åtgärdsplaneringen kommer att grundas på den s.k. EET-strategin (Effektivare Energianvändning och Transporter), som framtagits gemensamt av trafikverken, Energimyndigheten och Naturvårdsverket. Detta innebär att kalkylerna utgår från styrmedel som syftar till att regeringens miljö kvalitetsmål för klimatpåverkande utsläpp ska uppfyllas. Således görs nya prognoser avseende bl.a. bränslepriset som innebär att det reala bensinpriset antas öka med ca 38 % från 11,33 kr/liter 2006 till 15,58 kr/liter 2020. Dieselpriiset antas öka med ca 64 % under samma period. Även frågan om koldioxidvärdering har setts över.

Utskottet vill även understryka behovet av att inför prioriteringen av infrastruktursatsningar komplettera de samhällsekonomiska kalkylerna med icke kvantifierbara effekter, såsom påverkan på biologisk mångfald och andra exploateringseffekter. En samlad effektbedömning är nödvändig. Utskottet noterar härvid med tillfredsställelse att trafikverken anger i ovan nämnda delrapport att såväl exploateringseffekter som påverkan på naturområden explicit ska inkluderas i förteckningen över icke prissatta effekter som är del av den samlade effektbedömningen.

Liksom regeringen anser utskottet att det är viktigt att den samlade bedömningen även innehåller beskrivningar av satsningarnas jämställdhets-effekter. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt. Av trafikverkens rapport framgår att arbete även pågår med att utveckla en modell för att belysa satsningars fördelningseffekter mellan kön. Utskottet välkomnar detta initiativ.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att goda förutsättningar skapats för genomförandet av relevanta och jämförbara analyser. Utskottet förutsätter vidare att ovan nämnda modeller och metoder kommer att bli föremål för utveckling inför framtida planeringsomgångar för att bl.a. anpassa kalkylförutsättningarna till de villkor som då gäller.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrks samtliga här behandlade motioner.

Infrastrukturens planering

Planeringsram för perioden 2010–2021

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner regeringens förslag om att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen under åren 2010–2021 ska uppgå till 417 miljarder kronor, varav 136 miljarder kronor för drift och underhåll av vägar, 64 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar och 217 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet. Riksdagen bemyndigar också regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt fördela medel mellan nationell plan och regionala planer. Riksdagen avslår därmed samtliga behandlade motionsyrkanden om planeringsramar och insatser för drift och underhåll. Utskottet konstaterar att regeringens förslag innebär en angelägen kraftsamling på trafikens infrastruktur för att därmed bl.a. kunna åtgärda tidigare bristande insatser och samtidigt skapa möjligheten för en utveckling för att tillgodose de behov som framtidens resor och transporter kommer att ställa. Därmed bedömer utskottet att syftet med flera motionsförslag om att skapa bättre förutsättningar i olika delar av transportsystemet torde bli tillgodosedda genom regeringens föreslagna satsningar.

Jämför reservationerna 4 (s), 5 (v) och 6 (mp).

Propositionen

Förslag till planeringsram för perioden 2010–2021

Regeringen konstaterar inledningsvis att det finns ett starkt stöd och många angelägna skäl för utökade medel för skötsel och utveckling av transportsektorn. Insatser behövs för att bl.a. främja ett väl fungerande transportsystem till gagn för både svenskt näringslivs konkurrenskraft och fungerande arbetsmarknader samt för att möta klimatutmaningen. I propositionen betonas vikten av att sköta den befintliga infrastrukturen samtidigt som större och mindre investeringar behöver göras för att öka kapaciteten i transportsystemet. Underhåll och investeringar behöver gå hand i hand.

Det betonas också i propositionen att *mer* vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur måste kunna byggas för pengarna. Insatserna för förbättrad transportinfrastruktur behöver därför öka parallellt med att kraven på effektivitet skärps.

Regeringen anför att översiktliga lönsamhetsberäkningar i inriktningsunderlagen visar på en högre samhällsekonomisk lönsamhet för analyserade vägåtgärder än för järnvägsåtgärder. Utifrån det underlag som inlämnats i inriktningsplaneringen och som föregått arbetet med regeringens proposition, är det regeringens bedömning att en större andel av ramen, i jämförelse med de planer som den tidigare regeringen fastställt, kommer att behövas för angelägna väginvesteringar. Den exakta fördelningen mellan väg- och järnvägsåtgärder kommer dock att avgöras först efter att åtgärdsplaneringen är slutförd.

Regeringen föreslår en planeringsram för åtgärder i transportinfrastrukturen på 417 miljarder kronor för perioden 2010–2021. Av medlen föreslås 136 miljarder avsättas för drift och underhåll av vägar och 64 miljarder för drift och underhåll av statliga järnvägar. Resterande del av planeringsramen, 217 miljarder kronor, föreslås användas för att utveckla transportsystemet för att klara framtidens resor och transporter. Regeringen förordar en planeringsperiod som är lika lång som för nu gällande planer, dvs. tolv år. Härigenom blir planeringsperioden 2010–2021 och omfattar då bl.a. den avstämningsspunkt för kommande internationella och svenska klimatmål som är satt till 2020.

Regeringen understryker behovet av en realistisk planeringsram och anför att nu gällande infrastrukturplaner för 2004–2015, som fastställdes av den förra regeringen, varit underfinansierade med följd att ett flertal åtgärder inte kunnat genomföras. Inför den nya planeringsperioden har regeringen i budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1, utg.omr. 22) föreslagit en närtidssatsning om totalt 7,6 miljarder kronor som innebär att ett antal angelägna projekt i de nu gällande planerna startas 2009 och 2010. Regeringen har vidare i tilläggsbudget 2 till statsbudgeten för 2008 (prop. 2008/09:2) föreslagit en amortering på Banverkets och Vägverkets lån på drygt 25 miljarder kronor. Tillsammans med den amortering på 10 miljarder kronor som genomfördes under 2007, bedömer regeringen att den utökning av anslagsnivån som ger den nya planeringsramen skapar goda möjligheter att möta de behov och åstadkomma de förbättringar som regeringen eftersträvar inom transportsystemet. Regeringen framhåller att den föreslagna planeringsramen innebär, jämfört med nu gällande förutsättningar, en nivåhöjning från 2011 på 3,85 miljarder kronor per år för insatser i transportsystemet.

De åtgärder som ligger i början av planerna är ofta väl utredda, medan kostnaderna för objekt i slutet av planerna är svårare att uppskatta på grund av den osäkerhet om omfattning och kostnader som finns i de tidiga planeringsskedena. För att anpassa planerna till denna osäkerhet kommer regeringen att överväga att dela upp planeringsramen i två delar. Den

första delen ska avse de första åren i planen och vara en ram av samma typ som i dag, där de objekt som ingår kan startas med hänsyn till tilldelad budget. Den andra delen ska vara en utredningsdel. De objekt som prioriteras i utredningsdelen av planen får utredas vidare, men kan byggstarta först efter att regeringen tagit ställning till om de ska läggas in i genomförandedelen av planen. Regeringen pekar på att en sådan modell innebär att den politiska prioriteringen av åtgärder slutligt görs när det finns bearbetade underlag med säkrare effekt- och kostnadsuppskattningar.

Regeringen framhåller att många olika tänkbara åtgärder behöver vägas mot varandra under åtgärdsplaneringen. Den slutliga prioriteringen bör sedan baseras på hur väl olika åtgärder bidrar till inriktningen i den framlagda propositionen. Regeringen anser att frågan om hur mycket av den statliga planeringsramen som ska gå till regionala respektive till nationella planer ska, till skillnad från i tidigare planeringsomgångar, hållas öppen tills åtgärdsplaneringen är genomförd. Regeringen föreslås således få ett bemyndigande att besluta om fördelningen *efter* åtgärdsplaneringen. Regeringen meddelar att det kommande uppdraget om att upprätta förslag till åtgärdsplaner kommer att inkludera att planeringsansvariga även ska ge prioriterade förslag anpassade till tre olika nivåer för statlig anslagsram. Syftet är att härigenom främja kvaliteten i underlagen och att uppmuntra att nationella och regionala aktörer funderar över prioriteringar både inom den egna planen och vad som kan vara motiverat att genomföra i övriga. Efter att regeringen avgjort den slutliga fördelningen kommer utfallet att rapporteras i en skrivelse till riksdagen.

Åtgärdsplanerna för 2010–2021 beräknas fastställas av regeringen och beslutande organ regionalt vid årsskiftet 2009/10. Planerna kommer att genomföras fr.o.m. 2010. Eftersom infrastrukturinvesteringar ofta tar flera år att genomföra anför regeringen att de första åren i planen till stor del kommer att upptas dels av projekt som är pågående vid ingången av 2010, dels av slutförande av åtgärder i den närtidssatsning som regeringen föreslagit i budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1, utgiftsområde 22). Det exakta innehållet i åtgärdsplanerna liksom de förväntade effekterna av dem kommer att vara tydligare när hela infrastrukturplaneringen är slutförd. Regeringen avser redovisa effektberäkningarna av de planerade satsningarna i den skrivelse om de långsiktiga infrastrukturplanerna som kommer att lämnas till riksdagen i början av 2010.

Drift och underhåll för väl fungerande infrastruktur

Regeringen understryker vikten av att vårda befintlig infrastruktur för att undvika kapitalförstöring och för att nå målen inom transportpolitiken. Transportinfrastrukturen ska byggas och underhållas på ett sådant sätt att funktionen kan upprätthållas under störda förhållanden och att risken för allvarliga störningar och stopp i trafiken minimeras.

Den föreslagna underhållssatsningen om totalt 200 miljarder kronor för perioden 2010–2021 föreslås omfatta 136 miljarder till drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Vidare föreslås att 64 miljarder kronor satsas på drift och underhåll av statliga järnvägar. Till drift och underhåll räknas även miljöförbättrande åtgärder i befintlig infrastruktur, bl.a. för att genomföra de åtgärder som identifierats inom ramen för Klimat- och sårbarhetsutredningen. Regeringen bedömer att dagens standard ska kunna upprätthållas och förbättras genom den föreslagna planeringsnivån.

Regeringen avser låta Banverket och Vägverket upprätta strategier för drift och underhåll av det statliga väg- och järnvägsnätet som en del i arbetet med att upprätta åtgärdsplaner. I detta arbete ska bl.a. ingå att analysera hur åtgärderna kan bidra till ett robust system samt att visa hur krav på hänsyn till natur- och kulturmiljö ska mötas.

Regeringen betonar att *klimatfrågorna* måste tas på största allvar och att Klimat- och sårbarhetsutredningens förslag behöver genomföras. Regeringen konstaterar att kostnaden för att förebygga 50 % av de skador som förväntas uppstå bedöms ligga mellan 2 och 3,5 miljarder kronor. Regeringen anför att medel ska avsättas för att förebygga problem som kan förväntas uppstå på grund av klimatförändringarna samt för att kunna åtgärda akuta störningar.

Regeringen lyfter fram betydelsen av de *enskilda vägarna* för de areella näringarna, den råvarubaserade industrin, turism samt annat näringsliv, boende och en hållbar utveckling på landsbygden. Regeringen pekar på att dessa vägnät spelar en stor roll i vägtransportsystemet genom att vara ”kapillärer” till de stora statliga vägarna. Regeringen konstaterar att slitaget på det enskilda vägnätet ökat under senare år, bl.a. till följd av ett förhöjt uttag av virke efter stormskador. Vidare anføres att klimatförändringar sannolikt också kommer att orsaka längre perioder av tjälskador på mindre vägar i stora delar av landet. Regeringen bedömer således att en ökning av medel för enskilda vägar bör övervägas under åtgärdsplaneringen.

Regeringen bedömer även att fortsatta satsningar på bärighetshöjande åtgärder är nödvändiga framför allt för att svara mot näringslivets behov och säkra att viktiga råvaror och insatsvaror kan transporteras. Regeringen konstaterar att vägtransporter är det enda möjliga alternativet i många delar av landet samtidigt som godstransporterna totalt sett förväntas öka.

På motsvarande sätt som för det lågtrafikerade vägnätet bedömer regeringen att det *lågtrafikerade järnvägsnätet* på många håll i landet kan ha en viktig funktion som matarlinjer till de större stråken. Det konstateras att det finns ett stort uppdämt underhållsbehov. Regeringen bedömer att Banverket, i kommande åtgärdsplanering, bör analysera vilka av dagens lågtrafikerade banor man utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv bör överväga att rusta upp och för vilka banor standardhöjande åtgärder inte

krävs för att upprätthålla funktionen. Denna analys ska ske i samråd med övriga transportmyndigheter och regionala organ. En nedläggning av en bana bör endast ske först när alla alternativ till drift av banan har övervägts.

Motionerna

Ibrahim Baylan m.fl. (s) föreslår i *motion 2008/09:T8 yrkande 1* att regeringens förslag till statlig planeringsram avslås. Motionärerna anser inte att regeringens föreslagna resursram på 417 miljarder kronor är tillräcklig för att åstadkomma den nödvändiga resursförstärkning till infrastrukturen som regeringen argumenterar för. De framhåller att regeringens förslag inte ens räcker för att kompensera för inflationen om man jämför med den tidigare ramen på 381 miljarder kronor som den socialdemokratiska regeringen presenterade 2001. Motionärerna förordar därför i *yrkande 2* att den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 höjs till 457 miljarder kronor. Motionärerna anför dock att regeringens föreslagna ram för insatser till drift och underhåll av väg- respektive järnvägsnätet är tillräcklig och väl avvägd för planeringsperioden. De instämmer i att det finns ett eftersatt underhållsbehov i transportsystemet som behöver rättas till. Vidare ges stöd till regeringens fortsatta satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion – motionärerna understryker vikten av medel för ökad bärighet i skogslänen för att trygga de satsningar som behövs för bl.a. skogsnäringens behov.

I *motion 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v)* föreslås att den totala investeringsramen under åren 2010–2021 bör uppgå till 511,55 miljarder kronor. Motionärerna instämmer i regeringens bedömning om ett ökat underhåll till vägsektorn och föreslår att 114 miljarder kronor avsätts för drift och underhåll av vägar under perioden. Vidare anser Vänsterpartiet att 10,8 miljarder kronor bör avsättas för att betala ut bidrag till enskilda vägar. Beträffande banunderhåll anser Vänsterpartiet att regeringens ambitioner är alldeles för låga. Vänsterpartiet vill tillgodose den högsta av de tre ambitionsnivåer som Banverket presenterat i sitt inriktningsunderlag för 2010–2019 och föreslår således att 7,6 miljarder kronor avsätts per år, dvs. totalt 91,2 miljarder kronor under perioden 2010–2021. Vidare anser Vänsterpartiet att samtliga lågtrafikerade banor ska rustas upp till en kostnad av 11,75 miljarder kronor fram till 2020. Partiet motsätter sig Banverkets förslag att vissa av dessa banor läggs ned och menar att det vore ett stort resursslöseri att avskaffa redan befintlig infrastruktur. De pekar även på att detta inte vore förenligt med strävan att skapa ett ekologiskt hållbart transportsystem. Vänsterpartiet anser vidare att staten borde ta ett övergripande ansvar för landets ca 600 kapillärspår och föreslår i enlighet med Banverkets förslag att 100 miljoner kronor avsätts årligen till statsbidrag för dessa spår, dvs. totalt 1,2 miljarder kronor under perioden 2010–2021. Vänsterpartiets förslag behandlas i *yrkandena 18 och 20*.

I *motion 2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* föreslår Miljöpartiet en total planeringsram för 2010–2021 för transportinfrastruktur på totalt 491 miljarder kronor. Liksom regeringen föreslår Miljöpartiet separata planeringsramar för drift och underhåll för vägar respektive järnvägar. Vidare instämmer Miljöpartiet i regeringens planeringsram för vägunderhåll, 136 miljarder kronor, som också innefattar bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar samt miljöåtgärder. I *yrkande 15* föreslår dock motionärerna att planeringsramen för drift, underhåll och trafikledning av järnvägar ska vara 97 miljarder kronor i stället för de 64 miljarder kronor som regeringen föreslår. Miljöpartiet understryker behovet av en rejäl upprustning av banunderhållet och anser liksom Vänsterpartiet att målet måste vara att inom rimlig tid nå upp till den högsta av de ambitionsnivåer som Banverket presenterat i sitt inriktningsunderlag för 2010–2019. Med dessa medel vill Miljöpartiet även fr.o.m. 2014 finansiera den upprustning av lågtrafikerade banor som enligt Banverket behövs för att dessa ska fortsätta att fylla en trafikuppgift. Sammantaget innebär Miljöpartiets förslag att Banverkets anslag för drift, underhåll och trafikledning höjs till 8,4 miljarder kronor per år fr.o.m. 2014.

Miljöpartiet presenterade redan under föregående år i *motion 2007/08:T545 yrkande 11 av Peter Eriksson m.fl. (mp)* önskemål om förstärkning av anslaget för drift och underhåll av järnvägar. I samma motion föreslogs också i *yrkande 6* att planeringshorisonten för den kommande framtidsplanen redan nu förlängs med ytterligare fyra år t.o.m. 2023. Anledningen till detta, ansåg motionärerna, är att infrastrukturplanering och genomförande tar mycket lång tid och att det är angeläget för alla intressenter med en god framförhållning.

Regeringens och oppositionspartiernas förslag sammanfattas i följande tabell:

Tabell 1 – Regeringens och oppositionspartiernas förslag till total planeringsram och satsningar på drift och underhåll under 2010–2021 (miljarder kronor)

	Regeringen	(s)	(v)	(mp)
Total planeringsram	417	457	511,55	491
varav				
Drift och underhåll	200	200	228,95	233
varav				
– vägar	136	136	124,8*	136
– järnvägar	64	64	104,15	97

* Inbegriper ej insatser för bärighet eller miljöåtgärder. Dessa ingår i Vänsterpartiets anslag för väginvesteringar.

I *motion 2007/08:T318 av Lars Tysklind (fp)* framhålls att regionalbanorna är en kvalitetsprodukt med avgörande betydelse för mindre orters konkurrenskraft och utvecklingsförmåga. Vid den kommande utvärderingen av banbyggnads- och underhållsprojekt anser motionären att regeringen bör ta

särskild hänsyn till bibanornas regionalpolitiska och miljöstrategiska betydelse och dimensionera anslagen så att det sekundära järnvägsnätet inte uttunnas eller försvagas.

I *motion 2007/08:T417 yrkande 4* samt *motion 2008/09:T528 yrkande 5 av Agneta Lundberg m.fl. (s)* efterfrågas utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets statliga vägar ska kunna hållas öppna året om. Motionärerna pekar på att ett förstärkt anslag till drift och underhåll är nödvändigt för att inte de positiva effekterna av satsningar på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion ska gå förlorade. I *motion 2008/09:T426 av Ann-Kristine Johansson och Marina Pettersson (båda s)* konstateras att bristande bärighet förorsakar stora problem för skogsnäringen. Motionärerna bedömer att kostnaderna dessutom kan komma att öka ytterligare med de kraftigt ökade uttagen av biobränsle som planeras och ett förändrat klimat med mer regn och fler tjällossningsperioder. Motionärerna framhåller därför vikten av att staten tillsammans med skogsindustrin utreder hur man kan förbättra och möta de framtida svårigheter som försämrad bärighet innebär. I *motion 2008/09:T243 av Agneta Lundberg (s)* understryks behovet av att staten tar ett större ansvar för det enskilda vägnätet. Motionären framför att landets 28 000 mil av enskilda vägar är i fortsatt behov av statliga bidrag för att kunna behålla framkomligheten och menar att det inte är rimligt att en del av befolkningen ska betala nyttan av enskilda vägar medan de allmänna vägarna finansieras av skattemedel.

I *motion 2008/09:T513 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Teremar (båda s)* anför behovet av en översyn av lagstiftningen om allmän och enskild väg i syfte att skapa tydliga och rättvisa regler om väghållningen. Motionärerna anser att det gällande regelverket är för allmänt hållet och inte tar hänsyn till de olika regionala förutsättningarna som råder i landet. De framhåller att villkoret i väglagen om att en väg får dras in från allmänt underhåll om åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden skapar problem eftersom ”ringa olägenhet” och ”bygden” kan tolkas mycket olika.

Agneta Lundberg m.fl. (s) anför vidare i *motion 2008/09:T528* att de täta störningarna i järnvägsnätet är förödande för utvecklingen av järnvägstrafiken. Motionärerna betonar att en förutsättning för att järnvägen ska kunna förbättra sin konkurrenskraft gentemot andra transportslag är att den upplevs som pålitlig. De framhåller därför i *yrkande 8* att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras.

I *motion 2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* konstateras att ett stort inslag i debatten om vägstandarden i Sverige har handlat om hur underhållsanslagen ska öka. Motionärerna anser dock att det är angeläget att diskussionen också handlar om hur skadorna på vägarna kan

förebyggas. De betonar att det av många skäl är väsentligt att vägnätet är långsiktigt hållbart och anför därför i *yrkande 26* att Vägverket bör få i uppdrag att utarbeta en skadeförebyggande underhållsstrategi.

Karin Svensson Smith m.fl. (mp) efterfrågar vidare i *motion 2008/09:Fö289 yrkande 2* att Vägverket och Banverket bör få i uppdrag att kartlägga och vid behov åtgärda risker för skred, ras, bortspolning, översvämning, erosion på grund av förändrad nederbörd och ökade flöden som kan drabba väg- och järnvägsnäten. I uppdraget bör enligt motionärerna ingå att se över dimensionerande normer för flöden och höjdsättning samt utveckla modeller till stöd för riskarbetet. I samma motion, *yrkande 3*, föreslås vidare att Banverket bör få i uppdrag att göra en översyn av standarden för dimensionering av kontaktledningsanläggningar samt de ytterligare åtgärder som kan krävas för att öka robustheten avseende framför allt kraftig vind. I *yrkande 12* i samma motion föreslås också att regeringen bör ge Vägverket och Banverket i uppdrag att stärka biologiska spridningskorridorerna för arter hotade av klimatförändringar i samband med stormsäkring av räls och vägar. Motionärerna menar att detta utgör ett sätt att öka möjligheterna för arter som kommer att behöva förflytta sig på grund av klimatförändringarna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det behövs betydande insatser i infrastrukturen för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Stora insatser behövs såväl för skötsel av befintlig infrastruktur som för investeringar i syfte att öka kapaciteten i transportsystemet och inte minst för att möta klimatutmaningarna.

Regeringens förslag till planeringsram för åren 2010–2021 innebär en kraftigt ökad satsning på infrastrukturen. Regeringen föreslår att sammanlagt 417 miljarder kronor ska avsättas för åtgärder i transportinfrastrukturen under perioden. Tillsammans med den amortering på Banverkets och Vägverkets lån på drygt 25 miljarder kronor som föreslagits i tilläggsbudget 2 till statsbudgeten för 2008 och den amortering på 10 miljarder kronor som genomfördes under 2007 bedömer utskottet liksom regeringen att den nya planeringsramen skapar goda förutsättningar för att möta de behov som finns inom transportsystemet samt åstadkomma de förbättringar som eftersträvas. Jämfört med nu gällande förutsättningar innebär detta en nivåhöjning av den ekonomiska ramen med 3,85 miljarder kronor per år, vilket motsvarar en ökning med totalt över 46 miljarder kronor fram till 2021. Utskottet välkomnar denna välbehövliga ambitionshöjning. Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram den närtidssatsning som regeringen presenterade i budgetpropositionen för 2009 och som innebär att genomfö-

randet av pågående projekt kan påskyndas samtidigt som bl.a. ett antal angelägna investeringar i de nu gällande planerna kan startas under 2009 och 2010.

Utskottet vill med hänsyn till tidigare bristande överensstämmelse mellan planeringsnivåer och anslagstilldelning understryka betydelsen av en realistisk planeringsram och välkomnar därför att den föreslagna ramen står i samklang med de anslagshöjningar som regeringen föreslagit i budgetpropositionen för 2009. Utskottet betonar vikten av att de planerade insatserna inte får överskrida den nivå som riksdagen med anledning av detta betänkande beslutar om. Objekt i slutet av planerna har ofta karaktären av grova uppskattningar av omfattning och kostnader. Utskottet instämmer därför i regeringens uppfattning att det är nödvändigt att ompröva innehållet i planerna och, med ett öppet förhållningssätt, överväga vilka åtgärder som effektivast tar hand om de utmaningar och möjligheter som identifieras för perioden 2010–2021 och därefter. Utskottet välkomnar följaktligen att regeringen överväger att dela upp planeringsplanen i två delar där den andra delen av ramen – som avser de senare åren i planen – ska vara en utredningsdel som innebär att den slutliga prioriteringen av åtgärder görs först när bearbetade underlag med säkrare effekt- och kostnadsuppskattningar finns tillgängliga. Dagens planeringssystem brister i flexibilitet både på lång och på medellång sikt, vilket gör att det är svårt att möta förändrade förutsättningar. Genom den uppdelning av planeringsramen som regeringen överväger kan infrastrukturplaner få en utformning som möjliggör större flexibilitet över tid och som skapar bättre möjligheter att optimera kombinationer av såväl mindre som större åtgärder i förhållande till både mål och kostnader. Rätt utformat kan ökad flexibilitet och mindre bindningar kombineras med att regioner och län tillförsäkras större inflytande över vilka prioriteringar som ska göras.

Utskottet kan vidare ansluta sig till regeringens förslag att inte på förhand låsa hur mycket av den statliga planeringsramen som ska gå till regionala respektive nationella planer. Den slutliga prioriteringen bör baseras på hur väl olika åtgärder bidrar till inriktningen i infrastrukturpropositionen. Utskottet instämmer i att planeringsansvariga på den regionala respektive nationella nivån härigenom får incitament att noga överväga vilka åtgärder som ska lyftas fram i prioriteringen. Utskottet anser således att regeringen bör bemyndigas att besluta om den slutliga fördelningen av planeringsmedel mellan nationell och regional nivå.

Regeringen anser att planeringsperioden bör vara lika lång som för nu gällande planer, dvs. tolv år. Utskottet ansluter sig till regeringens uppfattning. Av den totala planeringsramen anser regeringen att 200 miljarder kronor bör anvisas för drift och underhåll och att 217 miljarder kronor bör avsättas för att utveckla transportsystemet. Utskottets ställningstagande avseende satsningarna på nya investeringar behandlas närmare i efterföljande avsnitt Utveckling av transportsystemet.

Drift och underhåll

Det är viktigt att sköta och underhålla den befintliga infrastrukturen. En väl fungerande infrastruktur är en grundpelare för framtidens tillväxt. Anslagen till drift och underhåll av såväl väg- som järnvägsnätet har under en rad år varit otillräckliga i förhållande till vad som krävs för att upprätthålla en samhällsekonomiskt effektiv standard. Samtidigt har trafiken ökat varje år. Detta har lett till en bristfällig standard på en stor del av väg- och järnvägsnätet med försämrad transportkapacitet och driftstörningar som följd. Transportförutsättningarna för såväl privatpersoner som näringsliv har sålunda försämrats. Liksom regeringen anser utskottet att det i princip innebär en form av kapitalförstöring att låta denna utveckling fortsätta. Utskottet ser därför med tillfredsställelse att uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar prioriteras under planeringsperioden.

Regeringen föreslår att drift- och underhållssatsningen ska fördelas med 136 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar, och med 64 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga järnvägar. Den avvägning som regeringen föreslår mellan drift och underhåll av vägar respektive järnvägar synes enligt utskottet vara väl avvägd mot de behov som finns.

När det gäller vikten av att landets vägar underhålls på ett ansvarsfullt sätt vill utskottet särskilt lyfta fram de enskilda vägarnas betydelse. Utskottet anser liksom regeringen att även vägar med lägre trafikflöden spelar en stor roll i vägtransportsystemet. De enskilda vägarna är en viktig förutsättning för bl.a. de areella näringarna och den råvarubaserade industrin liksom för boende och en hållbar utveckling på landsbygden. Utskottet välkomnar därför särskilt regeringens initiativ att inkludera det enskilda vägnätet i den nationella transportinfrastrukturplanen; det är angeläget att härigenom markera att det enskilda vägnätet utgör en del av den nationella transportinfrastrukturen på samma villkor som det statliga vägnätet. Utskottet delar vidare regeringens bedömning att en ökning av statlig medfinansiering av enskilda vägar bör övervägas under åtgärdsplaneringen. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att i den närtidssatsning som regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2009 ingår bl.a. 150 miljoner kronor i statlig medfinansiering av välbehövliga investeringar i det enskilda vägnätet.

Utskottet vill också, liksom regeringen, framhålla behovet av insatser för rekonstruktion av eftersatt vägnät, för tjälsäkring och för att förbättra bärigheten. I synnerhet är fortsatta satsningar på bärighetshöjande åtgärder nödvändiga för att svara upp mot näringslivets behov.

Delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kan ha en viktig roll för att möjliggöra matning av järnvägstransporter till de större stråken. Sannolikheten att gods transporteras på järnväg är dessutom större om transporten kan ske från dörr till dörr på järnväg. Det är således, bl.a. ur klimatsynpunkt, angeläget att de lågtrafikerade banor som ska vara kvar rustas upp.

Utskottet instämmer med regeringen i att en nedläggning av en bana bör ske först när alla alternativ till drift av banan har övervägts; en samhälls-ekonomisk behovsanalys bör således göras innan beslut om nedläggning fattas.

Utskottet vill även understryka det kapillära järnvägsnätets betydelse för järnvägens konkurrenskraft. Banverket har tidigare genomfört en utredning med förslag till åtgärder för att förbättra förutsättningarna för industrispårren. Utskottet välkomnar regeringens avsikt att ge Banverket i uppdrag att gå vidare med förslagen och djupare analysera deras genomförbarhet.

Klimatfrågorna måste tas på största allvar. Regeringen bedömer i propositionen att medel bör avsättas inom ramen för drift och underhåll för att genomföra infrastrukturåtgärder som föreslagits i klimat- och sårbarhetsutredningen. Utskottet instämmer och menar liksom regeringen att medel ska avsättas för att förebygga problem som kan förväntas uppstå på grund av befarade klimatförändringar, bl.a. till följd av mänsklig påverkan, samt för att kunna åtgärda akuta störningar. Utskottet förutsätter att trafikverken i samband med upprättandet av förslag till nya åtgärdsplaner även genomför en inventering av de klimatrelaterade insatser som är påkallade.

Sammanfattande bedömning

Med hänvisning till vad som ovan anförts tillstyrks regeringens förslag om att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen under åren 2010–2021 ska uppgå till 417 miljarder kronor varav 136 miljarder kronor för drift och underhåll av vägar, 64 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar och 217 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet. Vidare tillstyrks att regeringen bemyndigas att efter åtgärdsplaneringen slutligt fördela medel mellan den nationella planen och de regionala planerna. Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsyrkanden som behandlas i detta avsnitt. Utskottet bedömer dock att önskemålet i flertalet av dessa motioner om att skapa bättre förutsättningar i olika delar av transportsystemet torde bli tillgodosedda genom de satsningar som regeringen föreslår.

Utveckling av transportsystemet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner regeringens förslag om att under perioden 2010–2021 anvisa 217 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet. Planeringsramen får användas för investeringar i vägar och järnvägar, sektorsuppgifter, statlig medfinansiering för vissa investeringar i trafikanläggningar, driftsbidrag till icke statliga flygplatser, medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar samt räntor och amorteringar. Vidare godkänns regeringens förslag om att de regionala infrastrukturplanerna även ska kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser och att det statliga driftsbidraget till icke statliga flygplatser huvudsakligen ska ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. Riksdagen godkänner även regeringens förslag att avveckla statsbidraget till trafikhuvudmännen för anskaffning av rullande materiel för regional spårbunden kollektiv persontrafik. Riksdagen avslår samtliga motionsförslag om bl.a. alternativa investeringsramar och ändrade ändamål som planeringsramen ska kunna användas för.

Jämför reservation 7 (s, v, mp) och särskilt yttrande 1 (s).

Propositionen

Allteftersom samhället utvecklas uppstår nya och förändrade behov av infrastruktur, resor och transporter. Det är enligt regeringen väsentligt att transportsystemet fortsätter att utvecklas för att effektivt kunna hantera framtidens resor och transporter såväl under normala förhållanden som under störningar.

De 217 miljarder kronor som regeringen föreslår ska avsättas för åtgärder som utvecklar transportsystemet 2010–2021 föreslås få användas för

- investeringar i vägar och järnvägar,
- sektorsuppgifter,
- statlig medfinansiering av vissa investeringar i trafikanläggningar,
- driftsbidrag till icke statliga flygplatser,
- medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar samt
- räntor och amorteringar.

Jämfört med nu gällande förutsättningar innebär regeringens förslag en nivåhöjning med 2,65 miljarder kronor per år för insatser för att utveckla transportsystemet.

Regeringen påminner om att det vid ingången av 2010 kommer att pågå dels ett antal projekt från nu gällande planeringsram, dels investeringar till följd av närtidssatsningen. Dessa binder upp en del av planeringsramen för

2010–2021. Vidare anger regeringen att ytterligare ett antal åtgärder kommer att pekas ut i uppdrag till trafikverken och länen inför åtgärdsplaneringen, bl.a. till följd av den s.k. Stockholmsförhandlingen som resulterade i en överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen rörande vissa angelägna infrastrukturåtgärder, t.ex. Citybanan och Förbifart Stockholm. Utrymmet för prioritering av åtgärder i planeringsramen för 2010–2021 påverkas också av nödvändiga avsättningar för räntor och amorteringar.

För att säkerställa flexibilitet i planeringssystemet anför regeringen att en del åtgärder ska kunna beslutas senare under planeringsperioden. En del av planeringsramen bör därför enligt regeringen avsättas som en pott för marknadsanpassningsåtgärder med möjlighet att precisera användningen av medlen senare under planeringsperioden.

Investeringar i slussar och farleder

Det konstateras i propositionen att utvecklingen inom sjöfartsområdet innebär att de fartyg som anlöper svensk hamn blir både bredare och mer djupgående, vilket kräver större farleder och slussar. Vissa farleds- och slussprojekt som nu övervägs kan därför inte rymmas inom Sjöfartsverkets ordinarie budget för farledshållning, och regeringen anser följaktligen att medfinansiering av sådana projekt bör övervägas i förhållande till angelägna satsningar inom andra delar av transportinfrastrukturen. Enligt regeringens förslag bör således den statliga planeringsramen, utöver de åtgärder som den tidigare omfattat, även kunna användas för bl.a. medfinansiering av investeringar i slussar och farleder.

Driftsbidrag till icke statliga flygplatser

Till skillnad från den tidigare statliga planeringsramen föreslår regeringen att den nya planeringsramen för transportinfrastrukturen även får användas för driftsbidrag till icke statliga flygplatser. Det finns i landet ett stort antal regionala flygplatser, några statliga men framför allt många icke statliga. Regeringen önskar att kommuner och regioner långsiktigt tar ett större ansvar för dessa flygplatser och på ett tydligare sätt beaktar flygplatsernas roll och uppgift i det regionala transportsystemet. Regeringen föreslår således att delar av det statliga driftsbidraget till icke statliga flygplatser överförs till de regionala infrastrukturplanerna och att dessa medel, inom ramen för de transportpolitiska prioriteringar som regionen gör, får användas för t.ex. driftsbidrag till regionala flygplatser. Det blir på detta sätt upp till regionerna huruvida man, inom ramen för ett trafikslagsövergripande perspektiv, vill använda de överförda medlen till att prioritera antingen drift av flygplatser eller andra åtgärder i de regionala trafiksystemen.

Regeringen föreslår vidare att driftsbidraget ges en mer preciserad koppling till behovet av att säkerställa den interregionala tillgängligheten i de fall det saknas tillfredsställande kollektiva transportalternativ. Staten upphandlar, genom Rikstrafiken, transportpolitiskt motiverad flygtrafik, och

om staten har bedömt att det föreligger ett behov av att upphandla viss flygtrafik anser regeringen att det i konsekvens med detta också bör kunna utgå bidrag för att stödja berörd infrastruktur. Regeringen framhåller att en fördel med denna ansats är att förutsättningarna för en flygplats att få driftsbidrag blir tydliga och förutsägbara.

Med regeringens förslag kommer således det totala örönmärkta beloppet för driftsbidraget att minska. Övergångstiden mellan nuvarande driftsbidragssystem och det som föreslås bör enligt regeringen vara av sådan längd att det medger rimliga möjligheter för nuvarande ägare av flygplatserna att involvera berörda regionala och lokala aktörer, inklusive näringslivet, i syfte att skapa goda förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling av flygplatserna. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att driftsbidragssystemet ska bestå i sin nuvarande form fram till nästa upphandlingsperiod för flygtrafik, dvs. t.o.m. 2011. Med start 2012 bör således den ovan föreslagna nya inriktningen i driftsbidragssystemet genomföras.

Statsbidraget för anskaffning av rullande materiel

Regeringen föreslår i propositionen att statsbidraget till trafikhuvudmän för anskaffning av rullande materiel för regional spårbunden kollektiv persontrafik ska avvecklas.

Som skäl för regeringens förslag anförs att det är viktigt att säkerställa en konkurrensneutral fordonsförsörjning för att få till stånd en effektiv konkurrens på järnvägens persontrafikmarknad. Fordon inom järnvägstrafiken bör i princip ses som ett viktigt konkurrensmedel för operatörerna vid deras utformning av attraktiva och konkurrenskraftiga transporttjänster. Fordon bör därför i så liten utsträckning som möjligt tillhandahållas av samhällsorgan. Vidare anges att det nuvarande bidraget i längden sannolikt inte är förenligt med EG-rättens bestämmelser om statsstöd; EU-kommisionen har nyligen publicerat ett förslag till riktlinjer för statsstöd till järnvägsföretag där det framgår att bidrag till fordonsanskaffning endast får utgå om det rör fordon som ska användas i regionala stödområden.

Regeringen anser följaktligen att bestämmelsen om statsbidrag till trafikhuvudmän för anskaffning av rullande materiel för regional spårbunden kollektiv persontrafik enligt förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. ska avvecklas. När de medel som riksdagen tidigare beslutat (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) ska gå till detta ändamål är slut avskaffas således möjligheten att ge statsbidrag till anskaffning av fordon. Detta innebär dock att redan beviljade bidrag kommer att betalas ut och att inkomna ansökningar kommer att behandlas. Regeringen informerar om att maximalt 4,5 miljarder kronor då kommer att ha betalats ut sedan 2004.

Motionerna

Oppositionspartiernas förslag till investeringar i transportsystemet under 2010–2021 sammanfattas i tabellen nedan och beskrivs närmare i den efterföljande redovisningen.

Tabell 2 – Regeringens och oppositionspartiernas förslag till investeringar i transportsystemet under 2010–2021 (miljarder kronor)

	Regeringen	(s)	(v)	(mp)
Investeringar	217	257	282,6*	258*
varav				
– vägar	ej specificerat	ej specificerat	91,8	70
– järnvägar	ej specificerat	ej specificerat	190,8	188

* Inbegriper ej sektorsuppgifter, farleder och slussar, driftsbidrag till flygplatser eller räntor och amorteringar.

Socialdemokraterna anser att regeringens föreslagna resursram är för liten och föreslår i *motion 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s)* att investeringsramen ökar från 217 miljarder kronor till 257 miljarder kronor. Vidare kritiserar att regeringen inte nu fördelar planeringsresurserna mellan vägar och järnvägar. Socialdemokraterna anför att behovet av att bygga ut det svenska vägnätet generellt inte är lika stort som behovet att bygga ut järnvägsnätet. Motionärerna vill öka satsningarna på tåg och järnväg och vill därför att investeringar i ny järnvägskapacitet prioriteras framför investeringar i vägar, av både samhällsekonomiska skäl och miljöskäl. I *yrkande 12* anføres att målet på sikt bör vara att öka kapaciteten på järnvägen för gods- och persontransporter med 50 %. Även i *motion 2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s)* konstateras att ett utvecklat järnvägsnät förbättrar industrins möjligheter att frakta gods på järnväg. Motionärerna understryker därför i samma motion, *yrkande 11*, betydelsen av åtgärder från samhällets sida för att upprätthålla en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet. Utöver den fortsatta utbyggnaden av Citytunneln i Malmö och Citybanan i Stockholm framhåller *Ibrahim Baylan m.fl. (s)* i *motion 2008/09:T8 yrkandena 13 och 14* två strategiska järnvägsprojekt som de vill ska ingå i den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021: Ostlänken mellan Järna och Linköping samt Norrbotniabanan, en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Vidare vill Socialdemokraterna avsätta resurser för att projektera järnvägssträckan Göteborg–Borås. Motionärerna anser likväl att några vägprojekt är angelägna att lyfta fram, och i *yrkande 25* anføres att väg E 22 bör ingå i ramen för planeringsperioden. Vidare efterlyser motionärerna i *yrkande 26* en blocköverskridande långsiktig överenskommelse om infrastrukturen i Stockholmsområdet. De framhåller att trafiksituationen i och kring Stockholm måste lösas men konstaterar att de inte finns någon blocköverskridande uppgörelse kring finansieringen av framtida infrastrukturinvesteringar. Motionärerna anför också i *yrkande 7* att Banverket, Vägverket och Sjöfartsverket bör ges i uppdrag att ta fram ett särskilt program för infra-

struktursatsningar som förbättrar fordonsindustrins tillgång till en effektiv och miljövänlig infrastruktur. De pekar på behovet av att satsa på infrastrukturlösningar som kan underlätta fordonsindustrins framtida utveckling, bl.a. genom att prioritera flaskhalsar mellan och till de viktigaste ”fordon-sorterna” inom det mellansvenska ”bilbältet”.

Socialdemokraterna avslår i *yrkande 3* regeringens förslag att utveckla statsbidraget till trafik huvudmän för anskaffning av rullande materiel för regional spårbinden kollektiv persontrafik. I stället anser Socialdemokraterna att stöden behöver utvecklas om kollektivtrafiken ska kunna öka sin andel av resandet.

Vidare avslås i samma motion, *yrkande 4*, regeringens förslag om driftsbidrag till icke statliga flygplatser. Socialdemokraterna anser att förslaget effekter för ett mindre antal flygplatser inte är tillräckligt utredda och pekar på risken att vissa orter som är beroende av sin flygplats för att klara sin konkurrenskraft kan få ekonomiska problem. I stället föreslås i *yrkande 5* ett nytt system för driftsbidrag till flygplatser där statligt driftstöd endast tas bort från de flygplatser som ligger på orter där det finns ett tydligt och tidsmässigt rimligt alternativ i form av järnvägstransporter.

I *motion 2007/08:T360 av Krister Örnjäder (s)* framhålls att flyget är av stor regionalpolitisk betydelse och att det är ett billigt trafikslag för samhället eftersom stödet till icke statliga flygplatser och Rikstrafikens upphandling av viktiga regionalpolitiska linjer omfattar ett par hundra miljoner kronor. I övrigt finansieras flygets infrastruktur genom avgifter och omfördelning mellan vinst- och förlustflygplatser. Mot denna bakgrund anser motionären att det är viktigt med en sammanhållen infrastruktur för flygplatser i Sverige samt att det är angeläget att det statliga stödet till regionala flygplatser behålls och helst förstärks. Även i *motionerna 2007/08:T462 och 2008/09:T339 av Christer Adelsbo m.fl. (s)* framhålls att det statliga driftsbidraget till flygplatser effektivt har medverkat till att säkerställa ett flygplatssystem som omfattar hela landet. Motionärerna anser att staten bör ta ett betydande ansvar för att säkerställa infrastrukturen på de kommunala flygplatserna. Mot denna bakgrund begärs att man ska sträva efter att det statliga driftstödet på sikt ska vara 75 % av flygplatsernas samlade underskott.

I *motion 2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s)* redovisas att avregleringen av flygmarknaden bl.a. har lett till att priserna på vissa sträckor har stigit kraftigt samtidigt som utbudet har försämrats avsevärt. Motionärerna begär därför i *yrkande 17* att staten tar ansvar för att hitta ett system för att upprätthålla trafiken på olönsamma flyglinjer som är viktiga ur ett regionalpolitiskt perspektiv.

Av *motion 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v)* framgår att Vänsterpartiet vill avsätta 282,6 miljarder kronor för investeringar i transportinfrastrukturen under perioden 2010–2021. Även Vänsterpartiet beklagar att regeringen inte specificerar hur stor andel som ska gå till vägar respektive järnvägar. Vänsterpartiet anför att det krävs stora järnvägssatsningar och

föreslår därför en investeringsnivå på nära 16 miljarder kronor per år, dvs. 78 % högre än de gamla nivåerna på i genomsnitt 9 miljarder kronor under planperioden 2004–2015. Vänsterpartiet föreslår således att totalt 190,8 miljarder kronor går till järnvägsinvesteringar i den nya perioden samt att 91,8 miljarder kronor går till väginvesteringar. Av järnvägsinvesteringarna föreslår Vänsterpartiet att 180 miljarder kronor satsas på nya järnvägar. Vidare föreslås att staten ska ta ett aktivt ansvar för att bygga ut lokal spårväg och att 6 miljarder kronor därför ska avsättas till detta, huvudsakligen till de tre storstadsområdena och de städer som har ca 50 000 invånare. Vänsterpartiet önskar även att staten fortsätter att subventionera trafikhuvudmännens inköp av lokala spårfordon och föreslår följaktligen att 4,8 miljarder kronor avsätts för detta under planeringsperioden.

När det gäller väginvesteringar har Vänsterpartiet bedömt att samtliga objekt inom dagens investeringsplan som påbörjas mellan 2008–2011 kan betraktas som låsta och således måste inkluderas i budgetramen. Detta motsvarar ca 16 miljarder kronor; en neddragning har dock gjorts med 2 miljarder kronor eftersom Vänsterpartiet anser att det finns utrymme att omvandla en del motorvägar till betydligt billigare s.k. två-plus-ett-vägar. I övrigt har Vänsterpartiet valt bort många av förslagen i dagens investeringsplan som skulle påbörjas 2012–2015 för att i stället prioritera andra investeringar i miljöåtgärder, kollektivtrafik och bärighet. Sammanfattningsvis föreslås således att 27,6 miljarder kronor investeras i nya vägar under perioden 2010–2021. Vidare föreslår Vänsterpartiet att 21 miljarder kronor anvisas under denna period till åtgärder för ökad bärighet. Vänsterpartiet vill även avsätta 6 miljarder kronor under planeringsperioden för miljöåtgärder, såsom åtgärder för att minska buller och luftföroreningar i större städer. Vidare föreslås att anslaget till trafiksäkerhetsåtgärder ökas till totalt 8,4 miljarder kronor under perioden. För att möjliggöra en större ökning av antalet transporter på cykel föreslår Vänsterpartiet också att cykeltrafikens statliga bidragsnivå höjs från 200 miljoner till 700 miljoner kronor per år i enlighet med Vägverkets bedömning. Detta innebär totalt 8,4 miljarder kronor under perioden 2010–2021. Vänsterpartiet vill även avsätta ett lika stort belopp för åtgärder riktade mot kollektivtrafiken. Medlen ska användas dels till att finansiera två försök med BRT (Bus Rapid Transit), dels för att se till att funktionshindrade kan färdas med kollektiva färdmedel och dels för andra åtgärder i syfte att öka tillgängligheten och jämställdheten samt minska miljöbelastningen. Av de medel som anvisas till regionala planer föreslår Vänsterpartiet en sänkning från dagens 2,4 miljarder kronor per år till 1 miljard kronor årligen, dvs. totalt 12 miljarder kronor under perioden 2010–2021. Dessa medel bör enligt partiet till en större del gå till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt till åtgärder som gynnar kollektivtrafik, gång och cykling. Vänsterpartiets förslag behandlas i *yrkandena 19, 21 och 22*.

Insatser för att främja ökad cykling behandlas även i *motion 2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v)* där det i *yrkande 11* framhålls att det bör införas ett statsbidrag till kommuner på 50 % av anläggningskostnaden för cykelinfrastruktur under förutsättning att kommunen upprättat en cykelplan.

I *motion 2008/09:T9 yrkande 25 av Lars Ohly m.fl. (v)* instämmer Vänsterpartiet i regeringens förslag om att fasa ut driftsbidraget till flygplatser. Vänsterpartiet motsätter sig dock att dessa medel ska ingå i de regionala planerna och menar att det inte är rimligt att på detta vis ge statligt stöd till bara ett trafikslag. Det understryks dock att den flygtrafik som sker inom ramen för Rikstrafiken är viktig och måste få fortsatt stöd.

I *motion 2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v)* framhålls att statligt driftsbidrag till flygplatser ska bygga på ett trafikslagsövergripande perspektiv. Enligt motionärerna är syftet med det statliga driftstödet till kommunala och privata flygplatser att främja en god interregional flygtransportförsörjning i landet i de fall tillfredsställande kollektiva transportmedel saknas. Motionärerna begär således i *yrkande 9* att statligt driftstöd till flygplatser endast ska medges under förutsättning att inga alternativa kollektiva transportmöjligheter kan tillgodose regionens interregionala transportbehov.

Tabell 3 – Vänsterpartiets förslag till investeringar i transportsystemet under 2010–2021 (miljarder kronor)

Investeringar	Summa
Vägar	91,8
<i>varav:</i>	
– nya vägar	27,6
– regionala planer	12
– trafiksäkerhet	8,4
– miljöåtgärder	6
– ökad bärighet	21
– cykel	8,4
– kollektivtrafik	8,4
Järnvägar	190,8
<i>varav:</i>	
– nya järnvägar	180
– lokala spårfordon	4,8
– lokal spårtrafik	6
Investeringar totalt	282,6

I *motion 2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* föreslås en investeringsram på totalt 258 miljarder kronor under perioden 2010–2021. Till skillnad från regeringens förslag inbegriper detta inte medel för sektorsuppgifter, farleder och slussar eller bidrag till icke statliga flygplatser. Miljöpartiet anser inte att dessa ändamål bör ingå i planeringsramen utan att ställning till dessa får tas separat i budgetsammanhang eller långsiktiga inriktningsbeslut. Miljöpartiet har vidare valt att i sin ram inte räkna in

räntor och amorteringar, utan i stället att låta de lånefinansierade projekten ingå i investeringsutgiften vid investeringstillfället. Även Miljöpartiet invänder mot att regeringen inte föreslagit någon uppdelning av planeringsramen för investeringar på vägar och spårinvesteringar. Miljöpartiet föreslår separata planeringsramar med 70 miljarder kronor för vägar och, enligt *yrkande 14*, 188 miljarder kronor för järnvägar och spårvägar. I det sistnämnda ingår i dag pågående och beslutade lånefinansierade investeringar (dubbelspår Göteborg–Trollhättan och Hallsberg–Mjölby samt Citybanan i Stockholm och avslutande av Botniabanan) på uppskattningsvis 15 miljarder kronor. Av *motion 2008/09:T206 yrkande 42 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* framgår att Miljöpartiet önskar att regeringen återkommer till riksdagen med en plan för att bygga ut järnvägsnätet så att inrikesflyget söder om Sundsvall, Gotland undantaget, blir onödigt senast 2020. Motionärerna framhåller att en förutsättning för att tåget ska kunna ta över de resenärer som lämnar flyget är att den kapacitetsbrist som finns på järnvägen åtgärdas. Det handlar om dubbelspår, förbigångsspår, höghastighetsbanor och andra åtgärder som gör det möjligt att öka både person- och godstrafiken på spåren.

Miljöpartiet motsätter sig att medel går till att bygga vägar som leder till att kapaciteten för vägtrafiken ökar. I stället förordas att resurserna kanaliseras till klimatinvesteringar i kollektivtrafik och järnväg. Miljöpartiet anför således i *motion 2008/09:T10 yrkande 24 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* att regeringen inte bör investera mer i nya motorvägar som ökar kapaciteten för vägtrafiken och därmed leder till ökad klimatpåverkan. I *yrkande 22* uppges att av planeringsramen för vägar ska 12 miljarder kronor avdelas under planeringsperioden till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Motsvarande önskemål om att öronmärka 1 miljard kronor per år för kollektivtrafiken återfinns även i *motion 2008/09:T206 yrkande 35 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)*. I samma motion *yrkande 37* efterfrågas att regeringen ser över systemet för statsbidrag till kollektivtrafik för att det ska bli mer flexibelt och mindre låst till infrastrukturinvesteringar. Därmed kan enligt motionärerna de åtgärder som är effektivast för att minska biltrafiken prioriteras. Bidraget ska t.ex. kunna delfinansiera realtidssystem som gör kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv. Den kollektivtrafik som är effektivast för att minska biltrafiken ska prioriteras.

I *motion 2008/09:A395 yrkande 21 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp)* efterfrågas att regeringen snarast ser över infrastruktuursatsningarnas storlek i relation till stödet för kollektivtrafik som medel för att åstadkomma ett jämställt och långsiktigt hållbart samhälle, samt att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till hur fördelningen kan ändras. Motionärerna konstaterar att statens budget för transportsektorn är disponerad så att 97 % går till infrastruktur, medan driften av trafiken endast får 3 %; de påtalar att kvinnors behov missgynnas härigenom eftersom kvinnor vill ha mer kollektivtrafik.

Vidare anges i *motion 2008/09:T10 yrkande 23 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* att ytterligare 12 miljarder kronor ska avsättas för investeringar i säkra gång- och cykelvägar i det statliga vägnätet samt ett 50-procentigt bidrag till kommunerna för att öka cyklingens andel av persontransporterna. Miljöpartiet anser att ökningen av sektorsanslaget för detta ändamål bör finansieras genom motsvarande minskning av väginvesteringsanslaget i den nationella planen.

Av planeringsramen för järnvägar och spårvägar ska, enligt *yrkande 20* i samma motion, 20 miljarder kronor avdelas för bidrag till byggande av spårvägar i större städer. Med en trolig genomsnittlig statsbidragsandel på 40–50 % menar Miljöpartiet att detta möjliggör spårvägsutbyggnader för ca 50–60 miljarder kronor. Miljöpartiets förslag om ett örnmärkt anslag för spårvägstrafik i större städer återfinns också i *motion 2008/09:T206 yrkande 31 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)*. Med denna väsentligt större spårvägsutbyggnad bör också enligt *yrkande 33* i samma motion statsbidraget till tåg och spårvagn, s.k. rullande materiel, räknas upp. Följaktligen föreslås också i *motion 2008/09:T10 yrkande 20* att 8 miljarder kronor avsätts under perioden för detta ändamål. Liksom i tidigare planer anför Miljöpartiet att medel också bör avsättas för nationella satsningsområden (t.ex. miljö, trafiksäkerhet, anpassning av stationer för funktionshindrade), elektrifiering av vissa sträckor, el- och teleinvesteringar, ERTMS, trädsäkring m.m. Miljöpartiet motsätter sig därför regeringens förslag att statsbidrag till regionala spårfordon ska slopas och anser i stället i *motion 2008/09:T503 yrkande 5* och *motion 2007/08:T493 yrkande 12*, båda av Karin Svensson Smith m.fl. (mp), samt *motion 2007/08:T545 yrkande 15 av Peter Eriksson m.fl. (mp)* att bidraget bör bibehållas samt utvidgas till att kunna ges till alla typer av spårfordon: pendeltåg, tåg på det nationella järnvägsnätet, tunnelbanetåg och spårvagnar.

Miljöpartiet presenterade redan förra året i *motion 2007/08:T545 yrkande 5 av Peter Eriksson m.fl. (mp)* önskemål om höjda investeringsnivåer för järnvägssatsningar fr.o.m. 2011. Motionärerna redogjorde i *yrkande 8* i motionen för de största projekt som bör ingå i planen, liksom i *yrkande 9* för de viktigaste projekten regionvis. I *yrkande 10* föreslås även gemensamma projekt, såsom bl.a. elektrifiering av vissa järnvägssträckor. I *yrkande 12* föreslås en ny beräkning av anslagsbehovet. De vidgade uppgifter för järnvägarna som föreslås i motionen kräver att väsentligt ökade ekonomiska resurser ställs till förfogande för investeringar samt för drift och underhåll av järnvägens infrastruktur. Medelsbehoven specificeras i motionen, och beräkningen bygger på en snabb höjning de närmaste åren till en permanent investeringsnivå på 15 miljarder kronor årligen fr.o.m. 2011.

I *motion 2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* framhålls att många åtgärder behövs för att minska utsläpp som påverkar klimatet, bl.a. åtgärder för att hejda flygets tillväxt. I motionen begärs i *yrkande 34* att regeringens förslag om att de regionala infrastrukturplanerna även ska

kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser ska avslås. I *motion 2008/09: T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* framhålls att anslaget för driftsbidrag till icke statliga flygplatser bör minskas. Motionärerna begär i *yrkande 9* i samma motion att regeringen ska återkomma med förslag till riksdagen som innebär en ändring av Luftfartsstyrelsens föreskrifter för driftstöd till icke statliga flygplatser, så att det krävs att flygplatsen ligger mer än tre timmar bort från Stockholms central med kollektiva färdmedel för att få statligt driftstöd.

Tabell 4 – Miljöpartiets förslag till investeringar i transportsystemet under 2010–2021 (miljarder kronor)

Investeringar	Summa
Vägar	70
<i>varav bl.a.:</i>	
– kollektivtrafik	12
– gång och cykel	12
Järnvägar	188
<i>varav bl.a.:</i>	
– bidrag till anläggning av spårväg	20
– bidrag till rullande materiel	8
Investeringar totalt	258

Utskottets ställningstagande

Regeringen föreslår att 217 miljarder kronor avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet under perioden 2010–2021, vilket innebär en kraftig och välbehövlig nivåhöjning på 2,65 miljarder kronor per år. Regeringen föreslår vidare att dessa medel ska kunna användas för investeringar i statliga vägar och järnvägar, sektorsuppgifter och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar, driftsbidrag till icke statliga flygplatser samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag och välkomnar att planeringsramen ges en tydligt trafikslagsövergripande struktur.

Regeringen väljer att i dagsläget inte föreslå någon fördelning av dessa medel. I stället anges att den exakta fördelningen mellan t.ex. väg- och järnvägsåtgärder kommer att avgöras *efter* att åtgärdsplaneringen är slutförd. Utskottet instämmer i att det finns fördelar med att inte redan nu låsa ramen. Som tidigare anförts behöver många olika tänkbara åtgärder vägas mot varandra under åtgärdsplaneringen. Samhällsekonomiska bedömningar liksom en samlad effektbedömning behöver göras för att prioritera bland de investeringar som övervägs. Först när detta är genomfört kan det enligt utskottets mening vara lämpligt att fördela medlen mellan olika satsningar. Att i förväg låsa en fördelning av medlen skulle enligt utskottets mening minska flexibiliteten i planeringssystemet samt innebära ett avsteg från ambitionen att skapa ett trafikslagsövergripande transportsystem.

Flera av motionerna lyfter fram angelägna infrastrukturprojekt för att främja tillväxt, regional utveckling och omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Beslut om vilka åtgärder som ska genomföras samt deras tidsplaner bör dock fattas inom ramen för åtgärdsplaneringen. Enligt utskottets mening torde syftet med många av dessa motionsförslag komma att tillgodoses. Utskottet påminner i sammanhanget om att med den nu föreslagna planeringsramen för åtgärder i trafikens infrastruktur kommer mer medel att avsättas än vad som varit fallet under den tidigare mandatperioden. Till detta kommer den särskilda närtidssatsningen för 2009 och 2010 med sammanlagt 7,6 miljarder kronor.

Som redovisats i det föregående överväger regeringen att dela upp planeringsramen i två delar där den andra delen avser de senare åren i ramen. För att säkerställa flexibilitet i planeringssystemet anför regeringen att en pott för marknadsanpassningsåtgärder bör avsättas i denna andra del med möjlighet att precisera användningen av medlen senare under planeringsperioden. Utskottet välkomnar en sådan ordning.

Driftsbidrag till icke statliga flygplatser

Som angivits ovan delar utskottet regeringens bedömning att investeringar i trafikens infrastruktur ska grundas på ett trafikslagsövergripande synsätt. Utskottet konstaterar att vid tidigare planeringsprocesser om trafikens infrastruktur har bl.a. luftfarten till viss del inte integrerats i planeringsprocessen. Detta har till stor del berott på att investeringar ofta grundas på företagsekonomiska principer, medan väg- och järnvägsinvesteringar sker utifrån samhällsekonomiska utgångspunkter. På grundval av detta förhållande välkomnar utskottet regeringens intention om en bättre samordning av investerings- och bidragssystemen på både nationell och regional nivå för att effektivisera den totala resursanvändningen.

För luftfarten medför denna effektivisering bl.a. att de regionala trafikslagsövergripande infrastrukturplanerna ska kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser. Detta innebär att statligt driftsbidrag ska kunna ges till icke statliga flygplatser på samma villkor som i dag endast fram till 2011. Med början 2012 överförs delar av detta bidrag till de regionala planerna. Utskottet bejakar en sådan utveckling och pekar på att de medel som överförs kan användas för t.ex. driftsbidrag till regionala flygplatser inom ramen för de transportpolitiska prioriteringar som regionen har fastställt. Resterande öronmärkta medel ska kunna ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. Enligt utskottets mening skapar en sådan ordning förutsättningar för en helhetssyn som gör att resurserna kan samordnas effektivt utifrån regionernas behov samtidigt som förutsättningarna för att komma till rätta med bristande tillgänglighet genom Rikstrafikens upphandling ökar. Utskottet instämmer i regeringens bedömning att Rikstrafikens upphandling bör ta hänsyn till standarden på den befintliga flygplatsen och i den aktuella regionen vid bedömningar av vilken trafik som ska upphandlas. Ett samråd bör också ske med Rikstrafi-

ken inför investeringar som genomförs på flygplatser där Rikstrafiken upphandlar merparten av den reguljära trafiken. En sådan ordning skapar, enligt utskottets mening, förutsättningar för ett effektivt utnyttjande av de statliga resurserna.

I motion 2008/09:T8 (s) yrkande 4 sammankopplas driftsbidrag och ansvarsförhållanden. Motionärerna menar att de inte är beredda att godkänna förslaget till nytt stödsystem eftersom effekterna för ett antal mindre flygplatser anses vara otillräckligt belysta, vilket kan leda till försämrad konkurrenskraft. Utskottet delar inte motionärernas farhågor. Enligt utskottets mening leder den föreslagna förändringen till ett ökat regionalt och lokalt engagemang samtidigt som regionen får de verktyg som behövs för att göra trafikslagsövergripande bedömningar. I avsnittet Flygplatssystemet m.m. utvecklar utskottet sin syn på frågor om statens ansvar för flygplatssystemet med anledning av regeringens redovisning och väckta motionsförslag.

I motioner 2008/09:T9 (v) yrkande 25 och 2008/09:T10 (mp) yrkande 34 motsätter motionärerna sig att driftsbidrag ska kunna ingå i de regionala planerna och att medel ska kunna användas för drift av flygplatser. Till skillnad från motionärerna anser emellertid utskottet att det är väsentligt med ett ökat regionalt inflytande för att kunna göra de trafikslagsövergripande bedömningar som behövs för att främja regionens tillgänglighet och därigenom effektiva transportlösningar.

Statsbidraget för anskaffning av rullande materiel

Utskottet instämmer med regeringen i att ökad konkurrens är ett viktigt och nödvändigt inslag i moderniseringen av järnvägsmarknaden. På en väl fungerande marknad leder konkurrens bl.a. till att samhällets resurser används på ett effektivt sätt.

För att få till stånd en effektiv konkurrens på järnvägens persontrafikmarknad framhåller regeringen att det är viktigt att säkerställa en konkurrensneutral fordonsförsörjning. Fordon inom järnvägstrafiken bör i princip ses som ett viktigt konkurrensmedel för operatörerna vid deras utformning av attraktiva och konkurrenskraftiga transporttjänster. Utskottet ansluter sig till denna uppfattning och instämmer därför i att statsbidraget till trafikhusvårdmännen för anskaffning av rullande materiel bör avvecklas.

Sammanfattande bedömning

Med hänvisning till vad som ovan anförts tillstyrks regeringens förslag om att under perioden 2010–2021 anvisa 217 miljarder kronor för investeringar i vägar och järnvägar, sektorsuppgifter, statlig medfinansiering av vissa investeringar i trafikanläggningar, driftsbidrag till icke statliga flygplatser, medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar, samt räntor och amorteringar. Vidare tillstyrks regeringens förslag om att de regionala infrastrukturplanerna även ska kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser samt att det statliga driftsbidraget till icke statliga

flygplatser huvudsakligen ska ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. Utskottet tillstyrker även regeringens förslag att avveckla statsbidraget till trafikhuvudmännen för anskaffning av rullande materiel för regional spårbunden kollektiv persontrafik. Utskottet avstyrker därmed samtliga i detta avsnitt behandlade motionsyrkanden.

Finansieringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motionsförslag som väckts om olika finansieringsfrågor. Åtgärderna i planeringsramen bör huvudsakligen finansieras med anslag. Utskottet framhåller att överskådligheten i statsbudgeten därmed förbättras liksom riksdagens möjligheter att anlägga en helhetssyn. Utskottet understryker vidare att frivillig medfinansiering kan vara ett angeläget sätt att öka investeringsvolymen.

Jämför reservation 8 (s, v, mp) och särskilt yttrande 2 (v).

Propositionen

Anslagsfinansiering som huvudregel

Regeringen anser att den övervägande delen av åtgärderna i planeringsramen för 2010–2021 bör finansieras med anslag. Regeringen hänvisar bl.a. till förarbetena till lagen om statsbudgeten (prop. 1995/96:220) där det framgår att anslagsfinansiering av infrastrukturella investeringar ger riksdagen bättre överblick och större inflytande än lånefinansiering. Enligt regeringens mening uppväger inte fördelarna med lånefinansiering dess nackdelar; i stället bedömer regeringen att särskilda projektanslag med systematisk kostnadsuppföljning och flexiblere anslagstilldelning kan vara sätt att skapa en flexiblere och effektivare finansiering av vissa investeringsprojekt. Regeringen anser vidare att tidigare upptagna lån bör amorteras. I propositionen hänvisas till att 10 miljarder kronor amorterades 2007 och att en amortering på drygt 25 miljarder kronor föreslagits i Tilläggsbudget 2 till statsbudgeten för 2008. Regeringen anför att stabilare planeringsförutsättningar skapas genom amorteringarna eftersom verksamheten inte blir beroende av ränteläget. Vidare framhålls att överskådligheten i statsbudgeten förbättras liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn.

I linje med ovanstående bedömer regeringen att lånefinansiering endast bör användas undantagsvis för åtgärderna i planeringsramen. Regeringen anger att möjligheten i dag för Vägverket respektive Banverket att med lån finansiera broar som ersätter färjor respektive el- och teleinvesteringar tills vidare bör finnas kvar. Regeringen avser dock att se över om dessa

utgifter i stället borde finansieras med anslag. Regeringen anför vidare att de investeringar som riksdagen tidigare har beslutat ska lånefinansieras även fortsättningsvis kommer att lånefinansieras. Lånefinansiering kommer dock inte att föreslås för nya objekt såvida kostnaderna inte täcks av brukaravgifter eller dylikt. Regeringen klargör i sammanhanget att förskottering av medel för tidigareläggning av projekt som är prioriterade i långsiktplanerna ska vara möjliga även fortsättningsvis.

Medfinansiering

Väl fungerande infrastruktur och kommunikationer är en angelägenhet för såväl stat som kommuner, landsting, företag och resenärer. Regeringen ser därför positivt på ett ökat ansvarstagande för åtgärder inom transportinfrastrukturen. Regeringen anför att ett sätt att öka anpassningsförmågan och flexibiliteten i infrastrukturutvecklingen är att bjuda in olika intressen att vara med och på olika sätt bidra till att bekosta olika investeringar och därmed också påverka utformningen av dem.

Regeringen bedömer vidare att den totala planeringsramen för transportinfrastruktur kan utökas genom att den statliga satsningen kombineras med finansiering från andra intressenter som är villiga att bidra med medel för att genomföra åtgärder av gemensamt intresse för staten och intressenterna. Medfinansieringen ska fungera som ett renodlat tillskott som gör det möjligt att genomföra fler åtgärder inom området. Regeringen anser att Vägverket, Banverket och Sjöfartsverket som en permanent åtgärd, bör pröva möjligheterna till medfinansiering från olika intressenter, främst i samband med framtagande av underlag inför planering och beslut om genomförande av infrastrukturobjekt. Det understryks i sammanhanget att de förbättrade möjligheter till medfinansiering som regeringen eftersträvar *inte* förändrar den grundläggande ansvarsfördelningen mellan statliga och kommunala aktörer.

I propositionen anges vidare att regeringen kommer att vara aktiv för att erhålla EU-bidrag för planering av, och investeringar i, infrastrukturen under planperioden. Dessa medel kommer att utgöra tillskott till den statliga ramen.

Användningen av överskottet från *trängselskatten i Stockholm* är ett viktigt regionalt bidrag till finansieringen av väginfrastrukturen i regionen. Regeringen framhåller att det därför är angeläget att det sker en lokal och regional förankring av beslut som gäller användning och utformning av trängselskatt. Regeringen beslutade följaktligen i enlighet med förslag från regionen att Vägverket under 2008 får använda överskottsmedel från trängselskatten till Södertörnsleden, Förbifart Stockholm samt trimningsåtgärder i Stockholmsregionen. Regeringen uppger i sammanhanget att eventuella förslag om grundlagsändringar som möjliggör kommunalt beslutade föreskrifter som trängselskatter kan lämnas först efter det att Grundlagsutredningen (Ju 2004:11) slutfört sin översyn av normgivningsmakten. Regeringen är dock beredd att också dessförinnan bereda eventuella fram-

ställningar från andra kommuner om införande av trängselskatt. Införande av trängselskatter måste i så fall ske enligt en liknande modell som i Stockholm.

Brukaravgifter för finansiering av lämpliga nya vägobjekt bör enligt regeringens mening kunna användas där det finns lokala och regionala önskemål och projekten ger påtagliga mervärden i form av tids- och framkomlighetsvinster. Regeringen påtalar dock vikten av att avgiften inte är så hög att den nya infrastrukturen underutnyttjas eller att den medverkar till att omfördela trafik till kringliggande sämre vägnät.

Regeringen påminner om att Banverket tar ut marginalkostnadsbaserade banavgifter och att dessa utgör en del av finansieringen av drift och underhåll. Enligt regeringens mening finns det utrymme att öka intäkterna från banavgifterna, vilket skulle medföra ett tillskott till finansieringen av ökade insatser för drift och underhåll.

Motionerna

I *motion 2008/09:T8 yrkande 37 av Ibrahim Baylan m.fl. (s)* uttrycks stor oro för att kommunal medfinansiering görs till en förutsättning och en grundläggande del av finansieringen av den statliga infrastrukturen. Motionärerna pekar på att ansvarsfördelningen i samhället måste vara tydlig och att staten måste ta sitt ekonomiska ansvar för investeringar och underhåll av riksvägar, motorvägar och järnväg. Det understryks att den statliga samordningen är helt nödvändig för att kunna skapa ett effektivt transportsystem. Vidare anförs att infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov, inte av enskilda kommuners ekonomi. Motionärerna påpekar även att det inte går att bortse ifrån att kommunernas kostnader för medfinansiering måste läggas över på medborgarna i form av en försämrad välfärd eller höjda skatter. I samma motion *yrkande 22* föreslås att regeringens förslag att höja banavgifterna på järnväg för att finansiera investeringar i drift och underhåll avslås. Motionärerna understryker att eftersatt drift och underhåll bör finansieras via statsbudgeten. Vidare pekar de på att höjda banavgifter i slutändan kommer att drabba kunderna i form av högre priser eller försämrad service, vilket ytterligare riskerar att försvåra möjligheterna för järnvägen att vinna marknadsandelar från andra transportslag.

I *motion 2007/08:T515 yrkande 1 av Thomas Östros m.fl. (s)* understryks statens ansvar för finansieringen av det nationella infrastrukturnätet. Motionärerna pekar på Citybanan i Stockholm och motsätter sig att länen runt huvudstaden tvingats medfinansiera denna satsning. Även i *motion 2008/09:T292 av Tone Tingsgård och Agneta Gille (s)* understryks att det är och förblir statens ansvar att finansiera investeringar i landets infrastruktur. Motionärerna motsätter sig en utveckling där kommuner och landsting ser sig tvingade att bekosta byggandet av delar av det statliga väg- och järnvägsnätet.

Även i *motion 2007/08:T10 yrkande 4 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anförs att staten bör ta det fulla ansvaret för infrastrukturinvesteringar av nationell karaktär. Motionärerna anser att regeringen kryper ifrån ansvaret för infrastrukturen genom att föreslå kommunal medfinansiering. Genom att öppna för medfinansiering av infrastrukturprojekt med kommuner och regioner anser motionärerna att risken finns att vissa projekt kan komma att prioriteras med utgångspunkt från att medfinansiering finns.

Socialdemokraterna anför vidare i *motion 2008/09:T8 yrkande 9*, till skillnad från i regeringens förslag, att en större del av investeringarna kan lånefinansieras. De pekar bl.a. på att en ökad lånefinansiering underlättar en snabbare utbyggnad av kapaciteten för olika delar av infrastrukturen än vad som är möjligt vid en traditionell anslagsfinansiering. För vissa strategiska projekt är därför lånefinansiering ett bra komplement till vanlig anslagsfinansiering. Socialdemokraterna förordar således att upplåningen i Riksgälden utökas med 40 miljarder kronor.

Lars Ohly m.fl. (v) anför i *motion 2008/09:T9 yrkande 2* att en investeringsbudget bör införas varvid kostnaden för en investering fördelas över dess livslängd. Motionären pekar på att en rättvis fördelning av kostnader innebär att dagens generation betalar för allt som konsumeras i dag, medan det som kan konsumeras under en längre tid, dvs. en investering, ska delas upp under en längre amorteringstid. Konsekvensen för statens offentliga finanser är att utrymmet under utgiftstaket ökar.

I *motion 2008/09:T8 yrkande 15 av Ibrahim Baylan m.fl. (s)* anförs att intäkterna från trängselskatten i Stockholm ska fördelas till investeringar i både kollektivtrafik och vägar. Motionärerna motsätter sig regeringens prioritering att enbart använda intäkterna till väginvesteringar. *Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* delar denna uppfattning och anför i *motion 2008/09:T10 yrkande 3* att överskottet från trängselskatten ska anslås till ett nytt riktat bidrag till regionens kollektivtrafik.

Socialdemokraterna uttrycker vidare i *motion 2008/09:T8 yrkande 38* stöd för möjligheten att använda trängselskatter i fler kommuner än Stockholm för att styra trafiken och minska utsläppen. De anser att de kommuner och regioner som så önskar ska ges möjlighet att införa trängselskatter som kan användas till att finansiera kollektivtrafiksatsningar eller angelägna trafikåtgärder.

I *motion 2007/08:T295 av Ulf Sjösten (m)* understryks betydelsen för såväl näringsliv som trafiksäkerhet av ett vägnät med god standard. Motionären anför dock att det finns stora brister i vägnätet i hela Västra Götaland till men för bl.a. nyföretagandet. Motionären menar att det därför är hög tid att prova alternativ finansiering vid vägbyggnation i några lämpliga utbyggnads- och ombyggnadsprojekt i landet. Även i *motion 2007/08:T392 av Ann-Kristine Johansson och Helén Pettersson i Umeå (s)* betonas vägarnas betydelse för möjligheten att bo och verka på landsbygden. Motionärerna konstaterar att Vägverket aldrig kommer att ha tillräckliga resurser till alla landsbygdsvägar och menar därför att nya lösningar krävs för att finansi-

era byggandet av dem. Motionärerna föreslår att Vägverket eller annan lämplig myndighet får i uppdrag att ta fram förslag till hur väghållningen, såväl allmän som enskild och i vissa fall privat, ska fungera i samverkan för att möjliggöra en utveckling av entreprenörskap och skapa en levande landsbygd de kommande åren.

I *motion 2007/08:T545 yrkande 13 av Peter Eriksson m.fl. (mp)* anfördes att Miljöpartiet är tveksamt till såväl finansiering genom s.k. OPS (offentlig-privat samverkan) som brukarfinansiering när det gäller järnvägsinvesteringar. Motionärerna anser att finansiering genom höga avgifter som betalas av trafikanterna riskerar att motverka syftet att få trafikanterna till att av miljöskäl övergå till att resa eller transportera med järnväg i stället för på väg. För att OPS-lösningar ska vara intressanta måste det, enligt Miljöpartiets mening, kunna påvisas att finansieringskostnaden blir lägre när privata intressenter skjuter till kapital jämfört med om staten själv lånar upp pengarna i egen regi. De anser att ställningstagandet i denna fråga bör baseras på den forskningsöversikt om OPS som trafikutskottet beställt till hösten 2007 i kombination med regeringens uppdrag till Vägverket, Banverket samt Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI). Miljöpartiets huvudlinje är dock att en stor del av de ökade investeringarna i de nationella järnvägarna kan och bör anslagsfinansieras. Vidare anfördes att staten i huvudsak ska stå för investeringarna i de nationella järnvägarna men att en viss kompletterande finansiering i vissa fall kan begäras av regionala och lokala intressenter – i första hand gäller detta de delar av anläggningarna som kan vara av utpräglat lokalt intresse, t.ex. lokala pendeltågsstationer, vägbroar, undergångar och liknande.

I *motion 2008/09:T268 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (fp)* understryks Öresundsbronns betydelse för Öresundsregionen. Motionärerna anför att dess positiva utveckling skulle kunna bli mycket starkare om det inte vore för de höga broavgifterna. De ifrågasätter att bron helt måste bära sina egna kostnader och föreslår i *yrkande 2* att möjligheterna till skattefinansiering utreds. Motionärerna efterlyser i *yrkande 1* en utredning av de samhällsekonomiska fördelarna med nolltaxa respektive halverade avgifter på Öresundsbron. De anser att en nolltaxa för vägtrafik eller en halvering av avgifterna skulle uppvägas av högre tillväxt i regionen. I *yrkande 3* efterlyser motionärerna att det utreds om broavgifterna ska avskaffas efter det att investeringslånen är betalda.

Utskottets ställningstagande

Anslagsfinansiering framför lånefinansiering

Vänsterpartiet föreslår en generell övergång från anslagsfinansiering till lånefinansiering av infrastruktursatsningar, vilket utskottet tog ställning till i samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2008. Utskottet anförde i det sammanhanget att även om en sådan modell frigör medel på kort sikt kommer amorteringar och räntebetalningar att snabbt växa till en

ansenlig volym och på längre sikt därför starkt begränsa det framtida manöverutrymmet. Liksom då motsätter sig därför utskottet att investeringskostnader på så vis vältras över på kommande generationer. Genom anslagsfinansiering skapas stabilare planeringsförutsättningar eftersom verksamheten inte blir beroende av ränteläget. Utskottet instämmer vidare med regeringen i att överskådligheten i statsbudgeten förbättras liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn. Mot bakgrund av det anförda avstyrks motion 2008/09:T9 (v) yrkande 2 och motion 2008/09:T8 (s) yrkande 9.

Medfinansiering m.m.

I flera motioner uttrycks oro över regeringens förslag att öppna för möjligheten till kommunal medfinansiering. Utskottet vill härvid inledningsvis påminna om att medfinansiering mellan staten och lokala och regionala parter inte är någon ny företeelse i infrastruktursammanhang. Sådan medfinansiering har skett länge, inte minst under tidigare regeringar.

Regeringens ambition är att öka volymen åtgärder i långsiktplanerna genom att den statliga satsningen kombineras med finansiering från andra intressenter. Utskottet välkomnar denna ambition, inte minst givet de stora eftersläpningar av infrastrukturinvesteringar som finns. Liksom regeringen ser utskottet positivt på att låta andra intressenter, som är villiga, bidra med medel för att genomföra åtgärder av gemensamt intresse och nytta för såväl staten som intressenten eller intressenterna. Ett sådant gemensamt ansvarstagande för åtgärder inom transportinfrastrukturen bidrar till en optimal utformning av investeringarna. Liksom regeringen vill utskottet dock understryka att detta inte påverkar den grundläggande ansvarsfördelningen för samhällets infrastruktur. Utskottet vill i sammanhanget peka på att regeringen, för att underlätta medfinansiering, i propositionen om kommunala kompetensfrågor (prop. 2008/09:21) föreslår utökade befogenheter från den 1 mars 2009 för kommuner och landsting att lämna bidrag till byggande av vägar och järnvägar, även om projektet ligger utanför det egna området och om det finns särskilda skäl.

Utskottet vill vidare betona att medfinansiering är en *frivillig* uppgift för företag, kommuner och landsting. Medfinansiering ska inte bli en förutsättning och grundläggande del av finansieringen av den statliga infrastrukturen. Vidare vill utskottet understryka att samma krav på beslutsunderlag ska ställas på medfinansierade objekt som på övriga objekt. Medfinansiering är en faktor som inte isolerat kan bestämma prioriteringen av ett enskilt projekt.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionerna 2007/08:T515 (s) yrkande 1, 2008/09:T8 (s) yrkande 37, 2008/09:T10 (mp) yrkande 4 och 2008/09:T292 (s).

I motion 2008/09:T8 (s) yrkande 22 motsätter sig Socialdemokraterna en höjning av banavgifterna för att finansiera ökade insatser för drift och underhåll. Utskottet konstaterar att regeringen gett Banverket i uppdrag att vidareutveckla verktyg och metoder i syfte att skapa en modell för tilldel-

ning av järnvägsinfrastrukturkapacitet som medför att infrastrukturen nyttjas på ett mer optimalt sätt. Med hänvisning till det pågående utredningsarbetet är utskottet inte berett att vidta något initiativ i denna fråga och avstyrker därför det aktuella yrkandet.

Alternativ finansiering

I motionerna 2007/08:T295 (m) och 2007/08:T392 (s) påtalas behovet av att prova alternativ finansiering för att genomföra angelägna vägbyggen. I motion 2007/08:T545 (mp) yrkande 13 ifrågasätts dock lämpligheten av att använda s.k. OPS. Enligt regeringens bedömning bör den övervägande delen av åtgärderna i planeringsramen för 2010–2021 finansieras med anslag. Olika former av lånefinansiering bör följaktligen endast undantagsvis användas för finansiering av åtgärderna i planeringsramen. Utskottet vill härtill lyfta fram att möjligheten till medfinansiering innebär ett tillskott som medför att fler åtgärder på området kan genomföras. Utskottet välkomnar i sammanhanget regeringens avsikt att låta Vägverket, Banverket och Sjöfartsverket, som en permanent åtgärd, pröva möjligheterna till medfinansiering från olika intressenter, främst i samband med att underlag tas fram inför planering och beslut om genomförande av infrastrukturobjekt.

Utskottet påminner om att med den nu föreslagna planeringsramen för åtgärder i trafikinfrastrukturen kommer mer medel att avsättas än vad som varit fallet under den tidigare mandatperioden. Till detta kommer den särskilda närtidssatsningen för 2009 och 2010 med sammanlagt 7,6 miljarder kronor som innebär att angelägna åtgärder i trafikens infrastruktur kan tidigareläggas.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrks motionerna.

Trängselskatt

I motionerna 2008/09:T8 (s) yrkande 15 och 2008/09:T10 (mp) yrkande 3 anförs att överskottet av trängselskatten i Stockholm ska avsättas för investeringar i kollektivtrafiken i regionen. Utskottet delar dock regeringens uppfattning att överskottet är ett viktigt regionalt bidrag till finansieringen av väginfrastrukturen i regionen, såsom Förbifart Stockholm och andra angelägna insatser för att öka framkomligheten i vägnätet. Utskottet vill liksom vid föregående års riksmöte även understryka att en väl fungerande väginfrastruktur är avgörande inte enbart för biltrafiken utan också för kollektivtrafiken eftersom även bussar är beroende av dessa vägar. Motionsförslagen avstyrks följaktligen.

Beträffande möjligheten att använda trängselskatten i fler kommuner än Stockholm konstaterar utskottet att det är först efter det att Grundlagsutredningen slutfört sin översyn av normgivningsmakten som regeringen kan lämna eventuella förslag om grundlagsändringar som möjliggör kommunalt beslutade föreskrifter om trängselskatter. Som anförs i propositionen är dock regeringen beredd att dessförinnan bereda eventuella framställningar från andra kommuner om införande av trängselskatt. Utskottet välkomnar

denna uttalade vilja att, samtidigt med pågående beredning, bereda sådana framställningar. Utskottet finner inget skäl att vidta några ytterligare åtgärder i frågan och avstyrker därför motion 2008/09:T8 yrkande 38.

Öresundsbron

I motion 2008/09:T268 (fp) framförs önskemål om att se över nuvarande brukarfinansiering av Öresundsbron. Utskottet påminner inledningsvis om att grunden för hur Öresundsbron drivs och för hur taxorna över bron sätts finns i regeringsavtalet mellan Sverige och Danmark. Samtliga kostnader för förbindelsen, från projektering till byggande och drift, ska enligt avtalet i sin helhet betalas med avgifter från väg- och järnvägstrafikanterna. Av avtalet framgår att anslag inte ska anvisas över respektive stats statsbudget för konsortiets verksamhet. För en förändring av dessa grundläggande förutsättningar för prissättningen krävs ett nytt avtal med Danmark.

Mellan det danska och det svenska moderbolaget finns ett konsortieavtal upprättat; i detta fastställs bl.a. att det är styrelsen i det samägda konsortiet som lägger fast priser och prisstrategi. Enligt vad utskottet erfarit visar de studier som gjorts av Svensk-Danska Broförbindelsen (Svedab AB) att om broavgifterna för vägtrafik skulle sänkas till hälften eller mindre skulle det krävas ett tillskott från den svenska och den danska staten på flera miljarder kronor eftersom de sänkta taxorna inte skulle uppvägas av volymtillväxten. Det skulle vidare förvrida konkurrenssituationen mellan bron och färjorna samt mellan väg och järnväg på ett sätt som inte förutsatts i regeringsavtalet. Utskottet utgår från att Øresundsbrokonsortiet noga följer utvecklingen av trafiken och intäkterna av broavgifterna. Skulle det finnas skäl till förändringar är det konsortiet som har att ta initiativ till sådana. Mot bakgrund av ovanstående avstyrks motionen.

Investeringsanslagens genomförande m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafikverkens effektivitet och effektiviteten på anläggningsmarknaden mot bakgrund av pågående initiativ.

Jämför reservation 9 (s).

Propositionen

Regeringen ser positivt på ett ökat samarbete kring utvecklingen av transportinfrastrukturen. Regeringen understryker därför vikten av att staten uppfattas som en pålitlig part för att fler förtroendefulla samarbeten ska kunna startas. För att undvika eftersläpningar i genomförandet av infrastrukturplanerna anförs att samordningen mellan långsiktiga planer och årlig

budget bör öka avsevärt. Regeringen betonar att det är den av riksdagen beslutade planeringsramen som ska vara styrande och att medelstilldelning ska ske i överensstämmelse med ramen. Regeringen kommer följaktligen att fokusera på kostnadskontroll och se till att det finns säkerhetsmarginaler i planerna.

Regeringen bedömer att den ekonomiska styrningen bör förbättras och kostnadskontrollen av investeringsprojekten stärkas. I propositionen anfördes att ett mer gediget arbete med kalkyler och riskbedömningar bör göras i tidigare skeden i projekten. Riskbedömningar föreslås därefter göras enligt en successiv princip där risker infångas och värderas med jämna mellanrum. Regeringen framhåller att projekt bör omprövas vid kraftigt förändrande förutsättningar, t.ex. signifikanta kostnadsökningar.

Regeringen konstaterar vidare att anläggningsbranschen haft en mycket bristfällig produktivitetsutveckling jämfört med övrig industri. Regeringen bedömer dock att en produktivetsförbättring på 2 % per år bör vara rimlig utifrån en rad initiativ som förväntas ge resultat under planeringsperioden, t.ex. förändringar i styrningen av stora projekt och bolagisering av produktionsenheter inom Banverket och Vägverket. Regeringen konstaterar att staten är en stor beställare och genom sitt agerande bör bidra till att anläggningsmarknaden utvecklas i positiv riktning. Således tillkännager regeringen sin avsikt att följa utvecklingen på anläggningsmarknaden samt att ge Statistiska centralbyrån i uppdrag att undersöka möjligheterna att ta fram relevant statistik.

Motionerna

I *motion 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s)* betonas att det är avgörande för en ekonomiskt hållbar infrastrukturplanering att de pengar som avsätts för att bygga ett projekt sedan också täcker de kostnader som uppstår för projektet. Motionärerna anser inte att det är rimligt att kostnadsförordningar av byggprojekt i stor utsträckning övervältras på staten. De förslår därför i *yrkande 34* att funktionsupphandling med helhetsåtagande prövas i närtid i ett antal infrastrukturprojekt. Härigenom anser de att byggkostnaderna kan pressas. Motionärerna understryker vidare betydelsen av en fungerande konkurrens på anläggningsmarknaden för att staten ska kunna pressa kostnaderna för infrastrukturprojekt. I *yrkande 35* föreslår de därför att Konkurrensverket ges i uppdrag att se över konkurrensen i anläggningsbranschen samt att föreslå åtgärder för att öka konkurrensen. Motionärerna framhåller även betydelsen av att vid statliga upphandlingar använda avtalskonstruktioner som ger full kostnadskontroll och en rimlig ansvarsfördelning för uppkomna kostnadsförordningar. I *yrkande 36* föreslås följaktligen att Ekonomistyrningsverket ges i uppdrag att se över avtalskonstruktionerna på anläggningsområdet i syfte att öka kostnadskontrollen.

I motion 2007/08:T370 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s) understryks vikten av att samhällets olika insatser samordnas. Motionärerna anser att statens organisation i dag har många ”stuprör” där åtgärder vidtas utan större samordning med andra myndigheter, och att detta riskerar att leda till en sämre måluppfyllelse och till en för samhället mycket hög kostnad. Motionärerna anför att det på Vägverket finns ett växande antal planer som ska hanteras och genomföras samtidigt som allt färre satsningar blir genomförda på grund av att medelstillelningen inte följer kostnadsutvecklingen. De framför därför vikten av att se över hur verkets resurser används i dag utifrån kostnadseffektivitet och kundperspektiv. Motionärerna framhåller vidare betydelsen av att se över om och hur avsatta medel kan användas på ett friare sätt i samverkan med andra myndigheter.

Även i motion 2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) konstateras att kostnadsutvecklingen inom anläggningsbranschen har gått väsentligt snabbare än den kompensation som gets i form av anslags- och ramomräkningar, vilket gjort att Banverkets anslag har urholkats. Miljöpartiet föreslår därför i yrkande 14 att regeringen snarast återkommer med förslag till en mer relevant indexuppräkningsnivåer av anslag och planeringsnivåer som åter speglar kostnadsutvecklingen för järnvägsinvesteringar, drift och underhåll.

Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner om att det är den av riksdagen beslutade planeringsramen som ska vara styrande i arbetet med utvecklingen av transportinfrastrukturen. Utskottet understryker att medelstillelningen bör ske i överenskommelse med denna ram.

Utskottet instämmer med regeringen i att samordningen mellan långsiktiga planer och årlig budget måste öka avsevärt. De senaste årens tilltagande eftersläpningar i genomförandet av infrastrukturplanerna har urholkat statens förtroende på detta område. Det är viktigt att nu återställa statens anseende. Det är angeläget att staten uppfattas som en pålitlig part för att näringslivets och kommuners intresse för medfinansiering ska kunna bejakas och för att fler förtroendefulla samarbeten ska kunna startas. Utskottet välkomnar därför de åtgärder regeringen vidtar i syfte att förbättra den ekonomiska styrningen och stärka kostnadskontrollen av projekten i infrastrukturplanerna.

Effektivare samordning och styrning

I motion 2007/08:T370 (s) efterlyses bättre samordning och effektivitet hos transportmyndigheterna. Utskottet vill här framhålla att det transportslagsövergripande perspektiv som regeringen introducerar genom infrastrukturpropositionen bygger på ett nära samarbete mellan de olika trafikverken. I januari 2008 uppdrog regeringen åt Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket att inleda förberedelsearbetet för åtgärdsplaneringen av infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2020. En

gemensam rapport där samtliga trafikverk varit delaktiga lämnades sedermera i september 2008. I denna understryks att redan från början har ett trafikslagsövergripande synsätt anslagits. Det har medfört att helhetssynen ökat. En sammanhållen process har härigenom skapats såväl mellan trafikverken som med länsstyrelserna, de regionala självstyrelseorganen och samverkansorganen. De positiva steg i riktning mot en mer trafikslagsövergripande inriktningsplanering som har tagits kommer att fortsätta under åtgärdsplaneringen, vilket bl.a. kommer att ge ett tydligt avtryck i att de tidigare separata dokumenten banhållningsplan och väghållningsplan går in i *en* nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen.

Utskottet vill även påminna om att regeringen i juni 2008 gav en särskild utredare i uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportsektorn, huvudsakligen inom Vägverkets, Banverkets, Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets, Luftfartsstyrelsens, Rikstrafikens, SIKAs, Affärsverket Statens järnvägars och Rederinämnadens ansvarsområden (dir. 2008:90). Översynen syftar till att finna de lösningar, organisatoriska eller andra, som bäst stöder ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet och som bl.a. leder till att det trafikslagsövergripande synsättet stärks i planeringsprocessen. Utredarens analys och förslag till åtgärder ska redovisas senast den 1 april 2009.

Utskottet vill också framhålla att regeringen i september 2008 gav Vägverket och Banverket i uppdrag att införa en styrmodell som bl.a. ställer krav på styrgrupper för stora projekt, systematisk återrapportering till Regeringskansliet och rutiner för val av entreprenad- och ersättningsform.

I sammanhanget kan även nämnas att Riksrevisionen efter förslag från trafikutskottet nyligen beslutat att inleda en granskning om ansvariga myndigheters bedömning av underhållsbehoven för vägar och järnvägar. Syftet är att se hur verksamheten vid Vägverket och Banverket kan effektiviseras. Granskningen ska avslutas senast den 15 september 2009.

Enligt utskottets mening pågår således ett antal initiativ ämnade att förstärka samordningen och effektiviteten bland trafikverken. Motion 2007/08:T370 (s) avstyrks därför.

Effektivare anläggningsmarknad

I motionerna 2007/08:T545 (mp) yrkande 14 och 2008/09:T8 (s) yrkandena 35 och 36 behandlas frågan om anläggningsbranschens höga kostnadsutveckling. Utskottet instämmer i att anläggningsbranschens produktivitetsutveckling varit bristfällig och instämmer i regeringens bedömning om att staten, som stor beställare, genom sitt agerande bör bidra till att anläggningsmarknaden utvecklas i positiv riktning. Utskottet välkomnar därför regeringens avsikt att följa utvecklingen på anläggningsmarknaden och att ge Statistiska centralbyrån i uppdrag att undersöka möjligheterna att ta fram relevant statistik.

Utskottet vill även framhålla att det i uppdraget till ovannämnda utredare (dir. 2008:90) även ingår att föreslå åtgärder som bidrar till utvecklade beställarfunktioner i syfte att få en bättre fungerande anläggningsmarknad och högre effektivitet.

Vidare påminner utskottet om att riksdagen nyligen ställt sig bakom regeringens proposition Ändrad verksamhetsform för delar av Vägverket och Banverket (prop. 2008/09:23). Beslutet innebär att verksamheten vid Vägverket Produktion, Vägverket Konsult och Banverket Projektering överförs till av staten helägda bolag. De föreslagna ändringarna syftar till att bl.a. nå en högre effektivitet liksom lägre priser på väg- och järnvägsanläggningsområdet. Bolagiseringarna beräknas kunna genomföras tidigast den 1 januari 2009.

Utskottet bedömer att de åtgärder som regeringen vidtagit är väl ägnade att leda till en effektivare anläggningsmarknad. Motionsyrkandena avstyrks följaktligen.

Funktionsupphandling

Regeringen anför i propositionen att genom ett mer medvetet val av entreprenadform, ersättningsform och riskdelning bör fördyringar och förändringar i byggtid i större mån kunna undvikas. Utskottet delar denna syn och menar att det kan finnas anledning att utnyttja olika finansieringsformers olika fördelar. Utskottet vill samtidigt understryka att infrastrukturinvesteringar i huvudsak ska finansieras med anslag över statsbudgeten. Utskottet instämmer i vad som anförs i motion 2008/09:T9 (s) yrkande 34 om att det kan finnas skäl att se närmare på funktionsupphandlingar. Funktionsentreprenaden medger bl.a. konkurrens med avseende på riskhanteringen i samband med genomförande av projektet, till skillnad från den traditionella utförandeentreprenaden som inte medför konkurrens i någon större omfattning annat än i fråga om pris. Såsom framhålls i propositionen verkar ett exempel på lyckad funktionsentreprenad vara Norrortsleden som binder samman E 4 vid Häggvik och E 18 vid Rosenkälla, norr om Stockholm. I denna väginvestering har entreprenören svarat för projektering och byggande samt därefter drift och underhåll under 15 år. Utskottet utgår ifrån att trafikverken kommer att överväga funktionsupphandlingar liksom andra entreprenadformer i samband med genomförandet av framtida infrastruktursatsningar. Motionsförslaget avstyrks därmed.

Planeringsprocessen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. planeringsprocessen vid byggande av infrastruktur. Utskottet anser det angeläget att effektivisera planeringsprocessen och bedömer att frågorna är uppmärksammade i pågående initiativ.

Jämför reservationerna 10 (s), 11 (v) och 12 (mp).

Propositionen

Regeringen betonar vikten av en effektiv samordning mellan planeringen av markanvändning och transportinfrastruktur. Transportinfrastruktur och trafik planeras på såväl nationell, regional som kommunal nivå, medan bebyggelseplanering i övrigt sker på kommunal nivå. Samordningen mellan planeringsansvariga aktörer på dessa nivåer bör enligt regeringen förbättras för att åstadkomma en mer effektiv, samlad utveckling. En viktig komponent i detta anges vara att samverkan mellan de aktörer som påverkar infrastruktuursatsningarna påbörjas i ett tidigt skede. Vidare anförts att den fysiska planeringsprocessen för infrastrukturplanering och kommunernas planering för markanvändningen som helhet bör effektiviseras i syfte att korta ledtiderna fram till en färdig anläggning. Regeringen understryker dock i sammanhanget att det demokratiska inflytandet, rättssäkerheten eller miljöhänsynen inte får åsidosättas.

Regeringen bedömer att på kort sikt är förändringar i tillämpningen inom ramen för gällande lagstiftning möjliga för att förbättra effektiviteten. Detta anges kunna handla om att i högre grad tillämpa parallella processer inom och mellan stat och kommun, att förbättra användningen av miljökonsekvensbeskrivningar, m.m. På längre sikt menar dock regeringen att vissa lagändringar kan behöva övervägas, vilket emellertid kräver ett gediget utredningsarbete. Regeringen pekar på att erfarenheter från den s.k. PBL-kommittén (M2002:05) visar att det inte är särskilt enkelt att hitta effektiviseringsåtgärder. Redan i dag pågår utredningsarbete kring vissa här relevanta frågor, bl.a. inom ramen för Miljöprocessutredningen (M2007:04). Regeringen anser emellertid att mer måste göras och avser initiera en öppen och inbjudande översyn av den fysiska planeringsprocessen för transportinfrastrukturinvesteringar.

Av propositionen följer även att en utveckling mot mer hållbara städer och regioner förutsätter en stads- och samhällsplanering som beaktar förutsättningarna för, och möjligheterna med, en utveckling och ökad användning av effektiva transportsystem som tar hänsyn till klimatet. Också här betonar regeringen behovet av ökat samspel mellan olika aktörer i planeringen, framför allt en bättre samordning av processerna för planering av trafik, infrastruktur och bebyggelse. Regeringen anför att utformningen av städer, inklusive lokaliseringen av verksamheter, måste ske på ett sådant

sätt att det möjliggör utveckling samt ökat utnyttjande av klimateffektiva transportsystem. Vidare understryks vikten av att en samordnad stads- och trafikplanering också inkluderar landsbygden.

Motionerna

I *motion 2007/08:T364 av Sten Nordin och Lisbeth Grönfeldt Bergman (m)* samt *motion 2007/08:T513 av Gustav Blix (m)* anförs att regelsystemet kring byggande i Sverige ofta beskrivs som krångligt, svårbegripligt och långsamt. De anser att stora infrastrukturprojekt ofta blir såväl försenade som mycket dyrare än beräknat. Motionärerna menar därför att arbetet med att genomföra viktiga och samhällsekonomiskt gynnsamma projekt måste underlättas, och de hänvisar till Danmark där man skapat s.k. anläggningslagar genom vilka de menar att juridiska processer kortas ned i väsentlig grad och att parlamentet får större möjlighet att säkerställa att viktiga projekt också verkligen kan fullföljas. Motionärerna förordar en översyn för att se om liknande verktyg även kan införas i Sverige.

Även i *motion 2008/09:T8 yrkande 33 av Ibrahim Baylan m.fl. (s)* förespråkas en översyn av planeringsprocessen för väg- och järnvägsinvesteringar. Motionärerna vill att regeringen ser över Vägverkets och Banverkets planeringsarbete, det faktum att järnvägsinvesteringar prövas i flera olika tillståndprocesser samt prövar förslaget om att ha en anläggningslag.

På samma vis påtalar *Betty Malmberg (m)* i *motion 2008/09:T428 yrkandena 1 och 2* behovet av en utredning i syfte att effektivisera den fysiska planeringsprocessen vid byggande av infrastruktur, liksom att möjligheterna utreds om att införa anläggningslagar.

I *motion 2007/08:T327 yrkande 2 av Lars Ohly m.fl. (v)* efterfrågas ett lagförslag som stärker den regionala samordningen på ett sådant sätt att transportarbetets miljöpåverkan kan minska på regional nivå. Motionärerna pekar på att den regionala planeringen har en stor potential när det gäller att påverka energianvändning och resmönster för transporter; en bebyggelseutveckling som styr mot låg miljöpåverkan skulle kunna spela en viktig roll. För att detta ska vara möjligt anför motionärerna att det krävs en ökad regional samordning och kanske även en ökad tyngd för beslut fattade på regional nivå. I samma motion, *yrkande 3*, efterfrågas ett förslag som ställer krav på att regionala planer konsekvensanalyseras utifrån bebyggelse- och transportperspektiv. Motionärerna pekar på att Miljövårdsberedningen framfört att detta bör vara ett minimikrav när det gäller den regionala framförhållningen. Vidare föreslås i samma motion, *yrkande 4* att kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner för minskat transportbehov och miljövänligare resor. Motionärerna konstaterar att det vid större exploateringsprojekt finns krav på att en exploatör ska visa på vilka miljökonsekvenser förslaget får i samband med en ändrad markanvändning. Motionärerna invänder dock mot att exploatören inte behöver redovisa vilka transportbehov som uppkommer och såle-

des inte heller behöver ta ansvar för hur man kan minimera eller styra transportslag så att det ger en positiv effekt på miljö och hälsa. Motionärerna bedömer att upprättandet av transportplaner skulle gynna grupper som har en lägre tillgång till bil, dvs. barn, pensionärer och låginkomsttagare samt att kvinnors krav på transportbehov skulle kunna tillgodoses.

Lars Ohly m.fl. (v) lämnar även i *motion 2008/09:T9 yrkande 4* förslag om att använda samhällsplaneringen för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem. Utöver yrkandena ovan föreslås bl.a. att befintliga stadskärnor ska utvecklas och att det i plan- och bygglagen införs begränsningar rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen, att de statliga myndigheterna föregår med gott exempel och leder miljöomställningen till en miljöanpassad vägtrafik, samt att de statliga myndigheterna gör den miljöanpassade resan till norm och antar en resepolicy.

I *motion 2008/09:T206 yrkande 21 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* föreslås att regeringen ska återkomma med förslag på att större tätorter ska göra en plan för hur stadens transportbehov ska kunna tillgodoses på ett miljöanpassat sätt, med övergripande mål om att begränsa biltrafiken. Miljöpartiet anser att ett obligatoriskt krav på stadsmiljöplan för minskad biltrafik ska lagstadgas för större kommuner. De anser vidare att denna med fördel kan användas i planeringen för utbyggnad av spårvagnsnät och utveckling av stadsmiljön.

I *motion 2008/09:T440 av Peder Wachtmeister (m)* framhålls att i spåren efter stormarna Gudrun och Per genomför Banverket en träsäkring längs 450 mil järnväg. Motionären beskriver att detta går till så att man genom servitut tvingar till sig en rätt att avverka all vegetation upp till 20 meter från banvallen samt enstaka träd även utanför denna gräns, om de är så höga att de inom en tioårsperiod kan befaras nå banvallen om de skulle falla. Det finns i och för sig samhällsnyttiga skäl som talar för att denna rätt inte ska förvägras Banverket. Däremot är det självklart att de markägare som råkar bo längs de berörda tåglinjerna inte ska drabbas i form av för låga ersättningar. Dagens servitutsregler i kombination med befintliga expropriationsersättningsbestämmelser, och det sätt på vilka dessa tillämpas, gör att markägarna i många fall har erbjudits stötande låga ersättningar. Staten bör överväga att förbättra ersättningsreglerna så att de utgår från det faktiska marknadsvärdet av den egendom som drabbas.

Utskottets ställningstagande

Samhällsplanering och transportinfrastruktur

Utskottet instämmer med regeringen om att en utveckling mot mer hållbara städer och regioner förutsätter en stads- och samhällsplanering som beaktar förutsättningarna för, och möjligheterna med, en utveckling och ökad användning av effektiva transportsystem som tar hänsyn till klimatet. Detta förutsätter ett ökat samspel mellan olika aktörer i planeringen, framför allt en bättre samordning av processerna för planering av trafik, infra-

struktur och bebyggelse. Regeringen anför att utformningen av städer, inklusive lokaliseringen av verksamheter, måste ske på ett sådant sätt att det möjliggör utveckling samt ökat utnyttjande av klimateffektiva transportsystem.

Utskottet behandlade frågan om omställningen av stadstrafiken till ett klimatmässigt hållbart transportsystem i utlåtande 2007/08:TU5 Kommissionens grönbok – Mot en ny kultur för rörlighet i städer. Utskottet anförde här att samhällsplaneringen är en viktig faktor för att utvecklingen av rörligheten i våra städer ska kunna ske på ett hållbart sätt. Vidare framfördes att det är viktigt att den innefattar hänsyn både till bebyggelseplaneringens och till trafikplaneringens olika intressen. Utskottet hänvisade till den jämförande studie av olika länders arbete kring en sammanhållen stadspolitik som Boverket genomfört på regeringens uppdrag. I Boverkets uppdrag ingick även att föreslå en strategi för hållbar utveckling av Sveriges städer och tätorter. Rapporten – Hållbara städer och tätorter i Sverige – publicerades i augusti 2004. Av studien framgår bl.a. att utvecklingen av den hållbara stadsutvecklingen bör utgå från de lokala förutsättningar som råder i våra städer och tätorter, som var och en har sin särskilda identitet och karaktär. Utskottet vill alltså framhålla betydelsen av ett sådant synsätt.

Utskottet vill vidare framhålla att regeringen i budgetpropositionen för 2008 har aviserat en satsning på hållbara städer för att stimulera stadsbyggnadsprojekt som bidrar till förbättrad miljö och minskad klimatpåverkan samt underlättar miljöteknikexport. Ett ekonomiskt stöd som beräknas uppgå till sammanlagt 340 miljoner kronor införs för perioden 2009 till 2010. Stödet bör kunna ges till företag och kommuner för att väsentligt höja miljöprestanda vid ny- eller ombyggnad av bostadskvarter och stadsdelar. Mot denna bakgrund inrättade också regeringen i september 2008 en delegation för hållbara städer. Delegationen ska samla stat, näringsliv och kommuner i en nationell plattform för hållbar stadsutveckling. Av uppdraget framgår bl.a. att en särskild utgångspunkt för delegationen är att bidra till arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser i städer och tätorter och med att förbereda dem för kommande klimatförändringar. Det anges att transporterna spelar en viktig roll och att förbättrad samordning mellan planering av transportinfrastruktur och bebyggelse kan minska transportbehovet. Vidare uppges att smarta IT-lösningar kan ersätta fysiska resor samt att det finns behov av ytterligare energieffektivisering i bebyggelse och verksamheter. Delegationens arbete ska sammanfattningsvis främja att kommuner, näringsliv och andra aktörer lyfter fram minskade utsläpp av växthusgaser som en central del av byggande och samhällsplanering.

Utskottet kan i sammanhanget även konstatera att Energieffektiviseringsutredningen (dir. 2006:89) i sitt slutbetänkande Vägen till ett effektivare Sverige (SOU 2008:110) från november 2008 föreslår en ökad samordning av infrastruktur-, trafik- och bebyggelseplanering. Härigenom ska bl.a. energieffektivisering genom ökad samverkan mellan olika transportslag kunna

underlättas. En regional planeringssamordning föreslås för att samhällsplaneringen på regional och lokal nivå ska stimulera en samhällsstruktur som främjar resurssnåla transporter. Slutbetänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Hållbar stadsutveckling kräver att olika perspektiv och olika kompetensområden kan samverka för att identifiera och genomföra goda helhetslösningar. Det finns i dag flera initiativ med detta syfte. Utskottet vill i detta sammanhang lyfta fram projektet ”Den Goda Staden” som bedrivs av Vägverket, Banverket och Boverket tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting och enskilda kommuner. Projektet arbetar med aktuella planeringsfrågor och syftar till att förbättra samordning och integration av transportinfrastrukturplaneringen och kommunernas fysiska planering.

Av ovanstående framgår att samhällsplaneringens betydelse för att skapa ett hållbart transportsystem synes vara väl uppmärksammat. Utskottet anser således inte att några nya initiativ är påkallade inom detta område och avstyrker därför motionerna 2007/08:T327 (mp) yrkandena 2–4, 2008/09:T9 (v) yrkande 4 och 2008/09:T206 (mp) yrkande 21.

Effektivare planeringsprocess

I motionerna 2007/08:T364 (m), 2007/08:T513 (m), 2008/09:T8 (s) yrkande 33 och 2008/09:T428 (m) yrkandena 1 och 2 framförs önskemål om att effektivisera planeringsprocessen, bl.a. genom att införa anläggningslagar. Utskottet instämmer i att den fysiska planeringsprocessen för infrastrukturplanering och kommunernas planering för markanvändningen som helhet bör effektiviseras i syfte att korta ledtiderna fram till färdig anläggning. Utskottet vill samtidigt liksom regeringen understryka betydelsen av att det demokratiska inflytandet, rättssäkerheten eller miljöhänsynen inte får åsidosättas. Det är viktigt att de människor som berörs kan vara delaktiga i planeringsprocessen, i synnerhet då infrastruktursatsningar kan innebära betydande ingrepp i deras närmiljö.

Utskottet ställer sig bakom regeringens ambition att på kort sikt förbättra effektiviteten i den praktiska tillämpningen av planeringslagstiftningen. Dagens planprocess är väldigt linjär och förutsätter att den ena planen ska vara klar innan nästa del blir aktuell. Genom att i högre grad tillämpa parallella processer instämmer utskottet i att tidsbesparingar bör kunna uppnås. Utskottet välkomnar vidare regeringens avsikt att initiera en öppen och inbjudande översyn av den fysiska planeringsprocessen för transportinfrastrukturinvesteringar.

Utskottet anser inte att det finns skäl att föregripa denna översyn och avstyrker därför behandlade motionsförslag. Syftet med föreliggande motionsförslag förutsätts till väsentlig del komma att tillgodoses.

Ersättning vid expropriation

I motion 2008/09:T440 (m) efterlyses förbättrade expropriationsregler. Utskottet påminner om att regeringen i december 2005 tillsatte en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av ersättningsbestämmelserna i expropriationslagen. Utredningens utgångspunkt har varit att skyddet för enskild äganderätt bör stärkas i samband med expropriation. Utredningen överlämnade i november 2008 sitt slutbetänkande: Nya ersättningsbestämmelser i expropriationslagen, m.m. (SOU 2008:99). Utredningen föreslår bl.a. att ersättningen vid expropriation ska utökas med ett schablontillägg på 25 % av marknadsvärdet i kompensation för fastighetens individuella värde för fastighetsägaren. Vidare föreslås att Lantmäterimyndigheten i vissa fall ska kunna besluta att ålägga förvärvaren vid en lantmäteriförrättning att i viss utsträckning betala ersättning till berörda sakägare för deras kostnader för bl.a. ombud och biträde samt egna utredningar. I utredningen anges uttryckligen att bildande av servitut för trädsäkring av järnvägsnätet är en relativt frekvent förrättning där kostnadsersättning kan aktualiseras. Utredningens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet anser inte att det finns skäl att föregripa detta arbete och avstyrker därför motionsförslaget.

Steg mot ett klimateffektivt trafiksystem

Insatser för att minska utsläpp, buller och påverkan på natur- och kulturmiljö

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motionsförslag som väckts om olika frågor inom området trafik och miljö. Utskottet delar regeringens bedömning att insatserna för att minska bl.a. transportsektorns klimatpåverkan behöver intensifieras.

Jämför reservation 13 (mp).

Propositionen

Insatser för att minska utsläppen av koldioxid

Regeringen konstaterar att Sverige tidigt påbörjade arbetet med att vidta åtgärder mot av människan framkallade klimatförändringar. Sverige har således lyckats reducera utsläppen av växthusgaser i många samhällssektorer, dock med undantag för transportsektorn där utsläppen ökat med ca 12 % mellan 1997 och 2007. Transportsektorn svarar för ca 30 % av de svenska utsläppen av växthusgaser. Regeringen anger att en omställning av transportsystemet behövs för att möta klimatutmaningen. Denna omställ-

ning bör enligt regeringen genomföras successivt och kontinuerligt och så långt möjligt utformas så att medborgare och näringsliv uppmuntras att välja klimateffektiva lösningar.

Regeringen bedömer att generellt verkande styrmedel som sätter ett *pris på utsläppen* av växthusgaser bör utgöra grunden i en strategi för att minska dessa utsläpp. Regeringen meddelar att ett arbete pågår inom Regeringskansliet med syfte att föreslå vissa ändringar av de ekonomiska styrmedlen så att de utformas på ett sätt som förbättrar effektiviteten av den förda miljö- och energipolitiken. Enligt regeringens mening är även internationell samverkan avgörande för framgång, och regeringens uppfattning är därför att EU:s handelssystem med utsläppsrätter bör utökas vad gäller omfattning och ämnen. I propositionen anges att regeringen avser att utreda förutsättningar och konsekvenser av att inkludera vägtrafiken i handelssystemet. Regeringen avser samtidigt att fortsätta driva på för att den internationella luftfarten och sjöfarten ska omfattas av globala klimatöverenskommelser.

Regeringen påtalar att vägtrafiken kommer att vara det dominerande transportslaget även i framtiden. Det anges därför att *fordonsparken* i snabb takt behöver utvecklas för att bli mer energi- och klimateffektiv samt att en övergång behöver ske till förnybara drivmedel. Regeringen konstaterar att förhandlingar pågår inom EU om bindande koldioxidkrav för nya personbilar med mål att minska utsläppen från 160 g/km i snitt 2006 till 120 g/km i snitt 2012. Regeringen bedömer vidare att elbilar tillsammans med bränsleceller kan vara en del av en mer långsiktig lösning för en mycket klimateffektiv fordonspark. Regeringen framhåller att övergången till en klimateffektiv fordonspark aktivt kan främjas genom *offentlig upphandling*. Regeringen påminner om att fr.o.m. 2007 ska minst 85 % av de personbilar som köps in eller leasas av statliga myndigheter under ett kalenderår vara miljöbilar. För utryckningsfordon är motsvarande krav 25 %. I propositionen meddelas även att regeringen under året har arbetat aktivt för en hög miljöambition i ett kommande EG-direktiv om att offentlig fordonsupphandling ska gynna rena och energieffektiva fordon. Direktivet förväntas antas under 2008 och kommer att medverka till en höjd ambitionsnivå inom hela EU.

Beträffande användningen av *biodrivmedel* anser regeringen att en förutsättning för att denna snabbt ska öka är att möjligheterna att blanda in biodrivmedel i bensin och diesel ökar. Även här hänvisar regeringen till pågående förhandlingar inom EU, där man bl.a. för närvarande behandlar ett förslag till förändring av det s.k. bränsle kvalitetsdirektivet (direktiv 98/70/EG). Om förslaget antas kommer det inom några år att vara tillåtet att marknadsföra en bensinkvalitet med en hög andel biodrivmedel (max 10 % etanol) vid sidan av den nuvarande bensinkvaliteten, som får innehålla högst 5 % etanol. Regeringen påminner också om att kommissionen i januari 2008 presenterat ett förslag till direktiv om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor där två nya dieselspecificatio-

ner införts som gör det tillåtet att blanda in 7 respektive 10 % biodiesel i diesel. Regeringen understryker också att Sverige ligger långt framme i utvecklingen av den andra generationens biodrivmedel men att mycket fortfarande återstår innan de kan introduceras på marknaden.

Regeringen framhåller vikten av att bygga på det engagemang för klimatfrågan som i dag finns bland medborgare och företag. I propositionen pekas på att alltför tar ett ökat ansvar för att minska klimatpåverkan från sina transporter: åkerier utbildar sina förare i sparsam körning, transportköpare ställer krav på att de transportörer som anlitas har kvalitetssäkrat sina transporter från ett miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv. Regeringen betonar behovet av att *underlätta för resenärer och transportköpare att välja klimateffektiva och säkra alternativ*. Härvid anförts att den fortsatta utvecklingen av transportsystemet ska präglas av synsättet att *hela* resan eller transporten ska fungera. Genom ett helhetsperspektiv anförts bl.a. att åtgärder kan prioriteras för att minska flaskhalsar i viktiga transportstråk och därigenom främja klimateffektiva helhetslösningar.

Det framhålls i propositionen att det finns en rad indirekta energi- och miljöposter i transportsystemets livscykel, t.ex. vid byggande, drift och underhåll av infrastrukturen. Således kan *energieffektiviseringar vid byggande och drift* av infrastrukturen ge ett väsentligt bidrag till minskade utsläpp av växthusgaser. Regeringen anför att beslutsunderlagen i åtgärdsplaneringen bör omfatta även dessa aspekter. Regeringen bedömer vidare att Vägverket och Banverket, i samarbete med anläggningsbranschen, bör ta fram ett utvecklingsprogram för energieffektiva infrastrukturhållning.

Insatser för att minska utsläpp av luftföroreningar, buller och påverkan på natur- och kulturmiljö

Regeringen delger att åtgärder inom transportsektorn visat sig vara viktiga för att nå miljökvalitetsnormerna för *kvävedioxid och större partiklar*, PM10. Åtgärdsprogram med inriktning på dessa har upprättats för de tre storstäderna samt Uppsala, Norrköping, Helsingborg och Umeå; dessa program innehåller i flera fall behovet av utbyggda pendlarparkeringar och cykelbanor för att skapa alternativ till bilpendling.

Regeringen meddelar vidare att de landbaserade utsläppen av kväveoxider har minskat kraftigt och att trenden ser gynnsam ut även fortsättningsvis då nya avgaskrav för personbilar (Euro 5) ska slå igenom. Regeringen konstaterar dock att utsläppen från internationell sjöfart ökar och att dessa nu är den största enskilda källan till nedfall av kväveoxider i Sverige och den näst största källan till nedfall av sura svavelföreningar. Regeringen avser därför att vara fortsatt drivande i FN:s organ för sjöfart, IMO:s, pågående arbete med att begränsa sjöfartens luftburna utsläpp.

Bullerstörningar sker främst från väg-, tåg- och flygtrafik. I propositionen framhålls att det effektivaste sättet att reducera bullret är att genomföra satsningar vid källan, exempelvis bullerdämpande åtgärder inom såväl väg- som järnvägssystemet och inte minst inom tätbebyggda områden. Det

anförs att detta omfattar allt från samhällsplanering vid förtätning av stads-kärnor till fortsatt forskning och utveckling av lågbullrande beläggningar. Samtidigt betonas att däck- och fordonsindustrin behöver påverkas för att ta sitt ansvar för att utveckla mindre bulleralstrande däck och motorer. För att nå framgång med att minska källbullret understryker regeringen också att arbetet internationellt och på EU-nivå utgör en nyckelfråga.

Regeringen anför även att transportinfrastrukturen bör planeras utifrån en *helhetssyn på landskapet* som inkluderar en strävan att bevara och utveckla biodiversitet och ekologiska funktioner, skönhetsvärden, kulturella värden och friluftslivets tillgänglighet samtidigt som intrången minimeras. Nya vägar och järnvägar bör enligt regeringen lokaliseras i relation till landskapets struktur så att förutsättningar skapas så att de uppfattas som en del av landskapet. Regeringen framhåller att infrastrukturen bör utvecklas utifrån en helhetssyn grundad på bl.a. resultaten av väl genomförda landskapsanalyser. Genom välplanerade åtgärder bedöms således att utbyggnad av infrastruktur kan leda till fortsatt goda förhållanden för natur- och kulturmiljön både i direkt anslutning till infrastrukturen och i omkringliggande områden.

Motionerna

I *motion 2008/09: MJ502 av Tina Ehn m.fl. (mp)* välkomnas att det inom EU håller på att tas fram kriterier för biodrivmedel. Motionärerna anser dock att det behövs hållbarhetskriterier också för andra drivmedel, och de föreslår att dessa kan tas fram inom ramen för EU:s klimat- och energipaket, eller som en ändring av direktivet om drivmedel. Motionärerna anför följaktligen i *yrkande 30* att regeringen inom EU bör verka för att hållbarhetskriterier som beaktar biologisk mångfald tas fram för fossila drivmedel.

I *motion 2008/09: T502 av Ulf Holm och Peter Rådberg (mp)* konstateras att försäljningen av miljöbilar ökar i Sverige men att mer troligen behöver göras för att ställa om transportsektorn. För att sätta press på sektorn anser motionärerna att det behövs ett årtal efter vilket det råder ett förbud mot att använda fossila bränslen i Sverige. De föreslår därför i *yrkande 1* att ett förbud införs i landet mot att sälja ny tillverkade bilar som drivs med fossila bränslen fr.o.m. år 2015. Motionärerna anför vidare att det självklart är bäst om flera länder kan komma överens om en gemensam kraftfull linje och skapa en marknad för andra lösningar. De föreslår följaktligen i *yrkande 2* att regeringen verkar för ett motsvarande förbud inom EU fr.o.m. år 2015. Liknande förslag förs fram i *motion 2008/09: Sk352 av Magdalena Streiffert och Maryam Yazdanfar (s)*; motionärerna bedömer här att möjligheten till omställning av bilparken är låg så länge det saknas verkliga incitament. Motionärerna förordar därför i *yrkande 1* ett stopp om tio år för nybilsförsäljning av bilar som drivs med fossila bränslen. De anser att detta kommer att innebära en mer kraftfull ansats från bilindustrin när det gäller forskning och utveckling på drivmedelsom-

rådet. För att ytterligare snabba på processen i omställningen av fordonsparken föreslås i samma motion *yrkande 4* att hela bilparken i offentlig regi senast 2014 ska drivas med förnybart bränsle. Motionärerna föreslår vidare i *yrkande 7* mångmiljardsatsningar på konverteringsstöd och skatte-subventioner för att nå en ekonomiskt hållbar omställning av fordonsparken till förnybara bränslen.

Som ett led i att klimatanpassa transportsektorn föreslås i motion 2008/09:T382 *yrkande 7 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* att Vägverket bemyndigas att utforma ett regelverk för lastbilsfria perioder på vissa vägsträckor. Motionärerna menar att detta skulle öka järnvägens relativa konkurrensförmåga och begränsa lastbilstrafikens tillväxt. Motionärerna konstaterar att sådana regelverk sedan länge finns i många andra EU-länder; de anför därför att ett svenskt regelverk för lastbilsfria vägar skulle behöva utformas så att det harmonierar med dessa befintliga bestämmelser i andra medlemsstater.

I motion 2008/09:T550 av Staffan Anger (m) framhålls behovet av att hålla noggrann kontroll på utvecklingen inom bullerförminskande åtgärder, både för dagens bullerutsatta områden och framtida infrastruktursatsningar. Motionären lyfter fram tyst asfalt och pekar på att detta är angenämt för föraren, men framför allt att det skapar en behagligare omgivning för de som bor och vistas vid större vägar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar regeringens bedömningar för en omställning av transportsystemet för att skapa tillväxt och hållbar utveckling. Utskottet delar vidare regeringens uppfattning om vikten av att begränsa utsläppen av luftföroreningar, buller och påverkan på natur- och kulturmiljö. Det innebär att insatser för att minska transportsektorns klimatpåverkan behöver identifieras och analyseras under den kommande planeringsperioden. Som framhålls i propositionen leder klimatinsatserna många gånger också till att andra negativa miljöeffekter från transportsektorn minskar. Utskottet förutsätter vidare att det kan finnas behov av mer riktade insatser, vilket kan komma att övervägas inom ramen för åtgärdsplaneringen. Genom den planeringsinriktning som tidigare lagts fast för den förutsedda åtgärdsplaneringen ges förutsättningar för att trafikens negativa miljöeffekter kan begränsas.

Utskottet konstaterar att flera motionsförslag har lagts till förmån för att påskynda en omställning av bilparken och övergång till *användning av fossilfria bränslen*. Förslag har också lämnats om bl.a. tidpunkt när det inte längre ska vara tillåtet att sälja nyttillverkade fordon som använder fossila bränslen liksom ekonomiskt stöd för konvertering. Utskottet ansluter sig till motionärernas uppfattning om vikten av att begränsa vägtrafikens utsläpp av luftföroreningar och klimatpåverkande ämnen. Det är därför med stort intresse utskottet följer utvecklingen, som för närvarande sker

mot en ökad användning av fossilfria bränslen. Utskottet välkomnar därmed också den inriktning som regeringen redovisat i den forskningspolitiska propositionen (prop. 2008/09:50 Ett lyft för forskning och innovation), där ökade insatser förutskickas för bl.a. fordonsforskning och särskilt för utveckling av fordon med elektriska drivsystem och hybridteknik. Utskottet vill vidare i sammanhanget hänvisa till att regeringen senare under riksmötet avser att förelägga riksdagen en särskild klimat- och energiproposition med förslag om åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser och främja en effektiv energianvändning. Vidare kan nämnas att utskottet låtit ta fram en översikt om transportforskningen (2008/09:RFR5).

Beträffande motion 2008/09:T550 (m) om åtgärder för att *begränsa buller från vägtrafiken* kan hänvisas till att likartade frågor har behandlats av riksdagen under en följd av år. I sitt senaste betänkande i frågan våren 2008 redovisade utskottet pågående insatser för att begränsa vägbuller (bet. 2007/08:TU10). I betänkandet förutsattes vidare att arbetet för att begränsa bullerstörningarna från vägtrafiken kommer att bedrivas aktivt även i fortsättningen, inte minst med avseende på olika slags ljudabsorberande vägbeläggningar. Utskottet välkomnar därför propositionens bedömning om att det under den kommande planeringsperioden kan finnas behov av riktade insatser för att minska bl.a. buller. Utskottet delar också regeringens uppfattning om att det bästa och effektivaste sättet att reducera bullret är att genomföra satsningar vid källan, dvs. där bullret uppstår.

Frågan om att begränsa lastbilstrafiken periodvis på vissa sträckor, *s.k. helgförbud* som förekommer i vissa andra EU-länder, tas upp i motion T382 (mp) yrkande 7. Enligt utskottets mening är det en missriktad politik att sätta upp hinder för när samhällsnyttiga transporter ska få utföras. Risk finns för ökade transportkostnader samtidigt som ökad trängsel kan uppstå på vägarna i anslutning till helger.

Med hänvisning till vad som nu anförts bedömer utskottet att syftet med flera av motionsförslagen kommer att tillgodoses delvis. Det saknas därmed skäl för utskottet att ta något initiativ i ärendet. Samtliga motionsyrkanden avstyrks följaktligen.

Hållbarhetskriterier för drivmedel

Vad gäller motion 2008/09:MJ502 yrkande 30 som efterlyser att regeringen inom ramen för EU-arbetet verkar för hållbarhetskriterier för fossila drivmedel vill utskottet hänvisa till det regeringsuppdrag som Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) nyligen fått att genomföra en analys av EU:s transportpolitik. Enligt uppdraget, som ska redovisas senast den 1 mars 2009, ska analysen vara framåtblickande som ett underlag för svenskt agerande inför arbetet med EU:s kommande transportpolitik för perioden efter 2010. Det saknas därmed skäl för utskottet att ta något initiativ i ärendet. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Järnvägstrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag om att trafikhuvudmännen inte ensamma ges trafikeringsrätt för sin försöksverksamhet med persontrafik på järnväg i Norrland. Riksdagen avslår samtliga motionsförslag som behandlas i avsnittet Järnvägstrafik. Utskottet välkomnar regeringens klargörande för det fortsatta reformarbetet att bl.a. avreglera järnvägsmarknaden och utreda möjligheten att införa höghastighetsbanor.

Jämför reservationerna 15 (s, mp), 16 (s, v, mp), 17 (s), 18 (mp), 19 (s, mp), 20 (v), 21 (mp) och 22 (mp) samt särskilda yttrandena 3 (v), 4 (v) och 5 (v).

Propositionen

Utvecklingen av marknaden för persontransporter på järnväg

Regeringen föreslår i propositionen att trafikhuvudmännen inte ensamma ska ges trafikeringsrätt för sin försöksverksamhet i Norrland. Regeringen bedömer också att ökad effektivitet på marknaden för persontransport på järnväg kräver såväl ökad konkurrens som resenärsanpassad samordning. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med sådana förslag i samband med den kommande behandlingen av Järnvägsutredningens slutrapport Konkurrens på spåret (SOU 2008:92). Riksdagens beslut att endast SJ AB ska ha rätt att utföra kommersiell trafik på det statliga järnvägsnätet bör då upphävas.

Som skäl för regeringens förslag anförs bl.a. att tillsammans med Järnvägsutredningens överväganden kan praktiska erfarenheter utvinnas ur två försök där vissa trafikhuvudmän i landets södra respektive norra del har getts gemensam rätt att utföra och organisera persontrafik på järnväg över länsgräns. Regeringen anser att det är angeläget att på detta sätt stödja regionala initiativ som kan få positiv effekt för berörda regioner.

Som skäl för regeringens bedömning om ökad effektivitet på marknaden för persontransporter på järnväg anförs bl.a. att regeringen ser ökad konkurrens som ett viktigt och nödvändigt inslag i moderniseringen av järnvägsmarknaden. På en väl fungerande marknad leder konkurrens till snabb förnyelse, prispress och till att samhällets resurser används på ett effektivt sätt. Det är därför viktigt att fler och konkurrerande aktörer kommer in på järnvägsmarknaden och ges möjligheter att erbjuda konsumenterna olika transportlösningar. Detta kommer att leda till ett ökat tågresande, till gagn även för klimatet.

Regeringen har redan i budgetpropositionen för 2007 uttalat att SJ AB:s ensamrätt att bedriva kommersiell trafik ska avskaffas. Denna ensamrätt är för närvarande riksdagsbunden. Genom riksdagens beslut om propositionen

Moderna transporter (prop. 2005/06:160 s. 180, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308) beslutades att marknadssegmenten för chartertrafik och nattågstrafik skulle öppnas för konkurrens under 2007, vilket regeringen sedan verkställde genom ändring i järnvägsförordningen. Riksdagens beslut innebar att SJ AB i övrigt skulle behålla sin ensamrätt för interregional trafik som bedrivs på kommersiella villkor.

Beslutsordningen när det gäller vem som har rätt att utföra persontrafik på det statliga järnvägsnätet är inte konsekvent. Enligt 5 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519) meddelar regeringen föreskrifter om vem som har rätt att utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. Sådana föreskrifter återfinns i 4 kap. järnvägsförordningen (2004:526). Enligt förordningen har SJ AB trafikeringsrätt på det statliga järnvägsnätet. Regeringen har dock rätt att inskränka denna rätt om SJ AB:s trafik konkurrerar med trafik som staten upphandlat eller med trafik som bedrivs av en trafikhuvudman.

Om förutsättningarna för att bedriva kommersiell trafik eller statligt upphandlad trafik inte väsentligen påverkas, kan regeringen också besluta att trafikhuvudmän i olika län som samverkar ska ha en gemensam trafikeringsrätt i dessa län. Denna bestämmelse tillämpades 2007 då trafikhuvudmän i södra Sverige bl.a. fick gemensam rätt att bedriva s.k. Öresundstågtrafik mellan Malmö och Göteborg. För trafik som bedrivs på kommersiella villkor, med undantag för charter- och nattågstrafik, saknar dock regeringen handlingsutrymme, på grund av riksdagsbindningen enligt ovan. Det bör därför klargöras att det är regeringen, och inte riksdagen, som ska besluta om vem som ska ges rätt att utföra persontrafik på det statliga järnvägsnätet. Regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen med ett förslag om att upphäva riksdagsbindningen av SJ AB:s ensamrätt i samband med riksdagsbehandlingen av regeringens kommande proposition om Järnvägsutredningens förslag.

Satsningar för godstrafik i järnvägsnätet

Regeringen bedömer att satsningar i järnvägsnätet behöver vidtas för att möjliggöra bättre kapacitet genom bl.a. högre axellaster, en större lastprofil (lastutrymme) samt längre och tyngre tåg. Med sådana insatser underlättas en överföring av gods från väg till järnväg.

Regeringen anser det viktigt för konkurrenskraften i svenskt näringsliv att transportkostnaderna för godset kan hållas nere. Regeringen har gett trafikverken och SIKA i uppdrag att kartlägga vilka potentialer det finns för överflyttning av gods och passagerare mellan trafiklagen, givet att dessa bedöms som samhällsekonomiskt lönsamma, och vilka åtgärder som krävs för att det ska kunna åstadkommas. Regeringen har också gett Banverket i uppdrag att i samverkan med berörda aktörer i järnvägssektorn vidareutveckla verktyg och metoder för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet som medför att infrastrukturen nyttjas på ett samhällsekonomiskt optimalt sätt. Banverket ska också upprätta en handlingsplan för fortsatt

utvecklingsarbete inom området, inklusive analyser av hur ekonomiska styrmedel kan användas i kapacitetstilldelningsprocessen. Möjligheten till längre och tyngre tåg samt en mer gynnsam lastprofil förbättrar kapaciteten på den befintliga infrastrukturen, minskar miljöbelastningen och ökar industrins konkurrenskraft. Det är viktigt att hitta metoder för att aktivt och samhällsekonomiskt effektivt fördela tåglägen, t.ex. genom att auktionera ut tåglägen, speciellt vid tidpunkter och platser där det råder trängsel. Investeringar för ökad kapacitet i nätet är välmotiverade mot bakgrund av de, relativt konkurrentländerna, långa transportavstånden i Sverige och till de internationella marknaderna, under förutsättning att satsningarna är samhällsekonomiskt effektiva. Denna typ av åtgärder bör därför övervägas under åtgärdsplaneringen.

Höghastighetsbanor

Banverket har under våren 2008 gjort en fördjupad studie om förutsättningarna för höghastighetsbanor i samverkan med andra berörda aktörer. Studien redovisades i juni 2008 och den visar att restidsminskningarna kan bli betydande med separata höghastighetsbanor för sträckorna Stockholm–Jönköping–Göteborg (Götalandsbanan) samt Jönköping–Öresund (Europabanan): restiderna kan förkortas med mellan 30 och 55 % jämfört med i dag. Enligt studien ger de separata banorna också utrymme för 2–3 gånger fler godståg under dagtid på stambanorna jämfört med i dag. I anläggningskalkylerna för Götalandsbanan och Europabanan bedömer Banverket kostnaderna till intervallet 100–150 miljarder kronor. Anslutningen till Danmark är emellertid inte löst och behöver utredas vidare och förhandlas kring. Banverket föreslår att finansieringen av banorna ska ske i särskild ordning. Studien indikerar också att höghastighetsbanor i Sverige är lönsamma och kan ge samhällsekonomiska nyttor, men beskriver också att mer utredning i frågan behöver ske för att säkerställa effekterna, kostnaderna och finansieringen.

Under sommaren har också SJ AB, Green Cargo AB, Jernhusen AB, Alstom Transport AB och Nordiska Investeringsbanken presenterat en studie som beskriver att höghastighetsbanor mellan Stockholm–Jönköping–Göteborg samt Jönköping–Öresund ger stora möjligheter till överflyttning av resor från bil och inrikesflyg. Industrigrupperingen presenterar också förslag till hur finansiering, genomförande, upphandling och riskhantering kan ske i projektet.

Regeringen konstaterar att utbyggnad av höghastighetsbanor ger ökat kapacitetsutrymme på redan befintlig järnväg. Regeringen konstaterar också att höghastighetståg med konkurrenskraftiga restider är ett intressant alternativ till flyget för resor mellan större städer i södra Sverige. Att bygga ett nytt höghastighetssystem är dock en betydande investering som behöver utredas vidare och tydligt belysas vad gäller effekter, kostnader och finansiering. Även kopplingen till det internationella järnvägsnätet behö-

ver klargöras. Regeringen avser tillsätta en utredare som avrapporterar till sommaren 2009. Frågan om höghastighetsbanor kan då övervägas av regeringen parallellt med övriga åtgärder i åtgärdsplanerna.

Regeringen avser också att i samråd med de danska och norska regeringarna analysera de tekniska, ekonomiska och marknadsmässiga förutsättningarna för sammankoppling av det svenska och skandinaviska järnvägsnätet med det nät av nya järnvägar för höghastighetståg som byggs ut inom EU. Regeringen avser även att genomföra en studie av förutsättningarna för ökad kapacitet på ett mer godsriktat svenskt järnvägsnät, baserat på en separering av godstrafiken och persontrafiken på befintliga spår, och som kopplas samman med de särskilda korridorer för godstrafik på järnväg som föreslås i EU-kommissionens handlingsplan för godstransportlogistik. Härvid kommer den fortsatta beredningen av höghastighetsbanor att beaktas.

Det kapillära järnvägsnätet

Regeringen bedömer att det kapillära järnvägsnätet har stor betydelse för järnvägens konkurrenskraft. Banverket bör gå vidare med att djupare analysera vilka förändringar som bör genomföras.

Av propositionen framgår att Banverket på regeringens uppdrag har genomfört två utredningar om det kapillära järnvägsnätet. Den ena utredningen rapporterades till den tidigare regeringen 2006 och avsåg ett uppdrag om redovisning rörande anslutningsväxlar. Den andra utredningen avser utvecklingen av det kapillära järnvägssystemet. I redovisningen av sistnämnda uppdrag framgår att det kapillära järnvägsnätet består av industrispår, terminalspår, hamnspår, depåspår, m.m. och ägs av kommuner och privata aktörer. Även SJ ägde den typen av spår fram till 1996 då godstrafiken avreglerades. SJ:s godsspår överfördes då till Banverket. Det kapillära järnvägsnätet är viktigt för att järnvägstransportsystemet ska komma nära sina användare, industrin, och därmed kunna utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ och ett viktigt komplement till övriga trafikslag.

Enligt Banverkets rapport är det kapillära nätet av stor betydelse för att järnvägen ska kunna vara konkurrenskraftig i förhållande till framför allt vägar. För närvarande belastas det kapillära järnvägsnätet med kostnader som saknar motsvarighet inom vägnätet. Banverket föreslår därför att staten, i likhet med vad som gäller för enskilda vägar, efter prövning ska ge bidrag till anläggning och underhåll av järnvägsinfrastruktur som tillgodoser ett kommunikationsbehov för näringslivet. Bidraget ska kunna beviljas privata och kommunala spår som ansluter fabrikkspår och liknande till linjenätet. Avgiften för att ansluta till det nät som förvaltas av Banverket föreslår verket ska tas bort. Av Banverkets rapport framgår att transporter på det kapillära nätet ofta är småskaliga och därmed lämpade för mindre järnvägsföretag. Genom att skapa bättre förutsättningar för det kapillära järnvägsnätet skapas också bättre möjligheter för nya järnvägsföretag att komma in på marknaden. En inträdeströskel för nya företag är den höga

kostnaden för att anskaffa lok. För ett effektivt nyttjande av det kapillära nätet föreslår Banverket därför att bättre möjligheter att kunna hyra lok skapas.

Regeringen anser att det kapillära järnvägsnätet har stor betydelse för järnvägens konkurrenskraft. Regeringen bedömer att förslagen i Banverkets utredning bör analyseras ytterligare innan regeringen kan gå vidare och besluta om konkreta åtgärder. I en sådan analys ska också ingå hanteringen av anslutningsväxlar. Regeringen avser därför att ge Banverket i uppdrag att gå vidare med förslagen och djupare analysera om förslagen är juridiskt möjliga och i så fall vilka samhällsekonomiska konsekvenser som varje enskilt förslag har. Arbetet bör ske i samråd med övriga transportverk och i dialog med övriga berörda myndigheter och branschorganisationer. I analysen bör också hänsyn tas till de åtgärder som planeras i det lågtrafikerade järnvägsnätet. I synnerhet bör hänsyn tas till vilka konsekvenserna blir för berörda delar av det kapillära järnvägsnätet i de fall nedläggningar planeras för lågtrafikerade banor.

Motionerna

Trafikeringsrätt

I motion 2008/09:T8 yrkande 20 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) anføres att enligt propositionen är regeringens enda strategi för att utveckla svensk järnväg att konkurrensutsätta denna. Motionärerna instämmer i att konkurrens på vissa delar av järnvägsnätet förvisso kan ha fördelar, och motionärerna har tidigare ställt sig positiva till att öppna för fler aktörer på järnvägsmarknaden. Samtidigt framför motionärerna att järnvägar i mycket liknar naturliga monopol och att antalet tåg som kan trafikera en sträcka med lönsamhet är naturligt begränsat. De pekar på att investeringar i nya vagnar är så pass dyrt att lönsamheten måste vara garanterad för att investeringarna ska bli gjorda samtidigt som resenärerna behöver ett järnvägsystem där byten och biljettsystem gör det enkelt och billigt att åka tåg. Allt detta sammantaget talar enligt motionärerna för ett betydande statligt ansvar för järnvägstrafiken och för att det finns fördelar att behålla SJ:s ensamrätt för delar av trafiken.

SJ AB:s mål

I motion 2008/09:T10 yrkande 16 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) framhålls att SJ:s enda uppgift är att vara företagsekonomiskt lönsamt och leverera ekonomiskt överskott till statskassan. Detta går stick i stäv med de transportpolitiska målen och missgynnar särskilt kvinnors transportbehov. Motionärerna anför därför att regeringen bör omformulera sitt krav på SJ så att det ingår i bolagets uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås, samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.

I motion 2008/09:T206 yrkande 12 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) framförs också kravet att SJ:s uppdrag ska ändras så att tågtrafiken drivs i syfte att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen.

I motion 2008/09:T8 yrkande 21 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) anförs att det är viktigt att SJ agerar på ett sådant sätt att de transportpolitiska målen kan nås om bolaget ska behålla sin ensamrätt. Bolaget ska drivas affärsmässigt men målet bör inte vara att generera så mycket vinst som möjligt till ägaren staten. SJ har ett viktigt samhällsuppdrag som den dominerande operatören för persontrafik på järnväg. Motionärerna vill att SJ ska ha ett uttalat mål att ha en prispolitik på biljetter som gör att de kan vinna marknadsandelar från andra transportslag. Det ska vara enkelt och prisvärt att resa med tåg.

Höghastighetsbanor

I motion 2008/09:T8 yrkande 12 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) framhålls att Klimatberedningen var enig om att järnvägen i Sverige behöver byggas ut och att investeringarna bör öka. Motionärerna anser att målet bör vara att kapaciteten på järnvägen för gods- och persontransporter ska öka med uppemot 50 %. För att göra detta möjligt krävs att investeringar i ny järnvägskapacitet prioriteras framför investeringar i vägar. Motionärerna påtalar att regeringens proposition varken anger inriktning eller visioner för den framtida järnvägsutbyggnaden och att inga resurser viks till framtida investeringar. De anför att Banverkets studie av förutsättningarna att bygga höghastighetståg i Sverige enbart resulterar i att regeringen tillsätter ytterligare en utredning utan att själv ta ställning i frågan.

I motion 2008/09:T10 yrkande 11 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) föreslår motionärerna att en draging av Europakorridoren via Växjö ska utredas, dels för att se vilken som är den kortaste och mest kostnadseffektiva lösningen, dels i ljuset av att inrikesflyget i stor utsträckning bör ersättas av höghastighetståg. I samma motion, yrkande 12, föreslås också att byggandet av Europakorridoren bör genomföras så snart det är planeringsmässigt möjligt. Motionärerna vill att den pågående planeringen av Götalandsbanan påskyndas och intensifieras och att en planering av Europabanan inleds snarast. Det föreslås vidare i yrkande 13 att en särskild finansiering för byggandet av Europakorridoren bör garanteras vid sidan av de ordinarie planeringsramarna och budgetanslagen. Genomförandet bör enligt motionärerna kunna ske i en särskild projektform där staten tar huvudansvaret, men dit också regionala och privata intressenter bör inbjudas att medverka. Finansieringen bör enligt motionärerna ske genom lån.

I motion 2008/09:T311 av Yvonne Andersson (kd) anförs att i den utredning som Banverket gjort vill man bygga för 300 km/h. Motionären pekar dock på att prisskillnaden för att bygga för 350 km/h är marginell. Motionären anför vidare att detta skulle innebära att man i Sverige bygger för samma standard som övriga Europa. Det behövs för närvarande enligt

motionären ett tydligare beslutsunderlag för att regeringen ska kunna ta ställning. Regeringen föreslås därför uppdra åt Banverket att ta fram detaljerade kostnadskalkyler för de olika etapperna i Europakorridoren.

I *motion 2008/09:T381 av Thomas Bodström (s)* anförs att det är viktigt för näringslivet med en god infrastruktur. Således bedöms att en utbyggnad av höghastighetståg, men också en förbättring av redan befintligt järnvägsnät, är ett måste om Sverige ska kunna öka sin konkurrenskraft.

I *motion 2008/09:T414 av Mats Sander (m)* anförs att med höghastighetståg får man ett mycket gott alternativ till flyget när det gäller att snabbt kunna ta sig mellan Sverige och kontinenten och mellan Sveriges främsta tillväxtregioner; Europakorridoren skulle knyta Sverige närmare kontinenten, ett viktigt argument för ett land i Europas utkant. Motionären anser att regeringen bör se över möjligheterna att snarast förverkliga Europakorridoren, något som skulle innebära bättre tillväxtmöjligheter för vårt land och ett snabbt och miljövänligt sätt att resa i Sverige och vidare ut på kontinenten.

I *motion 2008/09:T430 av Betty Malmberg och Peder Wachtmeister (m)* anförs att det – med tanke på det långa planeringsläget för stora infrastrukturinvesteringar – är viktigt att regeringen snarast lägger fast en strategisk plan för att etappindela och bygga de separata höghastighetsbanorna Götalandsbanan och Europabanan. Båda objekten ingår i den av EU utpekade Nordiska triangeln och väntas därför enligt motionärerna få stor betydelse för hela Europa. Med de satsningar och viktiga överenskommelser som nu träffats mellan Danmark och Tyskland om förbindelsen över Fehmarn Bält anförs att detta möjliggör en snabb och effektiv transportsträcka från Stockholm till Hamburg. Enligt motionärerna måste Sverige därför intensifiera planeringen.

Även i *motion 2008/09:462 yrkandena 3 och 4 av Annie Johansson m.fl. (c, m, kd, fp)* framhålls att när nu den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält kommer att byggas, ställs Sverige inför nya möjligheter att hitta ett kommunikationssätt som gör det möjligt, för såväl gods- som persontrafik att färdas snabbt och effektivt mellan Norden och övriga Europa. Detta ger stora möjligheter för en utbyggnad av Götalandsbanan och Europakorridoren. Genom att beslut nu fattats om Fehmarn Bält-förbindelsen möjliggörs att inom överskådlig tid knyta samman Sverige med det europeiska höghastighetsnätet i Tyskland, något motionärerna bejakar.

I *motion 2008/09:T508 av Christin Hagberg m.fl. (s)* framhålls att Europakorridoren ger stora möjligheter till regional tillväxt och utveckling i Syd- och Mellansverige. Motionärerna framhåller att Europakorridoren med Europabanan och Götalandsbanan omfattar ett stort antal städer och regioner vars attraktivitet ytterligare ökar genom att dessa starkare sammanbinds med varandra och med Europa. Motionärerna understryker att det inte kan vara rimligt att vi i Sverige med vårt avståndshandikapp gentemot övriga Europa nöjer oss med en lägre hastighetsstandard än vad som i övrigt gäller i Europa.

I motion 2008/09:T530 av *Else-Marie Lindgren (kd)* understryks att Götalandsbanan och Europabanan utgör nyckeln till att lösa kapacitetsproblemen på hela det svenska järnvägsnätet. Motionären pekar på att överenskommelsen mellan Danmark och Tyskland om byggande av Fehmarn Bält-förbindelsen innebär att förutsättningarna och tidsplanerna i Sverige för en utbyggnad av Götalandsbanan, Europabanan och en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör ses över.

I motion 2008/09:T533 yrkande 3 av *Leif Jakobsson m.fl. (s)* anförs att fjärrförbindelserna norrut på södra stambanan måste få högsta prioritet. De påtalar att med ett antal enklare åtgärder kan hastigheten höjas rejält. För framtida höghastighetståg anser motionärerna att planeringen måste börja nu och att den måste ske i nära samarbete med Danmark så att den kommande förbindelsen över Fehmarn Bält tas till vara på bästa sätt. På så sätt menar motionärerna att även befolkningen i Mellansverige kan få nära till kontinenten.

I motion 2008/09:T537 av *Carina Hägg m.fl. (s)* framhålls att projektet med Europakorridoren gynnar både miljön och klimatet, tillväxten och den regionala utvecklingen.

Arlandabanan

I motion 2007/08:T515 yrkande 3 av *Thomas Östros m.fl. (s)* framhålls att Upplands Lokaltrafik har utvidgat trafiken till Gävle via bl.a. Arlanda genom samarbete med X-Trafik och Stockholms Lokaltrafik. De pekar på att antalet passagerare efter ett år är så betydande att kapacitetsbrist uppstått. De anser att detta är ett glädjande tecken på att tåg kan konkurrera med bil och buss, vilket ger uppenbara miljöeffekter. Motionärerna påtalar dock att vid trafikeringen till och från Arlanda har det faktum att denna tågstation är privatägd varit ett stort hinder, vilket de menar inte gynnar den systemsyn som är så nödvändig i kollektivtrafiken.

I motion 2008/09:T220 av *Lars Ohly m.fl. (v)* anförs bl.a. att ett överförande av Arlandabanan till staten skulle innebära större möjligheter att nå samhällsekonomiska och samhällspolitiska mål. Motionärerna anser att dagens situation i stället betyder att det är företagsekonomiska mål som vägleder Arlandabanans drift. De pekar på att en önskan om att öka antalet resenärer genom att sänka biljettpriset kanske inte är företagsekonomiskt intressant, bl.a. därför att företaget då måste göra investeringar i nya tåg för att klara en kapacitetshöjning, vilket innebär en ökad finansiell risk. Utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv kan dock enligt motionärerna ett sänkt pris vara oerhört rationellt, eftersom det leder till att fler åker tåg och miljöpåverkan därmed minskar. Motionärerna anser därför att staten bör använda sig av sin optionsrätt att efter 2010 lösa ut A-Train som operatör på Arlandabanan och att Banverket bör överta ansvaret för järnvägssträckan.

I motion 2008/09:T299 av Agneta Gille (s) framhålls att resenärerna med Upplands Lokaltrafik betalar 42 kr av en enkelbiljett köpt i förväg eller ca 210 kr av priset på månadskortet till A-Train AB för att få kliva av tåget och utnyttja A-Trains station på Arlanda; köper man biljetten i spärren på Arlanda är dock kostnaden 75 kr. Motionären pekar på att staten bl.a. genom Vattenfall har satsat pengar i banan, men inte fritt kan använda spårerna och stationen för regional- och fjärrtrafik, trots att det inte minst av miljöskäl är viktigt att antalet tågresor ökar. Motionären anför att aktieägarna i Macguarie Group, som äger banan, förmodligen främst är intresserade av sin vinst för Arlandabanan, och för att öka intäkterna finns det därför risk för att det blir dyrare att få använda A-Trains station på Arlanda. Motionären påtalar att detta kommer att göra de redan dyra biljettpriserna ännu högre, vilket påverkar tågresandet negativt. För att motverka detta önskar motionären att en översyn ska göras av avtalet med A-Train AB.

I motion 2008/09:T438 av Tommy Waidelich och Björn von Sydow (s) anföras att Luftfartsverket i sin årsrapport till Länsstyrelsen redovisar att Arlanda gick över utsläppstaket under förra året. De pekar på att det främst är resorna till och från Arlanda som är det stora hotet mot utsläppstaket och att den enskilt viktigaste åtgärden därför måste vara att minska utsläppen från vägtrafiken. De konstaterar att även om kollektivtrafiken ökat något under de senaste åren är det bara 40 % som åker kollektivt; tågtrafiken står endast för 20 % av resenärerna vilket är långt ifrån den kapacitet som finns på Arlandabanan. Motionärerna framhåller att situationen på Arlanda är så pass allvarlig att regeringen snabbt måste agera för att få fram förändringar i avtalet innan det går ut 2011. Om detta inte går anser motionärerna att nästa steg bör vara att utnyttja den option som föreligger om möjligheter att avbryta avtalet.

Övriga järnvägsfrågor

Det kapillära järnvägsnätet

I motion 2007/08:T450 av Lennart Axelsson och Matilda Ernkrans (s) framhålls att det finns ett gemensamt intresse hos samhälle och näringsliv att ur miljösynpunkt öka möjligheterna för företagen att överföra godstransporter från väg till järnväg. Enligt motionärerna finns det i landet företag som ligger i nära anslutning till tågförbindelser och som med relativt enkla åtgärder skulle kunna få direkt anslutning till järnvägen. Motionärerna vill därför föreslå att regeringen ger Banverket i uppdrag att tillsammans med de kommuner som ligger i anslutning till lämpliga tågbanor inventera möjligheterna att försörja befintliga företag och industriområden med stickspår som möjliggör godstransport på tåg.

I motion 2008/09:T558 av Ulrika Karlsson i Uppsala (m) framhålls att det i dag finns ett missnöje hos många av dem som har investerat i järnväg för industriellt bruk, eller kan tänka sig att göra så. Motionären anför

att orsaken till missnöjet är att även då kostnaden för investeringen helt bärs av den privata aktören, övergår sedan skötsel och drift inklusive planering av trafikering till Banverket när spåret är byggt. Enligt motionären skapar överföringarna av beslut missnöje, och riskerar följaktligen leda till att viktiga investeringar i spårbunden trafik inte kommer till stånd. Motionären anser därför att det finns behov av att se över reglerna så att de anpassas till hur samhället ser ut och de krav på miljö som samhället och staten har på industrin.

Elektrifiering av banor

I motion 2008/09:T206 yrkande 39 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) anser motionärerna att vissa utpekade banavsnitt där det i dag används diesel bör elektrifieras för att på så vis ytterligare minska miljöpåverkan från järnvägen. Härigenom anser motionärerna att koldioxidutsläppen i järnvägssektorn skulle minska med 50 %. De framhåller dock att detta inte innebär att samtliga spår behöver elektrifieras, eller att alla spår som inte är elektrifierade bör läggas ned; i vissa lägen kan biogasdrivna lok vara en bättre lösning än elektrifiering. Motionärerna anser att regeringen bör ge Banverket i uppdrag att minska miljöpåverkan från järnvägen genom att vissa utpekade banavsnitt där det i dag används diesel elektrifieras.

I motion 2008/09:T489 av Margareta Cederfelt och Maria Plass (m) framhålls att i syfte att skona miljön är järnvägsburen frakt ett utmärkt alternativ till vägburna transporter. I syfte att åstadkomma fler miljösmarta transporter på järnväg borde enligt motionärerna en kartläggning ske över vilka delar av det svenska järnvägsnätet som inte är elektrifierat, en plan utarbetas för hur elektrifiering kan ske och arbetet påbörjas med att elektrifiera järnvägen så snart kartläggning och plan är klar, oavsett huvudman.

Gemensam järnvägsstandard

I motion 2008/09:T279 av Alf Eriksson (s) anføres att järnvägstrafiken i Europa har många tekniska hinder, exempelvis olika spårbredd och elsystem, vilket försämrar förutsättningarna för järnvägstransporter. Motionären framhåller behovet av att EU tar ansvar för ett gemensamt järnvägssystem i Europa; detta är en nödvändig förutsättning för att minska klimatgasutsläppen från transportsektorn. Den svenska regeringen bör därför enligt motionären ta initiativ till denna gemensamma järnvägspolitik med en gemensam järnvägsstandard i Europa.

Lokala och regionala spårvägsinvesteringar

I motion 2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) anføres att i dag är utbyggnaden av lokal spårtrafik i huvudsak en fråga för kommuner och regionala och lokala trafikhuvudmän. Något fast statsbidrag för utbyggnad av själva spårplanläggningarna har hittills inte funnits. Motionärerna påtalar dock att i några fall har Banverket, ofta på direkt uppdrag av regeringen,

fördelat statsbidrag till vissa lokala spårprojekt, exempelvis tvärbanan i Stockholm. De anser att osäkerheter i statsbidragsgivningen, liksom oklarheter i Banverkets ansvar, påtagligt har hämmat utbyggnaden av lokal spårtrafik. Motionärerna anser att detta endast kan förändras genom att staten, genom Banverket, får ett tydligare ansvar för att aktivt inspirera, planera för och delfinansiera utbyggnad av lokal spårtrafik. I motionen föreslås i *yrkande 18* att det i Banverkets sektorsuppgift ska ingå att vara ett nationellt kompetenscentrum för lokal och regional spårtrafik i större städer. I detta ska ingå att aktivt inspirera städer att anlägga sådan spårtrafik, att bidra med forskning, rådgivning och stöttning till städer som har planer på att anlägga spår och att fördela statsbidrag till sådana projekt, både för anläggande av spår och för vagnmaterial. Banverket ska enligt *yrkande 19* i samma motion prioritera olika projekt efter största klimatnytta.

Även i *motion 2008/09:T206 yrkande 32 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* förespråkas att regeringen bör ge Banverket ett utpekat huvudansvar för att det anläggs lokal spårtrafik, i samverkan med regionala och lokala aktörer.

I *motion 2007/08:T545 yrkande 16 av Peter Eriksson m.fl. (mp)* framhåller motionärerna att eftersom anläggandet av nya spårvägar ofta kräver höga initiala investeringar bör staten stimulera trafikhuvudmännen till investeringar i spårburen trafik genom att stödja lokala spårinvesteringar. De anser att detta kan ske genom ett nytt statsbidrag, som bör kunna uppgå till 50 % av den totala investeringskostnaden. Banverket bör enligt motionärerna få i uppdrag att fördela dessa statsbidrag utifrån principen om största klimatnytta och också med beaktande av en rimlig fördelning av bidragen till sökande städer.

Utskottets ställningstagande

Trafikeringsrätt

Utskottet vill inledningsvis framhålla att regeringen den 8 november 2007 beslutade att tillkalla en särskild utredare (dir. 2007:145) med uppdrag att föreslå åtgärder som skapar förutsättningar för ökad konkurrens på marknaden för persontransporter på järnväg. Till särskild utredare förordnades f.d. generaldirektören Jan Brandborn. Utredaren har i sitt slutbetänkande tidigare i höst föreslagit att SJ:s monopol att bedriva kommersiellt lönsam trafik på statens spåranslagningar slopas från den 1 januari 2010. Utredningen, som fått namnet Järnvägsutredningen, är för närvarande föremål för remissbehandling. En proposition i ärendet har aviserats under första halvåret 2009.

Enligt utskottets bedömning kräver en ökad effektivitet på marknaden för persontransport på järnväg såväl ökad konkurrens som resenärsanpassad samordning. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med sådana förslag i samband med den kommande behandlingen av Järnvägsutredningen och aviserar att riksdagens beslut att endast SJ AB ska ha rätt

att utföra kommersiell trafik på det statliga järnvägsnätet då bör upphävas. Utskottet välkomnar regeringens tydliga beslutsinriktning för det fortsatta reformarbetet för att avreglera järnvägsmarknaden. Motionsförslaget avstyrks mot den bakgrunden.

Med anledning av regeringens förslag om att trafikhuvudmännen inte ensamma ska ges trafikeringsrätt för sin försöksverksamhet i Norrland vill utskottet anföra att försöket avser persontrafik på delar av järnvägsnätet i Norrland, vilket riksdagen beslutade om vid behandling av proposition 2005/06:160 Moderna Transporter (bet. 2005/06, TU5, rskr. 2005/06:308). Beslutet innebär att berörda trafikhuvudmän skulle erbjudas att ensamma få trafikeringsrätt för all linjetrafik under dagtid i ett område mellan Sundsvall och Ånge samt norr därom. Ministerrådet och EU-parlamentet har i oktober 2007 antagit det tredje järnvägspaketet, i vilket det s.k. marknadsöppningsdirektivet ingår. Från och med 2010 kommer järnvägsföretag ha rätt att bedriva internationell persontrafik på hela det europeiska järnvägsnätet. Därmed kan ensamrätter inte upprätthållas. Riksdagsbeslut om att ge trafikhuvudmännen i Norrland ensamrätt måste därför upphävas, enligt regeringen.

Utskottet har inget att erinra mot regeringens förslag att trafikhuvudmännen inte ensamma ska ges trafikeringsrätt för sin försöksverksamhet i Norrland och tillstyrker därför förslaget i propositionen.

SJ AB:s mål

Syftet med bolagiseringen av SJ AB var bl.a. att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga operatörer på marknaden och som kan garantera kunderna en bra och prisvärd service inom järnvägsområdet, samtidigt som de kan ge en affärsmässig avkastning på det kapital som ägaren tillskjutit. Målet för SJ AB har av företagets ledning formulerats till att vara ett modernt, lönsamt och kundnära reseföretag. Som bakgrund för de finansiella målen ligger synen att företagsekonomisk lönsamhet är en förutsättning för att SJ AB ska kunna möta framtidens utmaningar, däribland ökad konkurrens och konkurförändringar. Enligt utskottets mening är det viktigt att SJ AB uppvisar en sådan lönsamhet att företaget har möjlighet att investera i nytt tågmateriel och nya tågprodukter för att få fler resenärer att välja tåget. Som utskottet ser det har också staten ett transportpolitiskt ansvar för en hållbar transportutveckling som bygger på en väl fungerande järnvägstrafik genom en framtidsanpassad infrastruktur. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att SJ AB ska kunna fullgöra sina uppgifter mot landets tågresenärer.

Utskottet vill också erinra om, mot bakgrund av den pågående processen inom EU mot en avreglerad järnvägsmarknad, att specifikt uppställda målkrav mot ett enskilt bolag skulle verka konkurrenshämmande och strida mot principerna om fri konkurrens på lika villkor. Motionsförslagen avstyrks mot bakgrund av det anförda.

Höghastighetsbanor

Utskottet anser att en utbyggnad av höghastighetsbanor kan utgöra ett strategiskt intressant transportpolitiskt medel för utveckling av framtidens kommunikationer i Sverige. Som regeringen redovisar innebär också en utbyggnad av höghastighetsbanor ett ökat kapacitetsutrymme på redan befintlig järnväg. Det ger vidare konkurrenskraftiga restider och är ett intressant alternativ till flyget för resor mellan större städer i södra Sverige. Utskottet vill dock erinra om att en utbyggnad av ett nytt höghastighetssystem är en betydande investering och kräver omsorgsfulla överväganden och beslutsunderlag som tydligt visar effekter, kostnader och finansiering. Det finns även kopplingar till det internationella järnvägsnätet som behöver klargöras. Regeringen avser därför i samråd med de danska och norska regeringarna att analysera de tekniska, ekonomiska och marknadsmässiga förutsättningarna för sammankoppling av det svenska och skandinaviska järnvägsnätet med det nät av nya järnvägar för höghastighetståg som byggs ut inom EU.

Utskottet är därför positivt till att regeringen avser att tillsätta en utredare som tydligt ska belysa effekter, kostnader och finansiering av en utbyggnad av höghastighetsbanor. En avrapportering ska göras till sommaren 2009. Frågan om höghastighetsbanor kan då övervägas av regeringen parallellt med övriga åtgärder i åtgärdsplanerna. Utskottet anser det inte vara påkallat att nu föregripa förutsatt utredningsarbete och regeringens beredning av ärendet, varför motionsförslagen om höghastighetsbanor avstyrks.

Arlandabanan

Utskottet vill framhålla att i svar på skriftliga frågor i januari och september 2008 har statsrådet Åsa Torstensson bl.a. uttalat att det är Arlandabanan Infrastructure AB (f.d. A-Banan Projekt AB) som är det statligt ägda bolaget som ansvarar för att hantera statens rättigheter och skyldigheter i Arlandabanan. Flygpendeltrafiken mellan Stockholms central och Arlanda flygplats bedrivs av det privata bolaget A-Train AB, under namnet Arlanda Express. Det avtal som ingicks när projektet påbörjades innebär att A-Train AB ska upplåta trafikeringsrätter på Arlandabanan till andra operatörer, vilket också skett. Diskussioner pågår mellan Arlandabanan Infrastructure AB och A-Train AB om upplåtandet av trafikeringsrätter och om formerna för framtida ersättning till A-Train AB. En gemensam förstudie har också initierats för att utröna möjligheterna att utöka tågtrafiken till och från Arlanda flygplats. Bland annat tittar man på möjligheten att låta vissa tåg stanna även på stationer norr och söder om Stockholm central. Studien genomförs i dialog med övriga aktörer som berörs, såsom Luftfartsverket, Banverket, SJ, Stockholms Lokaltrafik och Upplands lokaltrafik och beräknas vara klar under första kvartalet 2009. Utskottet välkom-

nar dessa initiativ och anser att det borde finnas goda förutsättningar för inblandade parter att åstadkomma en minskning av de klimatbelastande utsläppen från marktransport till och från Arlanda flygplats.

Utskottet anser vidare att det är viktigt – inte minst av miljöskäl – att kollektivtrafiken till Arlanda flygplats utvecklas. I enlighet med vad som framförs i motioner finns en option som möjliggör en eventuell inlösen av järnvägstrafiken på Arlandabanan 2010. Utskottet vill med anledning av motionsförslagen om att staten ska utnyttja sin optionsrätt om inlösen av Arlandabanan påminna om att Carl Cederschiölds och regionens förhandlingsöverenskommelse är att staten och A-Train bör förhandla fram och gemensamt komma överens om förändringar i avtalet. Först om förhandlingarna inte leder till resultat föreslås att optionen på att avbryta avtalet ska utnyttjas. Utskottet utgår ifrån att förutsättningarna för att skapa effektiva kollektivtransporter till och från Arlanda väger tungt i detta arbete.

Som utskottet ser det har frågor av det slag som väckts i nu behandlade motioner uppmärksamats och beredning av frågorna pågår. Utskottet anser att något utskottsinitiativ inte är påkallat. Nu behandlade motionsförslag avstyrks följaktligen.

Övriga järnvägsfrågor

Utskottet anser – i likhet med regeringen – att det *kapillära järnvägsnätet* har stor betydelse för järnvägens konkurrenskraft. Som framgår av propositionen bedömer regeringen att förslagen i Banverkets utredning bör analyseras ytterligare innan regeringen kan gå vidare och besluta om konkreta åtgärder. I en sådan analys ska också ingå hanteringen av anslutningsväxlar. Utskottet ser positivt på att regeringen avser att ge Banverket i uppdrag att gå vidare med förslagen och djupare analysera om förslagen är juridiskt möjliga och i så fall vilka samhällsekonomiska konsekvenser som varje enskilt förslag har. Regeringen anser att arbetet bör ske i samråd med övriga transportverk och i dialog med övriga berörda myndigheter och branschorganisationer. I analysen bör också hänsyn tas till de åtgärder som planeras i det lågtrafikerade järnvägsnätet. Utskottet anser också – i likhet med regeringen – att särskild hänsyn bör tas till vilka konsekvenserna blir för berörda delar av det kapillära järnvägsnätet i de fall nedläggningar planeras av det lågtrafikerade nätet.

Mot bakgrund av att frågor om det kapillära järnvägsnätet bereds inom Regeringskansliet och att utskottet inte anser det påkallat att föregripa detta arbete, avstyrks motionsförslagen.

Med anledning av motionsförslagen rörande *elektrifiering* av icke–elektrifierade bandelar vill utskottet anföra följande.

Utskottet instämmer med motionärerna om att en elektrifiering av järnvägsnätet på sträckor där det nu bl.a. körs dieseldrivna lok i stället kan vara betydligt skonsammare för miljön. Utskottet kan i det sammanhanget glädjande nog också konstatera att efter elektrifieringen av Blekinge kustbana ökade tågresandet med nära 12 %. Genom elektrifieringen ökade det

interregionala resandet genom att det blev ett sammanhängande tågssystem. En utveckling som således ger goda miljövinster. Utskottet vill också peka på att Banverket under 2009 bl.a. kommer att påbörja elektrifieringsarbete och upprustning av bangårdarna i Morjärv, Kalix och Karlsborg.

Utskottet anser det viktigt att vårda befintlig infrastruktur för att undvika kapitalförstöring och för att nå målen inom transportpolitiken. Utskottet ser därför positivt på att regeringen i propositionen anser att ökade intäkter från banavgifterna kan utgöra tillskott till finansieringen av ökade insatser för drift och underhåll. Det innebär att angelägna åtgärder för att öka säkerheten på systemen och drifteffektiviteten, genom exempelvis elektrifiering, kan genomföras. Utskottet vill i sammanhanget också erinra om att inom ramen för åtgärder i den s.k. närtidssatsningen ingår drift- och underhållsåtgärder på järnvägssidan till en omfattning av 240 miljoner kronor 2009–2010.

Enligt utskottets mening har regeringen uppmärksammat betydelsen av drift- och underhåll i järnvägsnätet, vari bl.a. elektrifiering av icke-elektrifierade bandelar ingår, och nu prioriterar angelägna projekt i närtid. Utskottet bedömer att regeringen därvid gjort erforderliga avvägningar mellan behov och resurser och avstyrker därför nu aktuella motionsförslag.

Beträffande motionsförslaget om att EU tar ett ansvar för en *gemensam järnvägsstandard* i Europa vill utskottet anföra följande.

Det övergripande syftet med det pågående arbetet inom EU med de s.k. järnvägspaketet – Första, Andra och Tredje järnvägspaketet – är att skapa en gemensam och bättre fungerande marknad för järnvägstjänster genom att successivt öppna marknaderna och skapa förutsättningar för gränsöverskridande trafik. Syftet med Andra järnvägspaketet är att slutföra uppbyggnaden av ett juridiskt och tekniskt integrerat järnvägsområde som kan bidra till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft. I det Tredje järnvägspaketet behandlas frågor rörande en avreglerad persontrafikmarknad. Vidare vill utskottet anföra att det europeiska standardiseringsarbetet inom järnvägssektorn sker på flera nivåer. EU har inom sina standardiseringsorgan utarbetat standarder. Sedan EU antagit direktiven om driftskompatibilitet 1996 och 2001, har ansvarigt standardiseringsorgan haft i uppdrag att utarbeta tekniska standarder för driftskompatibilitet (TSD), som gäller vid nybyggnad och uppgradering av infrastruktur och fordon.

Som framgått pågår ett arbete inom EU i enlighet med vad som efterfrågas i motionen. Motionsförslaget avstyrks mot den bakgrunden.

Lokala och regionala spårvägsinvesteringar

Mot bakgrund av att investeringar i spårvagnstrafik främst är en lokal och regional fråga har statens engagemang på området främst omfattat säkerhets- och forskningsfrågor samt viss statsbidragsgivning. Frågan om trafikverkens närmare ansvar, det s.k. sektorsansvaret, är dock för närvarande

föremål för utredning. Regeringen har sålunda tillkallat en särskild utredare (dir. 2008:90) med uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportsektorn.

Enligt direktiven finns det bl.a. ett behov av att utreda vilka nya krav som kan komma att ställas på Vägverkets och Banverkets verksamheter i förhållande till utvecklingen på transportområdet, de förändringar som sker när Transportstyrelsen bildas, när verksamheter bolagiseras och med anledning av den pågående infrastrukturplaneringen. I direktiven sägs också att sektorsansvaret är ett exempel där det torde finnas utrymme för precisering och där ett mer trafikslagsövergripande perspektiv vore önskvärt. Utredaren ska utifrån sin analys föreslå lösningar, organisatoriska eller andra, som krävs för att bäst uppnå riksdagens och regeringens mål för transportpolitiken. Utredarens analys och förslag till åtgärder ska redovisas senast den 1 april 2009. Med hänvisning till pågående utredningsarbete är utskottet inte berett att närmare överväga Banverkets sektorsansvar.

Mot bakgrund av det ovan anförda avstyrks motionsförslagen.

Kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motionsförslag som väckts om olika kollektivtrafikfrågor. Utskottet hänvisar till att regeringens bedömningar och utgångspunkter för det fortsatta reformarbetet är väl ägnade åt att utveckla kollektivtrafiken och främja ett ökat kollektivt resande i samhället.

Jämför reservationerna 23 (mp), 24 (mp), 25 (v, mp), 26 (v, mp), 27 (mp) och 28 (v).

Propositionen

Allmänna utgångspunkter

Regeringen bedömer att en väl fungerande kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Ett ökat inslag av såväl konkurrens som resenärsanpassad samordning inom kollektivtrafiken medför attraktivitet och effektivitet. Vid organisering av kollektivtrafik bör, enligt regeringen, alla aktörer inta ett resenärs-perspektiv. Kollektivtrafiken, såväl den allmänna som den särskilda, utgör ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. För att nå bästa möjliga resultat måste dock kollektivtrafiken, enligt regeringen, anpassas till de förändringar som äger rum i samhället.

Ett ökat kollektivt resande sätter ökat fokus på behovet av en ny och trafikslagsövergripande samordning av kollektivtrafiken. En sådan måste tillgodose resenärernas behov av tillgänglighet och samhällets krav på ett effektivt utnyttjande av resurserna. Det talar för ett fortsatt offentligt engagemang på kollektivtrafikområdet. Ansvaret för att sörja för lokal och regional kollektivtrafik ska även i fortsättningen ligga på lokal och regional nivå. Regeringen klargör vidare att statens ansvar för kollektivtrafiken främst är att se till att den statliga infrastrukturen fungerar tillfredsställande och att ett fungerande regelverk finns på plats. Staten kan också bidra till att det bedrivs forskning, utveckling och att olika aktörer samordnas.

Utöver att kollektivtrafiklagstiftningen ska möjliggöra en organisering av kollektivtrafiken utifrån resenärernas behov framstår det också enligt propositionen som nödvändigt att incitament skapas för kollektivtrafikföretagen att i förhållande till resenärerna upprätthålla en hög servicenivå samt en hög grad av tillgänglighet. Kollektivtrafikföretagen måste ges incitament att bli mer kundorienterade. På det sättet kan kollektivtrafiken bli mer attraktiv i resenärernas ögon och därmed bli ett alternativ till bilen.

Regeringen konstaterar vidare med tillfredsställelse att kollektivtrafikbranschen gemensamt i samband med Koll framåt-arbetet har skapat goda förutsättningar för att utveckla kollektivtrafiken. Den utmanande vision och gemensamma värdegrund som har formulerats utgör en viktig bas för fortsatt samverkan i strävan mot ett övergripande mål om att kraftfullt öka kollektivtrafikens marknadsandel. Flertalet av de åtgärder som listas går kollektivtrafikbranschen nu vidare med att genomföra.

Översyn av lagstiftningen

Regeringens bedömer att lagstiftningen på kollektivtrafikområdet behöver vara samlad och överskådlig samt bättre anpassad till EG-rätten och övriga förändringar i samhället. Vid utformning av ny lagstiftning bör resenären vara i fokus. Av propositionen framgår att regeringen den 5 juni 2008 gav en utredare i uppdrag att se över lagstiftningen på kollektivtrafikområdet (N 2008:03). Uppdraget består av att ur ett tydligt resenärsperspektiv se över och ge förslag till ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken inklusive förstärkta passagerarrättigheter för resenärerna. Utredaren ska lämna förslag till en samlad och överskådlig lagstiftning som är anpassad till EG-rätten och övriga relevanta förändringar i samhället.

Regeringen framhåller att regleringen ska definiera de kollektivtrafikansvarigas ansvar och skapa goda förutsättningar för att organisera kollektivtrafiken på ett flexibelt sätt. Utredaren ska därför överväga om det offentliga åtagandet på området bör omformuleras och få en förändrad avgränsning, med fokus på vad de kollektivtrafikansvariga ska göra och hur långt deras mandat ska sträcka sig. I syfte att öka konkurrensen ska utredaren även överväga avgränsningen mellan delvis offentligt finansierad respektive kommersiell trafik. När det gäller linjetrafik med buss ska utre-

daren, baserat på en analys av hur marknadstillträdet kan underlättas för andra aktörer än trafikhuvudmännen, lämna förslag till hur förutsättningarna för kommersiell trafik bättre kan tas till vara. Lagstiftningen ska således underlätta och stimulera såväl samordning som konkurrens för ökad attraktivitet och effektivitet i kollektivtrafiken.

Ett kraftfullt medel att skapa incitament för kollektivtrafikföretagen att upprätthålla en hög servicenivå är att stärka resenärernas konsumenträttsliga skydd. När det gäller frågan om konsumentskydd ska utredaren lämna förslag på hur passagerarnas rättigheter kan stärkas i svensk lag. Utredaren ska särskilt beakta behoven hos personer med funktionsnedsättning och andra resenärer med nedsatt rörlighet.

Av propositionen framgår vidare att utredningen ska lämna ett delbetänkande om den offentligrättsliga regleringen av kollektivtrafiken senast den 30 april 2009 för att därefter behandla frågan om stärkt konsumentskydd i sitt slutbetänkande senast den 30 september 2009.

Resecentrum och stationer

Regeringen framhåller att bytespunkterna i kollektivtrafiksystemet är betydelsefulla för kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Det gäller särskilt för s.k. resecentrum, som oftast är lokaliserade till de större järnvägsstationerna och integrerar nationell, regional och lokal kollektivtrafik med främst buss och tåg. Om kollektivtrafiken ska uppfattas som ett attraktivt alternativ, måste därför kollektivtrafikens bytespunkter erbjuda trygga och funktionella miljöer för resenärerna. Tillgång till överskådlig och aktuell trafikinformation, lämpligt utformade väntutrymmen samt tillgång till viss kommersiell service är viktigt för resenärerna.

Kollektivtrafikens bytespunkter är också viktiga för lokal utveckling och tillväxt. Det förutsätter dock ett långsiktigt och förtroendefullt samarbete mellan bytespunktsfunktionens aktörer, kommunen i egenskap av stadsplanerare och olika kommersiella och offentliga tjänsteleverantörer.

Det finns i dag ett eftersatt investeringsbehov avseende järnvägsstationer, som ofta utgör kollektivtrafiksystemets viktigare bytespunkter. Det finns också ett behov av nyinvesteringar i stationsområden som planerats längs nya bansträckningar.

Regeringen bedömer det nödvändigt att utveckla järnvägens stationer och därmed kollektivtrafikens viktigare bytespunkter i takt med järnvägs- och kollektivtrafikutbudet i övrigt. De stora satsningar som gjorts och framöver kommer att göras för att utveckla främst järnvägssystemets infrastruktur måste kompletteras med en utveckling av bytespunktsfunktionen.

Regeringens bedömer att förutsättningarna för att vidmakthålla och utveckla kollektivtrafikens resecentrum och stationer bör stärkas. Järnvägsstationerna och därmed även kollektivtrafikens större bytespunkter bör utvecklas i enlighet med de basfunktionskrav som utarbetats av statens stationsråd.

Regeringen bedömer att de krav på basfunktion som statens stationsråd utarbetat bör användas för detta utvecklingsarbete. Först måste dock dessa vidareutvecklas för att inrymma EG-rättens nya krav, som är bindande för Sverige. Regeringen avser därför att verka för att statens stationsråd i samråd med branschen i övrigt snarast vidareutvecklar kraven på basfunktion hos järnvägens stationer.

Regeringens principiella uppfattning är att kostnaderna för utveckling och vidmakthållande av de delar av bytespunktsfunktionen i järnvägssystemet som inte utgörs av infrastruktur bör täckas genom både stationsavgifter, som tas ut från samtliga trafikorganisatörer som angör stationen och hyresintäkter från upplåtelse av s.k. kommersiella utrymmen på stationsområdet.

Regeringen vill vidare förbättra förutsättningarna för Jernhusen AB att agera långsiktigt och i bättre samklang med Banverket och de lokala och regionala kommunala organ som är verksamma med att driva och utveckla järnvägens stationer och därmed även kollektivtrafikens viktigare bytespunkter. Jernhusen AB:s uppdrag bör därför enligt regeringen förtydligas genom en ändring av bolagsordningen.

En tillgänglig kollektivtrafik

Regeringen betonar att det är en viktig demokratisk fråga att alla, även personer med funktionsnedsättning, ska kunna resa med kollektiva färdmedel; detta är en del av regeringens politik med att bryta utanförskapet i det svenska samhället. Regeringen anser att det bör göras en kraftsamling för att i väsentliga delar nå målet om att kollektivtrafiken ska vara användbar för personer med funktionsnedsättning till 2010. Arbetet med att göra transportsystemet användbart för alla bör intensifieras.

Regeringen påminner om att redan 1979 lagstiftade riksdagen om att kollektivtrafiken ska vara handikappanpassad. Denna lag (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik är allmänt hållen och innebär inga sanktionsmöjligheter. År 2000 fattade riksdagen beslut om en nationell handlingsplan för handikappolitiken (prop. 1999/2000:79, bet. 1999/2000: SoU14, rskr. 1999/2000:240). I handlingsplanen utpekades bland andra trafikverken – Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket – att ha ett särskilt sektorsansvar för handikappfrågorna. Från och med 2005 har Luftfartsstyrelsen övertagit Luftfartsverkets ansvar. Vidare fattades beslut om att tillgängligheten till transportsystemet fortlöpande ska förbättras och beaktas vid all planering och upphandling av infrastruktur, färdmedel och övriga tjänster. Kollektivtrafiken ska, enligt handlingsplanen för handikappolitiken, göras tillgänglig för personer med funktionsnedsättning senast 2010. Berörda myndigheter skulle vidare se över och skärpa sina föreskrifter om tillgänglighet till färdmedel. Som en följd av beslutet infördes ett etappmål inom det transportpolitiska delmålet ett tillgängligt transportsystem med formuleringen: Senast 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

I nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, Koll framåt, framgår att de berörda organisationerna inom statlig, kommunal och privat sektor planerar en rad åtgärder i syfte att göra en kraftsamling inför 2010. Regeringen ser positivt på dessa planer, men konstaterar samtidigt att det är för lite för att säkerställa användbarheten i hela det prioriterade nätverk som definierats. Därför bör det genomföras ytterligare insatser för att målet om en för personer med funktionsnedsättning användbar kollektivtrafik till 2010 ska uppnås i väsentliga delar. Regeringen menar att till 2010 bör etapp 1 av det prioriterade nätverket vara användbart för personer med funktionsnedsättning. Banverket och Vägverket bör få i uppdrag att definiera denna etapp i karta och förteckning, inklusive de kvalitetsnivåer som ska gälla för respektive bytespunkt. När det gäller den statliga infrastrukturen anser regeringen att det är särskilt allvarligt att Banverket aviserat att verket endast planerar att anpassa en liten andel av järnvägsstationerna fram till 2010. Därför avser regeringen ge Banverket i uppdrag att till detta år väsentligt öka takten. Banverket bör ha anpassat minst dubbelt så många stationer fram till 2010 jämfört med vad verket, enligt sina nuvarande interna planer, har för avsikt att göra, och de ska minst ha avsatt 150 miljoner kronor ytterligare t.o.m. 2010. Enligt regeringen blir detta möjligt med den föreslagna närtidsatsningen, som föreslås i budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1, utg.omr. 22). Genom att regeringen har för avsikt att förtydliga Jernhusen AB:s uppdrag bedöms vidare att bolagets förutsättningar att göra de allmänna utrymmena i järnvägsstationer användbara för alla förbättras. Vidare bör ett system för assistans av personer med funktionsnedsättning finnas i drift vid bemannade stationer senast 2010.

Regeringen konstaterar emellertid att det uppsatta målet att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning 2010 inte ser ut att uppnås. Nya styrmedel behöver därför införas. Regeringen har inom ramen för Utredningen om ny kollektivtrafiklag gett utredaren i uppdrag att lämna förslag på hur särskilda rättigheter för personer med funktionsnedsättning bör utformas (dir. 2008:55). Det kan exempelvis gälla rätten att resa, handikappanpassning av stationer och terminaler samt rätten till information och assistans på stationer och terminaler samt ombord på olika transportmedel. Allmänheten, regeringen, riksdagen och berörda statliga myndigheter behöver ha bra kunskap om hur utvecklingen fortskrider. Regeringen har för avsikt att ge berörda myndigheter i uppdrag att kontinuerligt redovisa vilka åtgärder som görs av såväl statliga som ickestatliga aktörer i syfte att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Därigenom ska det vara möjligt att följa hur väl etappmålen avseende det prioriterade nätverket uppnås.

Motionerna

I *motion 2008/09:T10 yrkande 21* samt i *motion 2008/09:T206 yrkande 34*, båda av Karin Svensson Smith m.fl. (mp), framhålls att Vägverket bör få i uppdrag att öka kollektivtrafikens andel i transportsystemet på bilens bekostnad med årliga redovisningskrav om måluppfyllelse. Som motivering anges att Vägverket i alltför hög grad har fokus på framkomlighet för person- och lastbilar och att den mer energisnåla och klimatvänliga kollektivtrafiken ofta får stå tillbaka. Miljöpartiet anser därför att Vägverkets sektorsansvar för kollektivtrafiken behöver preciseras. Myndigheten bör öka sina ansträngningar för att underlätta utvecklingen mot ett ökat resande med kollektivtrafik.

Motionärerna skriver vidare i *motion 2008/09:T10, yrkande 17*, att regeringens förslag att utvidga Jernhusens uppdrag till att inte enbart syfta till att nå ekonomiska mål utan även till ökad effektivitet är ett steg i rätt riktning men inte tillräckligt. Regeringen bör i stället avveckla Jernhusen och ge Banverket i uppdrag att överta de ansvarsområden som företaget har i dag. Därmed möjliggörs attraktiva och välplanerade stationer för tågresenärer och godsleverantörer.

Miljöpartiet de gröna presenterar vidare i *motion 2008/09:T206* från allmänna motionstiden ett antal åtgärder för att minska transporternas klimatpåverkan genom att öka resandet med kollektivtrafik kombinerat med att minska bilberoendet. Åtgärderna handlar om främst ekonomiska styrmedel, investeringar och samhällsplanering. När det gäller de ämnesområden som faller inom ramen för detta betänkande begärs följande tillkännagivanden:

- Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om lagändring så att det övergripande uppdraget i trafikhuvudmannalagen blir att minska klimatpåverkan genom att maximera en övergång från bil till kollektivtrafik (*yrkande 20*). Som motivering anges att alla sektorer i samhället behöver arbeta med en minskad klimatpåverkan som övergripande mål. Detta gäller inte minst de aktörer som arbetar med kollektivtrafik.
- Riksdagen begär att regeringen ger Vägverket i uppdrag att utforma rekommendationer för bussfiler på vägar och gator bredare än tolv meter i stadsplanlagt område (*yrkande 22*) och att regeringen ger Vägverket i uppdrag att utforma bussfiler på vägar bredare än tolv meter i det statliga vägnätet (*yrkande 23*). Motionärerna skriver som motivering att kollektivtrafiken behöver prioriteras framför bilen för att minska klimatpåverkan från trafiken. Alla gator i städer som är tolv meter eller bredare bör därför ha en bussfil för att kollektivtrafiken ska flyta och bli tillförlitlig.
- Riksdagen begär att regeringen ser över trafikhuvudmannalagen och återkommer med förslag om hur anropsstyrd trafik och andra lösningar som gör kollektivtrafiken mer flexibel kan uppmuntras (*yrkande 36*).

Genom anropsstyrd trafik och andra lösningar som gör kollektivtrafiken mer flexibel kan kollektivtrafiken, enligt motionärerna, utgöra ett realistiskt alternativ till bilen även på landsbygden.

- Riksdagen begär att regeringen ser över trafikhuvudmannalagen och återkommer till riksdagen med förslag om hur möjligheten att kombinera cykel med kollektivtrafik kan regleras optimalt ur ett klimatperspektiv (*yrkande 41*). Som skäl för yrkandet anges att alla sektorer i samhället behöver arbeta med en minskad klimatpåverkan som övergripande mål. Det gäller inte minst de aktörer som arbetar med kollektivtrafik. Att kunna transportera cykeln på bussen eller på tåget är ett annat sätt som underlättar användning av cykeln även för vidare transport till slutdestinationen.

I *motion 2008/09:T402 yrkande 4 av Peter Pedersen m.fl. (v)* efterfrågas att regeringen snarast verkställer de åtgärder som Banverket redovisat när det gäller cykel på tåg samt cykel vid tågstationer. Motionärerna tycker att det måste bli enklare och smidigare att t.ex. ta med sig cykeln på tåget eller att ta cykeln till en hållplats för kollektivtrafik. Om människor känner att det är besvärligt och krångligt med kombinationsresor, blir antagligen valet av bil mer attraktivt som transportmedel. Detta menar motionärerna leder till ökad belastning på miljö och klimat och gör även att människor rör på sig i mindre utsträckning.

I *motion 2008/09:T302 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s)* behandlas järnvägstrafiken mellan Uppsala och Norrköping via bl.a. Västerås och Katrineholm, benämnd Uven. Motionärerna framhåller att det är av största vikt att denna tågtrafik även fortsättningsvis upphandlas av Rikstrafiken.

I *motion 2008/09:T460 av Mats Pertoft m.fl. (mp)* behandlas transportformen spårbilar som är förarlösa, små automatstyrda fordon som förs fram på lätta banor, alternativt hängande under desamma, genom avancerade styrssystem. En annan benämning på den här typen av system är spårtaxi, vilket beror på att vagnen är anropsstyrd i stället för tidtabellsstyrd. I motionen erinras om att det är snart 60 år sedan en ny infrastruktur i kollektivtrafiken infördes i och med att tunnelbanan etablerades på 1950-talet. Motionärerna menar att såväl miljö- som hälsoskäl samt jämställdhetsaspekter ger oss anledning att uppmuntra utveckling och införande av ett mer effektivt och flexibelt spårssystem och hänvisar till att SIKÄ (Statens institut för kommunikationsanalys) i sin rapport, *Infrastrukturplanering för ökad transportpolitisk målpuppfyllelse i storstäder (2008:6)*, har visat att spårbilssystem kan bidra till att uppfylla samtliga riksdagens fastlagda transportpolitiska mål inklusive delmålen god miljö, säker trafik, jämställt transportsystem samt tillgängligt transportsystem. Inget av dessa mål uppnås med dagens infrastruktur trots ökat kollektivresande i framför allt storstäderna.

Mot denna bakgrund föreslås tillkännagivanden om att regeringen bör dels återkomma med förslag om att satsa på utveckling och forskning om spårbilar (*yrkande 1*), dels återkomma med förslag om att stödja kommuner, landsting och regioner som satsar på infrastruktur för spårbilar (*yrkande 2*).

I *motion 2008/09:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* erinras i *yrkande 7* om det riksdagsbeslut som togs i juni 2006 om att Rikstrafikens stöd i form av statlig trafikupphandling även bör kunna lämnas till studiependling och arbetspendling. Gränsen på tio mil bör luckras upp för att varje region ska få det utbud av kollektivtrafik som är klimatsmartast och rimligt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Vidare anger motionärerna att regeringen bör göra en översyn av Rikstrafikens trafikavtal utifrån ett jämställdhetsperspektiv (*yrkande 8*). I dagsläget är det statliga stödet till mäns flygresor 18 gånger större än till kvinnors resor med kollektivtrafiken. Rikstrafikens kostnader för genomförd resa på tåg är 25 kr för 2007, att jämföra med 444 kr för Rikstrafikens stöd per flygresa. Tydligt är, enligt motionärerna, att regeringen ger avsevärt större bidrag till mäns klimatförstörande resor än till kvinnors klimatsmarta resor.

I *motion 2008/09:T540 av Lars Lilja (s)* konstateras att under de senaste åren har en omfattande avreglering genomförts av kollektivtrafiken. Det har gällt i princip all kollektivtrafik såsom taxi, busstrafik, tunnelbana, pendeltåg, fjärrtåg och flygtrafik. I ett kortare perspektiv föreföll fördelarna vara stora. Kostnaderna minskade för länstrafikbolagen och i förekommande fall staten. Dessutom ökade ibland turtätheten. Vid de senare upphandlingarna har man dock kunnat konstatera att priserna stigit. Många länstrafikbolag tvingas dra in turer eller höja priserna för att klara ekonomin. Det har dock inte alltid blivit bättre för passagerarna. För personalen innebär den allt hårdnande konkurrensen försämrade villkor. Motionärerna anser mot denna bakgrund att det är angeläget med en bred analys av de långsiktiga konsekvenserna av den omfattande avreglering som gjorts av kollektivtrafiken.

I *motion 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v)* konstateras att den övervägande delen av de resor som funktionshindrade genomför sker med fordon i specialtransporter som samhället organiserar eller i handikappanpassade privata bilar. Studier visar emellertid att äldre och funktionshindrade har goda möjligheter att använda sig av kollektiva färdmedel förutsatt att dessa och den fysiska miljön blir bättre anpassade till resenärernas förflyttningsbehov. På grundval av detta förhållande begärs att man gör en nationell kraftansamling för att göra kollektivtrafiken användbar för funktionshindrade (*yrkande 12*).

I *motion 2008/09:T282 (s) av Carina Hägg (s)* erinras om att ett av syftena med lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst var att underlätta samordning med den vanliga linjetrafiken. Detta ställer emellertid till med

problem för människor som lever med någon form av synnedsättning. En samordning av färdtjänsten med den allmänna kollektivtrafiken leder till att det endast blir möjligt att utnyttja färdtjänst under den tid på dygnet som kollektivtrafiken går. För människor med synnedsättningar är färdtjänsten något mer än en ersättning för den vanliga kollektivtrafiken. Färdtjänsten måste därför ses som en ersättning för att gå, cykla eller att resa med egen bil. Enligt motionären är det viktigt att dessa aspekter beaktas av Kollektivtrafikutredningen. Regeringen bör därför besluta om ett tilläggsdirektiv till Kollektivtrafikutredningen, som lyfter fram färdtjänstens speciella betydelse för människor med synnedsättningar.

Även i *motion 2008/09:T507 av Tone Tingsgård (s)* efterlyses tilläggsdirektiv till Kollektivtrafikutredningen som lyfter fram färdtjänstens speciella betydelse för människor med synnedsättningar. Motionärerna anger att en samordning av färdtjänsten med den allmänna kollektivtrafiken kan leda till att det endast blir möjligt att utnyttja färdtjänst under den tid på dygnet som kollektivtrafiken går. Detta i sin tur gör det svårt för en synskadad att leva ett aktivt liv i likhet med andra samhällsmedborgare. Det är viktigt att dessa aspekter beaktas av kollektivtrafikutredningen.

Utskottets ställningstagande

Allmänna utgångspunkter

Utskottet anser att kollektivtrafiken utgör ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Kollektivtrafiken ska därför vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Utskottet välkomnar med denna utgångspunkt regeringens klargörande om att en väl fungerande kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt.

Utskottet ansluter sig vidare till regeringens uppfattning att ett ökat inslag av såväl konkurrens som resenärsanpassad samordning inom kollektivtrafiken medför attraktivitet och effektivitet. Vid organisering av kollektivtrafik bör därför alla aktörer inta ett resenärsperspektiv. Vidare delar utskottet regeringens bedömning att statens ansvar för kollektivtrafiken främst är att se till att den statliga infrastrukturen fungerar tillfredsställande och att ett fungerande regelverk finns på plats. Staten kan också bidra till att det bedrivs forskning, utveckling och att olika aktörer samordnas.

Utskottet konstaterar vidare med tillfredsställelse att kollektivtrafikbranschen gemensamt i samband med utvecklingsarbetet "Koll framåt" har skapat goda förutsättningar för att utveckla kollektivtrafiken. Den utmanande vision och gemensamma värdegrund som har formulerats utgör en viktig bas för fortsatt samverkan i strävan mot det övergripande målet om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel.

Enligt utskottets mening har därmed de frågor som tagits upp i de aktuella motionerna om allmänna utgångspunkter för kollektivtrafiken väl uppmärksammats av branschen, de berörda myndigheterna och regeringen. Som framgått pågår ett samordnat arbete i syfte att öka det kollektiva resandet, ett arbete som utskottet välkomnar och förutsätter kommer att leda till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv samt bidrar till regional utveckling och en bättre miljö. När det gäller de förslag som väckts om en precisering av Vägverkets sektorsansvar vill utskottet därutöver hänvisa till det utredningsarbete som regeringen har initierat för att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos de centrala myndigheterna inom transportområdet (N 2008:06, Dir 2008:90). Utredarens analys och förslag till åtgärder ska redovisas senast den 1 april 2009. Utskottet konstaterar vidare att förslaget i motion 2008/09:T540 om en analys av den förändrade reglering som skett av kollektivtrafiken delvis berörs av den utredning som regeringen tillsatt för kollektivtrafiken, som bl.a. har till uppgift att se över och lämna förslag till ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken (dir. 2008:55).

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att något initiativ med anledning av motionsförslagen inte är påkallat. Motionerna 2008/09:T206 yrkande 34, 2008/09:T10 (mp) yrkande 21 och 2008/09:T540 (s) avstyrks följaktligen.

Översyn av lagstiftningen

Enligt utskottets mening bör lagstiftningen på kollektivtrafikområdet vara samlad och överskådlig samt bättre anpassad till EG-rätten och övriga förändringar i samhället. Vid utformning av ny lagstiftning bör resenärens vara i fokus. Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att regeringen den 5 juni 2008 gett en utredare i uppdrag att i enlighet med dessa utgångspunkter se över lagstiftningen på kollektivtrafikområdet (dir. 2008:03).

Utskottet finner vidare att flera av de frågor som väckts motionsledes behandlas uttryckligen i de direktiv som regeringen lämnat åt utredaren eller kan förutses komma att omfattas av utredningsarbetet. Regeringen framhåller sålunda i direktiven att regleringen ska definiera de kollektivtrafikansvarigas ansvar och skapa goda förutsättningar för att organisera kollektivtrafiken på ett flexibelt sätt. Utredaren ska därför överväga om det offentliga åtagandet på området bör omformuleras och få en förändrad avgränsning, med fokus på vad de kollektivtrafikansvariga ska göra och hur långt deras mandat ska sträcka sig. I syfte att öka konkurrensen ska utredaren även överväga avgränsningen mellan delvis offentligt finansierad respektive kommersiell trafik. När det gäller linjetrafik med buss ska utredaren, baserat på en analys av hur marknadstillträdet kan underlättas för andra aktörer än trafikhuvudmännen, lämna förslag till hur förutsättningarna för kommersiell trafik bättre kan tas till vara. Lagstiftningen ska således underlätta och stimulera såväl samordning som konkurrens för

ökad attraktivitet och effektivitet i kollektivtrafiken. Utredaren ska vidare särskilt beakta behoven hos personer med funktionsnedsättning och andra resenärer med nedsatt rörlighet.

Med hänvisning till pågående utredningsarbete är utskottet inte berett att vidta något initiativ med anledning av de nu behandlade motionsförslagen. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motion 2008/09:T206 (mp) yrkandena 20, 36 och 41.

Resecentrum och stationer

Utskottet delar regeringens bedömning att bytespunkterna i kollektivtrafiksystemet är betydelsefulla för kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Det gäller särskilt för s.k. resecentrum, som oftast är lokaliserade till de större järnvägsstationerna och integrerar nationell, regional och lokal kollektivtrafik med främst buss och tåg. Om kollektivtrafiken ska uppfattas som ett attraktivt alternativ, måste därför kollektivtrafikens bytespunkter erbjuda trygga och funktionella miljöer för resenärerna. Tillgång till överskådlig och aktuell trafikinformation, lämpligt utformade väntetrymmen samt tillgång till viss kommersiell service är viktigt för resenärerna.

Utskottet kan därför med tillfredsställelse konstatera att regeringen vill förbättra förutsättningarna för det statliga företaget Jernhusen AB, som ansvarar bl.a. för flertalet stationer längs den svenska järnvägen, att agera långsiktigt och i bättre samklang med Banverket och de lokala och regionala kommunala organen. Jernhusen AB:s uppdrag kommer sålunda att förtydligas genom en ändring av bolagsordningen. Utskottet finner regeringens riktlinjer för att utveckla resecentrum och stationer väl ägnade att utveckla en samordnad och smidig kollektivtrafik i samhället.

Utskottet avstyrker därmed motion 2008/09:T10 (s) yrkande 17.

Statsbidragsfrågor

I propositionen behandlas inte den trafikupphandling som Rikstrafiken utför. Däremot anges i propositionen att kollektivtrafiken behöver anpassas till de förändringar som äger rum i samhället som förändrade resmönster, och hänvisningar görs bl.a. till den pågående kollektivtrafikutredningen samt till branschens utvecklingsprojekt Koll framåt. Vidare klargörs att arbetet med ökad jämställdhet inom transportsystemet måste ske brett och långsiktigt.

Utskottet konstaterar därmed att flera motionsfrågor berörs av den pågående kollektivtrafikutredningen som har till uppgift att bl.a. definiera de kollektivtrafikansvarigas ansvar och skapa goda förutsättningar för att organisera kollektivtrafiken på ett flexibelt sätt. Utredaren ska bl.a. överväga om det offentliga åtagandet på området bör omformuleras med fokus på vad de kollektivtrafikansvariga ska göra och hur långt deras mandat ska sträcka sig. När det gäller frågan om statlig trafikupphandling på olika bansträckningar i landet, som exempelvis för den s.k. Uventrafiken som tas

upp i motion 2008/09:T302 (s), anser utskottet att sådana spörsmål bör prövas närmare av Rikstrafiken i enlighet med de riktlinjer som riksdagen och regeringen tidigare meddelat.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2008/09:T302 (s) och 2008/09:T503 (mp) yrkandena 7 och 8.

Kollektivtrafikkörfält

Utskottet anser att särskilda körfält för kollektivtrafiken kan utgöra en verksam åtgärd för att främja kollektivtrafikens attraktivitet. Enligt utskottets mening ter det sig dock mindre välbetänkt att riksdagen skulle ta initiativ för att utforma centralt baserade riktlinjer för vilka av landets vägar och gator som bör förses med kollektivtrafik. Den närmare bestämningen av särskilda körfält för kollektivtrafik bör i stället utformas med anpassning till lokala förutsättningar. Enligt utskottets mening bör det ankomma på främst Vägverket och de kommunala väghållarna att närmare avgöra vägars dimensionering och frågor som utmärkning av särskilda körfält. Utskottet vill samtidigt erinra om att som utgångspunkt för Vägverkets arbete ligger bl.a. de utgångspunkter som utskottet tidigare behandlat för planeringen av trafikens infrastruktur vilka bl.a. lyfter fram vikten av att kollektivtrafiken främjas i den framtida transportförsörjningen.

Enligt utskottets mening bör därmed motion 2008/09:T206 (mp) yrkandena 22 och 23 inte föranleda riksdagen någon åtgärd. Motionsyrkandena avstyrks följaktligen.

Spårbilar

Utskottet anser att transportpolitiken behöver bli mer utvecklingsinriktad än tidigare för att kunna möta framtidens krav. Utskottet ser i linje med detta positivt på teknisk utveckling av såväl nya transportformer som nya transportlösningar för att främja en effektivare transportförsörjning och en hållbar tillväxt. Mot denna bakgrund välkomnas den ökade resurstilldelning och nya syn på innovationspolitiken som regeringen redovisat nyligen i den forskningspolitiska propositionen (prop. 2008/09:50 Ett lyft för forskning och innovation). Av propositionen framgår att regeringen prioriterar bl.a. transportforskningen som ett strategiskt område för framtida insatser. Särskilt anges att ökade insatser behövs för att göra kollektivtrafiken, inklusive järnvägstrafiken, mer effektiv och attraktiv.

Apropå motionen om spårbilar har utskottet erfarit att staten genom SIKAs försorg nyligen tagit fram en rapport om spårbilssystem. I rapporten bedöms att spårbilssystem kan vara samhällsekonomiskt lönsamt och har klara fördelar jämfört med andra trafikslag. De positiva miljöeffekter som rapporten beskriver beror dock inte främst på spårbilarna i sig utan på den övergång från fossila bränslen till el som därmed antas ske. Vidare kan nämnas att Banverket, Vägverket och Vinnova tillsammans driver ett forskningsprojekt benämnt "Spårbilar – från vision till verklighet: pilotförberedelser". Syftet med studien är att producera ett strategiskt underlag för

myndigheternas hållning i frågan om framtida satsningar på avancerade persontransporter på spår och bana. Fokus i utredningen ligger på spårbilar och andra automatfordon som komplement. I sammanhanget kan vidare nämnas att ett antal utvecklingsprogram pågår bl.a. i Uppsala med ett test-spår för spårbilar.

Utskottet konstaterar att med den ansvarsfördelning som råder inom forsknings- och utvecklingsområdet ankommer det inte på riksdagen att peka ut vilka enskilda utvecklingsprojekt som statens resurser bör avsättas till. Utskottet finner denna ansvarsfördelning lämplig och är därmed inte berett att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget om forsknings- och utvecklingsstöd för spårbilssystem. Utskottet är heller inte berett att ta något initiativ om att stödja kommuner, landsting och regioner som satsar på infrastruktur för spårbilar. Utskottet avstyrker därmed motion 2008/09:T460.

Tillgänglig kollektivtrafik

Utskottet anser, i likhet med vad som framförs i såväl propositionen som motioner, att tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken är en angelägen och viktig fråga. Utskottet är bekymrat över att regeringen bedömer att målet som riksdagen beslutat om att kollektivtrafiken ska göras tillgänglig för personer med funktionsnedsättning senast 2010 inte ser ut att nås. Samtidigt välkomnar utskottet att regeringen aviserar en rad åtgärder, bl.a. uppdrag till Vägverket och Banverket för att arbetet ska intensifieras. Vidare konstaterar utskottet med tillfredsställelse att det i närtidssatsningen som utskottet tidigare behandlat ingår 150 miljoner kronor för att påskynda Banverkets anpassning av järnvägsstationer. Inom ramen för Utredningen om en ny kollektivtrafiklag (dir. 2008:55) ingår vidare att lämna förslag om hur särskilda rättigheter för personer med funktionshinder bör utformas.

Utskottet vill i sammanhanget också erinra om att regeringen bereder SIKAs förslag till reviderade transportpolitiska mål. Utskottet förutsätter att den viktiga frågan om ett tillgängligt transportsystem kommer att utgöra en självklar del i detta arbete. Utskottet utgår därför ifrån att frågan kommer att tas väl om hand i det fortsatta utvecklings- och beredningsarbetet. Några särskilda uttalanden utöver vad utskottet nu anfört anses därför inte påkallade. Motionsförslaget om tillgängligheten för funktionshinder i kollektivtrafiken avstyrks därför mot den bakgrunden.

Cykeltrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika cykelfrågor. Utskottet hänvisar till att regeringen redovisar en rad bedömningar och riktlinjer som främjar ett ökat cyklande i samhället. Utskottet ser även positivt på regeringens riktlinjer om att resor där man kombinerar gång/cykel med kollektivtrafik bör underlättas samt att cykelturismen i Sverige bör utvecklas.

Jämför reservation 29 (v, mp).

Propositionen

I propositionen lyfter regeringen fram cykeltrafiken som ett viktigt trafikområde att satsa på som ett steg på vägen mot ett klimateffektivt trafiksystem. Man bedömer att andelen gång och cykeltrafik av de korta resorna bör öka, att resor där man kombinerar gång/cykel med kollektivtrafik bör underlättas samt att cykelturismen i Sverige bör utvecklas.

Samhällsmål och samhällsekonomi

Åtgärder som leder till ökat resande med cykel bidrar till att nå ett flertal samhällsmål, menar regeringen. Det ger minskad trängsel och positiva effekter på folkhälsan. Resandets miljöpåverkan minskas. Det ger dessutom stora möjligheter till ett utvecklat näringsliv kring turistcykling. Regeringen bedömer därför att det är motiverat att under åtgärdsplaneringen för utvecklingen av trafikens infrastruktur överväga insatser för att förbättra möjligheterna för resande med cykel.

Regeringen lyfter också fram att cykeln är ett viktigt färdmedel för barn och ungdomar. Deras möjligheter att på egen hand ta sig till skola och fritidsaktiviteter gynnas av en förbättrad cykelinfrastruktur. Åtgärder för ökad cykling ses därför som ett viktigt bidrag till att uppnå målet om att öka andelen barn och unga som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet. I propositionen påtalas vidare att kvinnor värderar hållbarhetsperspektivet högre än män varför en satsning på cykelinfrastruktur kan främja uppfyllelsen av det sjätte trafikpolitiska målet om ett jämställt transportsystem. Att öka andelen resor med cykel är i sig ett uttalat mål för regeringen som samtidigt påpekar att trenden sedan länge tyvärr varit den motsatta.

Regeringen lyfter vidare fram att kunskapen om cykeltrafikens nytta vid samhällsekonomiska beräkningar tidigare har varit bristfällig i jämförelse med de beräkningsmodeller som används för fordonstrafik. Mot bakgrund av nya rön från olika platser i världen som visar på högre nytto- och kostnadskvoter för cykelåtgärder framhålls det att cykelresandets fördelar även kan uttryckas i samhällsekonomiska termer.

Ökat cyklande

Regeringen anser att det nu är viktigt att förstärka cykelns roll som en naturlig del av planeringen av transportsystemet utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv. Cykeln ska kunna ses som ett attraktivt alternativ för en del av eller hela resan. För att åstadkomma detta krävs insatser inom en rad områden – infrastruktur, planering och uppföljning, regler och vägvisning, organisation och samverkan, kunskapsuppbyggnad samt kommunikation. Den största potentialen att snabbt öka andelen resor med cykel bedöms i första hand finnas inom tätorter och för resor som är kortare än fem kilometer. Här lyfter regeringen särskilt fram resor för arbetspendling men påpekar samtidigt att motions- och fritidscyklade kan vara en inkörsport för arbetspendling med cykel. I dag är cyklandet klart dominerande under sommarhalvåret, men med utbyggda cykelvägnät och förbättrat vinterunderhåll menar regeringen att cykeln i ökande omfattning bör kunna vara ett fungerande alternativ även under övriga delar av året. Med tanke på cykelresandets lokala karaktär är det därför viktigt att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar stöder kommunerna i deras arbete med cykling, påpekas det i propositionen.

Ett annat viktigt åtgärdsområde är enligt regeringen planering och uppföljning. Därför påpekas vikten av ett enhetligt och väl underbyggt sätt för att ta fram samhällsekonomiska kalkyler av investeringar i cykelinfrastruktur. För att få ut störst effekt av investeringar i en mer systematisk utbyggnad av cykelinfrastrukturen föreslås i propositionen att medel till en början bör prioriteras till sträckor mellan närliggande tätorter med många invånare. Detta menar regeringen är ett viktigt skäl till behovet av en viss styrning av medel till statlig cykelinfrastruktur. Utbyggnaden av cykelinfrastruktur längs det nationella och regionala vägnätet bör vidare, förutsatt att det är samhällsekonomiskt motiverat, systematiseras och intensifieras i syfte att göra cykeln till ett attraktivt alternativ även utanför tätorter. Medel för cykelinfrastruktur bör särskilt redovisas samt följas upp i såväl de nationella som de regionala planerna, skriver regeringen.

Cykelturism

Med fler attraktiva och bilfria cykelleder anser regeringen att Sverige skulle kunna etablera sig som ett cykelturistland. Regeringen pekar på att sådana leder i flera länder även har visat sig kunna ge betydelsefulla bidrag till lokal utveckling. Enligt uppgifter som Nutek (Verket för näringslivsutveckling) har tagit fram kan intäkter genereras, i de mest lönsamma fallen, av turism som ensam motiverar investeringarna i en cykelled. I andra fall nås samhällsekonomisk lönsamhet genom att investeringarna också förbättrar förutsättningarna för arbets- och skolpendling samt lokala utfärder till badplatser, friluftsområden m.m. Mot den bakgrunden anser regeringen att utbyggnad av cykelleder bör hanteras i ett brett samarbete mellan berörda infrastrukturhållare och intressenter. Det påpekas vidare att Vägverket och regionala planeringsorgan därför, i samråd med Nutek, bör

utveckla nätet av säkra cykelvägar samt ett antal längre leder för cykelturism av hög internationell klass. I propositionen föreslås dessutom att Banverket och Vägverket, inom ramen för sitt respektive sektorsansvar, bör verka för ökad cykling bl.a. genom att möjligheten att medföra cykel på tåg och buss förbättras.

Övriga åtgärder

I propositionen välkomnas Vägverkets initiativ att etablera ett nationellt planeringsråd för cykelfrågor. Regeringen anger att det bör finnas representanter från Banverket, Nutek, Folkhälsoinstitutet, Sveriges Kommuner och Landsting samt företrädare från regional nivå i ett sådant råd.

För att stödja att trafikanter går över till uthålliga resor med cykel och tåg i kombination påpekar regeringen vikten av att det finns attraktiva cykelparkeringar vid stationerna. Ansvaret för byggande och drift av sådana cykelparkeringar är i dag oklart, och regeringen anser det vara angeläget att frågan klargörs. I dag saknas dessutom tydliga anvisningar om hur cykelparkering ska hanteras i den fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen. Boverket bör därför enligt regeringen få i uppdrag att utarbeta tydliga anvisningar om hur cykelparkeringar ska hanteras i den fysiska planeringen. Insatser som kan bidra till ökad cykling ska vidare i regeringens mening övervägas i åtgärdsplaneringen; sådana insatser kan prioriteras både i regionala planer och i den nationella planen.

Motionerna

För att nå de miljömål riksdagen satt upp och ett socialt och ekologiskt hållbart transportsystem yrkar *Lars Ohly m.fl. (v)* i *motion 2008/09:T9 yrkande 9* att cykeltrafiken ska förbättras. Motionärerna pekar på att utsläppen från vägtrafiken minskar om andelen resor med cykel ökar, vilket påverkar den lokala och globala luftmiljön. Vidare anförs att fler som cyklar även leder till en bättre byggd miljö som är mer anpassad till människor än bilar, samtidigt som det kan skapa bättre hälsa för annars inaktiva människor. Motionärerna konstaterar att barn, ungdomar och andra som inte har ständig tillgång till bil i dag har sämre tillgång till transportsystemet; ungefär 25 % av alla hushåll saknar bil. En förbättrad cykeltrafik kan därmed förbättra tillgängligheten för väldigt många människor. Motionärerna påpekar även att det är betydligt billigare att bygga en cykelbana än en väg när det handlar om att erbjuda kommunikationer på kortare sträckor.

I *motion 2008/09:T259* skriver *Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (s)* att det nu är dags för staten, efter att ha koncentrerat sig på de storskaliga transportlösningarna med investeringar i vägar för motorfordon och kollektivtrafik, att uppmärksamma cykeln och cykling i sin transportpolitik. Motionärerna påpekar att mycket borde kunna göras för att utveckla bruket av cykel som transportmedel och göra cyklandet

mindre väderkänsligt. De föreslår att cykelvägar bör byggas med tanke på vindförhållanden och att cykelvägar under tak eller heltäckta cykeltunnlar på marknivå också kan övervägas på vissa sträckor. De skriver vidare att forskningen och utvecklingsarbetet kring cykeln som fordon och transportmedel knappast torde vara särskilt omfattande och tillägger att man även borde kunna utveckla hybridfordon som både kan cyklas och drivas med någon miljövänlig motor.

I *motion 2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v)* framhålls att andelen kortväga resor som sker med cykel sjunkit med 3 % under de senaste tio åren till nuvarande 9 %. Detta trots att Vägverkets nationella cykelstrategi från 2000 angav målsättningen att cykeltrafikens andel skulle öka till 16 %. Motionärerna efterfrågar i *yrkande 1* att andelen resor med cykel bör öka från 10 till 15 % år 2015 och från 10 till 20 % år 2019.

I *yrkande 2* i samma motion tillkännages uppfattningen att det borde upprättas regionala och centrala cykelboksut i syfte att följa upp och utvärdera arbetet med att nå målen för en ökad andel resor med cykel. Sådana cykelboksut bör enligt motionärerna inkludera uppgifter om cykeltrafikens omfattning, olycksdata, investeringar i infrastruktur, genomförda kampanjer, cyklisternas värderingar m.m. För att regioner ska kunna genomföra bokslutet krävs att man antar regionala cykelprogram, tillägger de. Det samma gäller för den nationella nivån.

I *yrkande 3* skriver Peter Pedersen m.fl. (v) vidare att det bör tillsättas cykelsamordnare på såväl nationell som regional nivå. Dessa ska ha till uppgift att samordna forskning och utveckling inom området cykeltrafik, vara aktiva och deltagande i infrastrukturplaneringen samt vara ansvariga för relevanta utbildningar inom området och för cykelboksut m.m.

I *yrkande 4* vill Peter Pedersen m.fl. (v) att regeringen snarast verkställer de åtgärder som Banverket redovisat när det gäller cykel på tåg samt cykel vid tågstationer. Motionärerna tycker att det måste bli enklare och smidigare att t.ex. ta med sig cykeln på tåget eller att ta cykeln till en hållplats för kollektivtrafik. Om människor känner att det är besvärligt och krångligt med kombinationsresor, blir antagligen valet av bil som transportmedel mer attraktivt. Detta menar Peter Pedersen m.fl. (v) leder till ökad belastning på miljö och klimat och även till att människor rör på sig i mindre utsträckning.

Vidare menar motionärerna att det måste finnas god tillgång till cykel-parkeringar som är säkra och har klimatskydd för att människor ska vilja ta cykeln till tåget. I vissa lägen bör det även byggas cykelgarage med bevakning. Regeringen bör därför ge Vägverket i uppdrag att med kraft se till att det skapas fler cykelparkeringar vid tågstationer, skriver Peter Pedersen m.fl. (v) i *yrkande 5*.

I *yrkande 6* påpekas att Banverket i dag inte har någon makt när det gäller att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cykel. Det är järnvägsföretagen och de som upphandlar trafik som avgör

detta. Motionärerna yrkar på att det måste ske en ändring inom detta område. Ingen operatör ska kunna bedriva persontrafik som inte använder tågagnar som kan transportera cyklar.

I *yrkande 8* skriver motionärerna att regeringen i regleringsbrev eller i annan form bör ge Vägverket i uppdrag att utreda cyklandets aspekter utifrån socioekonomiskt och etniskt perspektiv samt jämställdhetsperspektiv. Behovet av att samla in data och statistik inom en rad forskningsfält för att öka kunskapen om cykelfrågor framhålls. Särskilt värdefullt är enligt motionärerna forskning som kan leda till ökad kunskap om hur man kan öka cyklandet inom vissa grupper. Motionärerna påpekar vidare att många ekonomiska värden sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov. Tid med flyg eller bil är högt värderat, medan buss och tåg är mindre värt. Tidsbesparingar med hjälp av gång eller cykling har inget värde alls, skriver Peter Pedersen m.fl. (v). På detta sätt anges att projekt som underlättar bil eller flygresor gynnas, medan förbättringar i kollektivtrafik, cykel och gång missgynnas. De trafikslag och de ärenden som främst utförs av kvinnor anses ofta ha lägre samhällsekonomiskt värde än de ärenden och trafikslag där män dominerar. Motionärerna gläder sig emellertid åt att den samhällsekonomiska kalkylmodellen för cykel nu söker ta hänsyn till de positiva hälsoeffekter som regelbunden cykling innebär. De påpekar att dessa hälsoeffekter blivit en post som sätts upp på samhällets intäktssida. Men motionärerna påpekar samtidigt att man inte har ändrat på själva kostnadssidan, dvs. att t.ex. biltrafikanterns hälsoeffekt försämras när de väljer bil framför cykel.

I *yrkande 10* begär Peter Pedersen m.fl. (v) att regeringen återkommer till riksdagen med ett lagförslag som innebär att kommuner åläggs att redovisa hur de ska förbättra sitt cykelvägnät och öka andelen transporter med cykel. Kommunerna kan t.ex. anta och verkställa strategiska cykelplaner, låta cykel- och kollektivtrafik få större utrymme i den fysiska markanvändningen i både detalj- och översiktsplanering och avsätta medel för underhåll och byggande av cykelvägar. De skriver vidare att det finns flera kommuner i Sverige som på ett bra och strategiskt sätt lyft upp cykeln som transportmedel. Dessa kommuner, t.ex. Lund och Örebro, har antagligen mycket erfarenhet att dela med sig av till kommuner som inte kommit lika långt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att propositionen innehåller en rad bedömningar som är väl ägnade att främja ett ökat cyklande i samhället. Utskottet delar också regeringens uppfattning att ökad cykling ger positiva effekter för miljön, framkomligheten och folkhälsan.

Utskottet konstaterar vidare att cykeln som färdmedel är föremål för överväganden på i första hand lokal nivå. Utskottet delar därför regeringens mening att det nu är viktigt att förstärka cykelns roll som en naturlig del av planeringen av transportsystemet på lokal nivå, men även utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv.

Utskottet anser att den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att åstadkomma förbättrad infrastruktur för cyklister. Utskottet välkomnar därför, även från ett cykelperspektiv, regeringens förslag om väsentligt ökad planeringsram för åtgärder i trafikens infrastruktur. Vidare är uppföljning, regler och vägvisning, organisation och samverkan, kunskapsuppbyggnad samt kommunikation viktiga åtgärdsområden för att främja cykelns roll i samhället. När det gäller cykelvägar längs statliga vägar noterar utskottet att nivån på utbyggnaden tidigare har varit relativt låg utifrån de behov som identifierats. Genom regeringens förslag kan denna utveckling brytas. Sträckor mellan närliggande tätorter med många invånare bör till en början prioriteras. En stor potential ligger i att förutsättningarna för de kortare resorna mellan arbete och bostad förbättras samt i att cyklande i kombination med tåg- och bussresor på olika sätt underlättas. Utskottet menar att det också är viktigt att öka möjligheterna för barn och unga att på egen hand färdas med cykel. Dessutom vill utskottet framhålla att en satsning på cykeltrafik är en satsning på jämställdhet.

Utskottet understryker vidare att bilfria cykelleder i flera länder har visat sig kunna ge betydelsefulla bidrag till lokal utveckling. I detta sammanhang har Sverige goda förutsättningar att kunna etablera sig som ett cykelturistland, vilket även kan skapa förutsättningar för småskalig näringslivsutveckling längs cykellederna.

Mot bakgrund av den breda satsning på cykeltrafiken som regeringens utgångspunkter och bedömningar innebär anser utskottet att syftet med de förslag som motionärerna redovisar tillgodoses till betydande del. Utskottet avstyrker därför motionerna 2008/09:T9 yrkande 9, 2008/09:T259 och 2008/09:T402 yrkandena 1–6, 8 och 10.

Sjöfart

Utveckling av sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om sjöfartens utveckling, bl.a. med hänvisning till vad regeringen anfört om tillväxtpotentialen i när-sjöfarten.

Jämför reservationerna 30 (s), 31 (v) och 32 (mp).

Bakgrund

Inrikesjöfarten verkar sedan länge på en tämligen stabil marknad för distribution av petroleumprodukter och transporter av mer lågvärdigt gods. Det inrikes resandet till sjöss är en marknad med tillväxtpotential. Förutom Gotlandstrafiken sker ett omfattande resande med lokal och regional kollektivtrafik med fartyg i framför allt svenska skärgårdsområden. Inrikesjöfarten i Sverige består till största delen av bulktransporter. Mineraloljeprodukter, cement och produkter för stålindustrin transporteras inrikes. Utrikesjöfarten domineras av handeln med övriga Östersjöstater.

I Sverige finns Shortsea Promotion Center (SPC) som drivs av Sjöfartsforum. Sjöfartsverket ger ett bidrag per år för den del av Sjöfartsforums arbete som rör SPC:s aktiviteter. SPC deltar i studier och seminarier som rör närjöfarten. De arbetar också för en mer effektiv intermodal godshandtering. Konkurrensvillkoren för sjöfarten fastställs i hög grad på en internationell arena. Det påverkar också närjöfarten. Andra utmaningar som kommer att påverka närjöfartens utveckling är den ökande bristen på kvalificerad arbetskraft och den allt större påverkan på miljön och klimatet som sjötransporterna leder till.

Propositionen

Regeringen anser att man genom att förenkla och förtydliga det statliga regelverket förbättrar närjöfartens villkor och utveckling. Arbetet med regelförenkling har hög prioritet. Inrikesjöfarten kännetecknas av en stor andel små eller medelstora företag. Enklare och mer ändamålsenliga regler underlättar för företagen att ägna mer tid och resurser till att driva och utveckla verksamhet. Vidare behöver långa handläggningstider, dålig tillgång till information och tvetydiga besked från myndigheter tas bort för att förstärka potentialen för närjöfarten.

Enligt regeringens uppfattning kan vidare ett system som syftar till att genomföra ett europeiskt havsområde utan gränser underlätta för sjöfarten. Ett sådant förslag kan underlätta sjötransporter och samtidigt skapa mer likartade förutsättningar för sjö- och landtransporter. Regeringen avser att stödja förslaget.

Motionerna

I *motion 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s)* efterlyses en översyn av sjöfartens avgifter för att öka dess konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag. Motionärerna anser att man bör stimulera gröna sjötransporter längs Sveriges kust och i de större sjö- och kanalsystemen. Vidare finner de att Sveriges kuster, som hör till Europas längsta, bör utnyttjas bättre för att flytta över godstransporter från vägar. Vidare påpekas att alltmer gods i dag packas i containrar, att hamnar och terminaler förbättras och att det därmed blir lättare att öka andelen transporter till sjöss. För att

underlätta denna utveckling behöver sjöfartens kostnader i form av farleds-, farledsvaru-, fyr- och lotsavgifter ses över, anser motionärerna. De hänvisar till att avgifterna av branschens aktörer ses som ett avgörande hinder för att kunna konkurrera med lastbilstransporterna. Syftet ska vara att minska den totala mängden miljöfarliga utsläpp och att minska trängseln i vägsystemet (*yrkande 27*). Härutöver kräver motionärerna att regeringen presenterar konkreta förslag om hur närsjöfarten i Sverige kan utvecklas som ett alternativ till vägtransporter (*yrkande 28*).

I *motion 2008/09:T271 av Åsa Lindestam (s)* begärs att hamnar och vattenleder görs kostnadsneutrala i förhållande till annan infrastruktur. Nu när klimatförändringarna kräver att biltrafiken minskar borde man bättre ta till vara möjligheten till sjötransporter just för miljöns skull. Allt gods behöver inte fraktas snabbt på lastbil eller tåg, och sjövägen tar det endast något längre tid med dagens teknik. Vidare begärs att man ser över de avgifter som belastar farleder och hamnar och skapar en mer rättvis fördelning av andra avgifter.

Enligt vad som sägs i *motion 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v)* bör staten betala för sjöfartsinfrastrukturen för att man ska få ett demokratiskt hållbart transportsystem. Sveriges långa kust med alla dess hamnar är en stor fördel ur kommunikationssynpunkt och möjliggör en utvecklad sjöfart. Dagens sjöfart kännetecknas av långa frakter av gods som har lågt varuvärde. Men sjötransporter skulle kunna bidra till att fler transporter flyttas över från vägtrafiken. Om staten beslutar sig för att inrätta ett godsnet av strategiska hamnar och kombiterminaler kan det påskynda statliga investeringar i infrastrukturen till de utpekade hamnarna. På så sätt möjliggör man en ökad mängd gods via sjöfarten även inom Sverige (*yrkande 16*).

I motionen sägs också att sjöfarten bör göras mer tillgänglig för att man ska få ett ekologiskt hållbart transportsystem. Trots sjöfartens goda potential krävs åtgärder för att få den mer miljöinriktad. Dagens farledsavgifter är ett exempel på ett bra styrmedel eftersom avgiften är miljödifferentierad. Det finns dock behov av en översyn så att de kan bli mer träffsäkra. Men vi behöver även miljödifferentiera hamnavgifterna för att ytterligare minska miljöbelastningen. Alla hamnar bör ta ut hamnavgifter som är mer miljöstyrande (*yrkande 8*).

I *motion 2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anförts att Sjöfartsverket bör finansieras med anslag. Landbaserade transporter får såväl infrastruktur som underhåll betalda, medan sjöfarten får finansiera sin infrastruktur själv, påpekar man. Dessutom har staten avkastningskrav på Sjöfartsverket. Med angivande av olika exempel hävdar motionärerna att sjöfarten är missgynnad i förhållande till andra transportslag. Staten bör således ta ett större helhetsansvar för sjöfartens infrastruktur genom ett system med anslagsfinansiering och genom att på ett bättre sätt optimera

trafiken ur ett klimatperspektiv. Detta skulle – enligt motionärerna – gå hand i hand med ambitionen om en transportslagsövergripande ansats (*yrkande 27*).

Vidare framförs uppfattningen att farledsavgifterna är ett klokt och modernt ekonomiskt styrmedel för att premiera dem som sköter sig och låta dem som sköter sig mindre bra delvis betala för den förorening som de ger upphov till. Motionärerna kräver nu att regeringen lägger fram ett förslag på hur farledsavgifterna kan differentieras även med avseende på sjöfartens klimatpåverkan (*yrkande 30*).

När det gäller sjöfartsstöd bör man ställa krav på bästa möjliga teknik med avseende på klimatpåverkan, anser motionärerna. De hänvisar till ett förslag av Klimatberedningen som går ut på att sådana möjligheter bör utredas (*yrkande 31*).

I *motion 2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp)* begärs åtgärder för att göra det möjligt att överföra godstrafik från väg till båt. Syftet är att radikalt minska utsläppen av växthusgaser för att motverka hotet om klimatförändringar. En god trafiklösning skulle kunna vara ro-ro-trafik mellan Norge och Tyskland, som skulle innebära att man tog ombord lastbilar och containrar i Oslo och körde dem direkt till exempelvis Travemünde, eller tvärtom. Därigenom skulle väg E 6 avlastas från mycket transittrafik. Göteborgs hamn bör bli aktuell för stopp eftersom mycket gods från Norge därifrån går vidare ut i världen. Motionärerna anser att bristen på konkurrensneutralitet mellan transportslagen utgör ett stort hinder för att få klimatsmarta lösningar (*yrkande 1*).

I *motion 2008/09:T310 av Annelie Enochson (kd)* anförts att avgiftssystemen och investeringsfördelningen mellan de olika transportslagen bör ses över för att skapa ett mer konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen. Storleken på de statliga investeringarna skiljer sig nämnvärt mellan transportslagen, påpekas det. De stora infrastrukturinvesteringar som görs för räls- och asfaltgående trafik är inte jämförliga med de för vattengående trafik. Dessutom har svensk sjöfart genom farledsavgifterna en extra kostnad jämfört med andra länder i Europa. Kritik riktas även mot lotsavgifterna. Det är viktigt att de olika transportslagens avgifter upplevs som rättvisa och att de olika transportslagen betalar för sina miljökostnader och den infrastruktur som krävs.

I *motion 2008/09:T376 av Carina Ohlsson m.fl. (s)* framhålls ett behov av att utveckla Vänersjöfarten, en sjöfart som har en stor regional- och miljöpolitisk betydelse. En viktig del av den industri som är lokaliserad runt Vänern, t.ex. i Värmland, finns där tack vare möjligheten att införa råvaror och leverera produkter med sjöfart. Utan Vänersjöfarten skulle sannolikt industrier av detta slag inte ha den konkurrenskraft de har i dag. När nu kraven på miljöanpassade transporter ökar och EU-kommissionens arbete för överföring av gods från landbaserade transportmedel till närsjöfart är en del av strategin för minskade utsläpp kan överföringen av gods till närs-

jöfart därmed också bidra till att uppfylla Kyotoprotokollets krav. Arbetet med att förbättra Vänersjöfartens förutsättningar brådskar. Det är av yttersta vikt att de statliga och regionalpolitiska transportbidragen inte missgynnar – utan tvärtom gynnar – Vänersjöfartens konkurrenssituation gentemot andra transportslag.

Även i *motion 2008/09:T394 av Peter Jonsson m.fl. (s)* krävs bättre förutsättningar för Vänersjöfarten. Den är en betydande näring tillsammans med hamnarna runt Vänern. Det transporteras omfattande volymer gods till och från företag kring sjön, inte minst till Karlstad. Den har också stor betydelse för alla företag som är beroende av väl fungerande transporter i regionen och är därför en viktig transportled. Den s.k. Väneröverenskommelsen är en god grund för fortsatt utveckling av Vänersjöfarten. Nu måste staten och andra intressenter gå vidare med att utveckla Vänersjöfarten och hamnarna vid Göta Älv för att öka godsvolymer, inte minst för miljöns skull, är slutsatsen.

I *motion 2008/09:T351 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd)* betonas vikten av hamnar för en väl fungerande Vänersjöfart. Enligt motionärerna är det anmärkningsvärt att den s.k. Hamnstrategiutredningen inte har pekat ut någon insjöhamn. Sveriges största insjö, Vänern, har flera stora godshamnar som gör Vänersjöfarten till en viktig transportled och som med särskilda satsningar skulle betyda mycket för regionen och för Sverige. Motionärerna pekar vidare på att det inom EU satsas på de inre vattenvägar. Inlandssjöfarten anses ha den lägsta samhällsekonomiska kostnaden. Detta tar sig uttryck bl.a. i att de fartyg som trafikerar Europas floder och kanaler inte betalar någon farledsavgift. Vänern, Mälaren, Trollhätte kanal och Göta älv borde ses som en del av detta europeiska transportsystem.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att sjöfart är ett kostnadseffektivt och miljöbesparande transportslag. Samtidigt är sjöfarten en näring som arbetar på en internationell och starkt konkurrensutsatt marknad. Omkring 90 % av världshandeln sker genom sjöfart.

I det svenska transportsystemet har sjöfarten en viktig roll: För uppemot 85 % av all export och import, räknat i transporterad vikt, ingår lastfartyg eller färjor i något skede i transportkedjan. Bidragande till sjöfartens dominerande ställning i Sverige är vårt geografiska läge och långa kust samt stora beroende av utrikeshandel.

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att det finns en stor tillväxtpotential i närsjöfarten, dvs. transporter till sjöss av gods eller passagerare i Europa. Som regeringen anför främjas närsjöfarten främst genom en god infrastruktur. Staten och sjöfartsnäringen bör gemensamt verka för att tillvarata de möjligheter och möta de yttre utmaningar som påverkar närsjöfartens villkor.

Vidare främjas närsjöfart genom enkla och tydliga statliga regler. Som anges i propositionen har arbetet med regelförenkling hög prioritet. Inrikes-sjöfarten kännetecknas av en stor andel små eller medelstora företag. Enklare och mer ändamålsenliga regler underlättar för företagen att ägna mer tid och resurser åt att driva och utveckla sin verksamhet. Utskottet anser också att de problem som kan finnas med långa handläggningstider, dålig tillgång till information och tvetydiga besked från myndigheter måste få en snar lösning.

I sammanhanget vill utskottet även peka på det arbete som bedrivs på europeisk nivå. Sålunda väntas Europeiska kommissionens förslag om ett europeiskt havsområde utan gränser underlätta för närsjöfarten. Det är angeläget med likartade konkurrensvillkor för sjöfarten.

När det gäller sjöfarten på Väneren konstaterar utskottet att hithörande frågor behandlades i betänkande 2007/08:TU8. Utskottet betonade vikten av att intentionerna bakom den s.k. Väneröverenskommelsen vidmakthålls och utvecklas. I sammanhanget vill utskottet även hänvisa till att beredningen av Lotsutredningens slutbetänkande, Styra rätt – Förslag om Sjöfartsverkets organisation (SOU 2008:53), pågår inom Regeringskansliet.

Med det sagda avstyrker utskottet samtliga här behandlade motionsförslag.

Hamnar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om vikten av att peka ut strategiska hamnar och om vilka hamnar som också bör pekas ut. Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning att en förbättrad infrastruktur till de hamnar som är mest centrala för det svenska transportsystemet bör övervägas under åtgärdsplaneringen.

Jämför reservation 33 (s, v, mp).

Bakgrund

I Sverige finns i dag 51 allmänna hamnar som är öppna för allmän kommersiell sjöfart. Härtill kommer ett antal industri- och privathamnar vilka i första hand är knutna till industriföretag. De flesta allmänna hamnar fungerar antingen som nationellt, regionalt eller lokalt viktiga logistiknoder.

De allmänna hamnarna ägs till största antalet av kommuner. Driftsformerna varierar emellertid; i flertalet av hamnarna drivs verksamheten i aktiebolagsform, och det förekommer att bolagen även äger hamnen. Ofta är aktiebolaget kommunalägt men kan i vissa fall ha blandat ägande där kommunen vanligtvis har majoritet. Några hamnar drivs som en del av den kommunala förvaltningen, och ett fåtal hamnar drivs av privata intressenter.

Ansvar för infrastruktur inom ett hamnområde ligger på hamnägaren, dock med undantag för ett fåtal hamnar där Banverket har intressen i infrastrukturen. Det statliga ansvaret för infrastrukturen ligger alltså i anslutning till hamnarna och då både på land- och sjösidan.

Hamnstrategiutredningen

Hamnstrategiutredningen hade i uppdrag att identifiera hamnar av särskilt strategisk betydelse för det svenska godstransportsystemet och föreslå regeringen vilka hamnar som ska ges prioritet i förhållande till övriga när det gäller statligt finansierad infrastruktur. I prioriteringsarbetet skulle hela Sverige beaktas. Vidare skulle utredningen föreslå vilka åtaganden och krav de prioriterade hamnarna ska uppfylla. Utredningen skulle också se över principerna för kostnadsfördelningen mellan stat och hamn när det gäller de allmänna farlederna samt presentera förslag på hur det framtida finansiella ansvaret för de allmänna farlederna bör vara utformat. I detta fanns en ambition att få en helhetssyn vad gäller den samlade infrastrukturen till och från Sveriges hamnar.

I sitt betänkande Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58) redovisade utredningen bl.a. följande. Utredningen har genomfört en omfattande kartläggning av Sveriges hamnars olika verksamheter och förutsättningar samt tagit del av olika näringslivsorganisationers synpunkter. Med dessa underlag som grund föreslog utredningen följande hamnar såsom strategiska: Göteborg, Helsingborg, Karlshamn, Luleå, Malmö, Norrköping, Kapellskär (Stockholm), Sundsvall och Trelleborg.

Att bli utpekad såsom strategisk hamn skulle innebära ett antal *fördelar* exempelvis att Sjöfartsverket skulle svara för sjösäkerhetsanordningar ända in till kaj (normalfallet är till hamnområdesgränsen) och att hamnen skulle få en högre servicegrad på lotsningstjänster. Trafikverken skulle dessutom rapportera till regeringen hur olika åtgärder underlättar för de strategiska hamnarna samt ge prioritet till de projekt där enighet nåtts regionalt om prioritering av infrastrukturinvesteringar för att underlätta hamnens verksamhet. I detta skulle också ingå eventuell regional delfinansiering. Det övergripande syftet var alltså att infrastrukturprojekt som har betydelse för hamnverksamheten särskilt skulle beaktas i de nationella planeringsprocesserna.

Utpekandet som strategisk hamn skulle även medföra vissa *åtaganden*, nämligen att hamnarna skulle fortsätta vara allmänna, dvs. öppna för alla kunder. Vidare skulle hamnarna vara tillgängliga dygnet runt, året runt. De skulle också medverka i regionala förhandlingar om omkringliggande sjö- och landinfrastruktur och eventuellt medverka med delfinansiering av olika projekt. Dessutom skulle hamnarna bedriva en ambitiös och aktiv miljöpolitik.

Propositionen

Regeringen gör bedömningen att man under åtgärdsplaneringen bör överväga en förbättrad infrastruktur till de hamnar som är mest centrala för det svenska transportsystemet.

Enligt regeringens mening har den svenska hamnstrukturen huvudsakligen utvecklats och finansierats inom den kommunala sektorn. Att Banverket i några få hamnar har intressen i form av ägande eller förvaltande av hamninfrastruktur inom ett hamnområde är olämpligt av bl.a. konkurrensskäl. Regeringen anser därför att Banverket bör påbörja en diskussion med berörda hamnägare för att komma överens om hur det som Banverket i dag ansvarar för kan överlåtas till hamnägaren.

Motionerna

Allmänt om strategiska hamnar

I motion 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) betonas nödvändigheten av att peka ut strategiska hamnar. Sverige är mycket beroende av väl fungerande hamnar med stor kapacitet och närhet till det övriga transportsystemet. Genom att satsa på Hamnstrategiutredningens förslag om strategiska hamnar och ställa tydliga krav skulle stora vinster kunna göras i form av konkurrenskraftiga hamnar. Motionärerna kritiserar regeringens val att inte peka ut strategiska hamnar och kombiterminaler, och de hävdar att detta enbart ökar osäkerheten i infrastrukturplaneringen. Sverige behöver ett sammanhållet nationellt transportsystem och då är det absolut nödvändigt att satsa på strategiska hamnar. Regeringens ställningstagande skadar svensk sjöfart och den svenska industrin, anser motionärerna. Vad gäller själva utredningsförslaget om tio utpekade hamnar är motionärerna i stort sett nöjda, men de anser att regeringen bör se över antalet hamnar i norra Sverige, där avståndet mellan hamnarna kan vara för stort för att möjliggöra effektiva transporter (*yrkande 29*).

I motion 2008/09:T4 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s) krävs att Hamnstrategiutredningens förslag genomförs snarast möjligt. De betonar att Sverige genom sitt geografiska läge är oerhört beroende av effektiva hamnar och sjötransporter. Det gäller i än högre grad för ett län som Västernorrland med sin omfattande tunga exportindustri.

I motion 2008/09:T307 av Krister Örnfjäder (s) betonas vikten av att man utvecklar den kustnära sjöfarten. Sjöfarten har långa traditioner i Sverige, både den kustnära och fjärtrafiken, heter det. Nu när klimatfrågor ställer krav på mer miljövänliga transporter, kommer sjöfartens och därmed också hamnarnas betydelse, inte minst för tunga transporter, att öka (*yrkande 1*). Ett hållbart modernt trafiksystem måste emellertid omfatta fler hamnar är de som utredningen har pekat ut. Sveriges långa kust är särskilt lämpad

för kustnära transporter på kortare och längre sträckor. För att det ska fungera är det viktigt att utveckla kompetensen inom hamnverksamheten. Det kräver också att infrastrukturen kring hamnarna är väl utbyggd (*yrkande 2*).

Också i *motion 2007/08:T461 av Sinikka Bohlin m.fl. (s)* hävdas att det finns ett behov av att fullfölja arbetet med ett antal strategiska hamnregioner (*yrkande 1*).

I *motion 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v)* berörs frågan om strategiska hamnar. Motionärerna påminner om att syftet med Hamnstrategiutredningen var att peka ut ett antal prioriterade hamnar för godstransporter, vilket i sin tur skulle göra att staten i framtiden kan styra statliga resurser mer effektivt. Ett utpekande av strategiska hamnar skulle även kunna bidra till en bättre samordning av investeringar mellan trafikverken. Motionärerna anser – i strid med regeringens uppfattning – att det är nödvändigt att peka ut strategiska hamnar för att kunna optimera statens resursfördelning av investeringar inom infrastrukturen. I motionen görs vidare en uppräknig av olika områden i Sverige med särskilt utpekande av vilka hamnar som enligt motionärernas mening bör vara strategiska (*yrkande 23*).

I *motion 2007/08:T326 (v) av Peter Pedersen m.fl. (v)* anförs att riksdagen bör begära att regeringen lägger fram ett förslag till strategiska hamnar och utbyggnad av kombiterminaler i samband med att propositionen om ny infrastrukturinriktning för 2010–2019 presenteras. Motionärerna pekar på att sjötransporter skulle kunna bidra till att fler transporter flyttas över från vägtrafiken. De anför vidare att stor vikt måste läggas vid det samlade resultatet från alla utredningar och infrastrukturförslag inom transportsektorn, bl.a. de utredningar som behandlat strategiska hamnar samt kombiterminaler (*yrkande 5*).

I *motion 2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* begärs att hamnstrategins prioriteringar av strategiska hamnar och godsnoder tas i beaktande vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag. Staten har vid ett antal tidigare tillfällen försökt hitta ett sätt att infoga hamnarna i en rationell godstransportstruktur som tillgodoser näringslivets behov. Detta har man enligt motionärernas mening misslyckats med flera gånger. De beklagar därför att regeringen väljer att inte ta till vara de viktiga förslag som kommit fram. Inte heller förslagen i utredningsbetänkandet Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet har tagits om hand av regeringen. Motionärerna anser att slutsatserna i båda dessa utredningar ska utgöra ett viktigt underlag inför den kommande planeringen. Regeringens strategi att skjuta på frågan rimmar illa med dess egen målsättning om att stärka det transportslagsövergripande perspektivet i planeringen, anser de (*yrkande 28*).

I samma motion begärs att miljöaspekter blir styrande för de avtal och överenskommelser staten gör med prioriterade strategiska hamnar (*yrkande 29*).

Vissa hamnar

Luleå

I motion 2008/09:T447 av Fredrik Lundh (s) förespråkas Luleå hamn som en prioriterad hamn. En betydande del av Sveriges export av basvaror som malm, stål och skogsprodukter skeppas i dag via denna hamn. Regeringen bör samtidigt satsa på en utvecklad samverkan mellan alla våra nordligaste hamnar och Luleå hamn i konceptet North Sweden Sea Port, heter det.

Ett likartat förslag om Luleå hamn som prioriterad hamn och en del i Nordic Sea Port-konceptet framförs i motion 2007/08:T357 av Lars U Granberg och Leif Pettersson (s).

Umeå

I motion 2007/08:T506 av Åke Sandström m.fl. (c, fp, kd) förordar man ett uttalande om behovet av en satsning även på öst-västlig infrastruktur i norra Sverige; Umeå hamn nämns därvid särskilt.

Sundsvall

I motion 2008/09:T337 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s) förespråkar motionärerna Sundsvalls hamn som prioriterad hamn. Frågan om prioriterade hamnar är en angelägen investering för miljön och för våra framtida transporter.

Även enligt vad som sägs i motion 2007/08:T405 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s) bör Sundsvalls hamn utpekas som prioriterad hamn.

Gävle

I motion 2007/08:T461 av Sinikka Bohlin (s) begärs att Gävle hamn blir en av de hamnregionerna med tanke på sitt strategiska läge samt transporter av flygbränsle till Arlanda (yrkande 3).

Harg

I motion 2007/08:T515 Thomas Östros (s) sägs att Hargs hamns potential bör utnyttjas bättre genom investeringar i farledsförbättringar (yrkande 7).

Kapellskär

I motion 2008/09:T437 (s) framhålls vikten av att skapa en infrastruktur som underlättar för Kapellskär att fungera som brohamn och att ingå som beståndsdel i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och därmed även få möjlighet att ta del av EU-medel.

Södertälje

I *motion 2008/09:T459 av Mats Pertoft (mp)* anføres att den förteckning av hamnar som utpekats i Hamnstrategiutredningen är bra, men motionären anser att Södertälje hamn saknas på denna. Motionären anser att Södertälje hamn bör jämföras med de andra föreslagna strategiska hamnarna.

Norvik

I *motion 2008/09:T325 av Börje Vestlund (s)* begärs att Norviks hamn ska utpekas som strategiskt viktig hamn.

I *motion 2007/08:T477 av Mikael Damberg (s)* nämns särskilt frågan om dubbelspår och EU-bidrag till Norviks hamn.

I *motion 2007/08:T216 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m)* framhålls att det finns behov av en djuphamn i Norvik (*yrkande 1*). Vidare hävdas behovet av skyndsamt handläggning av olika tillståndsprövningar i samband med Norviks hamn (*yrkande 2*). Slutligen framhålls i motionen behovet av en positiv inställning från regeringens sida när det gäller Norvik (*yrkande 3*).

I *motion 2007/08:T466 Mats Pertoft (mp)* anføres att en ny hamn i Norvik/Nynäshamn inte bör ingå i den statliga hamnstrategin.

Oxelösund

I *motion 2007/08:T404 av Fredrik Olovsson (s)* lyfter man fram Oxelösunds hamn som en viktig del av Sveriges hamninfrastruktur. En satsning på denna hamn skulle ge en bra miljö- och transportekonomi till rimliga investeringskostnader, inte minst i jämförelse med satsningar på andra platser.

Norrköping

I *motion 2008/09:T539 av Billy Gustafsson m.fl. (s)* sägs att Norrköpings hamn bör pekas ut som en av Sveriges strategiska hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering och finansiering av infrastrukturinvesteringar för sjöfarten. Likartade förslag och argument förs fram i *motion 2007/08:T415 av Billy Gustafsson m.fl. (s)*.

I *motion 2008/09:T557 av Gunnar Axén m.fl. (m, kd, c, fp)* betonas Norrköpings hamns strategiska betydelse. Med rätt prioriteringar och fokuseringar kan hamnen bli en av de viktigare transportpunkterna i landet, menar motionärerna. Storstadsregionerna går en problematisk framtid till mötes med överbelastade bil- och järnvägsnät, sägs det vidare. Innebörden är samma i *motion 2007/08:T441 (m, kd, c, fp)*.

Utskottets ställningstagande

Flera av motionsförslagen går ut på att regeringen borde fullfölja Hamnstrategiutredningens förslag om att peka ut strategiska hamnar. Motionsvägen förordas även ett flertal hamnar som enligt motionärernas mening borde utpekas i detta avseende.

Som redovisats i det föregående gör regeringen emellertid den bedömningen att frågan om en förbättrad infrastruktur till de hamnar som är mest centrala för det svenska transportsystemet bör övervägas under nästa steg, dvs. åtgärdsplaneringen. Regeringen säger sig ha övervägt konsekvenserna för ett sådant utpekande som Hamnstrategiutredningen förordat och kommit fram till att fördelarna med att inte peka ut strategiska hamnar överväger. Utskottet ansluter sig till denna uppfattning.

Utskottet vill – liksom regeringen – betona vikten av ett öppet och tydligt trafikslagsövergripande perspektiv i planeringen. En väl fungerande samverkan mellan trafikslagen är en nödvändig förutsättning för att få internationellt konkurrenskraftiga transportkedjor. För att hamnarna även i framtiden ska vara effektiva noder i de intermodala transportkedjorna måste goda förutsättningar skapas för hamnarnas fortsatta utveckling till än mer effektiva och konkurrenskraftiga enheter. De stordriftsfördelar som finns i de intermodala systemen gör att det är betydelsefullt att identifiera de viktigaste godstransportstråken och därtill hörande noder för att på så sätt stärka de olika transportsystemens effektivitet.

Vidare bejakar utskottet den ansats som förs fram i propositionen att den regionala planeringen ska ges ett större genomslag i den fortsatta processen. Det är önskvärt att regional enighet kan nås när det gäller prioritering av statliga infrastrukturinvesteringar i anknytning till hamnarna. Detta bör enligt regeringens bedömning leda till en sammantaget effektivare hamnstruktur och ett bättre utnyttjande av den statliga infrastrukturen. Det är viktigt att i detta sammanhang ha ett infrastrukturperspektiv som sträcker sig 20 till 30 år framåt i tiden.

Förbättrad infrastruktur till de hamnar som är mest centrala för det svenska transportsystemet ska således övervägas vid åtgärdsplaneringen. För att möjliggöra att den statligt finansierade infrastrukturen till hamnarna, både på land- och sjösidan, utnyttjas än mer rationellt och effektivt är det av yttersta vikt att Vägverket och Banverket tillsammans med Sjöfartsverket i största möjliga omfattning samordnar sina infrastrukturinvesteringar som sker i anslutning till hamnarna.

I sammanhanget bör understrykas att Hamnstrategiutredningens omfattande och väl genomförda kartläggning av det svenska hamnsystemet och av hamnarnas roll och betydelse i transportkedjan kommer att utgöra ett viktigt underlag för kommande åtgärdsplanering.

Med det nu sagda avstyrks här behandlade motioner.

Farleder m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om vissa angivna farleder. Utskottet hänvisar till bl.a. vad regeringen anfört om inriktningen av åtgärder i trafikens infrastruktur med ett trafikslagsövergripande synsätt.

Bakgrund

Allmänt om farleder

Sjöfartsverket beslutar om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled eller allmän hamn. Allmänna farleder och hamnar inrättas om detta är påkallat för den allmänna samfärdseln. Vidare ansvarar Sjöfartsverket för utveckling och underhåll av de allmänna farleder som enligt Sjöfartsverkets bedömning bör handhas av staten.

I Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS 1988:5) finns en förteckning över vilka farleder och hamnar som anses vara allmänna. För närvarande uppgår antalet allmänna hamnar med därtill hörande farleder samt övriga allmänna farleder till 51. Vissa allmänna farleder handhas, efter överenskommelse med Sjöfartsverket, helt eller delvis av andra intressenter såsom kommuner och industri- eller hamnföretag. När det gäller anslutningsfarlederna till både de allmänna hamnarna och industrihamnarna har huvudprincipen varit att Sjöfartsverket ansvarar för farlederna fram till hamnområdesgränsen medan hamnägaren ansvarar för farlederna inom hamnområdet. Gränsen för var ansvaret ligger när det gäller farledshållningen är inte författningsreglerad utan har bestämts av hävd.

Allmänt om isbrytning

Isbrytning är en viktig del av sjöfartens infrastruktur då den möjliggör användande av farlederna även under vintersäsongen. Det är Sjöfartsverkets uppgift att svara för isbrytning i svenska kustvatten och sjövägarna dit mellan öppet vatten till havs och farvatten som är skyddade för exempelvis havsis eller packis. Sjöfartsverket avgör också i vilken omfattning isbrytning ska ske i Väneren, Mälaren och Ångermanälven.

Den svenska isbrytarflottan består av de fyra havsisbrytarna Atle, Frej, Oden och Ymer samt den mindre isbrytaren Ale. Sjöfartsverket kan också enligt avtal vid behov disponera tre isbrytande fartyg vars huvudsakliga användningsområde ligger inom offshoreverksamhet. Isbrytningen finansieras av de farledsavgifter som fartyg betalar när de går till en svensk hamn samt från vissa externa intäkter.

I Lotsutredningens slutbetänkande, Styra rätt – Förslag om Sjöfartsverkets organisation (SOU 2008:53), sägs att det kan finnas skäl för en mer fördjupad analys av konsekvenserna av att begränsa antalet tillgängliga hamnar under vinterhalvåret genom att införa inskränkningar i tillhandahållandet av isbrytarassistans.

Sjöfartsverket samarbetar sedan länge med de övriga Östersjöländerna i fråga om isbrytning. I ett avtal mellan de nordiska länderna från år 1961 regleras formerna för samarbetet. År 2004 bildades organisationen BIM (Baltic Icebreaking Management) i vilken Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Norge, Polen, Ryssland, Tyskland och Sverige är representerade. Organisationen bygger på de möten som förekommit i över 20 år mellan berörda länder. Av naturliga skäl har Sverige och Finland under årens lopp utvecklat ett särskilt nära samarbete eftersom förhållandena vintertid är likartade.

Inom ramen för konceptet *sjömotorvägar* har Sjöfartsverket varit mycket aktivt och tillsammans med andra Östersjöländer erhållit delfinansiering ur TEN-T-budgeten för projekt som kan effektivisera vintersjöfarten i Östersjön.

Propositionen

Farleder

Enligt regeringens bedömning bör ett förtydligande göras i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket med innebörden att Sjöfartsverkets ansvar för farledshållningen i allmänna farleder begränsas till att gälla fram till hamnområdesgränsen. Med farledshållning avses här endast underhållsmuddring och sjösäkerhetsanordningar. Regeringen anser att man på så sätt skapar likvärdiga förutsättningar för hamnarna i Sverige när det gäller farledshållningen. Detta gör det också möjligt att få en helhetssyn vad gäller den samlade infrastrukturen till och från Sveriges alla allmänna hamnar.

För industrihamnarna och för vissa allmänna hamnar innebär regeringens förslag en viss merkostnad per år då dessa får ett utökat ansvar för farledshållningen inom det egna hamnområdet. Detta till trots anser regeringen att fördelarna med ett tydligt och klart kostnadsansvar för de allmänna farlederna överväger, eftersom likvärdiga förutsättningar kommer att råda mellan hamnägarna i Sverige.

Vidare sägs att regeringen avser att ge Sjöfartsverket i uppdrag att, i samråd med berörda hamnintressenter, upprätta och fastställa hamnområdesgränser för de industrihamnar där sådana behov föreligger. Det är nämligen bara allmänna hamnar med allmänna farleder som har fastställda hamnområdesgränser.

Isbrytning

Enligt regeringens mening bör Sjöfartsverket även fortsättningsvis vara ansvarigt för tillhandahållandet av isbrytjänster och se till att sjöfart kan bedrivas på ett säkert sätt året runt på samtliga hamnar av betydelse.

Vidare anser regeringen att hittillsvarande finansieringsprincip ska gälla även i fortsättningen, nämligen en finansiering genom farledsavgifter och vissa externa intäkter.

Regeringen understryker också vikten av att arbetet med att utvidga och fördjupa isbrytarsamarbetet mellan länderna i Östersjöområdet fortsätter.

När det härefter gäller frågan om Lotsutredningens tankar om att begränsa antalet tillgängliga hamnar under vinterhalvåret förklarar regeringen sin avsikt att ge Sjöfartsverket i uppdrag att redovisa konsekvenserna om det skulle införas restriktioner när det gäller tillgängligheten till isbrytarassistans. Analysen bör bl.a. beakta följderna vid både en normalvinter och vid en sträng vinter. Arbetet ska vidare bedrivas i samråd med regionala företrädare för näringslivet. I uppdraget ska också ingå att belysa förutsättningarna och konsekvenserna om Sjöfartsverkets ansvar rörande isbrytning skulle utsträckas till hamnområdesgränsen. I normalfallet svarar hamnägaren förutom för isbrytning inom hamnområdet även för isbrytningen i skyddade vatten, alltså där isen är jämn och inte rör på sig på grund av strömmar eller vindförhållanden. I dagsläget är denna ansvarsfördelning mellan Sjöfartsverket och hamnägaren oreglerad.

Regeringen ser vidare mycket positivt på *samarbetet mellan Östersjöländerna* när det gäller isbrytning. Det är viktigt att detta samarbete utvidgas och fördjupas, menar regeringen. För att påskynda denna process tog Sverige vid det informella ministermötet i Strömstad i maj 2008 initiativ till att bjuda in länderna till ett arbete för att diskutera hur isbrytningssamarbetet i Östersjön ska kunna utvecklas ytterligare. En sådan utveckling på isbrytningsområdet ligger också i linje med de tankegångar som redovisats i Lotsutredningens slutbetänkande, anför det.

Regeringen ser mycket positivt på arbetet inom ramen för konceptet *sjömotorvägar* och betonar vikten av att Sjöfartsverket fortsätter sitt framgångsrika arbete på detta område. Regeringen anser vidare att Sjöfartsverket ska arbeta än mer för att utveckla formerna för alternativ användning av isbrytarna. Detta gäller i synnerhet under den tid på året det inte finns någon is att bryta men man bör även arbeta för ett bättre utnyttjande av isbrytarnas kapacitet vid milda vintrar.

Motionerna

I *motion 2007/08:T226 av Rune Wikström och Marietta de Pourbaix-Lundin (båda m)* begär motionärerna att den planerade utbyggnaden av det hittills orörda området kring Horsstensleden stoppas och att man i stället verkar för att restaurera och bygga ut den befintliga Sandhamnsleden.

Enligt vad som sägs i *motion 2008/09:T408 (m)* bör lämpliga åtgärder vidtas för att garantera en framtida finansiering och öppethållande av fritidsbåtsleder och kanaler för i huvudsak fritidsbåtar i Stockholms skärgård.

I *motion 2007/08:T345 av Lennart Sacrédeus (kd)* krävs en förbättring av farleden till Gävle hamn; farleden behöver rätas upp, breddas och fördjupas för att motsvara Sjöfartsverkets krav på säkerhetsmarginaler.

I *motion 2008/09:Kr263 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda s)* begärs bidrag till Strömsholms kanal för upprätthållande av kanalanslagningens status samt de omgivande industri- och kulturhistoriska miljöerna. Motionärerna åberopar att kanalaktiebolagets ekonomi varit ansträngd sedan nyttotrafiken upphörde. Ett motsvarande yrkande återfinns i *motion 2007/2008:T373 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda s)*.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att infrastruktur för närsjöfart i form av slussar och farleder med regeringens förslag fortsättningsvis kommer att kunna övervägas i åtgärdsplaneringen som alternativ till andra lösningar i enlighet med ett trafikslagsövergripande perspektiv. En möjlighet till statlig medfinansiering av slussar och farleder öppnas därmed. Åtgärderna ska analyseras och bedömas på samma sätt som andra åtgärder i planeringsarbetet och avvägas mot andra möjliga lösningar. Utskottet välkomnar regeringens förändring av planeringsprocessen och konstaterar att en mer likformig behandling därmed kan ske av trafikslagen, samtidigt som ett trafikslagsövergripande synsätt främjas.

Vidare förklarar regeringen sin avsikt att göra ett förtydligande i förordningen med instruktion för Sjöfartsverket med innebörden att Sjöfartsverkets ansvar för farledshållningen i allmänna farleder begränsas till att gälla fram till hamnområdesgränsen. Utskottet anser – i likhet med regeringen – att det är viktigt att fastställa vem som har ansvaret för farledshållningen. På så sätt skapas likvärdiga förutsättningar för hamnarna i Sverige när det gäller farledshållningen.

Även frågor om isbrytning berörs i propositionen. Enligt regeringens bedömning bör Sjöfartsverket även fortsättningsvis vara ansvarigt för tillhandahållandet av isbrytartjänster och se till så att sjöfart kan bedrivas på ett säkert sätt året runt vid samtliga hamnar av betydelse. Vidare anges det som viktigt att arbetet med att utvidga och fördjupa isbrytarsamarbetet mellan länderna i Östersjöområdet fortsätter.

Med hänvisning till regeringens inriktning av åtgärder i trafikens infrastruktur med ett trafikslagsövergripande synsätt samt pågående beredningsarbete för att främja utvecklingen av sjöfarten som ett kostnadseffektivt och energibesparande transportslag avstyrks här behandlade motionsförslag.

Slussar och broar m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet ser positivt på de utvidgade möjligheter till finansiering av t.ex. ökad kapacitet för slussar som nu öppnas.

Jämför reservation 34 (mp) och särskilt yttrande 6 (v).

Motionerna

Slussar

I *motion 2008/09:T345 av Sven-Erik Österberg och Olle Thorell (båda s)* betonas behovet av att bygga ut slussen i Södertälje. Under de senaste drygt 30 åren har godstrafiken på Mälaren fördubblats och uppgår nu till drygt 5 miljoner ton per år, anför motionärerna. För att konkurrenskraften ska kunna behållas krävs det att större fartyg kan komma in i Mälaren. Slussen i Södertälje utgör en flaskhals, som begränsar möjligheterna till sjötransporter, trots efterfrågan. Konsekvensen kan bli att sjötransporterna kommer att förlora i konkurrensförmåga, och kanske hota lokaliseringen av vissa industrier och därmed försämra tillväxten.

Även i *motion 2007/08:T511 av Margareta Israelsson m.fl. (s)* framhålls betydelsen av större slusskapacitet i Södertälje. Flera beräkningar har gjorts av samhällsnyttan av en ny sluss. Samtliga studier visar på höga positiva värden.

I *motion 2008/09:T370 av Agneta Berliner m.fl. (fp, c, m)* framförs att det finns ett behov av att bygga om slussen i Södertälje för att främja en miljövänlig tillväxt i Mälarenregionen. Fyra anledningar anges i motionen:

- Nuvarande begränsning av sjötransporter innebär ökade landtransporter på väg, vilket är negativt ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt.
- Begränsade sjötransporter innebär även ökade järnvägstransporter, vilket innebär påfrestningar på det redan hårt belastade järnvägsnätet i regionen. Slussens nuvarande kapacitet begränsar handelssjöfarten och hämmar därmed näringslivet runt Mälaren.
- Risker för översvämning gör att utflödet ur Mälaren behöver kunna ökas.
- Mälarsjöfarten står i dag för viktiga delar av transportförsörjningen avseende råvaror och färdigprodukter till industrier i Mälardalen och Bergslagen.

Motsvarande krav om ombyggnad av slussen i Södertälje återfinns i *motion 2007/08:T398 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m)*. Syftet är att främja handelssjöfarten på Mälaren och för att vid behov sänka vattennivån.

Även i *motion 2007/08:T253 av Jörgen Johansson (c)* berörs frågan om behovet av förstärkt avvattning av Mälaren vid stora nederbörds mängder. Ett första steg i avvattnings systemet är att förstärka slussen i Södertälje (*yrkande 2*).

Broar

I *motion 2008/09:T465 av Kerstin Lundgren (c)* anför s att Vägverket bör överta ansvaret för Mälärbron i Södertälje och andra strategiska broar. Ansvaret för att äga och underhålla en rörlig bro medför stora löpande kostnader som proportionellt sett belastar den kommunala ekonomin mycket hårt och medför behov av särskild teknisk kompetens, sägs det. Att inordna Mälärbron i det statliga åtagandet skulle enligt motionären innebära förbättrade möjligheter till ett planerat långsiktigt underhållsarbete och tillgång till en samlad teknisk kompetens som kommunen inte på motsvarande sätt har möjlighet att tillhandahålla för en enda rörlig bro. Motionären anser följaktligen att regeringen bör se över ansvarsfrågan för centralt viktiga broar.

Liknande krav och motivering framförs i *motion 2007/08:T213 (c) av Kerstin Lundgren (yrkande 2)*.

Klimatsäkring av sjöfartens infrastruktur

I *motion 2008/09:Fö289 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* argumenteras för att Sjöfartsverket bör ges i uppdrag att studera risken för avstängning av hamnar till följd av högre vattenstånd och eventuellt ökade vindar samt vid behov ge förslag till åtgärder (*yrkande 4*).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att slussar, broar och farleder är viktiga delar av infrastrukturen i ett integrerat system för närsjöfarten. I t.ex. Stockholm-Mälarens sjötrafikområde finns ett stort antal såväl öppningsbara som icke öppningsbara broar. Via slussar i Stockholm och Södertälje förbinds Mälaren med Saltsjön. I detta sjötrafikområde ägs broarna och slussarna främst av kommunerna, Banverket, Vägverket och Sjöfartsverket.

Enligt utskottets uppfattning bör sådan infrastruktur – såsom alternativ till andra lösningar – kunna övervägas i enlighet med det trafikslagsövergripande perspektiv som förordas i propositionen.

Som har framgått tidigare kan den statliga planeringsramen som avsåts för åtgärder som utvecklar transportsystemet perioden 2010–2021 även få användas för i förslaget angivna ändamål. Bland dessa anges medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar. Regeringen betonar i sammanhanget att åtgärderna ska analyseras och bedömas på samma sätt som andra åtgärder i planeringsarbetet och avvägas mot andra möjliga lösningar.

Utskottet ser positivt på en sådan öppning när det gäller möjligheterna till finansiering för exempelvis utvidgad kapacitet för slussar m.m.

Vad gäller frågan om sårbarhet i sjöfartens infrastruktur kan vidare nämnas att Klimat- och sårbarhetsutredningen i sitt delbetänkande ”Översvämningshot – Risker och åtgärder för Mälaren, Hjälmaren och Vänern” (SOU 2006:94) har tagit upp några av de frågor som berörs i vissa motioner. Beredningen härav pågår inom Regeringskansliet. Vidare har Sjöfartsverket på regeringens uppdrag genomfört en studie av tillgänglighet till TEN-A-hamnar i södra Sverige till följd av högre vattenstånd och ökade vindar. Rapporten redovisades hösten 2008. När det gäller sjöfarten framhålls särskilt de konsekvenser för samhällsviktiga godstransporter som kan uppkomma om någon terminal, t.ex. en vital hamn, helt eller delvis sätts ur operativt skick. En enkät till 16 hamnar inom ramen för studien ledde bl.a. till slutsatsen att hamnarna inför kortsiktigt påkomna väderomslag generellt sett har en väl utvecklad beredskap, rutiner och robusthet. För en mer långsiktig förändring av de yttre klimatförhållandena saknas dock planer. Sannolikheten för att någon eller några hamnar ska behöva stängas inom de närmaste 30 åren p.g.a. höjd vattennivå bedöms dock vara liten. Sjöfartsverket föreslår en fördjupad analys i samarbete med i första hand Sveriges hamnar. Utskottet förutsätter att regeringen vidtar de åtgärder som bedöms nödvändiga för att sjöfartens infrastruktur ska säkras vid sådana risker. I sammanhanget erinras också om trafikutskottets offentliga utfrågning våren 2008 om anpassning av trafikens infrastruktur när klimatet förändras (2007/08:RFR16).

Med anledning av vad som har anförts avstyrker utskottet här berörda motionsförslag.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om Gotlandstrafiken m.m. Utskottet hänvisar till regeringens avsikt att inom ramen för åtgärdsplaneringen eller på annat sätt hitta en lösning, bl.a. avseende avskaffande av det s.k. Gotlandstillägget.

Jämför reservation 35 (v) och särskilt yttrande 7 (s).

Propositionen

Regeringen framhåller i propositionen behovet av att åstadkomma stabila förutsättningar för näringslivets transporter till och från Gotland. Regeringen pekar på att riksdagen redan 1996 beslutade om riktlinjer för upphandling av Gotlandstrafiken och att det s.k. Gotlandstillägget skulle avvecklas (prop. 1995/96:44, bet. 1995/96:TU7, rskr. 1995/96:99). Regeringen meddelar sin avsikt att inom ramen för åtgärdsplaneringen eller på annat sätt hitta en lösning.

Motionerna

I både *motion 2008/09:T260 av Christer Engelhardt (s)* och *motion 2008/09:T354 av Anders Åkesson (c)* behandlas frågan om avveckling av det s.k. Gotlandstillägget som tillkommit för att säkra att godsfrakt mellan Gotland och fastlandet kan ske till samma taxa som för en transport av motsvarande längd i landet i övrigt. Christer Engelhardt (s) betonar vikten och nödvändigheten av att frågan snart får en långsiktig, stabil och hållbar lösning. Anders Åkesson (c) understryker att en eventuell avveckling av Gotlandstillägget i syfte att ersätta det med något annat stödsystem inte kan ske utan en noggrann analys av åtgärdens konsekvenser på det gotländska näringslivet.

I *motion 2008/09:T9 yrkande 15 av Lars Ohly m.fl. (v)* och *motion 2008/09:T406 av Rolf K Nilsson (m)* anförs att ett vägpris bör införas på Gotlandsfärjorna. Motionärerna anser att kostnaderna för person- och godstrafik till och från Gotland borde jämföras med kostnaderna för motsvarande sträcka på fastlandet. Även i *motion 2008/09:T296 av Christer Engelhardt (s)* anförs att konkurrenskraftiga och låga vägpriser behövs på färjetrafiken för gotlänningar, besökare och godstransporter, och att denna kostnad inte ska överstiga vad det kostar att transportera motsvarande sträcka på landsväg. I motionen understryks att färjetrafiken till och från Gotland utgör samma funktion som väg- och järnvägstransporterna gör i andra delar av landet. Mot bakgrund av vissa ifrågasättanden av nuvarande turtäthet och överfartstid påminner motionären om att det bl.a. på Gotland finns en bred enighet, inte minst politisk, kring de nuvarande kraven på Gotlandstrafiken. Motionären understryker även vikten av att Gotlandstrafiken fortsättningsvis är ett statligt ansvar.

Rolf K Nilsson (m) betonar i *motion 2008/09:T404* att tvåhamnsalternativet är det som är bäst för Gotland. Motionären understryker att Gotlandstrafiken inte är någon vanlig upphandlingsfråga, utan en infrastrukturfråga för Sveriges enda landskap utan broförbindelse med fastlandet. Motionären framhåller vikten av en långsiktig och stabil trafiklösning som gör att såväl företag som privatpersoner kan planera för en överskådlig framtid.

I *motion 2008/09:T261 av Christer Engelhardt (s)* krävs att en separat kryssningskaj byggs i Visby. Motionären framhåller att turismen och besöksnäringen bidrar till en positiv utveckling för Gotland. För den internationella turismen är världsarvet med hansestaden Visby ett av de mest besökta resmålen. Motionären anser dock att betydligt mer kan göras för att ytterligare öka antalet besökare. Christer Engelhardt (s) rapporterar att Visby hade 83 kryssningsfartyg inbokade under den gångna sommaren, varav 73 stycken kom. De 10 uteblivna kryssningsfartygen hindrades av blåst och sjöhävning. Enligt motionären hade en kryssningskaj i Visby inte bara tryggt och säkrat dessa antal anlop, utan förmodligen skulle den ha fördubblat antalet kryssningsbåtar, vilket ytterligare skulle bidra till en positiv utveckling för Gotlands turistnäring. Motionären konstaterar dock att

en kryssningskaj är en stor investering för en glesbygdskommun som Gotland. Motionären anser därför att regeringen bör överväga hur en sådan investering ska kunna genomföras, exempelvis genom olika samverkansformer.

I *motion 2008/09:T403 av Rolf K Nilsson (m)* anføres att Gotlandstrafiken inte bör vara underställd Rikstrafiken. Motionären pekar på att Gotlandstrafiken i dagsläget utgör ca 50 % av Rikstrafikens budget och menar därför att så snart Rikstrafiken utsätts för sparbeting får Gotlandstrafiken se sina villkor försämrats. I *motion 2008/09:T9 yrkande 17 av Lars Ohly m.fl. (v)* anføres att Gotlandstrafiken bör överföras till Vägverket. Motionärerna pekar på att Vägverket redan i dag har hand om annan färjetrafik som ses som en förlängning av andra vägar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att Gotlands län framför allt präglas av beroendet av goda förbindelser med fastlandet, såväl för gods och egen befolkning som för turistflöden.

Frågor om Gotlandstrafiken har tidigare behandlats av utskottet vid en rad tillfällen. Utskottet har – senast vid föregående riksmöte – framhållit att staten har ansvar för att det finns tillfredsställande transportmöjligheter även på Gotland. När det gäller frågor om trafikens uppläggning, Rikstrafikens ansvar och bl.a. prissättningsfrågor har utskottet inte varit berett att förorda någon förändring av nuvarande regelverk. Utskottet har vidare framhållit att frågan om ett slopande av det s.k. Gotlandstillägget bör ha en hög prioritet. När det gäller motionsfrågan om en utbyggnad av kajanläggningar kan vidare nämnas att det enligt gällande ordning normalt är hamnägaren som svarar för investeringar i olika hamnanläggningar. Med tanke på statens betydande ansvar för Gotlandstrafiken har dock staten tidigare engagerat sig mer direkt i Visby hamn för investeringar avsedda för färjetrafiken.

Som har framgått i det föregående tas frågan om Gotland upp särskilt i den nu aktuella propositionen. Däri framhålls sålunda behovet av att åstadkomma stabila förutsättningar för näringslivets transporter till och från Gotland. Vidare hänvisas till riksdagens nyssnämnda beslut om att det s.k. Gotlandstillägget skulle avvecklas. Regeringen förklarar nu sin avsikt att inom ramen för åtgärdsplaneringen eller på annat sätt hitta en lösning.

Mot bakgrund av det sagda avstyrker utskottet samtliga här behandlade motioner.

Strategiska kombiterminaler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om vikten av att peka ut strategiska kombiterminaler och om vilka kombiterminaler som också bör pekas ut. Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning att en förbättrad infrastruktur till de kombiterminaler som är mest centrala för det svenska transportsystemet bör övervägas under åtgärdsplaneringen.

Jämför reservation 36 (s, v, mp).

Bakgrund

En kombiterminal är en terminal där flera trafikslag möts och som är öppen för flera trafikutövare. I kombiterminalerna hanteras främst s.k. enhetsberett gods, dvs. sådant gods som är lastat i containrar, på växelflak eller i semitrailer. I Sverige finns i dag 27 kombiterminaler varav några ligger i hamnar. Därutöver finns även ett antal enklare platser där omlastning sker.

Kombiterminalutredningen

Banverket presenterade i september 2007 på uppdrag av regeringen ett förslag till strategiskt nät av kombiterminaler och vilka villkor som bör gälla för terminalhuvudmän som vill ansluta sig till nätet (Strategiskt nät av kombiterminaler – Intermodala noder i det svenska godstransportsystemet, Banverket F 07-10649/TR20). Banverket identifierar här de kriterier som bör gälla för en strategisk nod. Terminalerna bör finnas vid stora produktions- och konsumtionsområden. De ska finnas i de lägen som utgör naturliga start- och slutpunkter. Terminalerna ska ligga i strategiska lägen där de stora stråken möts, där det är lätt att byta mellan trafikslag och omfördela flöden och där det finns koppling till viktiga internationella transportstråk. Det ska därutöver finnas ett tillräckligt antal noder för effektiv konkurrens mellan olika transportmedel.

Banverket anser att de terminaler som ingår i nätet kan betraktas som en del av den infrastruktur som staten har ansvaret för. De orter som pekas ut är Luleå, Malmö, Göteborg, Jönköping, Hallsberg, Stockholm, Umeå och Älmhult. När det gäller Eskilstuna/Västerås, Sundsvall och Gävle finns en hänvisning till Hamnstrategiutredningens betänkande. För Eskilstuna/Västerås föreslås en särskild Mälåröverenskommelse angående samverkan mellan Mälårhamnarna och Södertälje med ställningstagande till en strategisk kombiterminal i Eskilstuna eller Västerås. Angående kombiterminaler i Sundsvall och Gävle bör dessa samordnas med hamnen i respektive ort.

Two nya terminaler föreslås ingå i nätet. Det är Kombi Norr i Stockholm och Torsvik i Jönköping. För dessa terminaler vill Banverket pröva förutsättningar för att tillämpa någon form av offentlig-privat samfinansiering, där det lokala näringslivet ges möjlighet att lösa finansieringsfrågan i samarbete med kommunerna.

Banverket föreslår också att verket efter ansökan ska kunna bevilja ytterligare terminaler möjlighet att delta i samarbetet om godsomsättningen är tillräckligt stor och terminalen fungerar som en fullserviceterminal. Listan över utpekade terminaler kan också behöva omprövas utifrån förändringar i handelsmönster och näringslivsdynamik som kan komma att uppstå.

Propositionen

Regeringen anför att en förbättrad infrastruktur i anslutning till de kombiterminaler som är mest centrala för det svenska transportsystemet bör övervägas under åtgärdsplaneringen. Regeringen anser dock till skillnad från Banverkets utredning att fördelarna med att *inte* peka ut ett strategiskt nät av kombiterminaler överväger. Regeringen understryker emellertid att utredningens omfattande kartläggning kommer att utgöra ett viktigt underlag för kommande åtgärdsplanering.

Regeringen anser vidare att det lokala och regionala näringslivet, berörda kommuner och regionala aktörer även fortsättningsvis bör lösa finansieringen av kombiterminalernas investeringar. Det framhålls att driften av kombiterminalerna ska vara konkurrensneutral och konkurrensutsatt samt öppen för alla aktörer att använda.

Motionerna

I *motionerna 2007/08:T417 yrkande 8 och 2008/09:T528 yrkande 10 av Agneta Lundberg m.fl. (s)* betonas behovet av att utveckla ett bra nät av kombiterminaler som kan utgöra omlastningsplatser för gods fraktat på landsväg för fortsatt frakt på järnväg eller med sjöfart. Även i *motion 2007/08:T461 yrkande 2 av Sinikka Bohlin (s)* framförs att arbetet med att knyta samman de olika transportslagen via ett antal strategiska kombiterminaler måste fullföljas med utgångspunkt i Hamnstrategiutredningens slutbetänkande.

I *motion 2008/09:T382 yrkande 3 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anförts att regeringen bör ge Banverket i uppdrag att investera i ett rikstäckande nät av kombiterminaler. Motionärerna påtalar att Banverkets förslag om ett nationellt nät av rikskombiterminaler är en förutsättning för en utveckling av de intermodala transportslösningarna i Sverige. De anger att frågan måste behandlas skyndsamt och att det är ytterst viktigt att rikskombiterminalerna blir en av de prioriterade investeringarna för att öka gods transporter på järnväg.

Ibrahim Baylan m.fl. (s) skriver i *motion 2008/09:T8 yrkande 19* att det är nödvändigt att regeringen pekar ut strategiska kombiterminaler. Motionärerna framhåller att om det ska vara möjligt att bygga ett sammanhållet nationellt transportsystem krävs att möjligheterna att nyttja kombiterminaler planeras på ett så strategiskt sätt som möjligt. Vidare anför att det inte är rimligt att planera för framtida järnvägs- och väginvesteringar utan att också planera för kombiterminaler och andra möjligheter för transportslagen att mötas. Även i *motion 2008/09:T9 yrkande 24 av Lars Ohly m.fl. (v)* anför att det är nödvändigt att peka ut strategiska kombiterminaler för att kunna optimera statens resursfördelning av investeringar inom infrastrukturen. Vänsterpartiets utgångspunkt är att strategiska kombiterminaler ska finnas där det finns strategiska hamnar. Därtill anser de att ytterligare strategiska kombiterminaler behövs på orter som finns i korridorer med stora godsflöden.

Utskottets ställningstagande

Flera av motionsförslagen går ut på att regeringen borde fullfölja Banverkets förslag om att peka ut strategiska kombiterminaler. Som redovisats ovan gör regeringen dock bedömningen att frågan om en förbättrad infrastruktur till de kombiterminaler som är mest centrala för det svenska transportsystemet bör övervägas under nästa steg, dvs. åtgärdsplaneringen. Regeringen säger sig ha övervägt konsekvenserna av ett sådant utpekande som Banverket förordat och kommit fram till att fördelarna med att inte peka ut strategiska kombiterminaler överväger. Utskottet ansluter sig till denna uppfattning.

Utskottet vill – liksom regeringen – betona vikten av ett öppet och tydligt trafikslagsövergripande perspektiv i planeringen. En väl fungerande samverkan mellan trafikslagen är en nödvändig förutsättning för att få hållbara och internationellt konkurrenskraftiga transportkedjor. De stordriftsfördelar som finns i de intermodala systemen gör att det är betydelsefullt att identifiera de viktigaste godstransportstråken och därtill hörande noder för att på så sätt stärka de olika transportsystemens effektivitet.

Förbättrad infrastruktur i anslutning till de kombiterminaler som är mest centrala för det svenska transportsystemet bör övervägas vid åtgärdsplaneringen. För att möjliggöra att den statligt finansierade infrastrukturen runt omkring kombiterminalerna utnyttjas än mer rationellt och effektivt, är det av yttersta vikt att trafikverken tillsammans med planeringsansvariga på de regionala och lokala nivåerna i största möjliga omfattning samordnar sina åtgärder kring kombiterminalerna.

I sammanhanget bör understrykas att Banverkets omfattande och väl genomförda kartläggning av det svenska kombiterminalsystemet, och av kombiterminalernas roll och betydelse i transportkedjan, kommer att utgöra ett viktigt underlag för kommande åtgärdsplanering.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrks de behandlade motionerna.

Luftfart

Luftfartens miljöpåverkan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår alla motionsförslag om luftfartens miljöpåverkan mot bakgrund av det utvecklingsarbete som pågår.

Jämför reservationerna 37 (s) och 38 (v).

Propositionen

En internationell samverkan är av stor betydelse för att minska utsläppen av bl.a. koldioxid från flyget. I detta sammanhang framgår att regeringen har verkat aktivt för att EU-kommissionens förslag om att inkludera flyget i handelssystemet med utsläppsrätter ska förverkligas så snabbt som möjligt. I juli 2008 enades rådet med Europaparlamentet om hur flyget ska anslutas till EU:s system för handel med utsläppsrätter. Överenskommelsen innebär bl.a. att flyget ansluts till handelssystemet 2012.

Av propositionen framgår vidare att regeringen även fortsättningsvis kommer att vara pådrivande för att bl.a. den internationella luftfarten ska omfattas av globala klimatöverenskommelser. Det primära målet för Sverige och EU bör, enligt regeringen, vara att luftfarten ska inkluderas i den internationella klimatregimen efter 2012, vilket bör ske i ett separat klimatavtal. Enligt regeringen är en lämplig ordning att FN:s ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) sätter de övergripande ramarna och klimatmål för sektorn, reglerar sektorsövergripande verksamheter som flexibla mekanismer, t.ex. mekanismer för ren utveckling (CDM) samt utsläppsrättigheter, tekniköverföring och finansiering. FN:s organ för civil luftfart (ICAO) bör i sammanhanget ha ett huvudansvar för klimatåtgärder och genomförande.

I det nationella perspektivet konstaterar regeringen att utsläppen av koldioxid från inrikes- och utrikestrafiken vid de svenska trafikflygplatserna ökade 2007 med drygt 6 % i förhållande till året innan. Motsvarande utveckling iaktas när det gäller utsläppen av kväveoxider och svaveldioxider. Enligt regeringen behövs kraftfulla åtgärder för att vända denna utveckling. Propositionens trafikslagsövergripande inriktning med en gemensam planeringsram, trafikslagsövergripande åtgärdsplaner och samordning mellan trafikslagen så att hela resan eller transporten ska fungera skapar, enligt regeringen, förutsättningar för en ökad andel resor och transporter med låg klimatpåverkan. I den föreslagna åtgärdsplaneringen ska särskild uppmärksamhet riktas mot lösningar som innefattar flera trafikslag och kopplingarna dem emellan. Kopplingar till flygplatser är en av de frågor som, enligt regeringen, särskilt bör studeras.

Motionerna

I *motion 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s)* anförs att det är väsentligt att man inom Sverige finner ekonomiska styrmedel för att föra över resande från flyg till järnväg. Regeringen bör därför utreda om det är möjligt att införa en särskild startavgift som är högre för korta flygresor mellan orter där det finns en utbyggd järnvägsförbindelse (*yrkande 30*).

I *motion 2008/09:T312 av Göran Persson i Simrishamn (s)* påpekas att Malmö Airport blir föregångare för andra flygplatser genom att solenergi används för bl.a. uppvärmning, och därigenom minskar utsläppen av koldioxid. Motionären begär att statliga flygplatser bör uppmanas att vidta åtgärder som minskar koldioxidutsläppen.

I *motion 2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v)* framhålls att det är angeläget att luftfarten bidrar till utsläppsminskningar så att de miljökvalitetsmål som riksdagen fastställt kan nås. Det finns, enligt motionärerna, olika sätt för flyget att minska miljöpåverkan, t.ex. genom motorförbättringar, miljöeffektiva konstruktioner av flygkroppen, maximalt utnyttjande av passagerar- och lastkapacitet och kortare och miljöanpassad tid i luften. Vidare uppmärksammas att det finns behov av att avsätta forskningsmedel för att ta fram bättre drivmedel. I dag finns t.ex. Bio Jet A 1 som är flygfotogen från biomassa, men detta är inte kommersiellt gångbart och måste även godkännas utifrån internationell bränslestandard. På grundval av dessa förhållanden begärs dels i *yrkande 7* att regeringen ska ge Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket i uppdrag att belysa och lägga fram förslag till hur flygtrafiken kan minimera miljöpåverkan, dels i *yrkande 8* att regeringen bör undersöka hur nya, miljövänligare flygbränslen kan utvecklas och om processen med miljövänligare flygbränslen kan påskyndas.

I *motion 2007/08:T496 av Gunnar Andrén (fp)* uppmärksammas vikten av att minska flygtrafikens miljöföreningar. Motionären redogör för projektet Single European Sky som innebär att alla flygplan, oavsett nationsgränser, flyger den kortaste vägen mellan start- och landningsplats. I mars 2007 uppmanade EU-kommissionen medlemsstaterna att skynda på arbetet inom projektet men enligt motionären går arbetet trögt. Motionären understryker att det är extremt angeläget att åtgärder vidtas för att påskynda Single European Sky-projektet till gagn för miljön, för trafiksäkerheten i luften och för att minska kostnaderna för passagerarna.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet understryka att det är utomordentligt väsentligt att komma till rätta med utsläppen av bl.a. växthusgaser från transportsektorn för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem. På grundval av detta förhållande instämmer utskottet i regeringens bedömning om att frågan om transportsystemets miljöansvar blir alltmer akut. Detta innebär samtidigt att utskottet delar den grundsyn som kommer till uttryck i de motionsförslag där man lyfter fram vikten av att åtgärder vidtas för att

minska utsläppen av bl.a. koldioxid från luftfarten. De totala utsläppen av koldioxid från flyget ökade i Sverige med 6 % 2007 jämfört med 2006. Utskottet konstaterar, på grundval av uppgifter från Luftfartsinspektionen, att merparten av utsläppen härrör från utrikestrafik som svarade för 78 %. Motsvarande andel för inrikestrafiken var således 22 % av flygets totala utsläpp av koldioxid. Det är utsläppen från den utrikes avgående trafiken från Sverige som ökar, medan utsläppen från inrikestrafiken minskar, enligt uppgifter från Luftfartsstyrelsen.

Utskottet delar regeringens uppfattning om att Sverige i likhet med övriga länder i världen står inför stora miljöutmaningar inte minst när det gäller att minska utsläppen av växthusgaser. Utmaningen måste tacklas gemensamt, effektivt och utan dröjsmål. Detta gäller i synnerhet för luftfarten eftersom flyget är en internationell företeelse. Sverige är således i stor utsträckning beroende av internationellt regelverk och utvecklingsarbete för att kunna minska de utsläpp som flyget föranleder. Utskottet har erfarenhet att när det gäller ekonomiska styrmedel inom miljöpolitiken för flyget finns utvärderingar som visar att effekten av ekonomiska styrmedel är starkt beroende av hur många länder som inför avgiften, och den kommer att bli avsevärt större när styrmedel införs inom EU:s medlemsstater. Enligt utskottets mening är det därför glädjande att Europeiska unionens råd för rättsliga och inrikes frågor den 24 oktober 2008 beslutade att inkludera luftfarten i det Europeiska utsläppshandelssystemet (ETS). Införlivandet kommer att ske fr.o.m. den 1 januari 2012 – ett beslut som den svenska regeringen aktivt har verkat för.

I ett motionsförslag föreslås att man inom Sverige bör finna ekonomiska styrmedel för att föra över resande från flyg till järnväg genom att undersöka om det är möjligt att införa en startavgift som är högre för korta flygresor på sträckor där det finns en utbyggd järnvägsförbindelse. Utskottet anser att motionärerna uppmärksammar en viktig fråga, nämligen att öka andelen miljövänligt resande genom att flytta över persontrafik från flyget till järnvägen. I sammanhanget konstaterar utskottet att flyget i hög grad styrs av ett internationellt regelverk som gör det svårt att införa nationella särregler som kan strida mot eller strider mot rekommendationer som har utfärdats av International Civil Aviation Organization (ICAO). Gällande rekommendationer om flygplatsavgifter innebär att avgifterna ska vara icke diskriminerande, transparenta och kostnadsfördelade på ett rättvist sätt samt att avgiftsändringar ska vara föremål för konsultation med flygbolagen. Utskottet vill också framhålla att de senaste åren har utvecklingen gått mot att alltfler kortare flygresor har ersatts med tåg. Den utvecklingen antas fortsätta i takt med att regeringens planeringsinriktning med att utveckla järnvägsinfrastrukturen för framtidens behov av resor skapas, vilken innefattar en effektiv och kundanpassad järnvägsmarknad.

I propositionen lyfter regeringen fram vikten av effektiva kollektivtrafiksystem som i högre grad än i dagsläget integreras med de viktigaste flygplatserna, så att behovet av att använda bilen för anslutningsresor mins-

kar. En annan fråga som betonas är vikten av regionala helhetslösningar. Detta innebär att i de regioner där det i dag finns flera flygplatser som huvudsakligen har samma upptagningsområde bör nya regionala helhetslösningar övervägas. I ett sådant arbete är det, enligt regeringen, betydelsefullt med ett starkt regionalt och lokalt engagemang som i dialog med trafikverken bör ansvara för utformningen av klimateffektiva trafiksystem. Utskottet vill starkt understryka att det är väsentligt att ett sådant arbete inleds och bedrivs skyndsamt, eftersom resvaneundersökningar visar det vanligaste transportmedlet till och från flygplatser är bilen. Attraktiva och effektiva kollektiva transporter till och från flygplatser är, enligt utskottets mening, en viktig del för att åstadkomma minskningar av utsläppen av bl.a. växthusgaser.

När det gäller det motionsförslag som efterlyser att statliga flygplatser bör vidta åtgärder för att minska utsläppen av koldioxid konstaterar utskottet att ett sådant arbete pågår vid t.ex. Arlanda flygplats när det gäller gröna inflygningar. Enligt Luftfartsverkets årsredovisning för 2007 genomförs sådana inflygningar när det är möjligt. Luftfartsverkets förhoppning är att gröna inflygningar ska kunna introduceras på alla statliga flygplatser. Utskottet utgår dels från att detta arbete bedrivs skyndsamt med hänsyn till behovet av att minska utsläppen av bl.a. växthusgaser, dels att verket i övrigt vidtar erforderliga åtgärder som främjar omställningen till ett hållbart transportsystem.

Enligt utskottets mening finns vidare angelägna motionsförslag som lyfter fram vikten av att flyget ska minska sin klimatpåverkan genom bl.a. effektivare motorer och genom att forskning om nya miljövänliga flygbränslen ska påskyndas. Samtidigt konstaterar utskottet att det pågår forskning för att ta fram nya miljövänliga flygbränslen, bl.a. biobränsle och vätgas. Med hänsyn till den insikt som finns om att även flyget måste minska sin klimatpåverkan utgår utskottet från att forskning om miljövänliga flygbränslen utgör en viktig del i den internationella forskningen där även svenska företag och myndigheter ingår. Utskottet har låtit funktionen för utvärdering och forskning vid Riksdagens utredningstjänst inventera pågående forskning inom transportområdet (2008/09:RFR5). Av inventeringen framgår att de statliga medlen till civil flygforskning har ökat från ca 20 miljoner kronor 2005 till drygt 60 miljoner kronor 2007. I förhållande till hela transportområdet har luftfartens andel av forskningsmedlen under perioden ökat från 2 % till 6 %.

I ett motionsförslag framhålls vikten av att få till stånd kortare rutter mellan start- och landningsplats. Utskottet vill i detta sammanhang uppmärksamma att inom EU-samarbetet pågår ett omfattande arbete med att skärpa den befintliga lagstiftningen om det gemensamma europeiska luft- rummet som EU-kommissionen behandlar som ett luftfartspaket. I detta paket ingår bl.a. åtgärder för att skapa en hållbar luftfart. I ett meddelande (KOM(2008) 389/2) redogör kommissionen för bl.a. behovet av kortare rutter. Enligt kommissionen skulle kortare rutter kunna spara nästan 5 miljo-

ner ton koldioxid per år eftersom flygplan i genomsnitt flyger 49 kilometer längre än nödvändigt till följd av att luftrummet är uppsplittat. Inom landsgränserna kan, enligt kommissionen, 63 % av effektivitetsbristerna i fråga om rutter lösas. Kommissionen uppger dock att medlemsstaterna är ovilliga att ta itu med splittringen av luftrummet. Rutterna påverkar intäkterna för dem som tillhandahåller flygtrafiktjänster, eftersom luftfartygsoperatörerna betalar avgifter efter hur långt de flugit genom nationellt luftrum, vilket multipliceras med en viktfaktor enligt den senast registrerade färdplanen. Från svensk sida har man stött arbetet med genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet. Sverige delar kommissionens slutsats om att genomförandet bör påskyndas, bl.a. när det gäller att korta rutterna. Utskottet utgår från att man från svenskt håll fortsätter att driva denna angelägna fråga och att man inom den egna landsgränsen vidtar de åtgärder som behövs.

Med hänsyn till det ovan sagda föreslår utskottet att riksdagen avslår motionerna 2008/09:T8 yrkande 30 (s), 2008/09:T312 (s), 2007/08:T412 yrkande 7 och 8 (v) samt 2007/08:T496 (fp).

Flygplatssystemet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga förslag om flygplatssystemet. Utskottet delar de bedömningar som regeringen gör i sin redovisning om att staten ska tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser.

Jämför reservationerna 39 (s), 40 (v) och 41 (v, mp) samt särskilt yttrande 8 (s).

Flygplatsutredningen

Flygplatsutredningen hade i uppgift att se över det svenska flygplatssystemet och lämnade sitt betänkande Framtidens flygplatser – Utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70) i oktober 2007. Här föreslås bl.a. en indelning av de svenska trafikflygplatserna i tre kategorier, nämligen nationellt strategiska flygplatser, regionalt strategiska flygplatser och övriga flygplatser.

Som nationellt strategiska flygplatser föreslår utredningen Stockholm/Arlanda, Arvidsjaur, Stockholm/Bromma, Kiruna, Göteborg/Landvetter, Luleå, Malmö, Umeå, Visby och Åre/Östersund. För dessa 10 flygplatser bör, enligt utredningen, staten garantera en ersättning som motsvarar 100 % av underskotten för driften av flygplatserna.

Som regionalt strategiska flygplatser föreslår utredningen Göteborg City, Gällivare, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Kramfors, Kristianstad, Linköping, Lycksele, Mora, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, Stockholm/Skavsta, Skellefteå, Sundsvall/Härnösand, Sveg,

Torsby, Trollhättan, Vilhelmina, Växjö, Ängelholm/Helsingborg, Örebro och Örnköldsvik. För dessa 27 flygplatser bör, enligt utredningen, ersättningen från staten vara upp till 75 % av underskottet för driften vid aktuell flygplats.

Som övriga flygplatser föreslår utredningen Borlänge, Norrköping, Storuman och Västerås. För dessa flygplatser bör enligt utredningens förslag ingen statlig ersättning utgå.

Propositionen

Allmänna utgångspunkter

Regeringen betonar att flyget har stor betydelse dels för att tillgodose behovet av långväga resande, dels för att uppnå målet för den regionala tillväxtpolitiken. Möjligheten att etablera och bedriva företagsamhet i geografiskt avlägsna delar av landet är i många fall beroende av att det går att ta sig till och från den aktuella orten över dagen.

Inom Europeiska unionen är flygmarknaden i huvudsak avreglerad. Enligt regeringen är statens uppgift att ta ansvar för att flyget ges goda förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling. Detta ska ske med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, en trafikslagsövergripande ansats och med beaktande av den utveckling som sker i samhället i stort, inte minst inom miljöområdet, och inom transportsektorn.

De statliga flygplatserna utgör ekonomiskt och administrativt ett nätverk som utvecklas och drivs av Luftfartsverket i egenskap av infrastrukturförvaltare. De ekonomiska överskotten av de vinstdrivande flygplatserna används för att täcka underskotten på de flygplatser i nätverket som uppvisar negativa resultat. De icke statliga flygplatserna är, med några undantag, avsevärt mindre än de statliga flygplatserna och drivs som regel med ekonomiska underskott. Sedan 1999 har staten subventionerat driften vid de kommunala och privata trafikflygplatserna genom ett årligt driftsbidrag för att täcka delar av de ekonomiska underskotten för flygplatsverksamheten.

Flyget förändras

Av propositionen framgår att utrikesflyget ökar kraftigt samtidigt som det får en allt större betydelse. Regeringen uppger att Luftfartsstyrelsens senaste prognos fram till 2020 visar att utrikesflyget bedöms öka med i genomsnitt 4,6 % per år. Den internationella turismen förutses växa liksom behovet av snabba och effektiva internationella transporter för att motsvara kraven från ett alltmer dynamiskt och innovativt näringsliv. Även behovet av flygfrakt bedöms öka.

Ett förändrat resmönster ställer, enligt regeringen, högre krav på en god internationell tillgänglighet. Sverige med sitt förhållandevis perifera geografiska läge är därför beroende av effektiva internationella knutpunkter. Regeringen anser att Arlandas ställning som internationellt flygnav är viktig och bör fortsatt ges goda utvecklingsförutsättningar. Vidare nämns att

efterfrågan på internationella direktlinjer mellan regioner i Europa ökar, i takt med att kraven på snabbhet och tillförlitlighet tillmäts högre värde. Ökade förseningar inom flyget på grund av kapacitetsbrist i det traditionella europeiska nav- och ekersystemet gör också att efterfrågan på effektiva transportalternativ ökar.

Av propositionen framgår vidare att inrikesflyget under de senaste åren har minskat. I Luftfartsstyrelsens senaste prognos fram till 2020 beräknas en fortsatt minskning med i genomsnitt 1,7 % per år, dvs. sammantaget ca 21,5 % fram till 2020. Utvecklingen bedöms vara av långsiktig strukturell karaktär, bl.a. beroende på en ökad tågtrafik. Detta har lett till att inrikes trafik lagts ner vid flera flygplatser, exempelvis längs Ostkustbanan. Regeringen bedömer att den satsning på fortsatt utbyggnad av väg och järnväg som föreslås i propositionen leder till en fortsatt minskning av inrikesflyget. Enligt regeringen bör därför statens ekonomiska åtaganden i flygsektorn förändras dels när det gäller de statliga flygplatserna, dels när det gäller förutsättningarna för ett fortsatt driftsbidrag till de icke statliga flygplatserna. (Förändringar rörande driftsbidrag för icke statliga flygplatser behandlas i avsnittet Utveckling av transportsystemet).

Ett nationellt basutbud av flygplatser

Regeringen föreslår att staten bör ha ansvaret för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet. Ett sådant basutbud av flygplatser ska, enligt regeringen, utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem samt säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Flygplatserna ska även säkerställa en god internationell tillgänglighet. Utgångspunkten för regeringens bedömning har i huvudsak grundats på Flygplatsutredningens förslag om att ett antal volymmässigt betydelsefulla flygplatser bör utgöra ett sådant basutbud. Ytterligare en utgångspunkt är att dessa flygplatser sammantaget ger god geografisk täckning i landet. Enligt regeringen bör åtminstone följande flygplatser ingå i detta utbud: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre/Östersund. Till skillnad från Flygplatsutredningen anser regeringen att Ronneby bör ingå i basutbudet för att på så vis ge rimlig täckning i den sydöstra delen av landet.

De tio flygplatser som, enligt regeringens förslag, bör ingå i basutbudet är i dag statliga och förvaltas av Luftfartsverket. Funktionen och finansieringen av det nationella basutbudet av flygplatser bör, enligt regeringen, även på sikt huvudsakligen vara ett statligt ansvar och finansieras inom ramen för Luftfartsverkets verksamhet. Luftfartsverket ska vidare säkerställa att det nationella basutbudet av flygplatser vidmakthålls och utvecklas på ett ekonomiskt effektivt sätt med beaktande av de transportpolitiska målen.

Ett nationellt basutbud av flygplatser bör, enligt regeringen, fastställas efter det att riksdagen tagit ställning till denna proposition. Det bör ankomma på regeringen att fatta det formella beslutet huruvida en flygplats ska ingå i det nationella basutbudet.

Ökat regionalt och lokalt ansvar för de regionala flygplatserna

Vid sidan av det nationella basutbudet av flygplatser finns regionala flygplatser; några är statliga men många är icke statliga. De regionala flygplatserna utgör i många fall en viktig grund för näringslivetableringar, utvecklingen av den lokala arbetsmarknaden och konkurrenskraften genom att flygplatsen möjliggör effektiva och snabba transporter till och från den aktuella regionen. Regeringen understryker betydelsen av att kommuner och regioner långsiktigt tar ett större ansvar för de regionala flygplatserna och beaktar flygplatsernas uppgift i det regionala transportsystemet. Som tidigare framgått föreslår regeringen att förutsättningarna för en regional prioritering förbättras, genom att resurser avses föras över från det statliga driftsbidraget till de regionala infrastrukturplanerna, vilka därmed kommer att kunna omfatta driftsbidrag till icke statliga flygplatser.

De statliga flygplatser som i dag förvaltas av Luftfartsverket och som inte föreslås ingå i det nationella basutbudet bör, enligt regeringen, på sikt kunna övertas av regionala och lokala intressen, t.ex. kommuner, landsting och näringsliv. Regionala och lokala intressen torde, enligt regeringen, ha bättre möjligheter än staten att utveckla flygplatsen i det regionala sammanhanget. Det kan t.ex. handla om att dels koordinera flyget med annan regional transportförsörjning, exempelvis kollektivtrafiken, dels avväga trafikutbudet mot samhällets övriga behov och utveckling för t.ex. företagsetableringar, turistverksamhet och allmänhetens resebehov. Ett aktivare kommunalt och regionalt huvudmannaskap för en flygplats bör också stärka incitamenten för ett ökat engagemang från det lokala näringslivet. Regeringen redogör för att tre statliga flygplatser – Halmstad, Kalmar och Norrköping – har övergått till kommunal regi. Dessa flygplatser har sedan dess getts en utpräglad lokal förankring och regeringen framhåller särskilt den framgångsrika modell med en näringslivsfinansierad utvecklingsfond som använts för Norrköpings flygplats sedan den övergått från statlig till kommunal ägo 2006.

Regeringen anser att beslut om i vilken takt och i vilka former ett eventuellt övertagande av en statlig flygplats kan genomföras bör ske i en nära dialog mellan Luftfartsverket, regionala och lokala företrädare och näringslivet. Syftet ska vara att skapa så goda förutsättningar som möjligt för flygplatsens långsiktiga utveckling. Skulle inga intressen föreligga från regionalt eller lokalt håll för ett övertagande av en statlig flygplats bör det, enligt regeringen, ytterst kunna ligga i Luftfartsverkets mandat att överväga och besluta om nedläggning av flygplatsen.

Försvarspolitiska frågor rörande Örebro flygplats

Regeringen redovisar att Örebro flygplats, med kapacitet att hantera stora transportflygplan, är en länk i Försvarsmaktens logistikförsörjning och central för den svenska förmågan att verka internationellt med militära förband. Flygplatsen i Örebro är, enligt regeringen, betydelsefull ur ett försvarspolitiskt perspektiv. Försvarsmakten bör, enligt regeringen, i dialog med berörda regionala och lokala företrädare överväga hur en långsiktig tillgänglighet till Örebro flygplats kan tillgodose de försvarspolitiska kraven.

Motionerna

Strategier och flygplatser

I *motionerna 2007/08:T288 och 2008/09:T308 av Fredrik Olofsson och Lennart Axelsson (båda s)* understryks flygtrafikens betydelse för Sverige med särskild betoning på flygtrafiken i Mälardalen. Utvecklingen vid Skavsta flygplats visar att det finns förutsättningar att utveckla kompletterande trafik på befintliga flygplatser. Vid Arlanda flygplats behövs en fortsatt utveckling i den hårda internationella konkurrensen. I Mälardalen finns ytterligare flygplatser som Bromma, Västerås, Örebro och Kjula. I närområdet nämns Norrköping och Linköping. Motionärerna menar att flera av dessa flygplatser har problem av olika slag, vilket påverkar utbyggnads- och utvecklingsmöjligheterna och de begär därför att staten tar fram en långsiktig strategi för flygplatserna och flygtrafiken i Mälardalen.

I *motion 2008/09:T380 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s)* belyses flygtrafiken vid Örebro flygplats och motionärerna hävdar att flygplatsen har en viktig nationell funktion som dock inte har beaktats i den nationella flygplatspolitiken. På grundval av detta förhållande påpekas att det finns behov av en strategi för en nationell infrastruktur av flygplatser för både passagerartrafik och gods.

Statliga flygplatser

I *motion 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v)* framhålls att det är nödvändigt att peka ut strategiska flygplatser för att kunna optimera statens resurser när det gäller investeringar inom infrastrukturen. Motionärerna anser att alla de tre storstadsområdena Stockholm, Malmö och Göteborg bör ha en strategisk flygplats. Visby flygplats bör också vara strategisk eftersom den ligger på en ö som saknar landförbindelse. I likhet med Flygplatsutredningens förslag föreslås vidare att Luleå, Umeå, Östersund, Arvidsjaur och Kiruna ska pekas ut som strategiska flygplatser (*yrkande 25*).

I *motion 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s)* konstateras att regeringens förslag om ett statligt basutbud för flygplatser innebär att tio flygplatser särskilt ska väljas ut och omfatta ett sådant basutbud. För dessa flygplatser uppges att staten ska ta fullt ekonomiskt ansvar. I motionen sammankopplas ansvarsförhållande och finansiering, och man anser att

effekterna för ett antal mindre flygplatser inte är tillräckligt utredda (*yrkande 4 i denna del*). Det finns risk för att orter som är beroende av sin flygplats för att klara sin konkurrenskraft kan få ekonomiska problem eftersom det saknas andra alternativ till effektiva persontransporter.

Bromma flygplats

I *motion 2007/08:T342 av Björn Hamilton (m)* uppmärksammas flygplatssituationen i Stockholm mot bakgrund av att avtalet mellan Luftfartsverket och Stockholms stad, där Bromma flygplats ligger, löper ut 2012. Bland annat framhålls allmänflygets betydelse för utvecklingen av affärsverksamheten i Norden och Baltikum. Vidare uppges att även näringslivsflyget, som är ett viktigt komplement till reguljärflyget, har behov av en citynära flygplats. I motionen begärs att regeringen snarast bör verka för en lösning på flygplatssituationen i Stockholm.

I *motion 2008/09:T10 yrkande 2 och 2008/09:T503 yrkande 4 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* begärs att Bromma flygplats snarast ska avvecklas med hänvisning till flygets betydande klimatpåverkan och till att en fortsatt flygtrafik medverkar till att öka flygets ohämmade tillväxt. Motionärerna hänvisar också till de lokala störningar som lokaliseringen föranleder.

I *motion 2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v)* uppmärksammas problem med flygtrafiken på Bromma flygplats. Flygtrafiken är ett av Stockholm stads största miljöproblem eftersom den genererar buller och föroreningar i ett område som redan är hårt ansträngt av trafikleder. Placeringen av flygplatsen mitt i centrum är vidare olämplig om en olycka skulle inträffa. Därutöver finns behov av byggbar mark för bostäder. Mot denna bakgrund föreslås i *yrkande 10* att Bromma flygfält ska avvecklas.

I *motion 2007/08:T526 av Sylvia Lindgren m.fl. (s)* anfördes att det är ett stort svek mot de boende i Bromma och Stockholm att flygplatsen i Bromma inte har avvecklats. Buller, miljöproblem med trängsel och avgaser, transportbekymmer och säkerhetsaspekter är några av de bekymmer som många under en alltför lång tid tvingats leva med. Motionärerna begär därför att Bromma bör avvecklas som flygplats.

Arlanda flygplats

I *motion 2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s)* begärs i *yrkande 8* att Arlandas ställning som landets internationella storflygplats ska stärkas. Motionärerna anför att Arlanda måste prioriteras i utvecklingen för att kunna behålla sin attraktivitet för långa internationella flyglinjer med direktavgångar från Arlanda. Lokala flygplatsers etablering och utveckling måste följaktligen ske i samklang med att Arlanda värnas.

Karlstads flygplats

I motion 2007/08:T367 av Berit Högman m.fl. (s) framhålls att Karlstads flygplats är väsentlig för företaget i Värmland. Goda kommunikationer är en förutsättning för en fortsatt positiv utveckling. Motionärerna anser därför att flygplatsen ska förbli en statlig angelägenhet.

Jönköpings flygplats

I motionerna 2007/08:T534 av Stefan Attefall m.fl. (kd, c, fp, m) och 2008/09:T462 yrkande 2 av Annie Johansson m.fl. (c, m, kd, fp) påpekas att Axamo flygplats spelar en mycket viktig roll för en region som präglas av tillväxt och framtidstro. Av motionerna framgår att det pågår en diskussion om framtiden för Axamo flygplats. I detta sammanhang understryker motionärerna statens ansvar för att säkra en långsiktig utveckling av Axamo flygplats i Jönköping.

Sundsvall/Härnösands och Örnsköldsviks flygplatser

I motion 2008/09:T5 av Agneta Lundberg m.fl. (s) anförs att Sundsvall/Härnösands och Örnsköldsviks flygplatser fortsättningsvis bör vara statliga. Motionärerna pekar på att det finns ett stort antal multinationella företag både i Sundsvallsregionen och i Örnsköldsvik som är helt beroende av flyget för att kunna fungera.

Icke statliga flygplatser

Skavsta flygplats

I motion 2007/08:T204 av Fredrik Olovsson (s) påpekas att Skavsta flygplats har utvecklats kraftigt och att den numera är en av landets största. Investeringar i infrastrukturen kring Skavsta flygplats riskerar emellertid att sättas åt sidan eftersom Skavsta inte är en statligt ägd flygplats. Motionären begär att Skavsta ska ses som en strategiskt viktig flygplats i den statliga infrastrukturplaneringen och följaktligen ges hög prioritet.

Västerås flygplats

I motionerna 2007/08:T365 och 2008/09:T548 av Staffan Anger (m) uppmärksammas att Västerås flygplats är av stor betydelse för befolkningen och näringslivet i Västmanland och norra Södermanland. Luftfartsverket har sålt sin andel på 40 % av flygplatsen för en krona till Västerås stad som äger flygplatsen till 100 %. Motionären anser att Luftfartsverket bör köpa tillbaka sin andel för samma krona som den såldes för.

Storumans flygplats Gunnarn

I motion 2008/09:T448 av Britta Rodström (s) framhålls att Storumans och Sorsele är beroende av att flygtrafiken till och från Gunnarn existerar och fungerar på grund av det långa avståndet till större städer med flygplatser.

Motionären anser att det är av stor betydelse att Rikstrafiken i sin upphandling beaktar flygplatsens betydelse för näringslivsutvecklingen i dessa kommuner.

Namnbyte på Arlanda flygplats

I *motionerna 2007/08:T209 och 2008/09:T203 av Rolf Gunnarson (m)* föreslås att Arlanda flygplats ska döpas om till Alfred Nobels Airport. Skälet är att man ska kunna förknippa Arlanda med Stockholm och Sverige. Motionären pekar på att det i andra länder är vanligt att döpa flygplatser efter kända personer så att flygplatsen förknippas med landet i fråga. Även i *motion 2008/09:Kr234 yrkande 3 av Gunnar Andrén m.fl. (fp)* föreslås att Arlanda flygplats ska byta namn till Alfred Nobel International Airport som ett led i marknadsföringen av Alfred Nobels namn i anknytning till Stockholm. I *motion 2008/09:T258 av Lena Asplund och Ulf Berg (båda m)* föreslås att Arlanda flygplats byter namn till Carl von Linné Airport med i huvudsak samma motivering som i de två förstnämnda motionsförslagen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens bedömning om flygets betydelse för att dels tillgodose människors behov av långväga resande, dels uppnå målet för den regionala tillväxtpolitiken. Statens ansvar i sammanhanget är att säkerställa att flyget ges goda förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling. Detta ska ske med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, ett trafikslagsövergripande synsätt och med beaktande av samhällsutvecklingen inom främst miljö- och transportområdet. Utskottet vill vidare framhålla att förändringar i människors resvanor är en annan viktig aspekt när det gäller bedömningar om det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser i Sverige. Underlag från Flygplatsutredningen, som ligger till grund för regeringens proposition, visar att utrikestrafiken ökar medan inrikestrafiken minskar – en utveckling som bedöms fortsätta. Vidare framgår att merparten av de statliga flygplatserna uppvisar en negativ passagerarutveckling sedan 1990. Undantagen är Stockholm/Arlanda, Malmö, Göteborg/Landvetter och Umeå där antalet passagerare 2006 hade ökat med mellan 11 och 49 % i förhållande till 1990.

Utskottet ställer sig positivt till regeringens redovisning om att staten på sikt ska tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser där åtminstone följande tio flygplatser ingår: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre/Östersund. Enligt propositionen bör det ankomma på regeringen att fatta det formella beslutet om en flygplats ska ingå i det nationella basutbudet eller inte.

I merparten av de väckta motionsförslagen värnar man om en särskild flygplats i Sverige och framhåller dess betydelse för bl.a. näringslivsutvecklingen i regionen. Utskottet har full förståelse för de argument som framförs men vill samtidigt framhålla att ägandeformen inte är avgörande för en bibehållen trafikering eller utveckling av flygplatsen. Utskottet vill uppmärksamma att under de senaste 10–15 åren har det europeiska flygplats-systemet präglats av förändringar i ägandeformer – från statligt till privat ägande. Styrningen av verksamheten sker med utgångspunkt i såväl regional- och samhällspolitiska intressen som marknadsintressen. Det är framför allt i Storbritannien och Centraleuropa som dessa förändringar har ägt rum, medan förändringar i Norden har skett i mindre omfattning. Regeringen lyfter fram att flygplatserna i Halmstad, Norrköping och Kalmar har övergått från statlig till kommunal ägo. Dessa exempel visar, enligt utskottets mening, att det finns en utvecklingspotential med ett ökat lokalt och regionalt ägande av flygplatser som kan främja en positiv utveckling.

Utskottet delar regeringens bedömning att den framtida transportpolitiken ska präglas av ett trafikslagsövergripande perspektiv samt att ett ökat regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringar främjar en utveckling mot ett hållbart transportsystem där luftfarten ingår som en del. I likhet med regeringen anser utskottet att ett förändrat resmönster ställer högre krav på en god internationell tillgänglighet. Sverige är beroende av effektiva internationella knutpunkter på grund av sitt geografiska läge. Utskottet instämmer vidare i regeringens syn på Arlanda som ett viktigt internationellt flygnav som även fortsättningsvis bör ges goda utvecklingsmöjligheter.

Således anser utskottet att regeringen genom sin redovisning skapar förutsättningar för att det svenska flygplatssystemet ska utvecklas genom att identifiera det statliga ansvaret. I kombination med de möjligheter som skapas för regionala och lokala intressen att överta drift av flygplatser och samtidigt använda driftsbidraget till detta torde regeringens förslag utgöra en rimlig avvägning av det statliga ansvaret i förhållande till den bedömda utvecklingen av resandet.

I sammanhanget vill utskottet vidare uppmärksamma ett antal viktiga frågor som rör flygets betydelse för många människor. Utskottet noterar att ca 150 000 personer, såsom barn, äldre och funktionshindrade, varje år reser med assistans som tillhandahålls genom flygplatsernas och flygbolagens försorg. För såväl dessa människor som deras anhöriga spelar flyget en viktig roll när det gäller att resa på ett tryggt och säkert sätt. För många barn vars föräldrar bor på skilda orter långt ifrån varandra är resor med flyg deras enda möjlighet att träffa båda föräldrarna. Även för såväl äldre som funktionshindrade erbjuder flyget en möjlighet att träffa sina anhöriga och på så sätt skapa förutsättningar för en hög livskvalitet. På grundval av detta förhållande vill utskottet understryka att det svenska flyget bidrar till en betydande tillgänglighet för många människor, vilket

sällan kommer fram i den allmänna debatten. Mot denna bakgrund anser utskottet att det finns goda skäl att lyfta fram flygets betydelse i samband med att utbyggnaden av den framtida infrastrukturen behandlas.

Utskottet konstaterar vidare att inrikesflyget spelar en viktig roll för att främja ett jämställt samhälle och arbetsliv. Flyget bidrar till att många människor kan kombinera yrkesarbete med ett aktivt föräldraskap genom att de har möjligheter att över en dag utföra arbetsresor – något som skulle vara omöjligt om stora delar av inrikesflyget avvecklades, vilket ibland framkommer i debatten.

Utskottet vill avslutningsvis lyfta fram betydelsen av goda flygförbindelser i hela landet, inte minst för näringslivet i Norrland. I en global ekonomi finns såväl marknaden som underleverantörer i andra delar av landet och i världen. Utan goda flygförbindelser från Norrland till andra delar av Sverige med Arlanda som nav skulle det norrländska näringslivet få allvarliga problem framöver. Den utvecklingspotential som finns inom turism- och besöksnäringen skulle vidare allvarligt hämmas. Utan ett livskraftigt inrikesflyg med en väl utbyggd infrastruktur skulle Sverige ha långt sämre möjligheter att möta framtidens utmaningar i fråga om arbete och välfärd i hela landet.

Med hänsyn till det ovan sagda anser utskottet att intentionerna i motionerna 2007/08:T342 (m) och 2007/08:T515 (s) om flygplatssituationen i Stockholmsområdet och om att Arlandas ställning som internationell storflygplats ska stärkas kan anses tillgodosedda på grundval av vad utskottet anfört varför dessa avstyrks. Utskottet avstyrker vidare motionsförslagen 2008/09:T8 yrkande 4 i denna del (s), 2008/09:T9 yrkande 25 (v), 2007/08:T288 (s), 2008/09:T308 (s) och 2008/09:T380 (s) om innehållet i det statliga basutbudet respektive om strategier och flygplatser, mot bakgrund av vad som anförts ovan om det statliga basutbudet av flygplatser i kombination med de föreslagna möjligheterna för regionala och lokala intressen att överta drift av flygplatser. Utskottet föreslår vidare att följande motioner avslås: 2007/08:T367 (s), 2007/08:T534 (kd, c, fp, m), 2008/09:T462 yrkande 2 (kd, c, fp, m), 2008/09:T5 (s), 2007/08:T204 (s), 2007/08:T365 (m), 2008/09:T548 (m) och 2008/09:T448 (s).

Namnbyte på Arlanda flygplats

Utskottet har tidigare behandlat och avstyrkt motionsförslag om att Arlanda flygplats ska byta namn till Alfred Nobel flygplats. I betänkande 2004/05:TU10 angav utskottet att detta i första hand var en fråga för Luftfartsverket, såsom ägare till flygplatsen. Enligt utskottets mening ankom det därför på Luftfartsverket att göra nödvändiga avvägningar med avseende på verkets ekonomi och andra förhållanden. Nobelstiftelsens styrelse, såsom ägare till namnet Alfred Nobel, har vid ett möte i april 2005 avstyrkt förslaget om en namnändring. Utskottet fann att frågan inte borde föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Utskottet har inte ändrat upp-

fattning sedan dess och föreslår att riksdagen avslår motionerna 2007/08:T209 (m), 2008/09:T203 (m), 2008/09:Kr234 yrkande 3 (fp) och 2008/09:T258 (m) som rör namnbyte på Arlanda flygplats.

Bromma flygplats

Utskottet anser att Bromma flygplats är väsentlig för att stödja näringslivets utveckling genom att den är inriktad mot dels affärsflyget, dels reguljärflyget. Utöver denna flygverksamhet finns taxiflyg, räddningsflyg och statsflyg. Enligt utskottets mening är det väsentligt att Stockholm såsom landets huvudstad tillförsäkras goda flygförbindelser. Bromma flygplats är en del av en sådan lösning, och genom det nya arrendeavtalet som staten har tecknat med Stockholms stad om Bromma flygplats torde olägenheterna för boende minska samtidigt som markområden öppnas för bebyggelse av såväl bostäder som arbetsplatser. Avtalet medger 80 000 flygrörelser per år, varav 20 000 med större flygplan. Ingen trafik med flygplan med bullerenergi över 89 EPNdB, dvs. det effektivt uppfattade bullret i decibel, medges. Det nya avtalet gäller under tiden den 1 januari 2008 t.o.m. den 31 december 2038. Utskottets ställningstagande innebär således att motionerna 2008/09:T10 yrkande 2 (mp), 2008/09:T503 yrkande 4 (mp), 2007/08:T412 yrkande 10 (v) och 2007/08:T526 (s), i vilka man föreslår att Bromma flygplats ska läggas ned, avstyrks.

Säkrare och effektivare transporter

Säkrare transporter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motionsförslag som rör trafiksäkerhet på vägar och barnperspektiv i infrastrukturplaneringen med hänvisning till dels tidigare tillkännagivande av riksdagen, dels pågående berednings- och utvecklingsarbete.

Jämför reservationerna 42 (s), 43 (v, mp) och 44 (v, mp).

Propositionen

Trafiksäkerhet

För att öka trafiksäkerheten på vägar bör, enligt regeringen, såväl investeringsåtgärder som andra åtgärder vidtas. Det gäller exempelvis fortsatt utbyggnad av mötesseparerade vägar och fortsatt utveckling av säkrare fordon. Åtgärder bör också vidtas för att trafikanterna ska följa de regler som gäller.

Regeringen framhåller att det krävs insatser på bred front för att komma till rätta med trafiksäkerhetsproblemen. Enligt regeringen behövs investeringar i nya trafiksäkra vägar och fortsatt utbyggnad av mötesfria vägar. Därutöver behövs verkningfulla regler och tillsyn samt ett utökat samarbete med berörda aktörer inom transportområdet som t.ex. bilindustrin. Detta arbete måste drivas effektivt och målinriktat. Om alla trafikanter skulle följa trafikreglerna bedöms omkring hälften så många som i dag dödas i trafiken. Det är därför, enligt regeringen, avgörande att på olika sätt förmå trafikanterna att ta sitt ansvar och följa de regler som gäller.

Regeringen framhåller att vägar och gator liksom regelsystem måste utformas så att de naturligt stöder trafikanten att köra säkert. Samtidigt måste fordonen vara utformade på ett sätt som stöder ett säkert användande. Det gäller inte minst genom att fordonet är utrustat med hjälpmedel och stödsystem som upptäcker och varnar för om föraren är påverkad av alkohol, droger, trötthet eller sjukdom, liksom ger stöd att hålla rätt hastighet. Andra viktiga delar är att ge trafikanten relevant kunskap, att förbättra förarutbildningen och körkortssystemet. Ett rimligt sanktionssystem och en effektiv övervakning är andra viktiga delar som behövs för att öka trafiksäkerheten. Enligt regeringen förväntas den nya myndigheten, Transportstyrelsen, som inrättas den 1 januari 2009 ge goda förutsättningar för att trafiksäkerhetsarbetet intensifieras.

Regeringen uppger att Vägverket har presenterat ett förslag till ett nytt etappmål för trafiksäkerheten. Av propositionen framgår att regeringen kommer att ta ställning till inriktningen i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i samband med behandlingen av SIKAs förslag till reviderade transportpolitiska mål. Tills vidare ska, enligt regeringen, ambitionen vara en fortsatt minskning av antalet dödade och skadade i trafiken. Regeringen uppmärksammar att det är naturligt att trafiksäkerhetsarbetet har en lokal och regional inriktning. Under åtgärdsplaneringen ska lämpliga insatser vägas mot andra insatser som behövs för att utveckla transportsystemet.

Barnperspektiv i infrastrukturplaneringen

Regeringen uppmärksammar att man vid planering av infrastrukturen bör beakta att transportsystemet är tillgängligt samt säkert för barn, liksom att barn är känsliga för miljöpåverkan. Samtidigt konstateras att det är viktigt att förutsättningar och behov hos olika grupper genomgående beaktas vid utformningen av transportsystemet. I detta sammanhang bör, enligt regeringen, barn och ungdomar ges särskild uppmärksamhet. Trafikmiljön ska uppfattas som trygg och säker av såväl barn och ungdomar som vuxna. Barn bör i stor utsträckning kunna förflytta sig på egen hand utan att vara beroende av att vuxna följer eller skjutsar dem.

Regeringen redogör för att antalet barn som har dödats som oskyddade trafikanter har minskat kraftigt under de senaste årtiondena, vilket i stor utsträckning förklaras med att barns rörelsefrihet har minskat. För att öka

barns säkerhet och rörelsefrihet i trafiken krävs därför, enligt regeringen, ett systematiskt arbete för att anpassa trafiken för barn som oskyddade trafikanter.

Regeringens styrning av transportverken anger två mål som preciserar ambitionen om barns tillgänglighet och säkerhet. Det ena är att öka andelen barn och unga som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet. Det andra är att prioritera åtgärder som syftar till att förbättra barns säkerhet. I Vägverkets strategiska plan för åren 2008–2017 anges att barns skolvägar ska prioriteras och att FN:s konvention för barns rättigheter ska tillämpas i all verksamhet. Enligt planen är målbilden att antalet barn i tätort och på landsbygd som på egen hand tryggt och säkert kan ta sig till skolan ska öka årligen fram till 2017. Enligt planen ska också barn ges ökad tillgänglighet och delaktighet i Vägverkets dialog med användarna.

Enligt regeringen har kommunerna, i samarbete med bl.a. Vägverket, en viktig roll i arbetet med att ta fram metoder och arbetssätt för att barn ska kunna komma till tals och påverka sin situation i samhälls- och trafikplanering. Kravet på att en barnkonsekvensanalys (BKA) ska göras vid alla beslut som rör barn ska, enligt Barnombudsmannen, ses som en utgångspunkt för ett långsiktigt och tålmodigt utvecklings- och förändringsarbete inom en verksamhet. En BKA görs lämpligen inom ramen för sociala konsekvensbeskrivningar. De flesta BKA som genomförts har gällt gång- och cykelvägar, busshållplatser samt gång- och cykelpassager. Det krävs fortsatt utvecklingsarbete och dokumentation inom detta område. En genomlysning av genomförda BKA bör därför, enligt regeringen, göras som kan ligga till grund för revision av befintliga stödjande underlag och för att stimulera till fler analyser. BKA bör utvecklas för att även kunna användas inom områden som drift och underhåll, fördelning av medel, framtagning av förordningar och föreskrifter m.m. Enligt regeringen arbetar Vägverket med att revidera riktlinjerna för barnkonsekvensanalyser för att tydligt peka ut under vilka betingelser en BKA ska genomföras. Vägverket avser också att stödja kommunerna med att genomföra barnkonventionen i den kommunala verksamheten. Regeringen uppger vidare att Banverket också har för avsikt att tillämpa dessa riktlinjer.

Regeringen lyfter fram att exponeringsstudier är en viktig bakgrundsfaktor för att öka kunskapen om hur olika faktorer påverkar trafiksäkerheten för barn. Få studier beskriver barns exponering i trafiken, särskilt när det gäller de yngre barnen. Vägverket bör, enligt regeringen, se över vilka exponeringsstudier som på lång sikt är möjliga att genomföra för att kunna beskriva effekter av olika åtgärder. Insatser för att öka barns tillgänglighet till aktiviteter på egen hand bör identifieras och vägas mot andra tänkbara åtgärder och prioriteringar under åtgärdsplaneringen.

Motionerna

I *motion 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s)* anges att det är dags att utvidga ansvaret för att genomföra nollvisionen så att målet kommer att kunna uppnås. Trafiksäkerhetsarbetet berör, utöver Vägverket och Trafikinspektionsmyndigheterna, många områden som sjukvården, skolan, arbetsmarknaden, folkhälsoområdet, rättsväsendet och polisen. De nämnda aktörerna har viktiga uppgifter inom trafiksäkerhetsarbetet. Regeringen bör därför se till att ansvaret för och uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet breddas. Berörda myndigheter bör få ett uttalat uppdrag att samarbeta med varandra och med intresseorganisationer för att öka möjligheterna att uppnå nollvisionen (*yrkande 31*).

I *motion 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v)* konstateras att varje år dödas 450–500 människor på vägarna och ca 5 000 skadas allvarligt. Motionärerna framhåller att det inte går att bygga bort trafikolyckorna, utan trafikanternas beteende när det gäller nykterhet, trötthet och bilbälten måste ändras om antalet dödade och skadade i trafiken ska kunna minska. Det behövs, enligt motionärerna, åtgärder för att dels motverka att alkoholpåverkade förare kör ett fordon, dels sänka medelhastigheten på vägarna. Den fysiska trafiksäkerhetsåtgärd som uppmärksammas är att mittseparera farliga och olycksdrabbade vägar. En översyn av vilka tänkta motorvägsinvesteringar i den nationella väghållningsplanen som kan omvandlas till två-plus-ett-vägar bör därför genomföras. Motionärerna begär i *yrkande 14* att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att få en säkrare trafik för att få ett socialt hållbart transportsystem.

Även i *motion 2007/08:T486 yrkande 5 av Peter Pedersen m.fl. (v)* efterfrågas en översyn av vilka motorvägsinvesteringar i den nationella väghållningsplanen som kan omvandlas till två-plus-ett-vägar. Motionärerna anför att vägar som mittseparerats med mitträcken har samma trafiksäkerhetseffekt som motorvägar, men är ca 20 gånger billigare att bygga. I stället för 4 mil ny fyrafältsmotorväg kan man således för 1 miljard kronor få 80 mil två-plus-ett-väg. Motionärerna påtalar vidare att motorvägar bidrar till att öka vägtrafiken och driver upp hastigheterna, vilket ökar miljöproblemen. Dessutom anser de att en satsning på sådana större vägar innebär ett resurսt nyttjande som gagnar fler män än kvinnor.

I *motion 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v)* framhålls vidare att särskild uppmärksamhet måste riktas mot barns trafiksäkerhet. Motionärerna pekar på att barns och ungdomars skolvägar måste göras säkra. Det behövs vidare ytterligare åtgärder när det gäller planering av bostadsområden och skolskjutsar samt satsningar på cykel som transportslag. Mot denna bakgrund begärs i *yrkande 13* att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att få en säkrare trafik på barns villkor för att få ett socialt hållbart transportsystem.

Utskottets ställningstagande

Åtgärder och organisation för bättre trafiksäkerhet på väg

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att det behövs såväl fysiska åtgärder för att vägarna ska bli säkrare som andra åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Utskottet välkomnar regeringens inriktning på en fortsatt utbyggnad av mötesseparerade vägar eftersom säkrare vägar är en effektiv åtgärd för att minska antal dödade och skadade i trafiken. Regeringen lyfter vidare fram behovet av bl.a. verkningfulla regler, att trafikanterna följer de regler som gäller, utökat samarbete med berörda aktörer och tillsyn.

Av propositionen framgår vidare att regeringen avser att återkomma i frågan när SIKA:s förslag till reviderade transportpolitiska mål har behandlats. Utskottet delar regeringens bedömning att det utöver säkrare vägar behövs ytterligare åtgärder för att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet. I detta sammanhang vill utskottet särskilt uppmärksamma frågan om trötta förare. I samband med att utskottet behandlade regeringens proposition om utökad riskutbildning för körkortsaspiranter våren 2008, betänkande 2007/08:TU14, redogjorde utskottet för att trötthet hade bedömts vara en bakomliggande faktor till 15–30 % av alla olyckor med motorfordon. Utskottet utgår från att regeringen i det fortsatta beredningsarbetet om ett nytt etappmål för att nå nollvisionen och verkningfulla åtgärder för att nå målet beaktar vad utskottet har anfört.

Med hänsyn till den vikt som utskottet lägger vid att åstadkomma en minskning av antalet dödade och skadade i trafiken kan påminnas om riksdagens tidigare ställningstaganden i frågan. I betänkande 2007/08:TU14 redogjorde utskottet för sina ställningstaganden under senare år. Av denna redovisning framgick att trafikutskottet konsekvent har framhållit att trafiksäkerhetsarbetet måste intensifieras. Utskottet beklagade vidare att etappmålet för 2007 inte hade uppnåtts, trots en ökad trafikmängd. Samtidigt understryks att det var glädjande att såväl beslut som vidtagna åtgärder för att nå målet har varit föremål för utvärderingar och fördjupade analyser, vilket utskottet hade förordat i de av riksdagen godkända betänkandena 2005/06:TU13 och 2006/07:TU6. På grundval av genomförda utvärderingar och utredningar bedömde utskottet att det finns ett omfattande underlag att utgå från när beslut om ett nytt offensivt etappmål ska fattas. Utskottet framhöll att i ett sådant beslut är det angeläget att klagöranden ingår om vilket ansvar olika aktörer har för att nå målet, hur de ska samverka och hur uppföljning och utvärdering ska ske. Inte minst viktigt ansåg utskottet det vara att en rapporteringsordning fastslås för att säkerställa att beslutsfattare och övriga aktörer får relevant information om resultatet av vidtagna åtgärder. Utskottet påpekade vidare att det är viktigt att mål, ansvarsförhållanden och åtgärder kommuniceras med medborgare, beslutsfattare och berörda organisationer såsom NTF. Enligt utskottets mening är det därför av stor vikt att ett sådant underlag är pedagogiskt utformat samt lätt att förstå och ta till sig.

I ett motionsförslag begärs att ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet ska utökas och omfatta fler aktörer än i dagsläget. Utskottet anser att det inte finns någon motsättning mellan motionsförslaget och vad utskottet har framfört. Av denna anledning utgår utskottet från att regeringen i samband med sin beredning av förslag till nytt etappmål överväger ansvarsförhållanden utifrån de behov som finns att vidta åtgärder för en ökad trafiksäkerhet.

Mot denna bakgrund ligger utskottets synpunkter fast och utskottet förutsätter att regeringen beaktar vad som anförts i den fortsatta beredningen. Med hänsyn till vad som framförts utgår utskottet från att syftet med motionsförslagen helt eller delvis kommer att tillgodoses och motionerna 2008/09:T8 yrkande 31 (s), 2008/09:T9 yrkande 14 (v) och 2007/08:T486 yrkande 5 (v) avstyrks följaktligen.

Barnperspektivet i infrastrukturplaneringen

Utskottet välkomnar att regeringen tar upp frågan om barnperspektivet i infrastrukturplaneringen. Enligt utskottets mening är det positivt att regeringen uppger att insatser för att öka barns tillgänglighet till aktiviteter på egen hand bör identifieras och vägas mot andra tänkbara åtgärder och prioriteringar under åtgärdsplaneringen. Utskottet fäster stor vikt vid att man vid planering av infrastrukturen beaktar att transportsystemet ska vara säkert och tillgängligt även för barn och ungdomar. Mot denna bakgrund beslutade ett enigt utskott i sitt betänkande 2000/01:TU13 om ett tillkännagivande till regeringen som rörde ökad säkerhet för barn i trafiken. Riksdagen följde utskottets förslag. Tillkännagivandet innebar att regeringen skulle återkomma till riksdagen med en samlad redovisning av de åtgärder som borde vidtas för att öka säkerheten för barn i trafiken. Enligt riksdagens tillkännagivande borde en sådan redovisning ske med utgångspunkt i FN:s konvention om barnets rättigheter och riksdagens tidigare beslut om målet för trafiksäkerheten.

Regeringen presenterade i oktober 2008 proposition 2008/09:60, Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjulingar. I denna finns bl.a. en redovisning av barns trafiksäkerhet med anledning av riksdagens tillkännagivande. Utskottet kommer inom kort att behandla propositionen och återkommer därför till frågan om barns trafiksäkerhet.

När det gäller den del i det väckta motionsförslaget som bl.a. rör möjligheterna för barn och unga att på egen hand färdas med cykel vill utskottet hänvisa till att cykelvägar m.m. behandlas i avsnittet om cykeltrafik.

Sammantaget förutsätter utskottet att syftet med motionen tillgodoses i det fortsatta berednings- och utvecklingsarbetet. Följaktligen föreslås att riksdagen avslår motion 2008/09:T9 yrkande 13 (v).

IT och intelligenta transportsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om bl.a. bredband och telematik med hänvisning till pågående beredning och planerade initiativ.

Jämför reservationerna 45 (v) och 46 (mp).

Propositionen

Regeringen bedömer att ju mer transportarbetet ökar, desto större blir behovet av effektiva transporter där byten mellan trafikslag eller transporter över nationsgränser sker på ett nästan omärkbart sätt. Regeringen framhåller att användningen av IT genom avancerad telematik, dvs. kommunikation mellan maskiner, är en förutsättning för att ytterligare effektivisera person- och godstransporterna, minska deras logistikkostnader och miljöpåverkan samt ytterligare anpassa systemen efter användarnas behov och önskemål av sömlösa transporter med smidiga byten mellan trafikslag.

Regeringen anser vidare att användningen av avancerad telematik ger möjlighet till färre, men mer ändamålsenliga, trafikövervaknings- eller betalsystem liksom säkrare infrastruktur, fordon och fartyg. Regeringen anför bl.a. att det med större transportflöden och fler utländska transportföretag som nyttjar tjänster och infrastruktur i Sverige finns ett behov av enhetliga betalsystem inom transportsektorn.

Inom järnvägsområdet bedömer regeringen att trafikövervakningssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) bör införas i det statliga järnvägsnätet i enlighet med en överenskommelse inom EU. Målet med införandet av ERTMS är att förbättra möjligheterna till gränsöverskridande järnvägstrafik i Europa och därigenom stärka järnvägstransportsystemets konkurrenskraft gentemot övriga trafikslag. Ett steg i ett harmoniserat införande av ERTMS i Europa är att varje medlemsstat ska ge in en plan för införandet till EU-kommissionen. Sverige lämnade in en sådan plan i september 2007. Den svenska strategin för införandet innebär att man inledningsvis utrustar alla fordon och sedan successivt bygger ut infrastrukturen längs järnvägssträckningarna.

Med hjälp av intelligenta transportsystem (ITS) bedöms många problem kunna lösas på ett mycket mer kostnadseffektivt sätt än med komplicerade tekniska eller fysiska åtgärder. ITS-lösningar ska därför enligt regeringen övervägas som alternativ eller komplement för att lösa de problem och utmaningar som identifieras under åtgärdsplaneringen. Regeringens bedömning är att ytterligare insatser behövs inom detta område. Regeringen uppger att det, under det svenska ordförandeskapet i EU hösten 2009, planeras tre olika transportmöten som alla kommer att beröra frågan om ny teknik eller avancerad telematik.

Motionerna

I *motion 2008/09:T10 yrkande 33 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anförs att regeringen bör uppmärksamma området bredband och telematik vid Sveriges ordförandeskap i EU. Motionärerna anser att regeringen borde ta till vara möjligheten att lyfta in frågorna om bredband och telematik i EU:s nästa IKT-program som ska efterfölja det nuvarande programmet som löper ut 2010.

I samma motion anförs vidare att elektronisk kommunikation rent generellt kan motverka slitaget på miljön på många sätt. Motionärerna pekar på att bredband kan bidra till minskat behov av resande samt till effektivare transportsystem. Vidare framförs att telematik också har betydelse för miljön, bl.a. genom att den kan främja en optimerad logistik för att undvika tomma transporter. Även telematiktjänster är dock beroende av god tillgång till både fast och mobilt Internet. I motionen anförs således att regeringen borde prioritera att bredband kan byggas ut till alla även där marknaden inte räcker till. I *yrkande 32* föreslås följaktligen att regeringen återkommer med förslag om bredbandsstöd till glesbygden.

Även i *motion 2008/09:T9 yrkande 5 av Lars Ohly m.fl. (v)* anförs att IT och bredband kan användas för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem. Det framhålls att IT kan skapa förutsättningar för olika former av distansarbete och därmed minska antalet fysiska arbetsresor och därigenom reducera utsläppen. I motionen identifieras ett antal åtgärder, bl.a. att staten tar fram en e-strategi för IT-sektorn som ska syfta till att minska behovet av transporter, att kommuner i tätorter i första hand bygger markbundet bredband och inte trådlöst, att det tas fram en långsiktig strategi för utbyggnad och finansiering av en fortsatt bredbandsutbyggnad i landet som möjliggör en tillgång till minst 2 Mbit/s i överföringshastighet och att staten garanterar att alla kan använda höghastighetsuppkoppling motsvarande 2 Mbit/s till kostnader som är likvärdiga med dem som återfinns i tätorter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill börja med att, liksom regeringen, framhålla betydelsen av IT som ett verktyg för effektiva och klimatsmarta transportlösningar. Genom användningen av IT i transportsystemet, s.k. ITS, erbjuds stora möjligheter att bl.a. effektivisera transporter, minska logistikkostnader och minska belastningen på miljön. IT är vidare inte bara ett sätt att effektivisera transporter utan har också skapat förutsättningar för distansarbete och därmed en minskning i antalet fysiska arbetsresor. Liksom regeringen vill utskottet framhålla att ITS-lösningar ska övervägas som alternativ eller komplement för att lösa de problem och utmaningar som identifieras under åtgärdsplaneringen.

Utskottet delar vidare regeringens bedömning att trafikövervakningssystemet ERTMS bör införas och på så vis effektivisera järnvägsgodstrafiken inom Europa. Detta är en angelägen åtgärd för att öka järnvägstransporternas attraktionskraft i relation till andra trafikslag.

Mot bakgrund av önskemålet i motion 2008/09:T10 yrkande 33 (mp) om att uppmärksamma telematik under Sveriges ordförandeskap i EU vill utskottet peka på regeringens planer att anordna tre olika transportmöten som alla kommer att beröra frågan om ny teknik eller avancerad telematik. I september 2009 arrangeras en årligen återkommande världskongress inom ITS i Stockholm. Aktörer från hela världen kommer då att samlas för att bl.a. utbyta kunskaper och ta del av utvecklingen på området. ITS-kongressen fokuserar på tillämpningar där nyttoeffekten är stor utifrån ett trafikant- och användarperspektiv. Inför Världskongressen pågår arbete inom intresseorganisationen ITS-Sweden med att utarbeta en införandeplan för att 2009 kunna uppvisa både realiserade och implementerade ITS-lösningar i Sverige. De satsningsområden som prioriterats i införandeplanen är trafikledning, trafikantinformation, logistik och planering, regelefterlevnad och tillträdeskontroll, personlig säkerhet och trygghet samt e-betalningar.

Utskottet vill vidare instämma i uppfattningen i de två aktuella motionerna i detta avsnitt om betydelsen av bredband för att IT fullt ut ska kunna medverka till ett ekologiskt hållbart transportsystem. Liksom framförts i betänkandet Funktionell separation för bättre bredbandskonkurrens och andra IT-politiska frågor (bet. 2007/08:TU13) anser utskottet att möjligheten att använda IT och elektroniska kommunikationer med tillräcklig kapacitet och kvalitet har stor betydelse, såväl samhällsekonomiskt som för företag, individer och offentlig verksamhet. En väl utbyggd bredbandsinfrastruktur i landets alla delar är en viktig förutsättning för att alla ska ha tillgång till och kunna delta i informationssamhället.

Det återstår alltså områden i landet där en IT-infrastruktur med hög överföringshastighet inte finns tillgänglig. Utskottet välkomnar därför den utredning som regeringen tillsatte med uppdrag att undersöka fortsatta statliga åtgärder för att främja bredbandsutbyggnad på små orter och på landsbygden samt föreslå eventuella stödinsatser och finansiering av dessa. Utredningens slutbetänkande, Bredband till hela landet (SOU 2008:40), överlämnades till regeringen i april 2008. I utredningen föreslås att staten även fortsättningsvis bör ta ett övergripande ansvar för att bredband byggs ut i alla delar av landet. Utskottet noterar att utredningen bl.a. föreslår att en anslutningspunkt som är byggd med stöd ska göra det möjligt att ansluta en övervägande andel av de boende eller verksamma i det eftersatta området med en uppkoppling om minst 2 Mbit/s i båda riktningarna. Bredbandsfrågan behandlas även i Frekvensutredningens slutrapport Effektivare signaler (SOU 2008:72) som redovisades i juli 2008. Här föreslås bl.a. att hela Sveriges befolkning bör ha möjlighet att använda trådlöst bredband i sin bostad och på fasta arbetsställen senast 2013.

Regeringen har valt att i infrastrukturpropositionen fokusera inriktningen på en transportslagsövergripande ansats. Följaktligen har regeringen valt att hantera IT-infrastrukturfrågor i ett annat samlat sammanhang. Slutbetänkandet från Bredband 2013 och Frekvensutredningen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Liksom i betänkande 2007/08:TU13 vill utskottet också lyfta fram den förstudie som regeringen låtit ta fram i syfte att få en aktuell översikt över vad som i dag görs på området IT och miljö samt för att få förslag på framtida initiativ. Studien syftar särskilt till att ge ett underlag för att bedöma vilka åtgärder som bör genomföras för att IT ska kunna bidra till arbetet med klimatutmaningarna. Förstudien redovisades i rapporten Från vision till verklighet – en nationell förstudie om IT för miljön som överlämnades till regeringen den 18 februari 2008. I rapporten lämnas ett antal förslag till initiativ inom områdena den offentliga sektorns egen IT-användning, intelligenta transportsystem samt hållbara städer. Arbetet pågår för närvarande inom Regeringskansliet med att ta fram en handlingsplan för ett klimatanpassat informationssamhälle.

Med anledning av motion 2008/09:T10 yrkande 33 (mp) vill utskottet peka på att Sverige, inför det svenska ordförandeskapet i EU hösten 2009, kommer att bjuda in till en konferens om hur den gemensamma europeiska IT-agendan för ett elektroniskt tillgängligt Europa ska se ut efter att i2010-initiativet avslutats. Inför denna konferens har initiativ tagits till att upphandla en studie om vilka viktiga policyfrågor på IT-området som bedöms vara aktuella i EU under åren 2010 till 2015. Uppdraget ska utföras bl.a. utifrån en analys av rådande samhällsutveckling. I uppdragsbeskrivningen identifieras områden som kan ligga inom ramen för studien; bland dessa områden utpekade bl.a. IT-användning för ökad energieffektivitet, öppen källkod, 'Internet of things' m.m. Uppdraget ska redovisas i september 2009. Utskottet välkomnar regeringens initiativ i denna fråga och bedömer att detta kommer att bidra till att angelägna och relevanta frågeställningar tas upp i samband med utformandet av den europeiska IT-strategi som tar vid efter att den nuvarande strategin upphört 2010.

I motion 2008/09:T9 (v) förs ett antal ytterligare förslag fram på IT-området. Flera av dessa frågeställningar har också behandlats i betänkande 2007/08:TU13. Utskottet ställer sig alltså bakom de slutsatser som framfördes där och finner därför inte skäl till att åter behandla frågorna närmare här.

Mot bakgrund av vad som redovisats ovan avstyrks motionsförslagen.

Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.

Ny stamväg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen beslutar efter utskottsinitiativ att det nationella stamvägnätet utökas med vägförbindelsen mellan norska riksgården och Gävle. Vägsträckan börjar väster om Lekvattnet vid riksgården mot Norge och passerar bl.a. Torsby, Malung, Borlänge, Falun och Sandviken på vägen mot Gävle. Utskottet ser omklassificeringen av vägsträckan som en angelägen del av åtgärderna för att stärka den gränsöverskridande infrastrukturen mellan Sverige och Norge.

Bakgrund

Våren 1991 beslutade riksdagen om en förändrad planeringsprocess för väginvesteringar. Beslutet innebar att planeringsprocessen fortsättningsvis bör utgå från ett helhetsperspektiv och att ett nationellt vägnät av särskild betydelse för landets ekonomiska tillväxt och välfärdsutveckling bör få en särställning vid det framtida planeringsarbetet. Som grund för beslutet låg bl.a. en strävan att stärka det politiska inflytandet över planeringsprocessen för vägsystemets utformning. Riksdagen har därefter genom beslut 1993 lagt fast vilka statliga vägar som ska ingå i det nationella stamvägnätet (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446). Beslutet innebär att närmare ett tjugotal i huvudsak Europavägar samt vissa riksvägar utpekats som stamvägar. Sedan riksdagens beslut har stamvägnätet i huvudsak bestått oförändrat.

Vägförbindelserna mellan Sverige och Norge

Regeringen gav i oktober 2007 Vägverket och Banverket i uppdrag att kartlägga den gränsöverskridande infrastrukturen mellan Norge och Sverige. Ett motsvarande uppdrag gavs till de norska väg- och järnvägsmyndigheterna. Uppdraget redovisades i februari 2008. Av redovisningen framgår att det mellan Gävleborgs län, Dalarnas län, den norra delen av Värmlands län och den norska huvudstadsregionen i dag inte finns någon självklar vägförbindelse. Enligt redovisningen finns det också i ett längre perspektiv inom näringslivet önskemål om en bra och sammanhängande vägförbindelse mellan Oslo och den svenska Östersjökusten vid Gävle. Vidare framgår att den övervägande delen av vägförbindelsen på den svenska sidan redan är riksväg, delen mellan Torsby och norska gränsen (länsväg 239) utgör dock ett undantag.

Regeringen har mot denna bakgrund fattat flera beslut. I maj 2008 beslutades dels att länsväg 239 mellan Torsby och norska gränsen ska vara riksväg. Samtidigt beslutade regeringen också att ge Vägverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att vägförbindelsen mellan norska riksgränsen och Gävle ska kunna ingå i det internationella huvudvägnätet för Europa och bli s.k. Europaväg. Resultatet av utredningen överlämnades till Näringsdepartementet den 1 september 2008. Slutsatsen är att förbindelsen uppfyller de krav som ställs i den överenskommelse som arbetats fram inom ramen för det internationella samarbetet i den ekonomiska kommissionen för Europa inom Förenta nationerna. Den främsta nyttan av en omnumrering är att regional tillväxt, handel och industri – inte minst turism – främjas. Rapporten har remissbehandlats.

Samferdseldepartementet i Norge har gett ett motsvarande uppdrag till Vegdirektoratet gällande en förlängning av nuvarande E 16 från Bergen till svenska riksgränsen. Vegdirektoratet har redovisat ett alternativ där E 16 går via Oslo och ett alternativ där E 16 tar av från Hønefoss och går via Gardemoen.

I november 2008 beslutade regeringen vidare att riksväg 16 mellan Dalby och Flädie i Skåne övergår till länsvägnätet och får ett länsvägsnummer. Detta för att undvika förväxlingar om vägförbindelsen mellan norska gränsen och Gävle ges numret E 16 i Sverige.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att en väg som blir en s.k. Europaväg rimligen bör tillhöra stamvägnätet. Med stöd av 3 kap. 7 § riksdagsordningen föreslås mot denna bakgrund ett utskottsinitiativ innebärande att det nationella stamvägnätet utökas med vägförbindelsen mellan norska riksgränsen och Gävle. Vägsträckan börjar väster om Lekvattnet vid riksgränsen mot Norge och passerar bl.a. Torsby, Malung, Borlänge, Falun och Sandviken på vägen mot Gävle. Den berör delar av vägarna Lv 239, E 45, Rv 71, Rv 70, Rv 50 samt Rv 80. Den aktuella vägsträckan bör omföras till stamvägnätet fr.o.m. den 1 januari 2009. Därmed främjas enligt utskottets mening en angelägen förstärkning av den gränsöverskridande infrastrukturen mellan Sverige och Norge.

Särskilda infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motionsförslag som väckts om olika väg- och banprojekt i landet. Utskottet hänvisar till gällande planeringssystem som innebär att åtgärder för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur i olika delar av landet inte är riksdagsfrågor utan i stället avgörs inom ramen för förutsedd åtgärdsplanering. Utskottet välkomnar samtidigt att med den kommande utökade planeringsramen och riktlinjer för en utvecklad infrastrukturplanering kommer ett flertal motionärers förslag om anläggna projekt att genomföras.

Jämför särskilda yttrandena 9 (s), 10 (v) och 11 (mp).

Motionerna

Under den allmänna motionstiden hösten 2008 har ett stort antal motionsyrkanden väckts om olika infrastrukturprojekt på väg- och järnvägsområdet. Det handlar främst om upprustningar och utbyggnad av olika vägar och järnvägar i landet. Förslag finns även om trafikens utformning och standard på olika sträckningar i Sverige. Med anledning av regeringens infrastrukturproposition har ytterligare yrkanden förts fram motionsledes om utbyggnad av olika väg- och järnvägsprojekt. En sammanställning av samtliga dessa 145 yrkanden redovisas nedan fördelat på väg- och järnvägsprojekt samt förslag som gäller främst regionala insatser rörande flera trafikslag.

Vägprojekt

2008/09:T207 av Christer Nylander m.fl. (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen sin mening vad som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av E 22.
2008/09:T214 av Tobias Krantz (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen sin mening vad som anförs i motionen om ombyggnad av riksväg 26/47 (47/48).
2008/09:T215 av Tobias Krantz (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen sin mening vad som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet byggs om till motorväg, exempelvis genom att alternativa finansieringslösningar som OPS (offentlig-privat samverkan) används.
2008/09:T222 av Ulf Nilsson (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utbyggda vägar till hamnstäderna Ystad och Trelleborg.

2008/09:T227 av Jan Ertsborn och Tobias Krantz (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26.
2008/09:T238 av Jeppe Johnsson m.fl. (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnaden av E 22.
2008/09:T241 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om E 4 genom Sundsvall.
2008/09:T248 av Gunnar Andréén och Barbro Westerholm (fp) yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda att Europaväg E 18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägvägsnittet Rosenkälla–Söderhall.
2008/09:T248 av Gunnar Andréén och Barbro Westerholm (fp) yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av upprustning av riksväg 77.
2008/09:T248 av Gunnar Andréén och Barbro Westerholm (fp) yrk. 5	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
2008/09:T248 av Gunnar Andréén och Barbro Westerholm (fp) yrk. 6	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att tillsammans med Norrtälje stad se till att förbifart Norrtälje väster om nuvarande riksväg 76 omgående kan påbörjas.
2008/09:T248 av Gunnar Andréén och Barbro Westerholm (fp) yrk. 7	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.
2008/09:T248 av Gunnar Andréén och Barbro Westerholm (fp) yrk. 8	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av färjor drivna av Vägverket för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.
2008/09:T265 av Henrik von Sydow (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturens satsningar på väg 26, Nissastigen.
2008/09:T275 av Roland Bäckman (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om säkerheten på Europaväg 45.
2008/09:T285 av Britta Rådström och Lars Lilja (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av vägförbättringar i Norrland.

2008/09:T305 av Magdalena Andersson (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 26/47 Mullsjö–Risbro.
2008/09:T316 av Gunnar Sandberg och Berit Andnor (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av E 14.
2008/09:T322 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksväg 68 mellan Avesta och Torsåker bör prioriteras upp inom befintliga ramar i vägtrafikplanerna.
2008/09:T324 av Agneta Gille och Mats Berglind (s) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om väginvesteringar i Uppsala län.
2008/09:T353 av Anders Åkeson (c)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en höjd kvalitet och kapacitet på det gotländska vägnätet.
2008/09:T367 av Peter Hultqvist m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om E 16 Gävle–Malung–Oslo, riksväg 70 Enköping–Idre samt Bergslagsdiagonalen riksväg 50 Ödeshög–Söderhamn.
2008/09:T368 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera Råta linjen i framtida infrastruktursatsningar.
2008/09:T372 av Maria Lundqvist-Brömster (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera väg 363 i Västerbotten.
2008/09:T374 av Monica Green m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga E 20 som fyrfältsväg omedelbart.
2008/09:T377 av Sonia Karlsson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om omläggning av riksväg 50 i Motala.
2008/09:T395 av Peter Jonsson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fördelning av medel till bärighets- och tjälsäkring av grusvägar i Dalsland.
2008/09:T407 av Rolf K Nilsson (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra E 22 till motorväg.
2008/09:T415 av Johan Pehrson (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om E 18 mellan Örebro och Karlskoga.

2008/09:T425 av Billy Gustafsson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om E 22 i Östergötland.
2008/09:T441 av Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 53.
2008/09:T456 av Bengt-Anders Johansson (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 26 förbi Smålandsstenar.
2008/09:T464 av Kerstin Lundgren (c)	Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till åtgärder i syfte att öka trafiksäkerheten och framkomligheten i det nationella vägnätet i enlighet med vad som anförs i motionen.
2008/09:T471 av Staffan Danielsson m.fl. (c, m, fp, kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att E 22 genom Söderköping och Norrköping snarast bör byggas ut.
2008/09:T477 av Cecilia Widegren (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hela E 20 som TEN-väg.
2008/09:T496 av Christer Adelsbo m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheterna att prioritera satsningar på E 22.
2008/09:T500 av Holger Gustafsson m.fl. (kd, m, c, fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska prioritera utbyggnaden av E 20 till motorväg genom hela Skaraborg.
2008/09:T515 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E 22 till fyrfilig väg.
2008/09:T525 av Mikael Oscarsson (kd) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera utbyggnaden av väg 288 mellan Östhammar och Uppsala.
2008/09:T534 av Olle Thorell m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av satsningar på Råta linjen.
2008/09:T545 av Stefan Attefall (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trygga och säkra riksväg 26.
2008/09:T546 av Staffan Anger (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ut vägen mellan Sagån och Västerås till motortrafikled.

- 2008/09:T549 av Staffan Anger (m) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av vägen mellan Eskilstuna och Västerås.
- 2008/09:T553 av Mikael Oscarsson (kd) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt vidta åtgärder för att rusta upp vägstråket Råta linjen.
- 2008/09:N321 av Solveig Hellquist (fp) yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppmärksamma att brukbara vägar är en förutsättning för vindkraftsutbyggnad.

Järnvägsprojekt

- 2008/09:T3 av Alf Eriksson m.fl. (s) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnaden av Väst kustbanan.
- 2008/09:T210 av Jan Ertsborn (fp) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om färdigställandet av Väst kustbanan genom Halland.
- 2008/09:T216 av Lars Tysklind (fp) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en långsiktig satsning på en upprustning och utveckling av Bohusbanan – hela sträckningen från Strömstad till Göteborg.
- 2008/09:T223 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (fp) yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av järnvägssatsningar i Skåne.
- 2008/09:T223 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (fp) yrk. 2 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om översyn av de svenska satsningarna på infrastruktur.
- 2008/09:T226 av Tobias Krantz och Jan Ertsborn (fp) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om framtiden för järnvägslinjen Nässjö–Halmstad.
- 2008/09:T230 av Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (m) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om persontrafik på TGOJ-banan.
- 2008/09:T248 av Gunnar Andréén och Barbro Westerholm (fp) yrk. 2 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Banverket utreda frågan om järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter.
- 2008/09:T249 av Jan Lindholm (mp) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en järnväg och en järnvägsstation i Sälen.

2008/09:T257 av Margareta B Kjellin (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dubbelspår mellan Sundsvall och Uppsala.
2008/09:T264 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägen genom Sundsvalls centrum.
2008/09:T269 av Fredrik Olovsson (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behov av satsningar på Västra stambanan.
2008/09:T272 av Åsa Lindestam (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet att snarast utreda hur en utbyggnad av Ostkustbanan med dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall kan genomföras och finansieras.
2008/09:T273 av Roland Bäckman (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad trafikering med X 2000 på Norra stambanan.
2008/09:T274 av Roland Bäckman (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabbtågslinje mellan Östersund och Stockholm.
2008/09:T280 av Alf Eriksson (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Väst kustbanan.
2008/09:T281 av Carina Hägg och Thomas Strand (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägslinjen Värnamo–Landeryd.
2008/09:T283 av Britta Rådström (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om elektrifiering av tvärbanan från Hällnäs till Storuman.
2008/09:T294 av Roland Bäckman (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om godstransporter på Inlandsbanan.
2008/09:T303 av Agneta Gille och Tone Tingsgård (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upprustning av järnvägen mellan Dannemora och Hargshamn.
2008/09:T309 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Bergslagspendeln.
2008/09:T313 av Lennart Axelsson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Bergslagspendeln.
2008/09:T314 av Berit Andnor och Gunnar Sandberg (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om framtida järnvägsförbindelse mellan Östersund och Umeå.

2008/09:T315 av Gunnar Sandberg och Berit Andnor (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om investeringar i Inlandsbanan i första hand på sträckan Brunflo–Sveg.
2008/09:T319 av Catharina Bråkenhielm och Jan-Olof Larsson (s) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla trafiken på Bohusbanan.
2008/09:T319 av Catharina Bråkenhielm och Jan-Olof Larsson (s) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp Bohusbanans norra del.
2008/09:T324 av Agneta Gille och Mats Berglind (s) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägsinvesteringar i Uppsala län.
2008/09:T332 av Ulf Nilsson (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Kastrup.
2008/09:T334 av Maria Lundqvist-Brömster (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att satsa på Norrbotniabanan.
2008/09:T350 av Sofia Larsen (c)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om investeringar i Nobelbanan.
2008/09:T356 av Johan Löfstrand m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påskynda planeringen och byggandet av Ostlänken.
2008/09:T360 av Carin Runeson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om godstrafiken på Bergslagsbanan.
2008/09:T364 av Patrik Björck m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att rusta upp Västra stambanan och göra den fyrspårig hela vägen från Göteborg till Stockholm.
2008/09:T366 av Peter Hultqvist m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av investeringar efter Dalabanan i syfte att åstadkomma kortare restid och regionförstoring.
2008/09:T369 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera Uventrafikens utveckling.

2008/09:T371 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av statliga insatser för att ge Bergslagspendeln ökad kapacitet.
2008/09:T375 av Carina Ohlsson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ut och utveckla Kinnekullebanan.
2008/09:T378 av Peter Hultqvist m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dels utpekande som nationellt godsstråk, dels investeringar efter Bergslagsbanan.
2008/09:T383 av Jan Lindholm (mp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om det omedelbara behovet av att Banverket bygger det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge.
2008/09:T386 av Berit Andnor och Gunnar Sandberg (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en öst-västlig transportkorridor.
2008/09:T398 av Lennart Axelsson (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägsförbindelser i Örebro län.
2008/09:T399 av Anders Åkeson och Staffan Danielsson (c)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla järnvägen mellan Västervik och Linköping.
2008/09:T419 av Berit Högman och Tommy Ternemar (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tågtrafiken mellan Värmland och Stockholm.
2008/09:T421 av Tommy Ternemar m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kollektivtrafiken i Värmland.
2008/09:T424 av Jörgen Hellman m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av nya syllar för Dal Västra Värmlands järnväg.
2008/09:T434 av Alf Eriksson och Phia Andersson (s) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.
2008/09:T434 av Alf Eriksson och Phia Andersson (s) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upprustning av järnvägsbanan mellan Varberg och Herrljunga.
2008/09:T439 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påverka den norska regeringen att säkerställa elektrifieringen av järnvägslinjer som går mellan Östersund och Trondheim.

2008/09:T442 av Otto von Arnold (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fortsatt utbyggnad av infrastrukturen kring Trelleborgs hamn.
2008/09:T450 av Henrik von Sydow (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
2008/09:T451 av Henrik von Sydow och Anne Marie Brodén (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av utbyggnad av dubbelspår för tågtrafiken genom Halland.
2008/09:T452 av Jeppe Johnsson och Staffan Appelros (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sydostlänken.
2008/09:T455 av Mats Sander (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dubbelspår på hela Västkustbanan.
2008/09:T461 av Marie Weibull Kornias (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Västkustbanan måste bli komplett med dubbelspår på hela järnvägsbanan för att uppnå den fulla tidsvinsten.
2008/09:T484 av Lena Olsson (v)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillse att Västerdalsbanan blir ett riksintresse även för persontrafik.
2008/09:T488 av Kenneth Johansson m.fl. (c, fp, kd, m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i kommande planeringsdirektiv till Banverket peka ut upprustning av Dalabanan som ett prioriterat projekt.
2008/09:T490 av Betty Malmberg m.fl. (m, c, kd, fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Ostlänken.
2008/09:T494 av Hans Olsson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på järnvägen.
2008/09:T498 av Irene Oskarsson (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att observera Södra stambanans, och anslutande banors, betydelse för infrastrukturen i södra Sverige.
2008/09:T499 av Dan Kihlström (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Inlandsbanan ska betraktas som nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.
2008/09:T512 av Jörgen Hellman m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om byggande av dubbelspår mellan Herrljunga och Uddevalla.

2008/09:T523 av Monica Green m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Västra stambanan genom Lerum.
2008/09:T524 av Lars Gustafsson (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om färdigställandet av Västkustbanan.
2008/09:T525 av Mikael Oscarsson (kd) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera byggandet av en järnväg mellan Enköping och Uppsala.
2008/09:T526 av Mikael Oscarsson (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten ska delfinansiera upprustningen av järnvägen Danemora–Hargshamn.
2008/09:T533 av Leif Jakobsson m.fl. (s) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnaden av den spårbundna kollektivtrafiken i Malmöområdet.
2008/09:T533 av Leif Jakobsson m.fl. (s) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ett yttre godsspår runt Malmö.
2008/09:T552 av Irene Oskarsson (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att observera Södra stambanans, och anslutande banors, betydelse för infrastrukturen i södra Sverige.
2008/09:T554 av Lennart Sacré-deus (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upprusta Inlandsbanan och dess tvärbanor till kusten.

Regionala och övriga projekt m.m.

2008/09:Ub542 av Karin Pilsäter (fp) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktur på Södertörn.
2008/09:T6 av Christer Engelhardt (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Gotlands behov av infrastrukturella satsningar för Gotlands utveckling.
2008/09:T7 av Mikael Damberg och Bosse Ringholm (s) i denna del	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om investeringar i infrastruktur i Stockholmsregionen.
2008/09:T202 av Rolf Gunnarsson (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på vägar och järnvägar i Dalarna.

2008/09:T208 av Jan Ertsborn (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om högsta prioritet för att bygga en bilfri cykelturistled utmed Hallandskusten.
2008/09:T219 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att förbättra möjligheterna att pendla med tåg mellan Uppsala och Stockholm.
2008/09:T224 av Tobias Krantz och Gunnar Andréén (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktur i Norrbotten.
2008/09:T248 Gunnar Andréén och Barbro Westerholm (fp) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättrade kommunikationer av bostads- och näringslivsskäl inom Norrtälje kommun.
2008/09:T344 av Margareta Persson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Jönköpings län.
2008/09:T361 av Matilda Ernkran m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en väl fungerande infrastruktur som avgörande för Sveriges konkurrenskraft och omställningen till ett klimatsmartare samhälle.
2008/09:T362 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utbyggd infrastruktur i Västra Götaland.
2008/09:T373 av Gunnar Andréén (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga vidare på Stockholmregionens tunnelbana för framkomlighetens, resenärernas och miljöns skull samt för minskad trängsel ovan jord.
2008/09:T397 av Peter Jonsson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att samtliga delar i Trollhättanpaketet bör genomföras fullt ut inom uppställda tidsramar.
2008/09:T462 av Annie Johansson m.fl. (c, m, kd, fp) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturensituationen i Jönköpings län.
2008/09:T475 av Lars-Arne Staxäng m.fl. (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av satsningar på den västsvenska infrastrukturen.
2008/09:T485 av Krister Örnfjäder m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Kalmar län.

2008/09:T486 av Sofia Larsen (c)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturens situationen i Örebro län.
2008/09:T495 av Veronica Palm och Mikael Damberg (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av miljöinvesteringar i Stockholmsregionen.
2008/09:T497 av Chatrine Pålsson Ahlgren (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en satsning på utbyggd infrastruktur i sydöstra Sverige.
2008/09:T504 av Fredrik Olovsson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Sörmland.
2008/09:T505 av Kerstin Haglö m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Blekinge.
2008/09:T506 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Lars Johansson (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ny älvförbindelse och om infrastrukturen i Västra Götaland.
2008/09:T511 av Monica Green m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Västsverige.
2008/09:T515 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne bör tillföras en större andel av landets samlade infrastrukturmedel för att fullfölja den rejäla satsning som regeringen redan har gjort.
2008/09:T515 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m) yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.
2008/09:T515 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m) yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Skånes hamnar, järnvägar och flygplatser.
2008/09:T521 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av infrastruktursatsningar i Mälardalen.
2008/09:T529 av Lennart Pettersson m.fl. (c, m, fp, kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en framtida fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
2008/09:T538 av Kerstin Engle m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Skåne.

2008/09:T555 av Ann-Kristine
Johansson m.fl. (s)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på Nordiska triangeln och tillväxtkorridoren Oslo–Karlstad–Stockholm.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det runtom i landet finns många angelägna infrastrukturprojekt för att främja tillväxt, regional utveckling och omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Detta återspeglas inte minst genom det stora antal motionsyrkanden om särskilt utpekade infrastrukturprojekt som behandlas i detta avsnitt. Utskottet väljer att behandla dessa yrkanden sammanhållet mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som riksdagen lagt fast.

Av detta följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. När det gäller infrastrukturåtgärder bör dessa normalt inte bli föremål för riksdagens ställningstagande i enskilda fall. Utskottet menar i stället att beslut om vilka insatser som bör komma till stånd för att vidmakthålla och utveckla landets infrastruktur bör vara så decentraliserade som möjligt och med en tydlig rollfördelning mellan olika planeringsnivåer och aktörer.

Det betyder att beslut om vilka åtgärder som ska genomföras samt deras tidsplaner främst bör fattas inom ramen för åtgärdsplaneringen, dvs. regeringens, trafikverkens, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i riksdagens beslut. Det är också viktigt med återrapportering av i vilken grad de resurser som satts in bidrar till uppfyllelsen av fastlagda mål. Utskottet vill vidare klargöra att staten och kommunerna har ett ansvar för att trafikanläggningar som behövs för allmänna transportbehov kommer till utförande. Statens ansvar omfattar sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov liksom den interregionala persontransportförsörjningen.

Det är också statens ansvar att svara för en ändamålsenlig uppföljning av transportpolitiken i stort och av hur de transportpolitiska målen har uppnåtts. Denna grundläggande rollfördelning hindrar dock inte att det kan finnas skäl för riksdagen att i vissa fall göra mer preciserade ställningstaganden, t.ex. när det gäller särskilda projekt som är av väsentlig betydelse för trafiksystemets effektivitet eller som kräver särskilda finansieringslösningar eller som av andra skäl har en särskild dignitet.

I de nu aktuella motionerna lämnas i flertalet fall förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som kan komma att omfattas av åtgärdsplanerna som fastställs på grundval av de övergripande beslut och med de medel som riksdagen fattar beslut om. Enligt utskottets mening torde syftet med

många av dessa motionsförslag komma att tillgodoses, även om de inte alltid kommer till utförande så tidigt i planeringsperioden som motionärerna hade önskat.

Utskottet konstaterar att med den nu föreslagna planeringsramen för åtgärder i trafikens infrastruktur kommer mer medel att avsättas än vad som varit fallet under den tidigare mandatperioden. Till detta kommer den särskilda närtidssatsningen för 2009 och 2010 med sammanlagt 7,6 miljarder kronor som innebär att angelägna åtgärder i trafikens infrastruktur kan tidigareläggas. Utskottet förutsätter vidare att genom ett bra planeringsunderlag med väl tillämpade samhällsekonomiska bedömningar, en effektiv planeringsprocess och myndighetsorganisation, effektiv upphandlingsprocess samt utvecklad samverkan mellan offentlig och privat sektor bör avsatta medel kunna nyttjas mer effektivt till gagn för hela landets utveckling.

Utskottet vill samtidigt klargöra att det finns andra motionsförslag avseende nationella infrastrukturprojekt som i och för sig måste anses angelägna men som vid avvägningen mot andra angelägna samhällsbehov får skjutas på framtiden. Andra motionsförslag åter rör främst lokala och regionala trafikfrågor, prisfrågor m.m. som enligt den ovan beskrivna rollfördelningen avgörs på regional nivå.

Med hänvisning till redovisningen ovan och utskottets uttalanden om bl.a. rollfördelningen i planeringssystemet samt förutsedd åtgärdsplanering anser utskottet att något särskilt initiativ i ärendet inte är påkallat. Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsyrkanden som förtecknats ovan under rubriken Motionerna i avsnittet Särskilda infrastrukturåtgärder.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Vägledande prioriteringar, punkt 1 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 5–7,

2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s) yrkande 4,

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 6, 8, 10, 11, 23 och 24,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 6, 7, 10 i denna del och 11,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 10,

2008/09:T382 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 2 och 5,

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 6, 7 och 9 samt

2008/09:A395 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp) yrkande 22,

bifaller delvis motionerna

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1, 3 och 11,

2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s) yrkande 2,

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 7,

2008/09:Fö289 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 5,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 3,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1, 24 och 25,

2008/09:T382 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 6,

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1, 4, 13, 14 och 18,

2008/09:MJ459 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 6 och 8 samt

2008/09:A395 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp) yrkandena 23 och 25 samt avslår motionerna

2007/08:T245 av Kenneth Johansson (c),

2007/08:MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd) yrkande 1,

2008/09:T443 av Désirée Pethrus Engström (kd) yrkandena 1–3 och 5,

2008/09:T516 av Annelie Enochson (kd) yrkandena 1 och 2,

2008/09:T518 av Agneta Lundberg m.fl. (s) och

2008/09:MJ502 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 8.

Ställningstagande

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga. Om temperaturen fortsätter att stiga i samma takt som nu kommer det att leda till allvarliga konsekvenser för livet på jorden. Dagens beslutsfattare har därför ett ansvar för att fatta de beslut och vidta de åtgärder som leder till en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Trafiksektorn är det enda samhällsområde där utsläppen ökat kraftigt under senare år och där prognosen visar fortsatt kraftig ökning. Hela transportsystemet står i dag för 30 % av de svenska växthusgasutsläppen. Det här är inte hållbart. Det är utomordentligt viktigt att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen för transporter. Transportsektorn måste därför omedelbart påbörja en omställning till ett ekologiskt hållbart transportsystem. För att nå dit behöver transportpolitiken integreras med miljöpolitiken.

Vi anser att tydliga prioriteringar behöver göras när infrastrukturen byggs ut de närmaste åren. De beslut som vi fattar i dag kommer att påverka den svenska transportstrukturen för en lång tid framöver. Investeringar i ny infrastruktur behöver sammantaget bidra till att minska utsläppen, och det kräver en prioritering av projekt som bidrar till en sådan utveckling. Vi behöver därför stödja ny miljövänlig teknik och bränslen, stimulera människor att lägga om sina resvanor samt kanalisera resurserna till klimatinvesteringar i järnväg och kollektivtrafik. Vi vill i sammanhanget framhålla vikten av att tillämpa den s.k. fyrstegsprincipen i infrastrukturplaneringen. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt ska alltid prioriteras i första hand. Fyrstegsprincipen är ett sätt att kanalisera finansiella resurser till de investeringar som verkligen behövs.

Vi vill understryka att ekonomin ska kunna växa och transporterna öka utan att utsläppen ökar. Sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökad klimatpåverkan från transportsektorn behöver brytas. Vi vill öka satsningarna på tåg och järnväg och vi vill fortsätta att – på det sätt som gjordes i infrastrukturpropositionen 2001 – prioritera järnväg före väg. Tågtransporter är ekologiskt hållbara, de utgör en oerhört viktig tillväxtfaktor och de håller ihop Sverige. Vi är övertygade om att rejäla investeringar i järnväg är bra för långsiktigt ökad tillväxt, för effektiva, bekväma och säkra resor och inte minst för att flytta över fler godstransporter från väg till järnväg. Kapaciteten i det svenska järnvägsnätet räcker i dag inte till för att medge en ökning av godstransporterna i den omfattning som krävs. Kapaciteten i det svenska nätet – och i anslutningar till utrikes järnvägstrafik – måste därför höjas kraftigt. På motsvarande vis vill vi att regeringen är pådrivande inom EU för att öka andelen godstransporter med låg klimatpåverkan och minska andelen klimatförstörande transporter.

Vi anser vidare att tillväxten, näringslivets konkurrenskraft och människors välfärd är beroende av en infrastruktur som har tillräcklig kapacitet för både gods- och persontransporter, och som uppfyller höga krav på tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet och kvalitet. Systemet ska också

kunna vara tillräckligt flexibelt och kunna anpassas till förändringar i ekonomin, det övriga samhället och vår omvärld. Det är även viktigt att det regionala perspektivet prioriteras i transportpolitiken. För att hela landet ska kunna utvecklas är det viktigt att det finns fungerande transporter i alla regioner och kommuner. Detta förutsätter att trafikslagen kompletteras varandra och kan fungera effektivt över läns- och kommungränser. Vi vill understryka betydelsen av att kommunerna samverkar med de statliga verken för att uppnå en systemsyn inom infrastruktursplanering; samplanering är nödvändig eftersom det nationella infrastrukturnätet och det regionala och lokala nätet ska kompletteras varandra. Vi vill samtidigt understryka att de regionala skillnaderna kräver olika lösningar på ekologiska och sociala problem inom transportsektorn. Åtgärderna kommer att skifta beroende på var i landet gods och människor behöver transporter.

Vi vill vidare framhålla att stora delar av landets exportindustri finns i skogslänen och att det här finns ett stort beroende av väl fungerande vägtransporter vad gäller både råvaruförsörjning och uttransport av färdiga produkter. För att näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt måste det nationella stamvägnätet i skogslänen hålla en god standard. Det är därför viktigt att även fortsättningsvis avsätta medel för ökad bärighet i skogslänen för att trygga de satsningar som behövs för bl.a. skogsnäringens behov. Vi vill även framhålla att turismen är en näringsgren som är helt beroende av utbyggda och väl fungerande transporter, inte minst i skogslänen.

För att få ett ekologiskt hållbart transportsystem måste också andelen resor med kollektivtrafiken öka. Privatbilismens ökningstakt måste avstanna och helst minska, inte minst i våra tätorter. För att lyckas öka vårt resande med kollektiva färdmedel krävs bl.a. en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla. Vi vill härvid understryka behovet av att sätta resenären i centrum för att få ett socialt hållbart transportsystem. Om vi på kort sikt vill minska klimatpåverkan och skapa en bättre lokal luftmiljö är det lättare att snabbt öka kollektivtrafikens andel av resorna med hjälp av busstrafik. Busstrafiken måste därför prioriteras i vägtrafiken, och samhället måste stödja och bidra till att skapa effektiva och smidiga system för bussar i tätorter. Vi bedömer även att den lokala spårtrafiken har stora möjligheter att utvecklas i större tätorter.

För att få ett socialt hållbart transportsystem anser vi att trafiken måste bli mer jämställd. På kort sikt menar vi att detta kan ske genom att man satsar på kollektivtrafiken eftersom kvinnor för närvarande använder sig av kollektiva färdmedel i större utsträckning än vad män gör. Vidare vill vi betona att om regionförstoringsprocessen fortsätter, så är det viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik och sker på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet. Transportbranschen präglas av en stor mansdominans, vilket givetvis i hög grad påverkat transportsystemets utformning. Det finns i dag många regelsystem och subventioner som underlättar och främjar mäns resmönster och missgynnar kvinnors. Till och med Rikstrafikens

upphandling av regionalpolitiskt motiverad trafik har i ökande utsträckning avsett flyg på bekostnad av tåg- och busstrafik, dvs. de trafikslag som i högre grad väljs av kvinnor. Vi vill ändra på detta. Jämställdheten måste vara vägledande för inriktningen av infrastrukturpolitiken. Vi anser att det är mycket viktigt att nå målet om att inget kön i trafikverkens ledningsgrupper ska ha en representation som understiger 40 %.

Avslutningsvis vill vi framföra att dagens system med tydliga mål för transportpolitiken bör ligga fast. Ett övergripande transportpolitiskt mål i kombination med dagens del- och etappmål bör behållas som viktiga kriterier som är styrande vid planeringen och för besluten av investeringar i olika delar av infrastrukturen. Vi vill också betona att dessa mål är viktiga för uppföljningen och utvärderingen av transportpolitikens effekter.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

2. Samhällsekonomiska bedömningar, punkt 2 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 7,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 10 i denna del och

2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9 och

avslår motionerna

2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 4–6,

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 3,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 5–7 och

2008/09:T429 av Betty Malmberg (m).

Ställningstagande

Riksdagen har beslutat att transportsektorn ska bli jämställd. Med anledning av detta fick transportpolitiken 2001 ett delmål som anger att kvinnors och mäns transportbehov ska väga lika, att könen ska ha samma möjligheter att påverka systemet och att deras värderingar ska väga lika tungt. Mycket återstår dock att göra för att förbättra jämställdheten i transportsektorn. Vi i Vänsterpartiet vill betona vikten av att arbeta för att kvinnor får en bättre transportsituation. Det är uppenbart att kvinnor i dag har behov eller önskemål om bl.a. mer och bättre fungerande kollektivtrafik, fler gång- och cykelvägar, kortare avstånd och större miljö- och säkerhetshänsyn. Detta måste återspeglas bättre i utvecklingen av transportsystemet.

Vi vill att trafikverken utvecklar de samhällsekonomiska kalkylerna så att mäns och kvinnors värderingar tillmäts samma vikt. Många av de ekonomiska värden som används i dagens kalkyler sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov. Intjänad tid t.ex. anses vara värd mycket. Att spara en timme i tjänsteärende med bil är värt 238 kr medan en sparad timme med kollektivtrafiken – på väg mellan ”dagis” och hemmet – endast värderas till 42 kr. Dessutom värderas i dag tiden också olika beroende på vilket färdmedel som används i tjänsten. Tid med flyg eller bil har allra högst värde medan buss och tåg är värt mindre. Tidsbesparingar i gång eller cykling har inget värde alls. På detta sätt gynnas projekt som underlättar bil- eller flygresor medan förbättringar i kollektiv- och cykeltrafik samt gång missgynnas. De trafikslag och de ärenden som främst utförs av kvinnor anses följaktligen ha lägre samhällsekonomiskt värde än de ärenden och trafikslag där män dominerar. Detta är inte acceptabelt! Kvinnors värderingar måste få större tyngd i transportsektorn.

Vi anser även att de samhällsekonomiska kalkylerna måste ändras så att de bättre speglar delmålet om att transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås. Enligt vår uppfattning har cykeln i detta perspektiv mycket stor potential och är ett framtidsinriktat transportmedel på kortare distanser. Det är bra att man numera i de samhällsekonomiska kalkylerna söker ta hänsyn till de positiva hälsoeffekter som regelbunden cykling innebär. Däremot invänder vi mot att man inte har ändrat på själva kostnadssidan, dvs. att t.ex. biltrafikanters hälsoeffekt försämras när de väljer bil framför cykel. Ytterligare en brist är att den samhällsekonomiska kalkylen inte heller tar hänsyn till åtgärder som minskar efterfrågan på transporter; med en god samhällsplanering får vi dock minskad stadsutglesning och därmed minskat behov av att färdas med motorfordon. Med en utbyggd cykeltrafik minskar kravet på dyra väginvesteringar. Vi anser även att cykelns konkurrenskraft skulle stärkas avsevärt med en annan prissättning på koldioxid.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

3. Samhällsekonomiska bedömningar, punkt 2 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 4–6, 2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 3 och

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 5–7 och avslår motionerna

2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 7,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 10 i denna del,

2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9 och

2008/09:T429 av Betty Malmberg (m).

Ställningstagande

De samhällsekonomiska kalkylerna som regeringen använder sig av är vilseledande. De bygger på orealistiskt låga oljepriser och alltför låga uppskattningar av klimatkostnader. Med regeringens kalkyler får järnvägsinvesteringar närmast per automatik en sämre kalkylerad lönsamhet än vägsatsningar som följd, och klimatet får därmed stryka på foten.

De väg- och järnvägsprojekt som ingår i den pågående infrastrukturplaneringen är kalkylerade i förhållande till de trafikvolymerna som kan förväntas vid ett råoljepris på 24 US-dollar fatet. Vi i Miljöpartiet anser inte att detta oljepris kommer att vara konstant fram till 2020; tvärtom talar det mesta enligt vår mening för att priset kommer att öka: Tillgången till oljor, kostnaden för att pumpa upp den ökar samtidigt som efterfrågan stiger i takt med att bilinnehavet i världen ökar. Bränslepriset i den fortsatta åtgärdsplaneringen måste bygga på realistiska antaganden om oljans prisutveckling, vilket kommer att påverka avvägningen mellan väg och järnväg. När det gäller Förbifart Stockholm visar en känslighetsanalys i den samhällsekonomiska kalkylen att den samhällsekonomiska nyttan försvinner helt vid en höjning av bensinpriset på 100 % och minskar kraftigt vid en höjning på 50 %.

Vidare måste värderingen av koldioxidutsläpp i de samhällsekonomiska kalkylerna uppdateras utifrån tvågradersmålet som innebär att utsläpp av växthusgaser behöver minska med 85 % mellan 2005 och 2050. I nuvarande kalkylmodeller värderas kostnaden för utsläpp av koldioxid endast till 1,50 kr/kg koldioxid. Detta värde beräknades för ett antal år sedan för att nå klimatmålet till 2010 och innebär en stabilisering av utsläppen av emissionerna jämfört med 1990. SIKAs gjorde dock 2005 en ny beräkning av kostnaden för att nå målet till 2010, och siffran landade då på ca 2,70 kr/kg koldioxid. För att nå Klimatberedningens mål om att minska utsläppen med 75–90 % till 2050 skulle ännu högre prisökningar krävas. Värdet för utsläpp av 1 kg koldioxid har emellertid inte uppdaterats i förhållande till de långsiktiga klimatpolitiska målen. De vägobjekt som ingår i Vägverkets aktuella planeringsunderlag utgår således från en situation där målsättningar som beslutats i Sveriges riksdag inte kommer att uppfyllas. Detta måste ändras.

Vi vill även understryka att icke prissatta effekter, såsom påverkan på biologisk mångfald och andra exploateringseffekter, måste få större politiskt genomslag vid alla typer av beslut som berör infrastruktur.

Vi i Miljöpartiet finner sammanfattningsvis att det är angeläget att de samhällsekonomiska metoderna och kalkylvärdena i transportsektorn utvecklas; i annat fall kommer väginvesteringar sannolikt att gynnas även framöver, till men för skapandet av ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

4. Planeringsram för perioden 2010–2021, punkt 3 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

a) beslutar att den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 ska uppgå till 457 miljarder kronor och ska användas enligt följande:

- 1) 136 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar,
- 2) 64 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar,
- 3) 257 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet,

b) tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 4,

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,

2008/09:T243 av Agneta Lundberg (s) och

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 5 och 8 samt

avslår proposition 2008/09:35 punkterna 1 och 7 samt motionerna

2007/08:T318 av Lars Tysklind (fp),

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 6 och 11,

2008/09:Fö289 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 2, 3 och 12,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 18 och 20,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 15 och 26,

2008/09:T426 av Ann-Kristine Johansson och Marina Pettersson (båda s) och

2008/09:T513 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s).

Ställningstagande

Behoven av nyinvesteringar och underhåll av vägar och järnvägar runtom i Sverige är mycket stora. Vi socialdemokrater anser inte att det paket av satsningar på infrastrukturen som finns i regeringens proposition räcker

till. Regeringens totala resursram på 417 miljarder kronor för perioden 2010–2021 är för liten. Detta räcker inte ens för att kompensera för inflationen om man jämför med den gamla ramen på 381,5 miljarder som fastställdes av den tidigare socialdemokratiska regeringen. Regeringens förslag utgör därför *inte* någon nivåhöjning jämfört med tidigare år. Tvärtom. Om kostnadsökningarna är lika höga som de senaste åren, åter detta mer än väl upp det som regeringen nu aviserar. Regeringens aviserade satsning innebär därför enligt vår mening en sänkning av ambitionsnivån vad gäller infrastrukturen. Detta är mycket olyckligt. Vi socialdemokrater anser att resursramen ska höjas med ytterligare 40 miljarder kronor jämfört med regeringens förslag för att man ska kunna åstadkomma den resursförstärkning som behövs. Ramen för investeringar i transportsystemet bör enligt vår mening därför höjas till 257 miljarder kronor. Vårt förslag i denna del redovisas närmare i motion 2008/09:T8 (s). Den statliga planeringsramen för transportinfrastrukturen för perioden 2010–2021 bör följaktligen uppgå till 457 miljarder kronor.

Vi bedömer dock att regeringens föreslagna ram på 200 miljarder kronor för insatser till drift och underhåll av väg- respektive järnvägsnätet är väl avvägd för planeringsperioden. Det finns ett eftersatt underhållsbehov som behöver rättas till. Det är viktigt att det befintliga vägnätet underhålls och inte minst att vägarna längst ut i transportsystemet håller en tillräcklig standard. Människor och företag i hela landet är beroende av fungerande vägar för att klara sin vardag – detta är särskilt tydligt i glesbygd. Vi vill understryka behovet av att öka det statliga stödet till enskilda vägar. Vidare ser vi med tillfredsställelse att regeringen fortsätter den satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion som vi socialdemokrater inledde i den förra infrastrukturpropositionen. Vi vill understryka vikten av att dessa medel även fortsättningsvis i första hand går till bärighets- och tjälsäkringsåtgärder. Detta är avgörande för att trygga de satsningar som behövs för bl.a. skogsnäringens behov.

Det blir även alltmer uppenbart att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras. Att järnvägen upplevs som pålitlig är en förutsättning för att den ska kunna förbättra sin konkurrenskraft gentemot andra transportslag.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

5. Planeringsram för perioden 2010–2021, punkt 3 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

a) beslutar att den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 ska uppgå till 511,55 miljarder kronor och ska användas enligt följande:

- 1) 124,8 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar,
- 2) 104,15 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar,
- 3) 282,6 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet,

b) tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 18 och 20 samt avslår proposition 2008/09:35 punkterna 1 och 7 samt motionerna

2007/08:T318 av Lars Tysklind (fp),

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 4,

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 6 och 11,

2008/09:Fö289 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 2, 3 och 12,

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 15 och 26,

2008/09:T243 av Agneta Lundberg (s),

2008/09:T426 av Ann-Kristine Johansson och Marina Pettersson (båda s),

2008/09:T513 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s) och

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 5 och 8.

Ställningstagande

Regeringens förslag till planeringsram för transportinfrastrukturen 2010–2021 är alldeles för låg. Mot bakgrund av miljö- och klimatskäl samt de stora brister som finns i dagens kapacitet för såväl resenärer som godstrafik anser vi i Vänsterpartiet att det behövs en rejäl höjning av ambitionsnivån. Vi bedömer att den totala ramen bör uppgå till 511,55 miljarder kronor.

Vänsterpartiet anser att det finns ett mycket stort behov av ökat banunderhåll, och vi anser att regeringens ambitioner på detta område är alldeles för låga. Banverket har i sitt förslag för ny infrastrukturinvestering redogjort för hur stor budgeten måste vara för att man ska få bra drift och underhåll av våra järnvägar. I den högsta ramnivå som Banverket lägger fram kan punktligheten i järnvägsnätet förbättras med 50 % samtidigt som godstrafiken kraftigt utökas med 50 %. Om vi menar allvar med att skapa förutsättningar för en överflyttning av trafik från vägar till järnväg bedömer Vänsterpartiet att vi självklart måste sträva efter denna högre ambitionsnivå. Följaktligen menar vi att 7,6 miljarder kronor per år, dvs. totalt 91,2 miljarder kronor för hela perioden 2010–2021, måste avsättas för drift och underhåll av järnvägar.

Det finns 235 mil lågtrafikerade banor i vårt land. Banverket föreslår att 160 mil av dessa rustas upp medan resterande 75 mil läggs ned. Vi motsätter oss en sådan nedläggning; det vore ett enormt resursslöseri att avskaffa redan befintlig infrastruktur. Den största investeringen är redan genomförd

i och med att banorna finns, och vi borde i stället se värdet av att försöka utnyttja denna infrastruktur som vi redan betalat för. Vi behöver ett ekologiskt hållbart transportsystem och järnvägen spelar här en stor roll. Att i det läget göra sig av med järnvägskapacitet är helt fel väg att gå. Vi föreslår i stället att samtliga banor rustas upp, och vi avsätter totalt 11,75 miljarder kronor för detta ändamål, dvs. ca 300 miljoner kronor mer per år än vad regeringen föreslår.

Det finns vidare i dag ca 600 industrispår i Sverige med lokala förvaltare och ägare. Det saknas dock ett övergripande ansvar för dessa kapillärspår. För att öka företagens vilja att flytta över gods från vägtrafik till spårtrafik menar vi att det är av största vikt att företag har närhet till industrispår som leder ut till Banverkets banor. Det måste vara smidigt och enkelt att frakta gods via järnväg. Banverket har föreslagit en rad åtgärder för att förbättra förutsättningarna för industrispår, bl.a. att det avsätts 100 miljoner kronor per år till statsbidrag för kapillärspår. Vi i Vänsterpartiet ställer oss helt bakom detta förslag och avsätter därför 1,2 miljarder kronor för detta ändamål under perioden 2010–2021.

Vad gäller vägsektorn delar vi regeringens bedömning om behovet av ett ökat underhåll. Den infrastruktur vi har måste vårdas väl. För planeringsperioden föreslår vi att 114 miljarder kronor avsätts till drift och underhåll. Detta innebär 500 miljoner kronor mer per år jämfört med vad Vägverket bedömer är nödvändigt för att säkra en god grundnivå. Utöver detta föreslår vi även särskilda investeringar i bärighet och andra miljöåtgärder (se närmare under rubriken Motionerna i avsnittet Utveckling av transportsystemet).

Större delen av landets vägar är enskilda och sköts av vägföreningar. Dessa vägar har stor betydelse, inte minst för gles- och landsbygden. Vi föreslår att totalt 10,8 miljarder kronor avsätts under planeringsperioden till statsbidraget för enskilda vägar. Detta motsvarar 900 miljoner kronor per år, dvs. ca 70 miljoner mer än i 2008 års budgetnivå.

Sammanfattningsvis anser vi i Vänsterpartiet att 228,95 miljarder kronor bör satsas på drift- och underhållsåtgärder i transportsystemet under kommande planperiod. Vidare bedömer vi att 282,6 miljarder kronor, uppdelat på 190,8 miljarder kronor till järnväg respektive 91,8 miljarder kronor till väg, bör avsättas för investeringar i transportsystemet; vårt förslag i den delen redovisas närmare under rubriken Motionerna i avsnittet Utveckling av transportsystemet.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

6. Planeringsram för perioden 2010–2021, punkt 3 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

a) beslutar att den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 ska uppgå till 491 miljarder kronor och ska användas enligt följande:

- 1) 136 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar,
 - 2) 97 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar,
 - 3) 258 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet,
- b) tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2008/09:Fö289 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 2, 3 och 12 samt

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 15 och 26, bifaller delvis motion

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 6 och 11 samt avslår proposition 2008/09:35 punkterna 1 och 7 samt motionerna

2007/08:T318 av Lars Tysklind (fp),

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 4,

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 18 och 20,

2008/09:T243 av Agneta Lundberg (s),

2008/09:T426 av Ann-Kristine Johansson och Marina Pettersson (båda s),

2008/09:T513 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s) och

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 5 och 8.

Ställningstagande

Ett bärande inslag i transport- och klimatpolitiken måste vara en kraftig överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spår-bunden trafik. För att detta ska vara möjligt måste standarden på dagens järnväg kraftigt förbättras. Vi i Miljöpartiet de gröna föreslår en total planeringsram för 2010–2021 för transportinfrastruktur på totalt 491 miljarder kronor. Av detta bör 233 miljarder kronor avsättas för satsningar på drift och underhåll och 258 miljarder kronor för investeringar i transportsyste-met; vårt förslag avseende det senare redovisas närmare i motion 2008/09: T10 (mp).

Vi föreslår samma planeringsram som regeringen för vägunderhåll, 136 miljarder kronor, som också innefattar bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar, miljöåtgärder samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Utöver frågan om underhållsanslag för vägar anser vi att det även är angeläget att diskutera hur skadorna på vägarna kan förebyggas. En fullastad 60-tonslastbil sliter enligt Vägverkets sektorsredovisning lika mycket på vägen som 75 000 personbilar. Att avskaffa den svenska särregeln om maxnormer för lastbilar på 60 ton och 25,25 meter och anpassa sig till övriga EU:s regelverk på 40 ton respektive 18 meter skulle därför väsentligt minska belastningen på det svenska vägnätet. Om en större andel av godstransporterna skedde genom smarta kombinationer av väg, järnväg och sjöfart i stället för långa lastbilstransporter skulle också belastningen på vägarna minska. Det är av många skäl väsentligt att vägnätet är långsiktigt hållbart, och därför anser vi att Vägverket bör få i uppdrag att utarbeta en skadeförebyggande underhållsstrategi.

Vad gäller järnvägar föreslår vi i Miljöpartiet en väsentligt högre planeringsram än regeringen: 97 miljarder kronor jämfört med 64 miljarder kronor enligt regeringens förslag. Banunderhållet är tyvärr i dag i många fall eftersatt och en höjd ambitionsnivå för drift och underhåll av järnvägsnätet är därför absolut nödvändig. Det är väsentligt att alla banor är väl underhållna och att trafikledning och drift fungerar på ett effektivt och trafiksäkert sätt.

Banverket har i sitt förslag för nya infrastrukturinvesteringar presenterat underlag med olika tänkbara ambitionsnivåer för driften och underhållet av våra järnvägar. Regeringens nivåförslag når inte ens upp till den lägsta av de tre ambitionsnivåer som verket lägger fram. Detta innebär att kapitalförstörelsen av järnvägsanläggningarna kommer att fortsätta och att fortsätta permanenta nedsättningar av hastighet och bärighet kommer att krävas på många sträckor. Vi i Miljöpartiet motsätter oss en sådan utveckling och anser tvärtom att målet måste vara att inom rimlig tid nå upp till den *högsta* av de ambitionsnivåer som Banverket presenterar. Det är i vår mening först och främst angeläget att snarast möjligt återställa järnvägsanläggningarna till en nivå som är funktionell. Punktligheten i järnvägssystemet skulle härigenom kunna förbättras med 50 % samtidigt som de permanenta nedsättningarna av hastighet och bärighet kan tas bort från banor med hög- och medeltrafik. Vi vill höja anslaget i etapper så att denna nivå kan nås fr.o.m. 2011.

En väsentlig del i att skapa ett hållbart transportsystem är att möjliggöra en kraftig överflyttning av godstrafik från väg till järnväg. Detta kräver dock ytterligare underhållsinsatser, främst gällande banunderbyggnaden, spår och spårväxlar. Vi i Miljöpartiet anser att nivån på banunderhållet måste klara detta mål fr.o.m. 2012.

Det finns i dag 235 mil lågtrafikerade banor i Sverige. Banverket bedömer att 75 mil av dessa kan vara aktuella för nedläggning medan övriga 160 mil är i stort behov av upprustning till en kostnad av 800 miljoner

kronor per år. Vi föreslår att en sådan satsning inleds fr.o.m. 2014. Vad gäller frågan om eventuell nedläggning av några lågtrafikerade banor anser vi generellt att detta ska ske ytterst restriktivt och först efter en ingående bedömning av om banan kan ha en trafikuppgift att fylla i ett upprustat skick.

Sammantaget innebär Miljöpartiets förslag att Banverkets anslag för drift, underhåll och trafikledning drygt fördubblas från ca 4 miljarder kronor 2007 till 8,4 miljarder kronor fr.o.m. 2014.

Klimatförändringarna medför konsekvenser i form av ökad sårbarhet för översvämningar, ras, skred, stormar m.m. Förstärkningar och ombyggnader behövs för att klimatsäkra infrastrukturen. Vi anser att Vägverket och Banverket bör få i uppdrag att kartlägga och vid behov åtgärda risker för skred, ras, bortspolning, översvämning, erosion på grund av förändrad nederbörd och ökade flöden som kan drabba väg- och järnvägsnäten. Vidare anser vi att Banverket bör få i uppdrag att göra en översyn av standarden för dimensionering av kontaktledningsanläggningar samt de ytterligare åtgärder som kan krävas för att öka robustheten avseende framför allt kraftig vind. I samband med att Vägverket och Banverket stormsäkras räls och vägar finns dessutom möjligheten att göra dessa till biologiska spridningskorridorer, som ett sätt att öka möjligheterna för arter som kommer att behöva förflytta sig på grund av klimatförändringarna. Vi anser därför att båda dessa myndigheter även bör få i uppdrag att stärka biologiska spridningskorridorer i detta syfte.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

7. Utveckling av transportsystemet, punkt 4 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9,

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 3, 4 i denna del, 5, 12 i denna del, 13, 14 och 26 i denna del och

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 11, bifaller delvis motionerna

2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 12,

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 5, 8–10, 12 och 15,

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 7 och 25,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 19, 21, 22 och 25 i denna del,
2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 14, 20, 22,
23 och 34,
2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 31, 33, 35,
37 och 42,
2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 11,
2008/09:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 5 och 9 samt
2008/09:A395 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp) yrkande 21 och
avslår proposition 2008/09:35 punkterna 2, 3, 5 och 6 samt motionerna
2007/08:T360 av Krister Örnfjäder (s),
2007/08:T462 av Christer Adelsbo m.fl. (s),
2008/09:T339 av Christer Adelsbo m.fl. (s) och
2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 17.

Ställningstagande

Regeringens föreslagna satsning på investeringar i transportsystemet är låg och kan enligt vår mening definitivt inte kallas någon offensiv satsning på transportinfrastrukturen. Det är dessutom oroande att regeringen lägger in så mycket annat i ramen: sektorsuppgifter och statlig medfinansiering för vissa investeringar i trafikanläggningar, driftsbidrag till icke statliga flygplatser, medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar samt räntor och amorteringar. Regeringen anser även att trafiksäkerhetsåtgärder och regionala planer ska ingå i denna ram. I praktiken innebär allt detta ännu lägre nivåer för investeringar i vägar och järnvägar. Det är också en stor svaghet att regeringen inte redan nu föreslagit någon uppdelning av planeringsramen för investeringar i transportsystemet utan har tänkt sig att detta ska verka fram under den fortsatta åtgärdsplaneringen. Detta bidrar inte bara till en större osäkerhet i myndigheternas planering utan visar även att regeringen inte förmår ta klimatfrågan på tillräckligt stort allvar. Samtidigt ges inte möjlighet för landets högsta politiska församling att ta ställning till tydliga förslag om hur investeringarna i trafikens infrastruktur bör utformas för framtiden. Ett bärande inslag i transport- och klimatpolitiken måste enligt vår mening vara en kraftig överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårbunden trafik. Kapaciteten för ökade spårbundna transporter måste höjas radikalt – vi anser att målet bör vara att öka kapaciteten på järnvägen för gods- och persontransporter med uppemot 50 %. En sådan kraftig överflyttning av trafik ger stora klimatvinster men får även positiva effekter på andra sätt: utsläppen av andra miljöstörande föroreningar reduceras, trängseln i städerna minskar och trafikolyckorna blir färre.

Vi är övertygade om att rejäla investeringar i järnväg är bra för långsiktigt ökad tillväxt, för effektiva, bekväma och säkra resor och inte minst för att flytta över fler godstransporter från väg till järnväg. Vi vill att tågresorna ska fortsätta att öka, både de regionala och de långväga persontransporterna. Detta ska åstadkommas bl.a. genom utbyggnad av järnvägskapaka-

citeten över hela landet och genom ökad samordning mellan transportslagen. Klimatberedningen var enig om att järnvägen i Sverige behöver byggas ut och att investeringarna bör öka. I propositionen anges dock ingen inriktning eller några visioner för den framtida järnvägsutbyggnaden; inga resurser viks till framtida investeringar.

Objekt som vi vill lyfta fram utöver den fortsatta utbyggnaden av Citytunneln i Malmö och Citybanan i Stockholm är t.ex. Ostlänken mellan Järna och Linköping och Norrbotniabanan, dvs. en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Dessa projekt möjliggör en betydande kapacitetsutbyggnad av järnvägsnätet i landet och kan därigenom också bidra till att stärka Sveriges växtkraft.

Att resa kollektivt är att resa hållbart. Att investera i kollektivtrafiken är därför ett av de viktigaste medlen för att nå målet om hållbara transporter. Ungefär en tredjedel av befolkningen har kollektivtrafiken som enda resealternativ, och hälften av alla invånare är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken för sina längre förflyttningar. Inte minst i våra växande städer behövs ytterligare kollektivtrafik för att minska utsläpp och trängsel. Vi anser därför att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken. Insatser behövs för att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Det handlar t.ex. om anläggning av busskörfält, ändringar av vägdragning, säkra hållplatser och cykelparkeringar vid resecentrum m.m. I många städer runt om i Europa satsas offensivt på spårvagnar, vilket lett till stora framgångar både i ökat kollektivtrafikresande och i minskad klimatpåverkan. Vi anser att det även i Sverige finns stora möjligheter för den lokala spårtrafiken att utvecklas i större tätorter och därigenom öka kollektivtrafikens attraktivitet. Dessvärre vill regeringen försämra statens stöd till kollektivtrafiken genom att dra in statsbidraget till trafikhuvudmännen för anskaffning av regionala spårfordon. Detta är helt fel väg att gå. Enligt vår mening behöver i stället stöden utvecklas för att kollektivtrafiken ska kunna öka sin andel av resandet.

Vidare måste trafiksituationen i och kring Stockholm lösas. Kapacitetsproblemen är stora där och det finns eftersatta behov i både kollektivtrafik och järnväg. Samtidigt växer Stockholm med 30 000 invånare per år. Stockholm är landets största stad, och det som händer i Stockholm får återverkningar på transportsystemet i stora delar av landet. Vi efterlyser en blocköverskridande långsiktig överenskommelse om infrastrukturen i Stockholmsområdet.

Liksom Vägverket tidigare framfört krävs det betydligt större satsningar än vad som gjorts under lång tid för att vända de senaste årens negativa utveckling för cyklingen. Staten bör enligt vår mening ta ett större ansvar på området för att öka cyklingens andel av persontransporterna.

Regeringen föreslår även ett nytt stödsystem för flygplatser. Vi kan inte stödja detta. Vi vill i stället se ett system där statligt driftstöd enbart ges till de flygplatser som ligger på orter där det saknas ett tydligt och tidsmässigt rimligt alternativ i form av järnvägstransporter. På så sätt skyddas både klimatet och tillväxtpöjligheterna i glesbygdssområden.

Vad vi nu anförd bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

8. Finansieringsfrågor, punkt 5 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförd i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s) yrkande 1,

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 13,

2008/09:T7 av Mikael Damberg och Bosse Ringholm (båda s) i denna del,

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 9, 15, 22, 26 i denna del, 37 och 38,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 3 och 4 samt

2008/09:T292 av Tone Tingsgård och Agneta Gille (båda s),

bifaller delvis motion

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 2 och

avslår motionerna

2007/08:T295 av Ulf Sjösten (m),

2007/08:T392 av Ann-Kristine Johansson och Helén Pettersson i Umeå (båda s) och

2008/09:T268 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda fp) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Behoven av nyinvesteringar och underhåll av vägar och järnvägar runtom i landet är mycket stora. Regeringen föreslår i propositionen att delar av de framtida investeringarna ska ske genom s.k. medfinansiering, dvs. att kommuner och regioner/landsting inte bara lånar staten pengar till infrastruktur, utan att de dessutom betalar delar av investeringen med kommunala skattemedel. Medfinansiering kan förvisso vara befogat i enskilda fall, men vi ser med stor oro på att göra detta till en förutsättning och en grundläggande del av finansieringen av den statliga infrastrukturen.

Först och främst är det viktigt att ansvarsfördelningen i samhället görs tydlig. Vi anser att staten bör ta det fulla ansvaret för infrastrukturinvesteringar av nationell karaktär. Den statliga samordningen är helt nödvändig för att vi ska få ett effektivt transportsystem. Dessutom har riksdagen inrättat klimatmålen, och då bör det vara vårt ansvar att förse landet med den infrastruktur som behövs för att målen ska nås. Även om medfinansiering inte i det enskilda fallet minskar statens totala engagemang i infrastrukturen så är risken uppenbar att kostnader på sikt förs över från den statliga nivån till den kommunala med regeringens förslag. Genom att föreslå kommunal medfinansiering kryper därför regeringen ifrån ansvaret för infrastrukturen. De prognoser som kommer från organisationen Sveriges Kommuner och Landsting visar att vi under de närmaste åren kan förvänta oss allt större bekymmer för den kommunala ekonomin med alltfler kommuner och landsting som kommer att ha svårt att klara alla engagemang och åtaganden när det gäller sjukvården, skolan, äldreomsorgen och förskolan. Budskapet från den borgerliga regeringen är att förutom dessa utmaningar och de bekymmer som en lågkonjunktur för med sig ska staten nu också lämpa över kostnaden för den statliga infrastrukturen. Konsekvensen av detta är att kostnaderna för medfinansieringen av kommunerna måste läggas över på medborgarna i form av en försämrad välfärd eller höjda skatter. Vi motsätter oss detta kraftigt. Infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov, inte av enskilda kommuners ekonomi. *Alla* kommuner ska ha möjlighet att få del av statliga infrastrukturinvesteringar. Med en växande andel kommunal medfinansiering kommer klyftorna mellan rika och fattiga kommuner och regioner att öka i Sverige. Vi anser inte att det är rimligt att kommunernas ekonomiska ställning ska avgöra prioriteringarna på infrastrukturområdet i stället för en genomarbetad samhällsekonomisk analys.

Vi vänder oss också emot regeringens intentioner att höja banavgifterna på järnvägen i syfte att finansiera investeringar i drift och underhåll. Det är helt fel att i dagsläget ytterligare belasta järnvägstrafiken med ökade kostnader; eftersatt drift och underhåll bör finansieras via statsbudgeten. Höjda banavgifter innebär ökade kostnader för de bolag som trafikerar spåren. Dessa kostnader kommer att drabba kunderna i form av högre priser eller försämrad service, vilket i förlängningen riskerar att leda till ett minskat resande. Vi anser att regeringens politik på detta område ytterligare riskerar att försvåra möjligheterna för järnvägen att vinna marknadsandelar från andra transportslag, inte minst så länge flygtrafik och vägtrafik inte betalar för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader. Förslaget bör därför avvisas. Vi bedömer dock att en viss kompletterande finansiering i vissa fall kan begäras av regionala och lokala intressenter när det gäller delar av anläggningarna som kan vara av utpräglat lokalt intresse, t.ex. lokala pendeltågsstationer, vägbroar, undergångar och liknande.

Regeringen föreslår vidare i propositionen att 22 miljarder kronor av planeringsramen ska lånefinansieras. Samtidigt föreslår man att inga nya projekt ska lånefinansieras och öppnar för att vissa gamla projekt som har lånefinansierats i stället ska finansieras med anslag. Vi menar att detta är fel väg att gå. Naturligtvis måste även lånefinansierade projekt vara samhällsekonomiskt lönsamma, dvs. att de ger en avkastning för hela samhället, även när man tar hänsyn till räntekostnaderna på lånet. Vid lånefinansiering fördelas dock kapitalutgifterna över investeringens ekonomiska livslängd i stället för att utgiften för investeringen belastar statsbudgeten direkt vid investeringsbeslutet. En ökad lånefinansiering underlättar därför en snabbare utbyggnad av kapaciteten för olika delar av infrastrukturen än vad som är möjligt vid en traditionell anslagsfinansiering. Dessa fördelar blir särskilt tydliga för stora och komplexa investeringar.

Den överenskommelse som slöts i Stockholmsförhandlingen mellan staten, landstinget och kommunerna i regionen, och som leddes av regeringens egen förhandlingsman Carl Cederschiöld, byggde på en 50-procentig statlig finansiering till tåg och depåer. Beskedet att ta bort stödet innebär att regeringen bryter ingångna avtal.

Trafiksituationen runt Stockholm måste lösas. Stockholm är landets största stad, och det som händer i Stockholm får återverkningar i hela landet. Vi kan konstatera att det inte finns någon blocköverskridande uppgörelse kring finansieringen av framtida infrastrukturinvesteringar. Inte heller i propositionen ges några besked om hur regeringen avser att föra frågan vidare. Det är enligt vår uppfattning helt avgörande att regeringen snarast återkommer med en långsiktig finansiering av nödvändiga infrastrukturinvesteringar i Stockholmsregionen.

Vad beträffar det beräknade överskottet från trängselskatten i Stockholm anser vi att regeringen i denna fråga självklart ska följa resultatet av den folkomröstning som hölls i Stockholm och anslå medel till kollektivtrafiken i regionen. Regeringens prioritering att enbart använda intäkterna till väginvesteringar utgör ett svek gentemot väljarna samtidigt som den medför att utsläppen av koldioxid ökar liksom ojämställdheten inom trafikpolitiken och att nyttan med att införa en trängselskatt minskar.

Vi vill framhålla att vi generellt ser positivt på möjligheten att använda trängselskatter som ett sätt att styra trafiken och minska utsläppen i fler kommuner än Stockholm. De kommuner/regioner som så önskar ska ges möjlighet att införa trängselskatter som i sin tur kan användas till att finansiera kollektivtrafiksatsningar eller angelägna trafikåtgärder.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

9. Investeringarnas genomförande m.m., punkt 6 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 34–36,
bifaller delvis motion

2007/08:T370 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s) och
avslår motion

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 14.

Ställningstagande

Kostnadsutvecklingen på infrastrukturområdet har varit dramatisk under senare år. Om inga åtgärder vidtas är risken stor att även projekten i kommande planeringsram kommer att vara svåra att förverkliga under planperioden. Därför menar vi socialdemokrater att flera åtgärder bör vidtas för att bromsa kostnadsutvecklingen. Många av de åtgärder som beskrivs i propositionen är nödvändiga, men de är långt ifrån tillräckliga. Regeringen behöver ta ett förnyat initiativ kring dessa frågor.

För att skapa en ekonomiskt hållbar infrastrukturplanering är det avgörande att de pengar som avsätts för att bygga ett projekt sedan också täcker de kostnader som uppstår för projektet. Det är orimligt att kostnadsfördyringar för byggprojekt i stor utsträckning övervältras på staten. Vi anser att den statliga upphandlingen måste använda avtalskonstruktioner som ger full kostnadskontroll och en rimlig ansvarsfördelning för uppkomna kostnadsfördyringar. För att säkerställa detta vill vi att regeringen ger Ekonomistyrningsverket i uppdrag att se över de avtalskonstruktioner som används vid statliga infrastrukturprojekt. Enligt vår mening bör staten i princip ha avtal som ger likadan kostnadskontroll som motsvarande avtal i det privata näringslivet.

Vi vill även pröva nya metoder för upphandlingar för att pressa byggkostnaderna, t.ex. funktionsupphandling med helhetsåtagande. Härigenom omfattas inte bara projektering och byggande av upphandlingen, utan även drift och underhåll. Detta kan enligt vår mening locka till mer långsiktiga och säkra helhetslösningar. Vi vill gärna att denna metod prövas i närtid på några mindre infrastrukturprojekt.

Det är viktigt att den statliga upphandlingen stimulerar en priskonkurrens på anläggningsmarknaden. För att pressa kostnaderna för infrastrukturprojekt är det dock också avgörande att det finns en fungerande

konkurrens på denna marknad. Så verkar inte vara fallet i dag. Vi vill därför att regeringen ger Konkurrensverket i uppdrag att se över konkurrensen på anläggningsmarknaden.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

10. Planeringsprocessen, punkt 7 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 33 och avslår motionerna

2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 2–4,

2007/08:T364 av Sten Nordin och Lisbeth Grönfeldt Bergman (båda m),

2007/08:T513 av Gustav Blix (m),

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 4,

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 21,

2008/09:T428 av Betty Malmberg (m) yrkandena 1 och 2 samt

2008/09:T440 av Peder Wachtmeister (m).

Ställningstagande

De statliga infrastrukturinvesteringarna måste utformas på ett samhällsekonomiskt ansvarsfullt sätt, och de pengar som avsätts till investeringar i infrastruktur måste i största möjliga mån användas just till att bygga järnvägar och vägar.

Det finns i dag en berättigad oro för att planerade projekt inte kan slutföras inom beräknad tid och att kostnaderna riskerar att skena i väg på grund av själva planeringsprocessen. Enligt Nuteks beräkningar medför nedlagda och försenade trafiksatsningar i storstadsregionerna under 1990-talet ett samhällsekonomiskt intäktsbortfall på omkring 70 miljarder kronor fram till 2020. Även för bygget av Botniabanan har de många överklagandena enligt Banverkets beräkningar lett till en merkostnad på minst en miljard kronor. Dagens lagstiftning gör det möjligt för ett fåtal människor att senarelägga stora infrastruktursatsningar väldigt länge. Vi måste hitta en rimlig balans mellan kraven på rättssäkerhet och demokrati och behovet av effektivitet vid byggande av stora infrastrukturprojekt. I dag fungerar det inte.

Vi vill att regeringen ser över Vägverkets och Banverkets planeringsarbete, det faktum att järnvägsinvesteringar prövas i flera olika tillståndsproucesser samt prövar förslaget om anläggningslagar enligt dansk modell, dvs.

att riksdagen skulle ges möjlighet att för varje större infrastrukturprojekt fastställa överklagandetider och andra villkor för planering och genomförande. Genom sådana anläggningslagar komprimeras den juridiska processen och den blir mer överblickbar. Härigenom skulle vägar, järnvägar eller andra projekt kunna genomföras betydligt snabbare än vad som sker i dagsläget.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

11. Planeringsprocessen, punkt 7 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 2–4 och 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 4 och avslår motionerna 2007/08:T364 av Sten Nordin och Lisbeth Grönfeldt Bergman (båda m), 2007/08:T513 av Gustav Blix (m), 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 33, 2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 21, 2008/09:T428 av Betty Malmberg (m) yrkandena 1 och 2 samt 2008/09:T440 av Peder Wachtmeister (m).

Ställningstagande

Vi i Vänsterpartiet anser att det inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Vi måste få till stånd en samhällsplanering och ett byggande som minskar behovet av långväga fysiska transporter.

Genom att bebyggelse förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk, infartsparkeringar byggs m.m., kan samhällsplaneringen vara ett av flera verktyg mot ett mer transporteffektivt och energisnålt samhälle. Planeringen måste bygga på mer energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektivtrafik med järnväg och buss. I större städer har gång och cykel den största potentialen på korta transportsträckor. Detta kan bl.a. stimuleras genom nya cykelbanor, lånecyklar och regionala cykelleder. I glesare bygder kan anropsstyrd kollektivtrafik minska bilresorna på kortare sträckor. Listan över åtgärder som en god samhällsplanering kan leda till kan göras lång.

Vi i Vänsterpartiet anser att befintliga stads kärnor ska utvecklas och att det i plan- och byggnadslagen införs begränsande bestämmelser rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen. I avvaktan på sådana lagändringar vill vi införa ett moratorium mot externa köpcentrum.

För att samhällsplaneringen ska vara en del i att nå ett ekologiskt hållbart transportsystem vill vi att den regionala samordningen stärks så att transportarbetets miljöpåverkan kan minska på regional nivå. Vidare önskar vi att de regionala planerna konsekvensanalyseras utifrån bebyggelse och transportperspektiv.

Vid större exploateringsprojekt finns krav på att en exploatör ska redovisa vilka miljökonsekvenser förslaget får i samband med en ändrad markanvändning. Vi anser dock att det är en brist att exploatören i dag inte behöver redovisa vilka transportbehov som uppkommer och därför inte heller behöver ta ansvar för hur man kan minimera eller styra transportslag så att det ger en positiv effekt på miljö och hälsa. Vi vill att kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner för minskat transportbehov och miljövänligare resor.

Det är självklart viktigt att de statliga myndigheterna föregår med gott exempel och leder miljöomställningen till en miljöanpassad vägtrafik. Bland annat anser vi att de statliga myndigheterna bör göra den miljöanpassade resan till norm samt anta en resepolicy.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

12. Planeringsprocessen, punkt 7 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 21 och avslår motionerna

2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 2–4,

2007/08:T364 av Sten Nordin och Lisbeth Grönfeldt Bergman (båda m),

2007/08:T513 av Gustav Blix (m),

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 33,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 4,

2008/09:T428 av Betty Malmberg (m) yrkandena 1 och 2 samt

2008/09:T440 av Peder Wachtmeister (m).

Ställningstagande

Planeringsprocess för minskad biltrafik

För att få till stånd ett miljöanpassat transportsystem i städerna krävs ett målmedvetet arbete. I Frankrike finns en särskild lagstiftning (Plan de Déplacements Urbains) som innebär att tätorter med över 100 000 invånare gör en plan för hur stadens transportbehov ska tillgodoses på ett miljöanpassat sätt. Lagtexten slår bl.a. fast målsättningar om att begränsa biltrafiken, att utveckla kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik samt att effektivisera varudistributionen i städerna. Lagstiftningen fastslår ett tvingande krav att myndigheterna på lokal nivå ska ta fram en mer genomarbetad och integrerad planering för att aktivt motverka de negativa effekterna av den ökande biltrafiken.

Vi i Miljöpartiet anser att ett obligatoriskt krav på stadsmiljöplan för minskad biltrafik, i likhet med den franska utformningen, ska lagstadgas för större kommuner. Sådana planer resulterar inte bara i bättre miljö. Vinnare är även de som bor och vistas i staden – mer friyor, mindre buller och avgaser, säkrare, mer hållbar stadsmiljö, högre livskvalitet och ökade förutsättningar för stadsutveckling. Enligt vår mening kan en sådan stadsmiljöplan med fördel användas i planeringen för utbyggnad av spårvagnsnät och utveckling av stadsmiljön. Planen bör kombineras med en samlad klimat- och sårbarhetsplan som vi anser bör vara obligatorisk i alla kommuner.

Vi anser sammanfattningsvis att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på att större tätorter ska göra en plan för hur stadens transportbehov ska kunna tillgodoses på ett miljöanpassat sätt, med övergripande mål om att begränsa biltrafiken.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

13. Insatser för att minska utsläpp, buller och påverkan på natur- och kulturmiljö, punkt 8 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T382 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 7 och avslår motionerna

2008/09:Sk352 av Magdalena Streijffert och Maryam Yazdanfar (båda s) yrkandena 1, 4 och 7,

2008/09:T502 av Ulf Holm och Peter Rådberg (båda mp) yrkandena 1 och 2 samt

2008/09:T550 av Staffan Anger (m).

Ställningstagande

Begränsning av lastbilstrafik

Transportsektorn står i dag för ca 40 % av Sveriges utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser, och det är den enda sektor i Sverige där utsläppen inte har minskat. Trafiken med tunga lastbilar är det främsta skälet till denna ökning. För att klimatanpassa transportsektorn i sin helhet föreslår vi i Miljöpartiet flera övergripande åtgärdsförslag som tillsammans kan göra att stora mängder gods kan föras över från lastbilar till järnväg och sjöfart. Vi föreslår bl.a. att Sverige bör införa ett regelverkspaket för lastbilsfria perioder på det statliga vägnätet, främst i syfte att därigenom begränsa ökningen av lastbilstrafik i södra Sverige. Detta skulle öka konkurrensförmågan hos järnväg och sjöfart, samtidigt som trafiken på vägarna blir lugnare och säkrare. Motsvarande bestämmelser finns redan i många andra EU-länder. Det är därför angeläget att de svenska bestämmelserna utformas så att de harmoniserar med dessa befintliga regler i andra medlemsstater.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

14. Hållbarhetskriterier för drivmedel, punkt 9 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MI502 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 30.

Ställningstagande

Enligt ett framtidsscenario framtaget av OECD kommer den biologiska mångfalden i världen att kraftigt försämrats om inte ytterligare åtgärder vidtas för att hejda förlusten. Den kanske viktigaste orsaken är den fortlöpande konverteringen av naturområden till jordbruksmark. Inom EU håller man nu på att ta fram hållbarhetskriterier för biodrivmedel. Detta är välkommet. Vi anser dock att sådana kriterier även behövs för andra drivmedel. Vi vill därför att regeringen verkar för att hållbarhetskriterier som också inbegriper påverkan på biologisk mångfald tas fram för samtliga drivmedel. Detta kan lämpligtvis ske genom en ändring av direktivet om drivmedel.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

15. Trafikeringsrätt, punkt 10 (s, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen godkänner att trafikhuvudmännen inte ensamma ges trafikeringsrätt för sin försöksverksamhet med persontrafik på järnväg i Norrland och tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:35 punkt 4 och motion 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 20.

Ställningstagande

Vi anser att regeringens enda strategi för att utveckla svensk järnväg är att konkurrensutsätta järnvägen. Konkurrens på vissa delar av järnvägsnätet kan förvisso ha fördelar, och vi har tidigare ställt oss positiva till att öppna för fler aktörer på järnvägsmarknaden. Samtidigt bör man vara väl medveten om att järnvägar i mycket liknar naturliga monopol. Antalet tåg som kan trafikera en sträcka med lönsamhet är naturligt begränsat. Investeringar i nya vagnar är så pass dyrt att lönsamheten måste vara garanterad för att investeringarna ska bli genomförda. Resenärerna behöver ett järnvägssystem där byten och biljettsystem gör det enkelt och billigt att åka tåg. Allt detta sammantaget talar för ett betydande statligt ansvar för järnvägstrafiken och för att det finns fördelar med att behålla SJ:s ensamrätt för delar av trafiken.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

16. SJ AB:s mål, punkt 11 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 21, 2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 16 och 2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 12.

Ställningstagande

Vi anser att målet för SJ inte bör vara att generera så mycket vinst som möjligt till ägaren staten. Vi menar att detta inte är förenligt med de transportpolitiska målen och missgynnar särskilt kvinnors transportbehov. Regeringen bör därför omformulera sitt krav på SJ så att det ingår i bolagets uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås, samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. Bolaget har ett viktigt samhällsuppdrag som den dominerande operatören för persontrafik på järnväg. SJ ska därför ha ett uttalat mål att ha en prispolitik på biljetter som gör att de kan vinna marknadsandelar från andra transportslag. Det ska vara enkelt och prisvärt att resa med tåg.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

17. Höghastighetsbanor, punkt 12 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 12 i denna del,

2008/09:T381 av Thomas Bodström (s),

2008/09:T508 av Christin Hagberg m.fl. (s),

2008/09:T533 av Leif Jakobsson m.fl. (s) yrkande 3 och

2008/09:T537 av Carina Hägg m.fl. (s) samt

avslår motionerna

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 11–13,

2008/09:T311 av Yvonne Andersson (kd),

2008/09:T414 av Mats Sander (m),

2008/09:T430 av Betty Malmberg och Peder Wachtmeister (båda m),

2008/09:T462 av Annie Johansson m.fl. (c, m, kd, fp) yrkandena 3 och 4 samt

2008/09:T530 av Else-Marie Lindgren (kd).

Ställningstagande

Vi socialdemokrater anser att det av miljöskäl krävs prioriteringar av investeringar i ny järnvägskapacitet framför investeringar i vägar. Regeringens proposition anger ingen inriktning eller vision för den framtida järnvägsutbyggnaden, inte heller avsätts några resurser till framtida investeringar. Vi anser att det snarast behövs en utbyggnad för höghastighetståg, men också

en förbättring av redan befintligt järnvägsnät. Banverkets studie av förutsättningarna att bygga höghastighetståg i Sverige resulterar enbart i att regeringen tillsätter ytterligare en utredning utan att ta ställning i frågan.

Särskilda höghastighetsbanor medför att kapaciteten ökar på övriga järnvägsnätet, där gods- och regionaltrafik kan öka sin trafik. Att det skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt visar även Banverkets utredning. Höghastighetståg ger bättre förutsättningar för näringslivets konkurrenskraft, förbättrar tillgången till kompetens och skapar ökad rörlighet på arbetsmarknaden, men är också ett miljöpolitiskt riktigt val.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

18. Höghastighetsbanor, punkt 12 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 11–13 och avslår motionerna

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 12 i denna del,

2008/09:T311 av Yvonne Andersson (kd),

2008/09:T381 av Thomas Bodström (s),

2008/09:T414 av Mats Sander (m),

2008/09:T430 av Betty Malmberg och Peder Wachtmeister (båda m),

2008/09:T462 av Annie Johansson m.fl. (c, m, kd, fp) yrkandena 3 och 4,

2008/09:T508 av Christin Hagberg m.fl. (s),

2008/09:T530 av Else-Marie Lindgren (kd),

2008/09:T533 av Leif Jakobsson m.fl. (s) yrkande 3 och

2008/09:T537 av Carina Hägg m.fl. (s).

Ställningstagande

Miljöpartiet anser att en sträckning av Europakorridoren via Jönköping–Helsingborg bör utredas tillsammans med en alternativ sträckning via Växjö–Kristianstad–Malmö, dels för att se vilken som är den kortaste och mest kostnadseffektiva lösningen, dels i ljuset av att inrikesflyget i stor utsträckning bör ersättas av höghastighetståg. Miljöpartiet menar också att byggandet av Europakorridoren bör genomföras så snart det är planeringsmässigt möjligt. Den pågående planeringen av Götalandsbanan bör påskyndas och intensifieras, och en planering av Europabanan bör inledas snarast. Miljöpartiet framhåller att en särskild finansiering för byggandet av Europakorridoren bör garanteras vid sidan av de ordinarie planeringsramarna och

budgetanslagen. Genomförandet bör kunna ske i en särskild projektform där staten tar huvudansvaret, men också regionala och privata intressenter bör inbjudas att medverka. Finansieringen bör ske genom lån.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

19. Arlandabanan, punkt 13 (s, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s) yrkande 3, 2008/09:T299 av Agneta Gille (s) och 2008/09:T438 av Tommy Waidelich och Björn von Sydow (båda s) samt avslår motion 2008/09:T220 av Lars Ohly m.fl. (v).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att järnvägen till Arlanda är ett av få exempel i Sverige där det finns en blandning av privat och offentligt kapital och inflytande. Vi kan också konstatera att priset för en enkel resa mellan Arlanda och Stockholms central ligger betydligt högre än motsvarande resa mellan t.ex. Kastrup och Köpenhamns central – 220 kr i Sverige jämfört med 30 kr i Danmark. Priset för resenärerna är bara ett av många problem som finns för Arlandabanan. Även om omfattande miljöåtgärder genomförts för att få ned utsläppen av koldioxid på Arlanda visar en miljöredovisning att flygplatsen slagit i det s.k. utsläppstaket under förra året. Vidare vill länen i Mälardalen öka möjligheterna att resa direkt till Arlanda flygplats utan att behöva byta. Det har också visat sig att SJ inte har de ekonomiska möjligheterna att ta upp eller släppa av passagerare i den omfattning som vore önskvärt. Vidare finns det önskemål om att förlänga pendeltågens sträckning till Uppsala. Resultatet av nu påtalade problem och brister är att fjärrtågsstationen på Arlanda blir dåligt utnyttjad, vilket också blir ett hinder för arbetsmarknadens utveckling.

Sammanfattningsvis hindrar det privata monopolet en önskvärd utveckling av kollektivtrafikresandet till Arlanda. Situationen på Arlanda är så pass allvarlig att regeringen snabbt måste agera för att få fram förändringar i avtalet. Om detta inte går, bör nästa steg vara att utnyttja den option som möjliggör en inlösen av järnvägstrafiken på Arlandabanan 2010.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

20. Arlandabanan, punkt 13 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T220 av Lars Ohly m.fl. (v) och

avslår motionerna

2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s) yrkande 3,

2008/09:T299 av Agneta Gille (s) och

2008/09:T438 av Tommy Waidelich och Björn von Sydow (båda s).

Ställningstagande

Vänsterpartiet anser att överförande av Arlandabanan till staten skulle innebära större möjligheter att nå samhällsekonomiska och samhällspolitiska mål. Dagens situation betyder i stället att det är företagsekonomiska mål som vägleder Arlandabanans drift. En önskan om att öka antalet resenärer genom att sänka biljettpriset är kanske inte företagsekonomiskt intressant. För att klara en kapacitetshöjning måste företaget göra investeringar i nya tåg, vilket innebär en ökad finansiell risk. Utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv kan ett sänkt pris däremot vara oerhört rationellt, eftersom det leder till att fler åker tåg och miljöpåverkan därmed minskar. Jag anser att staten bör använda sig av sin optionsrätt att efter 2010 lösa ut A-Train AB som operatör på Arlandabanan och att Banverket övertar ansvaret för järnvägssträckan.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

21. Övriga järnvägsfrågor, punkt 14 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 39 och

avslår motionerna

2007/08:T450 av Lennart Axelsson och Matilda Ernkrans (båda s),

2008/09:T279 av Alf Eriksson (s),
2008/09:T489 av Margareta Cederfelt och Maria Plass (båda m) och
2008/09:T558 av Ulrika Karlsson i Uppsala (m).

Ställningstagande

Elektrifiering

För att ytterligare minska miljöpåverkan från järnvägen anser Miljöpartiet att vissa utpekade bandelar där det i dag används diesel bör elektrifieras. Det skulle minska koldioxidutsläppen i järnvägssektorn med 50 %. Enligt Miljöpartiet behöver dock inte samtliga spår elektrifieras, eller icke-elektrifierade bandelar läggas ned. I vissa fall kan biogasdrivna lok vara en bättre lösning än elektrifiering. Miljöpartiet anser att regeringen bör ge Banverket i uppdrag att minska miljöpåverkan från järnvägen genom att vissa utpekade bandelar där det i dag används diesel elektrifieras.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

22. Lokala och regionala spårvägsinvesteringar, punkt 15 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 16,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 18 och 19 samt

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 32.

Ställningstagande

Miljöpartiet vill framhålla att utbyggnaden av lokal spårtrafik i huvudsak är en fråga för kommuner samt regionala och lokala trafikhuvudmän. Något fast statsbidrag för utbyggnad av själva spåranläggningarna finns inte. Banverket har dock i några fall, ofta på direkt uppdrag av regeringen, fördelat statsbidrag till vissa lokala spårprojekt, exempelvis Tvärbanan i Stockholm. Miljöpartiet anser att osäkerheter i statsbidragsgivningen, liksom oklarheter i Banverkets ansvar, påtagligt har hämmat utbyggnaden av lokal spårtrafik. Detta kan endast förändras genom att staten, genom Banverket, får ett tydligare ansvar för att aktivt inspirera, planera och delfinansiera utbyggnad av lokal spårtrafik. Miljöpartiet föreslår därför att det i Banverkets sektorsuppdrag ska ingå att vara ett nationellt kompetenscentrum för lokal och regional spårtrafik i större städer. I detta ska ingå att aktivt inspirera städer att anlägga sådan spårtrafik, att bidra med forskning,

rådgivning och stöttning till städer som har planer på att anlägga spår och att fördela statsbidrag till sådana projekt, både för anläggande av spår och för vagnmaterial. Banverket ska prioritera olika projekt efter största klimatnytta. Regeringen bör ge Banverket ett utpekat huvudansvar för att det anläggs lokal spårtrafik, i samverkan med regionala och lokala aktörer.

Eftersom anläggandet av nya spårvägar ofta kräver höga initiala investeringar anser Miljöpartiet att staten bör stimulera trafikhuvudmännen till investeringar i spårburen trafik genom att stödja lokala spårinvesteringar. Det kan ske genom ett nytt statsbidrag, som bör kunna uppgå till 50 procent av den totala investeringskostnaden. Banverket bör få i uppdrag att fördela dessa statsbidrag utifrån principen om största klimatnytta och också med beaktande av en rimlig fördelning av bidragen till sökande städer.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

23. Allmänna utgångspunkter, punkt 16 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 21 och

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 34 och

avslår motion

2008/09:T540 av Lars Lilja (s).

Ställningstagande

Mål för kollektivtrafiken

Vägverket har i dag i alltför hög grad fokus på framkomlighet för person- och lastbilar medan den mer energisnåla och klimatvänliga kollektivtrafiken ofta får stå tillbaka. Myndigheten bör öka sina ansträngningar för att underlätta utvecklingen mot ett ökat resande med kollektivtrafik. Vägverkets sektorsansvar för kollektivtrafiken behöver därför preciseras. Jag anser att Vägverket bör få ett tydligt uppdrag att öka kollektivtrafikens andel i transportsystemet på bilens bekostnad. I uppdraget ska det ingå krav på årlig redovisning av måluppfyllelsen.

Jag anser det vidare nödvändigt att tydliga och offensiva utgångspunkter läggs fast för att öka resandet med kollektivtrafiken och minska bilberoendet. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag om lagändring så att det övergripande uppdraget i trafikhuvudmannalagen blir att minska klimatpåverkan genom att maximera en övergång från bil till kollektivtrafik.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

24. Översyn av lagstiftningen, punkt 17 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 20, 36 och 41.

Ställningstagande

Kollektivtrafik i glesbygd

Jag anser att den nu pågående utredningen om lagstiftningen kring kollektivtrafiken bör ges ett vidgat uppdrag. Tilläggsdirektiven bör bl.a. omfatta att lämna förslag till hur anropsstyrd trafik och andra lösningar som gör kollektivtrafiken mer flexibel kan uppmuntras så att kollektivtrafiken kan bli ett alternativ till bilen även på landsbygden. Vidare bör det utvidgade uppdraget innefatta att se över hur möjligheten att kombinera cykel med kollektivtrafik kan regleras optimalt ur ett klimatperspektiv.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

25. Resecentrum och stationer, punkt 18 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 17.

Ställningstagande

Vi anser att regeringens förslag att utvidga Jernhusens uppdrag till att inte enbart syfta till att nå ekonomiska mål utan även till ökad effektivitet är ett steg i rätt riktning men inte tillräckligt. Regeringen bör i stället helt avveckla företaget Jernhusen och ge Banverket i uppdrag att ta över de

ansvarsområden som företaget har i dag. Därmed ges ökade förutsättningar att skapa attraktiva stationer till gagn för såväl tågresenärer som godsleverantörer.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

26. Statsbidragsfrågor, punkt 19 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 7 och 8 samt avslår motion

2008/09:T302 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s).

Ställningstagande

Statsbidragsfrågor och jämställdhet

Genom riksdagens transportpolitiska beslut i juni 2006 angavs att Rikstrafikens stöd i form av statlig trafikupphandling även skulle kunna lämnas till studiependling och arbetspendling. Det bör vara regeringens uppgift att se till att dessa riktlinjer förs vidare till Rikstrafiken inför myndighetens förestående trafikupphandling. Gränsen på tio mil bör vidare luckras upp för att varje region ska få det utbud av kollektivtrafik som är klimatsmartast och rimligt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Dessutom bör en översyn göras av Rikstrafikens trafikavtal utifrån ett jämställdhetsperspektiv. I dagsläget är det statliga stödet till mäns flygresor 18 gånger större än till kvinnors resor med kollektivtrafiken. Tydligt är att regeringen ger avsevärt större bidrag till mäns klimatförstörande resor än till kvinnors klimatsmarta resor.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

27. Kollektivtrafikkörfält, punkt 20 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 22 och 23.

Ställningstagande

Jag anser att kollektivtrafiken behöver prioriteras framför bilen för att minska klimatpåverkan från trafiken. Alla gator i städer som är tolv meter eller bredare bör därför ha en bussfil för att kollektivtrafiken ska flyta och bli tillförlitlig. Därmed kan det tillgängliga gatuutrymmet utnyttjas mer effektivt samtidigt som behovet av nya vägar kan reduceras. Regeringen bör därför ge Vägverket i uppdrag att utforma dels rekommendationer för bussfiler på vägar och gator bredare än tolv meter i stadsplanlagt område, dels utforma bussfiler på vägar bredare än tolv meter i det statliga vägnätet.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

28. Tillgänglig kollektivtrafik, punkt 22 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 12 och avslår motionerna

2008/09:T282 av Carina Hägg (s) och

2008/09:T507 av Tone Tingsgård (s).

Ställningstagande

Jag anser att det omedelbart behövs en nationell kraftsamling för att göra kollektivtrafiken användbar för funktionshindrade så att man kan säkerställa att transportsystemet så fort som möjligt görs tillgängligt för funktionshindrade. I Sverige beräknas ca en miljon människor vara funktionshindrade i förflyttningssammanhang. Den övervägande delen av de resor som funktionshindrade genomför sker med fordon i specialtransporter organiserade av samhället eller i handikappanpassade privata personbilar. Även huvuddelen av sjukresorna sker på detta sätt. Studier visar att äldre och funktionshindrade har goda möjligheter att använda sig av kollektiva färdmedel förutsatt att dessa, och den fysiska miljön, blir bättre anpassade till resenärernas förflyttningsbehov. Färdtjänsten behöver också förbättras utifrån samma synsätt. Riksdagen har beslutat att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade 2010. Det är uppenbart att målet inte kommer att nås, vilket måste ses som ett stort misslyckande.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

29. Cykeltrafik, punkt 23 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 23 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 9 och

2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1–6, 8 och 10 samt avslår motion

2008/09:T259 av Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (båda s).

Ställningstagande

Regeringen redovisar i propositionen ett flertal olika bedömningar av hur cykeltrafiken kan främjas. Däremot innehåller propositionen inte några konkreta förslagspunkter om hur regeringen tänker gå vidare med sina bedömningar. Samtidigt finns ett flertal olika rapporter med förslag som kan leda till att cykelns roll i transportsystemet stärks. Även inom cykelvärlden finns det en rad intresseorganisationer som lämnat förslag till en förbättrad cykelpolitik. Det enda som återstår för det politiska systemet är att bestämma inriktning och framför allt tillföra medel så att cykeltrafiken får en berättigad andel av de totala medlen som ges till investeringar inom infrastrukturen.

Vi anser därför att det nu är dags att lämna retoriken och i stället genomföra konkreta åtgärder på cykelområdet. Det innebär att vi vill se en ökning av andelen resor med cykel från 10 % till 15 % år 2015 och till 20 % år 2019. För att nå detta mål föreslår vi att det ska upprättas regionala och centrala cykelboksut och att det inrättas cykelsamordnare på dels nationell nivå, dels på regional nivå. Vi vill dessutom att regeringen återkommer till riksdagen med ett lagförslag som innebär att kommuner åläggs att redovisa hur de ska förbättra sitt cykelvägnät och öka andelen cykelresor. Vidare bör regeringen snarast se till att de åtgärder som Banverket redovisat när det gäller cykel på tåg samt cykel vid tågstationer genomförs. Ingen operatör ska kunna få bedriva persontrafik om de inte använder tågagnar som kan transportera cyklar. Regeringen bör också ge Vägverket i uppdrag att med kraft se till att det skapas fler cykelparkeringar vid järnvägsstationer. Dessutom vill vi understryka vikten av konkreta satsningar på cykelforskning. Regeringen bör i regleringsbrev eller i annan form ge Vägverket i uppdrag utreda cykellandets aspekter utifrån socioekonomiskt och etniskt perspektiv samt jämställdhetsperspektiv.

Med hänvisning till det anförda anser vi att regeringens bedömningar rörande cykeltrafiken är alltför bristfälliga vad gäller konkreta handlingsåtgärderna och resursmässiga satsningar. Vi tillstyrker därför motionerna 2008/09:T9 yrkande 9 (v) och 2008/09:T402 yrkande 1–6, 8 och 10 (v).

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

30. Utveckling av sjöfarten, punkt 24 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 24 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 27 och 28,

bifaller delvis motionerna

2008/09:T271 av Åsa Lindestam (s),

2008/09:T376 av Carina Ohlsson m.fl. (s) och

2008/09:T394 av Peter Jonsson m.fl. (s) samt

avslår motionerna

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 8 och 16,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 27, 30 och 31,

2008/09:T310 av Annelie Enochson (kd),

2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp) yrkande 1 och

2008/09:T351 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd).

Ställningstagande

Enligt Socialdemokraternas uppfattning behöver Sverige ett sammanhållet trafiksystem där de olika transportslagen samverkar med och kompletterar varandra. Inte minst behövs ett effektivt och klimatanpassat system för att transportera gods. Sjöfarten är det mest energieffektiva transportsättet och är mycket miljövänligt i förhållande till transporterad volym. Vi anser det angeläget att man stimulerar gröna sjötransporter längs med Sveriges kust och i de större sjö- och kanalsystemen. Det är mot den bakgrunden också viktigt med bra hamnar med hög kapacitet samt kombiterminaler i anslutning till hamnarna, där lastbilar kan ansluta för inomregionala transporter och tåg för långväga transporter. Syftet ska vara att minska den totala mängden miljöfarliga utsläpp och minska trängseln i vägsystemet.

Sverige har en av Europas längsta kuster, och detta bör utnyttjas bättre för att flytta över godstransporter från vägarna. Sjöfarten är en transportresurs med outnyttjad potential. För att underlätta denna utveckling behöver sjöfartens kostnader i form av farleds-, farledsvaru-, fyr- och lotsavgifter ses över. Sådana avgifter betraktas av branschen som ett avgörande hinder för att kunna konkurrera med lastbilstransporterna.

För att öka kapaciteten bör – utöver detta – själva infrastrukturen på sjöfartsområdet ses över. Sjöfart längs de inre vattenvägarna, dvs. transporter mellan Östersjön och hamnarna runt Mälaren samt mellan Göteborgs

och Vänerens hamnar, har outnyttjad kapacitet. En möjlighet är att investera i en utbyggd sluss i Södertälje för att öka den inrikes sjöfarten i Mälardalen.

Även om sjöfarten är mer energieffektiv än övriga transportslag får man inte bortse från de negativa miljöeffekter som sjöfarten ger upphov till. Dagens fartygsmotorer släpper ut oacceptabla mängder miljöfarliga ämnen i luften, såsom svavel, och i vattnet, såsom olja. För att man på ett ansvarsfullt sätt ska öka omfattningen av sjötransporterna krävs stora investeringar, bl.a. för att åstadkomma bättre fartygsmotorer, katalysatorer och bunkeroljor. Ett fördjupat samarbete med andra länder inom EU, inom FN:s sjöfartsorgan IMO och med våra närmaste grannländer runt Östersjön är nödvändigt för att alla sjötransporter i svenska vatten ska bli ekologiskt och ekonomiskt hållbara.

Som nyss har framhållits är potentialen att minska koldioxidutsläpp och trängsel på vägarna stor, förutsatt således att transporter flyttas över från vägarna till närsjöfarten. Socialdemokraterna anser därför att åtgärder bör vidtas för att den inrikes sjöfarten och närsjöfarten ska öka. Vi förutsätter därför att regeringen kommer att presentera konkreta förslag till hur detta kan ske i den kommande åtgärdsplaneringen.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

31. Utveckling av sjöfarten, punkt 24 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 24 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 8 och 16 samt avslår motionerna

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 27 och 28,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 27, 30 och 31,

2008/09:T271 av Åsa Lindestam (s),

2008/09:T310 av Annelie Enochson (kd),

2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp) yrkande 1,

2008/09:T351 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd),

2008/09:T376 av Carina Ohlsson m.fl. (s) och

2008/09:T394 av Peter Jonsson m.fl. (s).

Ställningstagande

Vänsterpartiet anser att Sveriges långa kust med alla dess hamnar är en stor fördel ur kommunikationssynpunkt och möjliggör en utvecklad sjöfart. Dagens sjöfart kännetecknas av långa frakter av gods som har lågt varu-

värde. Den största delen av styckegodshandlingen har sedan 1950- och 1960-talen övergått till lastbil. Men sjötransporter skulle kunna bidra till att fler transporter flyttas över från vägtrafiken. Då krävs dock en annan inriktning av politiken. För att nå ut till stambanorna måste det byggas nya hamnbanor eller så måste de befintliga avsevärt förbättras. Med fler järnvägsskyttlar kan man koppla ihop landet i ett nät av hamnar och kombiterminaler.

Om staten beslutar sig för att inrätta ett godsnät av strategiska hamnar och kombiterminaler kan detta påskynda statliga investeringar i infrastrukturen till de utpekade hamnarna. På så sätt möjliggör man en ökad mängd gods via sjöfarten även inom Sverige.

I Sverige finns vissa behov av nyinvesteringar i bl.a. slussar. Sverige har i dag bara två inre vattenvägar av större betydelse, Vänersjöfarten och Mälarsjöfarten. För att kunna ta in större fartyg i Mälaren krävs en utbyggnad av slussen i Södertälje. En utbyggnad av slussen skulle innebära att tonnaget kan utökas markant. Nya större båtar i Mälaren ökar sjöfartens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag, framför allt vägtrafik med tunga fordon.

Trots sjöfartens goda potential krävs åtgärder för att få den mer miljöinriktad. Dagens farledsavgifter är ett exempel på ett bra styrmedel eftersom avgiften är miljödifferierad. Det finns dock behov av en översyn så att de kan bli mer träffsäkra. Men vi behöver även miljödifferiera hamnavgifterna för att ytterligare minska miljöbelastningen. Alla hamnar bör ta ut hamnavgifter som är mer miljöstyrande. Sjöfarten bör således göras mer tillgänglig.

Sjöfartsverket finansieras inte som Banverket respektive Vägverket via anslag från statsbudgeten, i stället sker finansieringen i huvudsak genom avgifter. Sjöfartsverket är också av staten ålagt vissa avkastningskrav. Enligt Vänsterpartiets uppfattning är denna finansieringsmodell orättvis och leder till att sjöfartens utveckling inte går att styra i förhållande till de transportpolitiska målen; sjöfartens infrastrukturinvesteringar bör rimligen betalas av staten. Därför bör investeringar i sjöfartsinfrastruktur ingå i den strategiska infrastrukturplanering som regering och riksdag beslutar om.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

32. Utveckling av sjöfarten, punkt 24 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 24 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 27, 30 och 31 samt
avslår motionerna
2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 27 och 28,
2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 8 och 16,
2008/09:T271 av Åsa Lindestam (s),
2008/09:T310 av Annelie Enochson (kd),
2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp) yrkande 1,
2008/09:T351 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd),
2008/09:T376 av Carina Ohlsson m.fl. (s) och
2008/09:T394 av Peter Jonsson m.fl. (s).

Ställningstagande

Från Miljöpartiets sida vill vi framhålla att sjöfarten är det mest energieffektiva sättet att transportera stora godsmängder. Vid rätt hastighet är friktionen mellan fartyget och vattnet mycket liten. Därför kan mycket stora godsvolymer transporteras med minimal energitågång. Att byta fossila drivmedel i vägtrafiken mot förnybara dito är en dellösning på klimatproblemet, men gäller ännu så länge bara personbilar. För godstrafiken måste minskningen av fossilbränslen ske genom att effektivisering av lastbilstrafiken samt att en ökad andel transporter kombinerar väg med järnväg och vattenväg.

Klimatforskarna menar att vi kanske bara har 8–10 år på oss för att vända trenden med ständigt ökande utsläpp av växthusgaser. Därför måste de lågt hängande frukterna plockas först. Sjöfarten är en sådan frukt. Infrastrukturen finns redan där: vattenvägen är billig både vad gäller anläggning och underhåll jämfört med landtransporterna. Inrikes sjöfart utgör i dagsläget enbart 8 % av den totala hanteringen av gods i svenska hamnar, vilket inte är mycket med tanke på förutsättningarna. Genom att bättre utnyttja inrikes sjöfart skulle vägnätet kunna avlastas från tung trafik. Den mängd virke som får plats i ett enda Vänermaxfartyg motsvarar 104 lastbilar med semitrailrar. Intill Vänern och Mälaren finns en stor basindustri som är beroende av sjöfarten. I Mälaren skulle man behöva få in större fartyg för att sjöfarten ska överleva, vilket kräver en breddning av slussen i Södertälje. Hamnföretagen i Vänern och Mälaren menar att sjöfartstrafiken skulle kunna fördubblas om bättre förutsättningar fanns. För Mälarhusnars del motsvarar det 240 000 färre lastbilar på vägarna.

Det största hindret för att få klimatsmarta lösningar är bristen på konkurrensneutralitet mellan transportslagen. I dag bär inte de olika transportslagen sina egna kostnader. Sjöfarten har farleds- och lotsavgifter, däremot inte lastbilarna. Farledsavgifterna i Sverige är unika i Europa. Avgifterna finansierar till stora delar Sjöfartsverkets verksamhet.

Sveriges 52 hamnar och vattenvägar har en stor potential att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. För att kunna göra det krävs styrmedel och beslut som ger rättvisa villkor mellan de olika transportsla-

gen. Därför är införande av kilometerskatt för lastbilar avgörande för att ge sjöfarten rätt förutsättningar att bli ett klimateffektivt alternativ till de tunga lastbilar som i dag blir allt fler på vägarna.

Ett gott exempel på en lösning med omlastning som styrs av en varuägare är Stora Ensos systemtrafik, som tar bort onödiga led och har Göteborgs hamn som nod. In till Göteborg är det järnväg eller båt, sedan systemfartyg ut. Göteborgs hamn har ett utvecklat järnvägssystem med 24 olika tågpendlar och 600 meter långa tåg som går från hamnen till olika destinationer ute i landet. En bärande tanke är att skapa balanserade flöden med lika mycket gods i båda riktningarna. I många fall är kommunerna också engagerade i att få till stånd tågpendellösningar, till exempel Nässjö kommun för Höglandspendeln. I dag motsvarar systemet 120 000 lastbilar med vardera två tjugofotscontainrar. Det talas ofta om att järnväg inte passar för korta transporter, men Uddevallapendeln bevisar motsatsen. Från Uddevalla till Göteborgs hamn finns en sju mil lång järnväg som transporterar containrar till Göteborgs hamn.

I andra delar av Europa satsar man på inre vattenvägar. Det finns 200 hamnföretag som arbetar i de inre vattenvägarna i Europa. Där transporteras i dag 485 miljoner ton gods.

Wien har en nästan dubbelt så stor containerterminal som Göteborg, trots att det inte är en kuststad. Tyskland bygger akvedukter med hiss för fartyg. I Hamburg går gods mellan terminalerna med hjälp av pråmar och i många städer, som t.ex. Paris och London, satsar man på att minska trängseln i städerna med hjälp av sjötrafik. Sammanfattningsvis anser vi att sjöfartens potential bör utnyttjas bättre.

Vidare anser Miljöpartiet att Sjöfartsverket bör finansieras genom anslag och inte genom avgifter. Medan landbaserade transporter får såväl infrastruktur som underhåll betalda finansierar sjöfarten själv sin infrastruktur. Men inte nog med det – man har också ett avkastningskrav på Sjöfartsverket. Handelssjöfarten är via farledsavgifterna med och betalar fritidsbåtarna med ca 70 miljoner kronor per år. Sjöfartsverket drivs som ett affärsdrivande verk, till skillnad från Vägverket och Banverket som är anslagsverk. På detta sätt finansieras investeringar i vägtrafiken genom skattemedel, medan sjöfarten finansierar både sina egna investeringar och Sjöfartsverkets verksamhet. Handelssjöfarten finansierar via farledsavgifterna t.o.m. en del av kostnaderna för fritidsbåtarna. Det är lika ologiskt som om åkerinäringen skulle finansiera motorsporten. I dag kostar omlastningen ibland mer än vad det kostar att köra hela vägen med lastbil. Sjöfarten är alltså i detta avseende missgynnad i förhållande till andra transportslag. Det är heller inte konkurrensneutralt. Man borde rimligen inbegripa Sjöfartsverket i det så att staten tar ett större ansvar finansieringsmässigt. Då handlar det även om att avgifterna för att använda de olika infrastrukturerna blir konkurrensneutrala.

Miljöpartiet anser således att Sjöfartsverket bör finansieras med anslag. På så sätt skulle staten ta ett större helhetsansvar för sjöfartens infrastruktur och på ett bättre sätt optimera trafiken ur ett klimatperspektiv. Detta går hand i hand med ambitionen om ett transportslagsövergripande tänk där olika transportslag ska samverka med varandra.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

33. Hamnar, punkt 25 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 25 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 5, 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 29 och 2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 28 och 29, bifaller delvis motionerna

2007/08:T357 av Lars U Granberg och Leif Pettersson (båda s),

2007/08:T404 av Fredrik Olovsson (s),

2007/08:T405 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s),

2007/08:T415 av Billy Gustafsson m.fl. (s),

2007/08:T461 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) yrkandena 1 och 3,

2007/08:T466 av Mats Pertoft m.fl. (mp),

2007/08:T477 av Mikael Damberg m.fl. (s),

2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s) yrkande 7,

2008/09:T4 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s),

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 23,

2008/09:T307 av Krister Örnfjäder (s) yrkandena 1 och 2,

2008/09:T325 av Börje Vestlund (s),

2008/09:T337 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s),

2008/09:T437 av Tommy Waidelich (s),

2008/09:T447 av Fredrik Lundh (s),

2008/09:T459 av Mats Pertoft (mp) och

2008/09:T539 av Billy Gustafsson m.fl. (s) samt avslår motionerna

2007/08:T216 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) yrkandena 1–3,

2007/08:T441 av Gunnar Axén m.fl. (m, kd, c, fp),

2007/08:T506 av Åke Sandström m.fl. (c, fp, kd) och

2008/09:T557 av Gunnar Axén m.fl. (m, kd, c, fp).

Ställningstagande

Sveriges långa kust med alla dess hamnar är en stor fördel från kommunikationssynpunkt och möjliggör en utvecklad sjöfart. I hög grad är Sverige en exportnation med företag som exporterar sina produkter till hela världen. Vårt land är därför mycket beroende av väl fungerande hamnar med stor kapacitet och närhet till de övriga delarna av transportsystemet. Sedan 1950- och 1960-talen har emellertid en stor del av transporter till sjöss överförts till lastbil. Men enligt vår uppfattning skulle – med rätt politik – denna utveckling kunna vändas så att vägtrafiken avlastas och en ökad andel av transporter utförs till sjöss.

Staten har vid ett antal tidigare tillfällen försökt hitta ett sätt att infoga hamnarna i en rationell godstransportstruktur som tillgodoser näringslivets behov. Det var mot bl.a. den bakgrunden som den socialdemokratiska regeringen – tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet – i juni 2006 tillsatte den s.k. Hamnstrategiutredningen. Utredningen hade bl.a. i uppdrag att peka ut ett antal prioriterade hamnar för godstransporter, vilket skulle göra att staten i framtiden kan styra statliga resurser mer effektivt. Ett utpekande av strategiska hamnar skulle även kunna bidra till en bättre samordning av investeringar mellan trafikverken. Utredningens förslag har presenterats i utredningsbetänkandena Hamnstrategi – Strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58) och Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet (SOU 2007:59).

Enligt vår uppfattning har Hamnstrategiutredningen bedrivit ett omfattande och gott arbete. Vad gäller det konkreta förslaget med de tio hamnar som utredningen pekar ut anser vi att de i huvudsak är väl avvägda, och hamnarna är rimligt fördelade över landet. Totalt står dessa för över 50 % av den totala godsomsättningen över kaj. Vi har emellertid några kompletterande synpunkter.

Frågan om antalet hamnar i norra Sverige bör ses över. Avstånden mellan hamnarna får inte vara för stort för att möjliggöra effektiva transporter. Ett exempel är avståndet mellan Sundsvall och Luleå, vilket skulle innebära skäl att peka ut ytterligare en strategisk hamn mellan dessa orter.

För att de svenska hamnarna ska kunna utvecklas är det också angeläget att tågtransporterna till hamnarna förbättras. Särskilda resurser inom ramen för närtidssatsningen bör därför avsättas till framför allt hamnbanan i Göteborg. Hamnen är Sveriges enda interkontinentala hamn, med direktanlöp från Asien av containerhantering och dess verksamhet är avgörande för den svenska importen och exporten, och den spelar en stor roll för den svenska fordonsindustrin. Dessutom har Göteborgs hamn ett utvecklat samarbete med hamnarna i Varberg och Uddevalla genom West Sweden Seaports.

Hamnen i Norrköping är angelägen; östra Sverige är landets största konsumtionsområde. När det gäller hamnar i Stockholmsområdet anser vi att det krävs en fördjupad utredning före ett slutligt ställningstagande. En sådan ytterligare beredning bör även omfatta Oxelösund, hela Mälardalen samt Vänerområdet.

Genom att satsa på strategiskt viktiga hamnar och ställa tydliga krav skulle stora vinster kunna göras i form av konkurrenskraftiga hamnar. I sammanhanget vill vi också påpeka att utredningens förslag till strategiska hamnar har ett omfattande stöd från remissinstanserna.

Som framgår av den framlagda infrastrukturpropositionen har regeringen emellertid valt att inte ta ställning till Hamnstrategiutredningens förslag. Att regeringen inte vågar göra detta medför en ökad osäkerhet i infrastrukturplaneringen. Regeringen tycks föredra att hela proceduren görs om genom att återföra ansvaret till regionerna. Enligt vår mening rimmar regeringens strategi att skjuta på frågan illa med dess egen målsättning om att stärka det transportslagsövergripande perspektivet i planeringen. Som vi har betonat i våra motioner behöver Sverige ett sammanhållet nationellt transportsystem och då är det absolut nödvändigt att satsa på strategiska hamnar. Regeringens ställningstagande är beklagligt genom att det inte gynnar utan snarast skadar svensk sjöfart och den svenska industrin.

Sammanfattningsvis anser vi att regeringen i den fortsatta beredningen bör beakta de frågor som vi nu har lyft fram och som också återfinns i våra motioner. Det gäller även förslaget att miljöaspekter bör bli ett viktigt inslag i de avtal som staten förutsätts teckna med de strategiska hamnarna.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

34. Slussar och broar m.m., punkt 27 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 27 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T511 av Margareta Israelsson m.fl. (s) och

2008/09:F6289 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 4 och avslår motionerna

2007/08:T213 av Kerstin Lundgren (c) yrkande 2,

2007/08:T253 av Jörgen Johansson (c) yrkande 2,

2007/08:T398 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m),

2008/09:T345 av Sven-Erik Österberg och Olle Thorell (båda s),

2008/09:T370 av Agneta Berliner m.fl. (fp, c, m) och

2008/09:T465 av Kerstin Lundgren (c).

Ställningstagande

Det är enligt Miljöpartiets mening angeläget att infrastrukturen klimatsäkras inför kommande klimatförändringar. För detta ändamål krävs bl.a. investeringar, t.ex. för att minska sårbarheten vid ras, skred, storm och översvämningar. De totala skadekostnaderna av kommande klimatförändringar beräknas uppgå till 1 100–1 900 miljarder kronor de kommande hundra åren. Kostnaden för skadeförebyggande åtgärder som eliminerar 75 procent av skadekostnaden uppgår till 2–3,5 miljarder kronor.

De myndigheter som har ansvar för dessa olika åtgärder måste vara tydligt, anser Miljöpartiet. När det gäller sjöfartsområdet bör sålunda Sjöfartsverket ges i uppdrag att studera risken för avstängning av hamnar till följd av högre vattenstånd och eventuellt ökade vindar. Vidare bör det uppdras åt verket att vid behov lämna förslag till åtgärder.

I sammanhanget bör även uppmärksammas det förslag som framförs i motion 2007/08:T411 (s). I motionen pekas på att slussen i Södertälje utgör en flaskhals som begränsar efterfrågan på sjötransporter. Slussen bör därför byggas ut. I motionen hänvisas till att beräkningar har gjorts av samhällsnyttan härav, och det anges att samtliga studier visar på höga positiva värden.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

35. Gotlandstrafiken, punkt 28 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 28 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 15 och 17 samt avslår motionerna

2008/09:T260 av Christer Engelhardt (s),

2008/09:T261 av Christer Engelhardt (s),

2008/09:T296 av Christer Engelhardt (s),

2008/09:T354 av Anders Åkesson (c),

2008/09:T403 av Rolf K Nilsson (m),

2008/09:T404 av Rolf K Nilsson (m) och

2008/09:T406 av Rolf K Nilsson (m).

Ställningstagande

Färjetrafiken till och från Gotland är nödvändig för att ön ska ha en god transportförsörjning, vilket i sin tur är viktigt för Gotlands invånare och näringsliv.

Bra och säkra person- och godstransporter till fastlandet med rimliga priser är av största vikt för gotlänningarna och de gotländska företagen. Det handlar emellertid inte enbart om gotlänningarnas behov utan lika mycket om behoven hos dem som planerar konferenser, turistresor eller för högskolans verksamhet. Det handlar således om att ge förutsättningar för en positiv utveckling för hela Gotland. Jag vill som ett exempel peka på de effekter som plötsliga förändringar i tidtabellen för färjetrafik. Enligt min uppfattning kan sådana effekter jämföras med avstängning av vägarna till och från Stockholm. För dessa aktiviteter krävs ofta lång framförhållning så att berörda aktörer har möjlighet att planera. Vidare bör det införas ett ”vägpris” för färjetrafiken på Gotland, såtillvida att biljettpriset ska motsvaras av de rörliga kostnaderna för att framföra en personbil. Utgångspunkten är att gotlänningarna ska kunna åka till Stockholm och åter på samma dag. Det innebär i sin tur dagliga avgångar året runt och snabba färjor med högt ställda miljökrav. Beräkningar av riksdagens utredningstjänst visar att statens nettokostnader skulle uppgå till ca 220 miljoner kronor.

Mot bakgrund av vad som förespråkats i det föregående, nämligen att sjövägen till Gotland ska ha samma status som en riksväg, anser Vänsterpartiet att det statliga ansvaret bör ligga på Vägverket. Verket har redan i dag hand om sådan färjetrafik som ses som en förlängning av vägnätet.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

36. Strategiska kombiterminaler, punkt 29 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 29 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna
2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 8,
2007/08:T461 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) yrkande 2,
2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 19,
2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 24,
2008/09:T382 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 3 och
2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 10.

Ställningstagande

Sverige behöver ett effektivt och klimatanpassat system för att transportera gods. Detta kräver ett sammanhållet trafiksystem där de olika transportslagen samverkar och kompletterar varandra. Ett bra nät av kombiterminaler är nödvändigt i detta system. Vi menar att Sverige måste ha inte bara bra hamnar med hög kapacitet utan även kombiterminaler i anslutning till hamnarna där lastbilar kan ansluta för inomregionala transporter och tåg för långväga transporter. Även i våra regionala centrum ska det finnas goda möjligheter att snabbt överföra gods mellan långväga järnvägstransporter och lokala lastbilstransporter.

Trots att Banverket har föreslagit ett nät av strategiska kombiterminaler väljer regeringen att avstå från att peka ut ett sådant nät. Regeringen vill inte att man prioriterar de strategiska terminalerna och vill inte heller avsätta statliga resurser till att bygga nya terminaler.

Vi är starkt kritiska till regeringens bedömning, som får till effekt att osäkerheten i infrastrukturplaneringen ökar. För att det ska vara möjligt att bygga ett sammanhållet nationellt transportsystem krävs att möjligheterna att nyttja kombiterminaler planeras på ett så strategiskt sätt som möjligt. Det är enligt vår mening inte rimligt att planera för framtida järnvägs- och väginvesteringar utan att också planera för kombiterminaler och andra möjligheter för transportslagen att mötas. Med förbättrad samordning och samverkan mellan trafikslagen kan transporter bli mer effektiva och transport- och energisnåla, och i detta avseende har kombiterminaler en nyckelroll. Vidare optimeras statens resursfördelning genom ett utpekande av de kombiterminaler som är strategiska. Visserligen kommer det alltid att finnas situationer då gods till en del måste transporteras på väg, men genom fler kombiterminaler vid hamnar och längs viktiga godsstråk möjliggör man smidiga omlastningar av gods till tåg, inte minst genom järnvägsskyttlar.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

37. Luftfartens miljöpåverkan, punkt 30 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 30 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 30 och avslår motionerna

2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 7 och 8,

2007/08:T496 av Gunnar Andréén (fp) och

2008/09:T312 av Göran Persson i Simrishamn (s).

Ställningstagande

Vi konstaterar att flyget inte bär sina miljökostnader. Därför är det viktigt att ett kommande globalt klimatavtal innehåller bestämmelser som reglerar det internationella flyget. I Sverige bör vi redan nu försöka finna ekonomiska styrmedel som påverkar de korta flygresor som kan ersättas med tåg. Av denna anledning anser vi att regeringen bör utreda om det är möjligt att införa en särskild startavgift som är högre för korta flygresor mellan orter där det finns en utbyggd tågförbindelse. På så sätt skulle incitamenten att välja tåg i stället för flyg bli tydliga.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

38. Luftfartens miljöpåverkan, punkt 30 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 30 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 7 och 8 samt avslår motionerna

2007/08:T496 av Gunnar Andréén (fp),

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 30 och

2008/09:T312 av Göran Persson i Simrishamn (s).

Ställningstagande

Jag anser att det är angeläget att luftfarten minskar sina utsläpp av bl.a. växthusgaser så att sektorn kan bidra till att de miljökvalitetsmål som riksdagen har fastställt kan uppnås. Det finns många sätt för flyget att minska miljöpåverkan. Det kan vara genom motorförbättringar, miljöeffektiva konstruktioner av flygkroppen, maximalt utnyttjande av passagerar- och lastkapacitet, kortare och miljöanpassad tid i luften och olika stig- och landningsvinklar.

Det finns sannolikt ytterligare åtgärder som skulle kunna minska miljöbelastningen samtidigt som kostnaderna för trafikföretagen skulle reduceras. Miljöstyrningen är emellertid bristfällig, dvs. flyget betalar inte för den samhällsekonomiska kostnad som det ger upphov till, och därför har flygbolag svaga incitament att minimera flygets miljöpåverkan. Med starka ekonomiska styrmedel kan det bli en förändring. Det finns tecken på att vissa flygbolag och flygplatser arbetar med en sådan inriktning, vilket är glädjande, men det finns fortfarande mycket kvar att göra inom området. För att stimulera flygföretagen att minska miljöpåverkan krävs ytterligare

kunskaper. Jag vill därför att regeringen ger Transportstyrelsen och Luftfartsverket i uppdrag att belysa och komma med förslag till hur flygtrafiken kan minimera miljöpåverkan i enlighet med vad som anförs ovan.

Ett annat viktigt utvecklingsområde är flygbränsle. I dag finns inget fossilfritt ersättningsdrivmedel för flygfotogen. Ett skäl är troligtvis den svaga ekonomiska styrningen mot en mer miljöanpassad flygtrafik. Eftersom de flesta flygplan har en drifttid på ca 30 år är omställningen mot mer miljöanpassade flygplan en långsam process. Det enda riktigt snabba sättet att minska flygets miljöpåverkan är därför att flyga mindre. Men det finns även ett behov av att avsätta mer forskningsmedel till bättre drivmedel. Redan i dag finns t.ex. Bio Jet A 1, som är ett flygfotogen tillverkat av biomassa. Det är ännu inte kommersiellt gångbart och måste även godkännas utifrån internationell bränslestandard. Regeringen bör därför undersöka hur nya miljövänligare flygbränslen kan utvecklas och påskynda processen med att godkänna miljövänligare flygbränslen.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

39. Det statliga flygplatssystemet, punkt 31 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 31 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 4 i denna del, bifaller delvis motionerna

2007/08:T367 av Berit Högman m.fl. (s) och

2008/09:T5 av Agneta Lundberg m.fl. (s) samt avslår motionerna

2007/08:T204 av Fredrik Olovsson (s),

2007/08:T209 av Rolf Gunnarsson (m),

2007/08:T288 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s),

2007/08:T342 av Björn Hamilton (m),

2007/08:T365 av Staffan Anger (m),

2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s) yrkande 8,

2007/08:T534 av Stefan Attefall m.fl. (kd, c, fp, m),

2008/09:Kr234 av Gunnar Andrén m.fl. (fp) yrkande 3,

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 25 i denna del,

2008/09:T203 av Rolf Gunnarsson (m),

2008/09:T258 av Lena Asplund och Ulf Berg (båda m),

2008/09:T308 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s),

2008/09:T380 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s),
2008/09:T448 av Britta Rådström (s),
2008/09:T462 av Annie Johansson m.fl. (c, m, kd, fp) yrkande 2 och
2008/09:T548 av Staffan Anger (m).

Ställningstagande

Vi är inte beredda att godkänna regeringens förslag till nytt statligt flygplatssystem eftersom vi anser att förslaget har stora brister och att effekterna inte är tillräckligt utredda. Det finns risk för att orter där både invånare och näringsliv är beroende av effektiva transporter med flyg inte klarar sin konkurrenskraft. Detta kommer sannolikt att leda till att arbetstillfällen försvinner, vilket självfallet påverkar utvecklingen i flera regioner negativt. Under rådande omständigheter med en finanskris som vi bara har sett inledningen på är det minst sagt olämpligt att föreslå att lokala och regionala intressen ska finansiera driften av en flygplats. Varken näringslivet, kommuner eller län kan i en ansträngd ekonomisk situation klara en sådan finansieringsbörda. Om flygplatser läggs ned blir det i synnerhet problematiskt för företag med en stor export eftersom en sådan verksamhet förutsätter handelsförbindelser med hela världen. Ett perifert läge kan redan i dag utgöra en konkurrensnackdel.

Om flygplatser läggs ned utan att det finns tillgång till andra effektiva transportlösningar, finns det risk för att verksamheter flyttar till andra delar av världen. En flygplats är viktig då den utgör en effektiv nod till utrikestransporter från bl.a. Arlanda. Vi anser därför att staten ska svara för finansieringen av infrastrukturen, och det behövs ett bättre underlag för att bedöma hur huvudmannaskapet ska utformas än vad regeringen har presenterat.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

40. Det statliga flygplatssystemet, punkt 31 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 31 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 25 i denna del och avslår motionerna

2007/08:T204 av Fredrik Olovsson (s),

2007/08:T209 av Rolf Gunnarsson (m),

2007/08:T288 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s),

2007/08:T342 av Björn Hamilton (m),

2007/08:T365 av Staffan Anger (m),

2007/08:T367 av Berit Högman m.fl. (s),
2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s) yrkande 8,
2007/08:T534 av Stefan Attefall m.fl. (kd, c, fp, m),
2008/09:Kr234 av Gunnar Andréén m.fl. (fp) yrkande 3,
2008/09:T5 av Agneta Lundberg m.fl. (s),
2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 4 i denna del,
2008/09:T203 av Rolf Gunnarsson (m),
2008/09:T258 av Lena Asplund och Ulf Berg (båda m),
2008/09:T308 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s),
2008/09:T380 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s),
2008/09:T448 av Britta Rådström (s),
2008/09:T462 av Annie Johansson m.fl. (c, m, kd, fp) yrkande 2 och
2008/09:T548 av Staffan Anger (m).

Ställningstagande

Jag delar regeringens bedömning att det är nödvändigt att peka ut strategiska flygplatser för att kunna optimera statens resurser när det gäller investeringar i infrastrukturen. Enligt min uppfattning bör de tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö ha en strategisk flygplats. Jag anser vidare att öar som är avskilda från fastlandet utan landförbindelse eller vägfärja ska ha en strategisk flygplats. I detta avseende delar jag regeringens bedömning att Visby bör pekas ut som strategisk, eftersom flyget är viktigt för tillgängligheten till och från Gotland som samtidigt är den ö i Sverige som varken har landförbindelse eller vägfärja.

Jag anser också att Flygplatsutredningens förslag, som ligger till grund för regeringens bedömning, är bra när det gäller de övriga strategiska flygplatserna som bör ingå i ett statligt basutbud. Det finns behov av flygtrafik till norra delen av Sverige för att säkerställa en god tillgänglighet till bl.a. Stockholm. Flygplatser i Luleå och Umeå har redan i dag de största passagerarvolymerna i Norrland. Utredningen anser även att Östersund, Arvidsjaur och Kiruna ska pekas ut som strategiska. Detta görs utifrån ett nyttoargument, där antalet passagerare relateras till potentiella passagerare, dvs. vilket befolkningsunderlag som finns i regionen. Med denna beräkningsgrund kommer utredningen fram till att de tre ovan nämnda orterna ska pekas ut som strategiska. Jag har ingen anledning att ifrågasätta den metod som har använts och föreslår därför att Östersund, Arvidsjaur och Kiruna utses till strategiska flygplatser.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

41. Bromma flygplats, punkt 32 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 32 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 10,

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 2 och

2008/09:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 4 och avslår motion

2007/08:T526 av Sylvia Lindgren m.fl. (s).

Ställningstagande

Vi anser att regeringen inte tar klimathotet på allvar eftersom man bl.a. understöder en olämplig tillväxt av flyget. Ett sådant exempel är att regeringen anger att Bromma flygplats ska utses som en strategisk flygplats som ingår i ett nationellt basutbud av statliga flygplatser. Vi anser inte att den ska utses till strategisk eftersom den ligger för nära Arlanda flygplats och för att vi anser att den ska läggas ned. Det finns en rad nackdelar med Bromma flygplats. De allvarligaste nackdelarna är den negativa miljöpåverkan, hinder för bostadsbyggande och säkerhetsfrågorna. Flygtrafiken på Bromma är, enligt uppgifter från Miljöförvaltningen i Stockholm, ett av stadens största miljöproblem. Brommaflyget genererar buller, utsläpp av koldioxid och kväveoxider samt en mängd andra föroreningar i ett område som redan är hårt ansträngt av andra trafikleder. Behovet av byggbar mark är vidare ett starkt argument för att lägga ned Bromma flygplats. Stockholm är i skriande behov av nya bostäder. Bromma är ett av få områden där en större satsning på ny bebyggelse är möjlig. Den statistiska risken för olyckor i samband med reguljärflyg är små. Men om det osannolika händer, blir följderna oftast fruktansvärda. Arlanda flygplats har med sin nya bana tillräcklig kapacitet att ta hand om det flyg som i dag trafikerar Bromma. Det är dessutom beklagligt att staten, genom Luftfartsverket, har tecknat ett nytt avtal med Stockholms stad som sträcker sig 30 år fram i tiden. Avtalet träffades före regeringen presenterade sin infrastrukturproposition för riksdagen. Stockholms stad har vidare inte några större möjligheter att säga upp detta avtal, däremot kan staten säga upp avtalet. Både hanteringen, dvs. att riksdagen inte tillställs ett samlat förslag, och den långa tidsperiod som avtalet omfattar är allvarliga ingrepp i den demokratiska processen. Av ovan nämnda skäl bör staten säga upp avtalet och avveckla Bromma flygplats snarast.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

42. Trafiksäkerhet, punkt 33 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 33 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 31 och avslår motionerna 2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 5 och 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 14.

Ställningstagande

Sverige är världsledande på området trafiksäkerhet, mycket tack vare de högt ställda målen i nollvisionen. Det långvariga och kontinuerliga förbättringsarbetet, framför allt när det gäller trafiksäkerhet för vägtrafiken, har lett till färre dödsolyckor i Sverige än i de flesta av världens länder. Ett delmål för nollvisionen var att högst 270 skulle omkomma i trafiken 2007, ett mål som inte kunde nås. Vägverket har nu föreslagit ett nytt delmål, högst 220 omkomna 2020, vilket man anser är svårt, men rimligt, att uppnå.

Vi har inget att erinra mot de åtgärdsförslag för bättre trafiksäkerhet på väg som regeringen presenterar i propositionen. Men vi anser att det nu är dags att utvidga ansvaret för genomförandet av nollvisionen för att målet ska kunna uppnås. I dag är Vägverket den myndighet som har det uttalade ansvaret för att arbeta med trafiksäkerhet. Trafikinspektionsmyndigheterna utför också ett viktigt arbete inom respektive transportslag. I Regeringskansliet ligger ansvaret på Näringsdepartementet. Men trafiksäkerhet berör många områden och arbetsfält. Sjukvården, skolan, arbetsmarknaden, folkhälsoområdet, rättsväsendet och polisen har viktiga uppgifter i trafiksäkerhetsarbetet. Regeringen bör se till att ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet, och uppföljningen av det, breddas. Berörda myndigheter bör få ett uttalat uppdrag att samarbeta, med varandra och med intresseorganisationer, för att öka möjligheterna att uppnå nollvisionens nya målsättning. Vägverket bör även fortsättningsvis vara den myndighet som leder det strategiska arbetet med trafiksäkerhet. Vi lägger särskild vikt vid kommunikationen med trafikanterna för att tydliggöra deras ansvar för att trafiksäkerheten ska kunna öka, och vi vill därför satsa särskilda medel för detta.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

43. Trafiksäkerhet, punkt 33 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 33 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 5 och

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 14 och
avslår motion

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 31.

Ställningstagande

För att nå nollvisionens mål krävs, enligt vår uppfattning, att inriktningen på trafiksäkerhetsåtgärderna ändras. De tre viktigaste orsakerna till dödsfall och trafikskador är för hög fart, alkoholpåverkan och att bilister inte använder säkerhetsbälte. Trafikanternas beteende måste därför ändras om antalet dödsoffer och allvarligt skadade i trafiken ska kunna nedbringas. Generellt är mäns inställning till trafiksäkerhet ett stort problem. Undersökningar visar att kvinnor har en ökad medvetenhet om risker i trafiken. Det leder följaktligen även till att kvinnor kör säkrare.

Den kraftigt ökande tunga trafiken innebär också en ökad risk för trafikolyckor. På lång sikt måste vägtrafiken reduceras genom en minskning av det totala transportarbetet och en överföring från vägtrafik till hållbara och säkrare trafikslag. En satsning på kollektivtrafiken som resulterar i att kollektivtrafikens andel av resandet ökar skulle minska antalet döda och skadade i trafiken.

Motorvägar kan bidra till en ökad säkerhet, men det är ett mycket dyrt sätt att förbättra trafiksäkerheten samtidigt som de bidrar att både antalet fordon och hastigheterna ökar med efterföljande miljöproblemen. Att bygga fyrafältsmotorvägar i stället för två-plus-ett-vägar är en överföring av resurser till framför allt män. Det är män som i högre grad än kvinnor använder sig av vägnätet, och genom en onödig satsning på större vägar än vad som är nödvändigt utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv sker ett ökat resursutnyttjande som gagnar fler män än kvinnor. Att mittseparera farliga och olycksdrabbade vägar har däremot visat sig vara en effektiv fysisk metod att få ned antalet trafikdödade och skadade. Vägar som mittsepareras med mitträcken har samma trafiksäkerhetseffekt som motorvägar, men är ca 20 gånger billigare att bygga.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening.

44. Barnperspektiv i trafikplaneringen, punkt 34 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 34 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 13.

Ställningstagande

Vi anser att det behövs ett mycket starkare barnperspektiv i trafikplaneringen. Barn har inte själva samma möjligheter som vuxna att föra sin talan för en bra trafikmiljö.

Ett av de transportpolitiska målen är ökad tillgänglighet. Barn, ungdomar eller andra som inte har ständig tillgång till bil har i dag sämre tillgång till transportsystemet. Ungefär 25 % av alla hushåll saknar bil. En förbättrad cykeltrafik kan därmed i allmänhet förbättra tillgängligheten för väldigt många människor och i synnerhet för barn och ungdomar. Vägverkets cykelstrategi från 2000 som reviderades 2007 har i liten utsträckning verkställts, och många förslag till åtgärder har ännu inte genomförts. Det saknas bl.a. tillräckliga resurser för investeringar.

Vi anser vidare att barns och ungdomars skolvägar måste göras säkra. Det finns behov av ytterligare åtgärder när det gäller planering av bostadsområden, säkra skolvägar, skolskjutsar m.m. Därför bör ett nationellt säkerhetsprogram för barn tas fram.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

45. IT och intelligenta transportsystem, punkt 35 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 35 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 5 och avslår motion 2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 32 och 33.

Ställningstagande

IT-sektorn kan på många sätt bidra till att skapa ett ekologiskt hållbart transportsystem. IT kan skapa förutsättningar för olika former av distansarbete och virtuella möten och därigenom minska antalet fysiska arbetsresor samt utsläppen. Elektroniska tjänster såsom webbaserade skatteuttag bidrar också till att minska miljöbelastningen. Världsnaturfonden har i en rapport visat att IT-sektorn snabbt kan minska koldioxidutsläppen i EU med hela 50 miljoner ton genom ganska enkla IT-lösningar. Detta motsvarar utsläppen från transportsektorn i hela Finland och Österrike! Av Världsnaturfondens rapport framgår t.ex. att om hälften av alla anställda i EU:s 25 medlemsländer skulle ersätta ett fysiskt möte med en telekonferens, skulle utsläppen av koldioxid minska med drygt 2 miljoner ton koldioxid.

För att IT och bredband ska vara en del i att nå ett ekologiskt hållbart transportsystem vill vi i Vänsterpartiet:

- att staten tar fram en e-strategi för IT-sektorn som ska syfta till att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan
- att kommuner i tätorter i första hand bygger markbundet bredband och inte trådlöst
- att 100 miljoner kronor avsätts till Folkbildningsförbundet för ett informations- och utbildningsprojekt
- att regeringen ska lägga fram ett förslag till hur kommunerna i samarbete med staten kan öka utbudet av IT-teknik på bibliotek och skolor
- att det tas fram en långsiktig strategi för utbyggnad och finansiering av en fortsatt bredbandsutbyggnad i landet som möjliggör en tillgång till minst 2 Mbit/s i överföringshastighet
- att staten garanterar att människor och företag kan använda höghastighetsuppkoppling motsvarande minst 2 Mbit/s till kostnader som är likvärdiga med dem som återfinns i tätorter
- att Teracom ges tydliga direktiv till att bygga upp men även köpa in befintliga bredbandsnät
- att Teracom's lönsamhetsmål sänks till 5 % och att avkastningskravet försvinner
- att de statliga myndigheterna senast den 1 juli 2009 ska lämna förslag på hur de senast den 1 januari 2011 kan övergå till ett system med öppna källkoder/fria mjukvaror
- att staten deltar i Open Sweden, det nationella kompetenscentret för öppna program och att det avsätts 10 miljoner kronor till en början och från 2011 50 miljoner kronor till centret, för att ge det möjligheter att beställa fri programvara på nyckelområden och belöna projekt som varit till särskild nytta i svensk ekonomi.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

46. IT och intelligenta transportsystem, punkt 35 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 35 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 32 och 33 samt avslår motion

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 5.

Ställningstagande

Elektronisk kommunikation kan på många sätt bidra till att minska slitaget på miljön. Med hjälp av bredband skapas t.ex. förutsättningar för distansarbete och videokonferenser. Arbetspendlingen kan för många minska med kanske en dag i veckan. Med bredbandsutbyggnaden minskar därför belastningen på övrig infrastruktur, och risken för trafikinfarkter där miljökvalitetsnormer överskrids kan begränsas. Det är därför oerhört förvånande att regeringen i sin infrastrukturproposition inte ens nämner bredband. Vi i Miljöpartiet anser att regeringen borde prioritera att bredband kan byggas ut till alla, även där marknaden inte räcker till. Bredbandsstöd behövs för att säkerställa att även hushåll och företag i glesbygd får möjlighet att använda Internet på ett säkert och prisvärt sätt.

Även telematik, kommunikation mellan maskiner, är av stor betydelse för miljön. Exempelvis läses elmätarna i Sverige numera av genom telematik, vilket sparar många resor samt ger hushållen möjlighet att få snabb information om sin elförbrukning och därigenom sänka energiåtgången. Även andra maskiner såsom p-automater och cateringautomater kan övervakas och fjärrstyras och på så sätt undviker man onödiga resor. Vi i Miljöpartiet anser att regeringen borde fokusera mer på detta område. Bland annat menar vi att regeringen inför EU-ordförandeskapet borde ta till vara möjligheten att lyfta in frågorna om bredband och telematik i nästa europeiska IKT-program som ska efterfölja det nuvarande programmet, i2010, som löper ut 2010.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

Särskilda yttranden

1. Utveckling av transportsystemet, punkt 4 (s)

Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s) anför:

Den nuvarande krisen inom fordonsindustrin lyfter fram brister som med begränsade insatser kan åtgärdas. Vi menar att regeringen – precis som den socialdemokratiska regeringen gjorde genom det s.k. Trollhättepaketet – bör satsa på infrastrukturlösningar som kan underlätta fordonsindustrins framtida utveckling. Inom ramen för de totala satsningarna på infrastrukturen bör en naturlig åtgärd vara att genomföra en snabb översyn av planerade väg- och järnvägssatsningar inom det mellansvenska ”bilbältet” och övriga orter med fordonsindustri i syfte att prioritera flaskhalsar mellan och till de viktigaste ”fordonsorterna”. Därför anser vi att Banverket, Vägverket och Sjöfartsverket bör ges i uppdrag att ta fram ett särskilt program för infrastruktursatsningar som förbättrar fordonsindustrins tillgång till en effektiv och miljövänlig infrastruktur.

2. Finansieringsfrågor, punkt 5 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

För att möjliggöra stora satsningar på nya spår och järnvägar krävs enligt Vänsterpartiet ett ändrat tänkesätt kring investeringar. Statens nuvarande budgetsystem ser inte en investering som något långsiktigt, utan som kort-siktig konsumtion. Detta är en märklig ordning som inte finns i någon annan ekonomi. Vi i Vänsterpartiet anser att staten i stället ska införa en investeringsbudget, vilket innebär att kostnaden för en investering fördelas över dess livslängd. Detta är det system som vanligtvis används av företag, kommuner, bostadsrättsföreningar m.m. vid stora investeringsbeslut. En investering ska ses som något man kan konsumera under en längre tid. Om man betalar hela investeringskostnaden för t.ex. en järnvägssträcka under ett och samma år, låter man dagens generation stå för hela kostnaden, fast det är uppenbart att denna sträcka kan användas av många generationer framöver. Vill man ha en rättvis fördelning av kostnader anser vi att dagens generation ska betala för allt som konsumeras i dag, medan det som kan konsumeras under en längre tid ska delas upp över en längre amorteringstid.

Konsekvensen för statens offentliga finanser av att införa en investeringsbudget är att utrymmet under utgiftstaket ökar. Investeringarna kan då även ses som del i en expansiv finanspolitik, vilket bl.a. leder till ökad sysselsättningsgrad och minskad arbetslöshet.

3. Trafikeringsrätt, punkt 10 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Regeringen sjunger inte förvånande en lovsång till avregleringar och ökad privatisering inom trafiksektorn. Detta genomförs som vanligt till vilket pris som helst. Det är beklagligt att ideologiska skyggglappar ska få styra infrastrukturinriktningen inom t.ex. järnvägssektorn. Vi menar att avreglering och bolagisering inte medför ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktig sätt. Utgångspunkten måste i stället vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse för gods- och persontransporter på järnväg. Kortsiktiga ekonomiska krav som utelämnar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet kan aldrig vara till samhällets gagn. En positiv regional utveckling försvåras påtagligt om "huvudspåret" är ökade biljettpriser, nedläggning av trafik, färre tågstopp på mindre stationer, försämrad turtäthet, nedläggning av godstransporter på vissa linjer, biljettkrängel och bristande samordning mellan olika tågoperatörer och andra transportslag. Konkurrensutsättningen drabbar även de anställda på ett negativt sätt.

Järnvägsnätet kan också trafikeras av regionala tåg i de olika trafikhusvudmännens regi. Trafiken finansieras då i huvudsak av landsting och kommuner och ska i princip inte överskrida länsgränser för att undvika orättvis konkurrens med SJ AB. Men denna princip gäller inte om trafikhusvudmännen i län som gränsar till varandra bestämmer sig för att sköta trafiken tillsammans. Länen kan då gemensamt ansöka hos regeringen om att få driva trafik över länsgränserna. I en sådan situation kan SJ AB få svårt att konkurrera och uppnå lönsamhet på de attraktiva sträckor som i dag ger bolaget dess inkomster. Om regionala delvis skattefinansierade tågbolag konkurrerar med ett vinstdrivande statligt företag som SJ AB, kan naturligtvis SJ-trafik på vissa sträckor bli olönsam. Det leder till att bolaget minskar turtätheten och kanske t.o.m. ställer in trafik på viktiga linjer. Det innebär alltså att det statliga bolaget på vissa sträckor riskerar att konkurreras ut av regional tågtrafik. Vi bör i stället ha ett system som utvecklar helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. Skåne-regionens nyligen tilldelade trafikeringsrätt är på lång sikt ett hot mot de längre tågresorna. SIKAs rapport konstaterar att det kan leda till ett minskat utbud av resor med tåg på längre sträckor. När tågförbindelser försämras söker sig människor till alternativa färdmedel, t.ex. bil och flyg. Att ge trafikeringsrätt till regionala aktörer kan därmed leda till att fler tar flyget och därmed ökar miljöbelastningen. Vi anser att försöken och verksamheterna både i norr och söder utgör stora hot mot den framtida trafikförsörjningen mellan olika landsdelar. Den interregionala järnvägstrafiken riskerar att slås ut, eftersom SJ AB inte kan konkurrera med regionala trafikhusvudmän. Regeringen har meddelat att SJ AB:s trafikeringsrätt ska upphöra efter 2010 och att konkurrensen på stambanorna ska öka. Denna stora förändring kommer att leda till försämrade möjligheter att bedriva nationell järnvägstrafik som

ser behoven i hela Sverige. Av ovan redovisade skäl avvisar vi en sådan inriktning på den framtida järnvägstrafiken. Det stora problemet i dag är inte att vi har för få operatörer, utan att vi har kapacitetsbrist i form av för lite spår och för lågt banunderhåll. Fler tågoperatörer kommer på intet sätt att leda till att det blir lättare att få fler tågavgångar. Vi kan bara åtgärda kapacitetsbrister genom att bygga fler järnvägar och höja anslaget till banunderhåll. Vänsterpartiet gör därför mycket kraftfulla satsningar på just detta i sitt budgetalternativ och i förslaget till planeringsram för 2010–2021.

4. Höghastighetsbanor, punkt 12 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Vänsterpartiet ser det som strategiskt viktigt att påbörja bygget av höghastighetsbanor mellan i första hand Stockholm och Göteborg och i ett senare skede ända ned till Malmö. Vi har i vår budgetram avsatt 20 miljarder kronor fram till 2019 för sträckan Stockholm–Göteborg. Detta är uppdelat som en del mellan Stockholm och Linköping (Ostlänken) och en andra del mellan Göteborg och Borås (Landvetteretappen). För den kvarvarande sträckan mellan Linköping och Borås via Jönköping finns det budgetutrymme 2020–2021. Men då det inte är klart om det av tidsskäl finns möjlighet att färdigställa Götalandsbanan redan 2021 är dessa medel inte hårt knutna till detta objekt. För att klara av dessa stora projekt krävs enligt Vänsterpartiet lånefinansiering via en statlig investeringsbudget.

5. Lokala och regionala spårvägsinvesteringar, punkt 15 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Den lokala spårtrafiken har stora möjligheter att utvecklas i större tätorter, men då krävs det även att staten bidrar med resurser och initiativ. Vi anser att det är en statlig angelägenhet att få till stånd lokal spårbunden kollektivtrafik. Av det ansvaret följer även ett rent ekonomiskt ansvar. Vill samhället att fler ska färdas med kollektivtrafik, kan man inte hoppas att de enskilda kollektivresenärerna själva ska stå för hela kostnaden. En utveckling mot ett ökat antal resor med kollektivtrafik gynnar alla och ska därför även betalas av alla. Miljösmarta transporter i städerna är därför av ett nationellt intresse.

Staten bör ta ett aktivt ansvar för uppbyggande av lokal spårväg. Vi vill att det under perioden 2010–2021 avsätts 6 miljarder kronor för detta och att det primärt ska gå till de tre storstadsområdena och de städer som har ca 50 000 invånare och mer. I dag kan trafikvudmännen, dvs. de som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken, få 50 % i bidrag till nya spårfordon. Vi vill att staten fortsätter att subventionera inköp av lokala spårfordon och har i vår budgettabell avsatt 400 miljoner kronor per år, dvs. totalt 4,8 miljarder kronor under perioden 2010–2021.

6. Slussar och broar m.m., punkt 27 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Vänsterpartiet har vid flera tillfällen lyft frågan och anvisat medel i våra budgetförslag till åtgärder för att öka kapaciteten vid Södertälje sluss. Ombyggnad krävs för att kunna utöka sjötrafiken in till Mälaren och dess hamnar, men den är även viktig ur ett klimat- och miljöperspektiv t.ex. avseende möjligheten att bättre kunna reglera vattenflödet och undvika översvämningar orsakade av klimatförändringar. Vi avsätter 70 miljoner kronor per år i vårt budgetförslag för att kunna bygga om Södertälje sluss.

7. Gotlandstrafiken, punkt 28 (s)

Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s) anför:

Goda kommunikationer till och från Gotland är nödvändiga för att ön ska kunna ha en god utveckling. En god färjeförbindelse är därför väldigt viktig för Gotlands invånare och näringsliv.

Bra och säkra person- och godstransporter till fastlandet med rimliga priser är av största vikt för gotlänningarna och de gotländska företagen. Det handlar emellertid inte enbart om gotlänningarnas behov utan lika mycket om behoven hos dem som planerar konferenser, turistresor eller för högskolans verksamhet. Det handlar således om att ge förutsättningar för en positiv utveckling för hela Gotland. Vi anser att en rimlig utgångspunkt är att biljettpriset inte ska överstiga kostnaden för motsvarande sträcka på väg, men givetvis handlar det också om tidtabell, kvalitet och turtäthet.

Mot bakgrund av detta anser vi Socialdemokrater att det vore välgörande om regeringen visar ett större engagemang för att garantera en god färjeförbindelse till och från Gotland till rimliga priser.

8. Bromma flygplats, punkt 32 (s)

Christina Axelsson (s) anför:

Att Bromma som flygplats är förhållandevis liten innebär inte att den verksamhet som där sker i dag är betydelselös. Stockholm behöver flyget, men en flygplats på Bromma är olämplig, vilket konstaterats redan i tidigare skeden av flygplatsens historia. I dag lider många av dem som bor i Bromma fysiskt av buller och luftföroreningar, med flyget som en viktig orsak. Flygplatsens placering i ett tätbefolkat område i absolut anslutning till Stockholms centrala delar är ur ett säkerhetsperspektiv olämplig. Eftersom marken ligger så centralt och mitt i redan bebyggt område vore den idealisk för bostadsbebyggelse, vilket verkligen behövs.

Miljöhänsyn, säkerhetsfrågor och markanvändningsperspektiv utgör således tre viktiga skäl för att så snart som möjligt fastställa ett datum för Brommas nedläggning som reguljär flygplats. Jag beklagar att Luftfartsverket och Stockholms stad har undertecknat ett avtal som kan innebära en

fortsatt flygtrafik vid Bromma flygplats till 2038. Staten kan emellertid säga upp detta avtal, och jag anser att arbetet med att avveckla Bromma flygplats i stället måste inledas.

9. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 37 (s)

Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s) anför:

Vi socialdemokrater instämmer i att riksdagen normalt inte bör besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Med anledning av regeringens budget och de motionsförslag som behandlas i detta avsnitt konstaterar vi dock att regeringen än en gång sviker de storartade löften om infrastruktursatsningar som de borgerliga partierna gav i valrörelsen.

Vi vill också understryka att man genom den planeringsram som vi förordat tillsammans med ökad närtidssatsning och de förslag vi lämnat med anledning av den rådande finansiella situationen, kan genomföra flera viktiga infrastruktursatsningar, särskilt på järnvägsområdet. Därmed skapar vi betydligt bättre möjligheter att bygga ut och anpassa trafikens infrastruktur till framtiden i hela landet.

10. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 37 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Vi i Vänsterpartiet delar uppfattningen att riksdagen normalt inte bör besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Med anledning av de motionsförslag som behandlas i detta avsnitt vill vi dock betona vår uppfattning att tankesättet kring infrastrukturinvesteringar bör förändras så att huvudregeln blir att staten lånar till dessa i stället för att förlita sig på anslagsfinansiering. Angelägna infrastrukturåtgärder kommer därmed att kunna genomföras i stället för att skjutas på framtiden. Med vårt förslag kommer därmed särskilt på järnvägsområdet en rad angelägna trafikprojekt att kunna genomföras. För en närmare redovisning av vilka projekt som innefattas i vår planeringsram hänvisas till motion 2008/09:T9 (v).

11. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 37 (mp)

Karin Svensson Smith (mp) anför:

Vi i Miljöpartiet håller med om att riksdagen normalt inte bör besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Vi vill dock åter betona att en kraftig överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg måste vara ett bärande inslag i transport- och klimatpolitiken.

Statens vägnät behöver därför inte byggas ut och planerade satsningar som Förbifart Stockholm bör skrinläggas. Genom ovanstående skapar vi ett betydligt större utrymme för framtida satsningar inom järnvägssektorn än vad regeringen föreslår. Nödvändiga järnvägsinvesteringar kan därmed komma till stånd i stället för att skjutas på framtiden. Vi har vidare med anledning av den rådande finansiella krisen förordat en ökad ekonomisk satsning på framtidsanpassad infrastruktur. Med vårt förslag till planeringsinriktning tillgodoses således en stor del av motionsförslagen som lagts fram till förmån för olika angelägna järnvägsprojekt i landet.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

*Proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter –
infrastruktur för hållbar tillväxt:*

1. Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om att den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 ska uppgå till 417 miljarder kronor och ska användas enligt följande (avsnitt 6.1): a) 136 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar (avsnitt 6.3), b) 64 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar (avsnitt 6.3), c) 217 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet (avsnitt 6.2).
2. Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om att den statliga planeringsramen som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet perioden 2010–2021 får användas för investeringar i statliga vägar och järnvägar, sektorsuppgifter och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar, driftsbidrag till icke statliga flygplatser samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån (avsnitten 6, 7.4.1 samt 11.7).
3. Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om att de regionala infrastrukturplanerna även ska kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser (avsnitt 7.4.2).
4. Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om att trafikhuvudmännen inte ensamma ges trafikeringsrätt för sin försöksverksamhet med persontrafik på järnväg i Norrland (avsnitt 8.5.2).
5. Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om att statsbidraget till trafikhuvudmän för anskaffning av rullande materiel för regional spårbunden kollektiv persontrafik avvecklas (avsnitt 8.5.2).
6. Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om att det statliga driftsbidraget till icke statliga flygplatser huvudsakligen ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik (avsnitt 11.7).
7. Riksdagen bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt fördela medel mellan nationell plan och regionala planer (avsnitt 7.4.3).

Följdmotionerna

2008/09:T3 av Alf Eriksson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnaden av Västkustbanan.

2008/09:T4 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genomföra Hamnstrategiutredningens förslag.

2008/09:T5 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sundsvall/Härnösands och Örnsköldsviks flygplatser även fortsättningsvis bör vara statliga.

2008/09:T6 av Christer Engelhardt (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Gotlands behov av infrastrukturella satsningar för Gotlands utveckling.

2008/09:T7 av Mikael Damberg och Bosse Ringholm (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om investeringar i infrastruktur i Stockholmsregionen.

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s):

1. Riksdagen avslår regeringens förslag till statlig planeringsram för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021.
2. Riksdagen beslutar att den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 i stället ska uppgå till 457 miljarder kronor.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag att avveckla statsbidraget till trafikhuvudmän för anskaffning av rullande materiel för regional spårbunden kollektiv persontrafik.
4. Riksdagen avslår regeringens förslag till driftsbidrag till icke-statliga flygplatser.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om grunderna för ett nytt system för driftsbidrag till flygplatser.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökad klimatpåverkan.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Banverket, Vägverket och Sjöfartsverket i uppdrag att ta fram ett särskilt program för infrastruktursatsningar som förbättrar fordonsindustrins tillgång till en effektiv och miljövänlig infrastruktur.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de transportpolitiska målen.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lånefinansiering av delar av planeringsramen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om transportsystemets betydelse för att minska utsläppen av växthusgaser.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera investeringar i ny järnvägskapacitet framför investeringar i vägar.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att på sikt öka kapaciteten på järnvägen för gods- och persontransporter med 50 %.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Ostlänken bör ingå i den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Norrbotniabanan bör ingå i den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda intäkterna från trängselskatten i Stockholm både till investeringar i kollektivtrafik och vägar.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten att peka ut strategiska kombiterminaler.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om konkurrensen på järnvägsnätet.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om målet för ägandet av Statens järnvägar.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avvisa förslaget att höja banavgifterna på järnväg.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta jämställdheten vara vägledande för inriktningen av infrastrukturpolitiken.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om medel för ökad bärighet i skogslänen.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att väg E 22 bör ingå i den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021.

26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en blocköverskridande långsiktig överenskommelse om infrastrukturen i Stockholmsområdet.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en översyn av sjöfartens avgifter för att öka dess konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med konkreta förslag på hur närjöfarten i Sverige kan utvecklas som ett alternativ till vägtransporter.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av att peka ut strategiska hamnar.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka de ekonomiska styrmedlen för att föra över resande från flyget till järnvägen.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utvidga ansvaret för trafiksäkerhetsfrågorna.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabb översyn av planeringsprocessen för väg- och järnvägsinvesteringar.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva funktionsupphandling med helhetsåtagande i ett antal infrastrukturprojekt i närtid.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Konkurrensverket i uppdrag att se över konkurrensen i anläggningsbranschen och föreslå åtgärder för att öka konkurrensen.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Ekonomistyrningsverket i uppdrag att se över avtalskonstruktionerna på anläggningsområdet i syfte att öka kostnadskontrollen.
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommunal medfinansiering som finansieringskälla för infrastrukturen.
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om försök med trängselskatt i fler kommuner än Stockholm.

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda en investeringsbudget för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en transporthierarki för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda samhällsplaneringen för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda IT och bredband för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka andelen resor med kollektivtrafiken för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta mer gods gå på spår för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra sjöfarten mer tillgänglig för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utöka cykeltrafiken för att få ett socialt och ekologiskt hållbart transportsystem.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en mer jämställd trafik för att få ett socialt hållbart transportsystem.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sätta resenären i centrum för att få ett socialt hållbart transportsystem.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att få en trafikpolitik även för funktionshindrade för att få ett socialt hållbart transportsystem.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en trafik på barns villkor för att få ett socialt hållbart transportsystem.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en säkrare trafik för att få ett socialt hållbart transportsystem.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att behandla gotlänningar som alla andra i landet för att få ett socialt hållbart transportsystem.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta staten betala för sjöfartsinfrastrukturen för att få ett demokratiskt hållbart transportsystem.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överföra Gotlandstrafiken till Vägverket för att få ett demokratiskt hållbart transportsystem.

18. Riksdagen beslutar, i enlighet med vad som anförs i motionen, att den totala investeringsramen under åren 2010–2021 bör uppgå till 544 miljarder kronor.
19. Riksdagen beslutar, i enlighet med vad som anförs i motionen, att den totala ramen för investeringar i transportinfrastrukturen under åren 2010–2021 ska uppgå till 301,4 miljarder kronor uppdelade enligt följande: 191 miljarder kronor till järnvägsinvesteringar, 90,6 miljarder kronor till väginvesteringar, 12 miljarder kronor till regionala planer och 8,4 miljarder kronor till trafiksäkerhetsåtgärder.
20. Riksdagen beslutar, i enlighet med vad som anförs i motionen, att planeringsperioden 2010–2021 ska ha en anslagsnivå för drift och underhåll motsvarande 242,2 miljarder kronor uppdelade enligt följande: 90,2 miljarder kronor till drift och underhåll för järnväg, 11,75 miljarder kronor till upprustning av lågtrafikerade banor, 3,6 miljarder kronor till kapillärspår, 114 miljarder kronor till drift och underhåll på väg och 10,8 miljarder kronor till enskilda vägar.
21. Riksdagen beslutar, i enlighet med vad som anförs i motionen, att planeringsperioden 2010–2021 ska ha en nivå för järnvägsinvesteringar motsvarande 191 miljarder kronor uppdelade enligt följande: 180 miljarder kronor till nya järnvägar, 4,8 miljarder kronor till regionala planer och 6 miljarder kronor till lokal spårtrafik.
22. Riksdagen beslutar, i enlighet med vad som anförs i motionen, att planeringsperioden 2010–2021 ska ha en nivå för väginvesteringar motsvarande 90,6 miljarder kronor uppdelade enligt följande: 27,6 miljarder kronor till nya vägar, 12 miljarder kronor till regionala planer, 8,4 miljarder kronor till trafiksäkerhetsåtgärder, 6 miljarder kronor till miljöåtgärder, 21 miljarder kronor till ökad bärighet, 8,4 miljarder kronor till riktade åtgärder för cykeltrafik och 8,4 miljarder kronor till riktade åtgärder för kollektivtrafik.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska hamnar.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska kombiterminaler.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska flygplatser och driftbidrag.

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att målet om ekologisk hållbarhet bör vara överordnat bland de transportpolitiska målen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överskottet från trängselskatten i Stockholm ska anslås till ett nytt riktat bidrag till regionens kollektivtrafik.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör ta det fulla ansvaret för infrastrukturinvesteringar av nationell karaktär.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att icke prissatta effekter, såsom påverkan på biologisk mångfald och andra exploateringseffekter, bör få större politiskt genomslag vid alla typer av beslut som berör infrastruktur.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prognoser för bränslepriset i den fortsatta åtgärdsplaneringen bör bygga på realistiska antaganden om oljans och alternativa bränslens prisutveckling.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ASEK-värdet för koldioxid bör uppdateras utifrån tvågradersmålet inför den kommande åtgärdsplaneringen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fyrstegsprincipen bör få en större tyngd i infrastrukturplaneringen.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en dragning av Europakorridoren via Växjö bör utredas.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planeringen av höghastighetsbanorna inom projektet Europakorridoren och Götalandsbanan ska intensifieras med sikte på snabbast möjliga genomförande.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att höghastighetsbanorna inom projektet Europakorridoren ska finansieras i särskild ordning och ej ingå i planeringsramen.
14. Riksdagen beslutar att planeringsramen för övriga spårinvesteringar ska vara 188 miljarder kronor 2010–2021.
15. Riksdagen beslutar att planeringsramen för drift, underhåll och trafikledning av järnvägar ska vara 97 miljarder kronor 2010–2021.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ:s uppdrag bör ändras så att det omfattar att bedriva den tågtrafik som behövs för att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avveckla Jernhusen och ge Banverket i uppdrag att överta de ansvarsområden som Jernhusen har i dag.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i Banverkets sektorsuppdrag ska ingå att vara ett nationellt kompetenscentrum för lokal och regional spårtrafik i större städer.

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Banverket ska prioritera olika spårvagnsprojekt efter största klimatnytta.
20. Riksdagen beslutar att av planeringsramen för övriga spårinvesteringar ska 20 miljarder kronor avse statsbidrag till byggande av spårvägar i större städer och 8 miljarder kronor avse statsbidrag till anskaffning av rullande materiel.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör få i uppdrag att öka kollektivtrafikens andel i transportsystemet på bilens bekostnad med årliga redovisningskrav om måluppfyllelse.
22. Riksdagen beslutar att Vägverket ges i uppdrag att avsätta 12 miljarder kronor under planeringsperioden 2010–2021 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna.
23. Riksdagen beslutar att Vägverket ges i uppdrag att avsätta 12 miljarder kronor år 2010–2021 för investeringar i säkra gång- och cykelvägar i det statliga vägnätet samt ett 50-procentigt bidrag till kommunerna för att öka cyklingens andel av persontransporterna.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inte bör investera mer i nya motorvägar som ökar kapaciteten för vägtrafiken och därmed leder till ökad klimatpåverkan.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör omfördela TEN-projektmedel så att alla medel går till icke klimatstörande transportslag.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att utarbeta en skadeförebyggande underhållsstrategi.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sjöfartsverket bör finansieras med anslag.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hamnstrategins prioriteringar av strategiska hamnar och godsnoder bör tas i beaktande vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljöaspekter bör bli styrande för de avtal och överenskommelser staten gör med prioriterade strategiska hamnar.
30. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på hur farledsavgifterna kan klimatdifferentieras.
31. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på hur det kan ställas klimatrelaterade krav i anslutning till sjöfartsstödet.
32. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om bredbandsstöd till glesbygd.

33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör uppmärksamma området bredband och telematik vid Sveriges ordförandeskap i EU.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens förslag om att de regionala infrastrukturplanerna även ska kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser bör avslås.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007

2007/08:T204 av Fredrik Olovsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Skavsta som strategiskt viktig flygplats.

2007/08:T209 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om namnbyte av Arlanda flygplats till Alfred Nobel Airport.

2007/08:T213 av Kerstin Lundgren (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett ökat statligt ansvarstagande för viktiga broar för sjöfarten.

2007/08:T216 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en djuphamn i Norvik.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av skyndsamt handläggning av olika tillståndsprövningar i samband med Norviks hamn.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en positiv inställning från regeringens sida när det gäller Norvik.

2007/08:T226 av Rune Wikström och Marietta de Pourbaix-Lundin (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stoppa den planerade utbyggnaden av det hittills orörda området kring Horsstensleden och i stället verka för att restaurera och bygga ut den befintliga Sandhamnsleden.

2007/08:T245 av Kenneth Johansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att besöksnäringens behov måste få vara en tydligare påverkande faktor vid bedömning och prioritering av infrastrukturinvesteringar i såväl vägar och järnvägar som flygtrafik.

2007/08:T253 av Jörgen Johansson (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt genomföra utbyggnaden av slussen i Södertälje.

2007/08:T288 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en långsiktig strategi för flyget i Stockholm-Mälardalen.

2007/08:T295 av Ulf Sjösten (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva alternativ finansiering vid vägbyggnation på några lämpliga utbyggnads- och ombyggnadsprojekt i Sverige.

2007/08:T318 av Lars Tysklind (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om prioritering av anslag till underhåll av regionalbanor och gods-järnvägar med måttlig trafik.

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v):

5. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till strategiska hamnar och utbyggnad av kombiterminaler i samband med att propositionen om ny infrastrukturinriktning för 2010–2019 presenteras.

2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v):

2. Riksdagen begär att regeringen återkommer med lagförslag som stärker den regionala samordningen på ett sätt så att transportarbetets miljöpåverkan kan minska på regional nivå.
3. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag som ställer krav på att de regionala planerna konsekvensanalyseras utifrån bebyggelse- och transportperspektiv.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner för minskat transportbehov och miljövänligare resor.

2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vara pådrivande i att Banverket och andra trafikverk förändrar de samhällsekonomiska kalkylerna så att värderingen av olika komponenter inte minskar kvinnors tillgång till transporter.

2007/08:T342 av Björn Hamilton (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flygplatssituationen i Stockholmsområdet.

2007/08:T345 av Lennart Sacrédeus (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbättra farleden till Gävle hamn.

2007/08:T357 av Lars U Granberg och Leif Pettersson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Luleå hamn som prioriterad hamn och en del i Nordic Sea Port-konceptet.

2007/08:T360 av Krister Örnjäder (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en sammanhållen infrastruktur för flygplatser i Sverige.

2007/08:T364 av Sten Nordin och Lisbeth Grönfeldt Bergman (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa anläggningslagar i Sverige.

2007/08:T365 av Staffan Anger (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att Luftfartsverket återköper tidigare aktieandelar i Västerås Flygplats AB.

2007/08:T367 av Berit Högman m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att flygplatsen i Karlstad är en statlig angelägenhet.

2007/08:T370 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Vägverkets resurshantering och samverkan med andra myndigheter.

2007/08:T373 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera Strömsholms kanal.

2007/08:T392 av Ann-Kristine Johansson och Helén Pettersson i Umeå (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om väghållning i glesbygd.

2007/08:T398 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga om slussen i Södertälje för att främja handelssjöfarten på Mälaren och för att vid behov sänka vattennivån.

2007/08:T404 av Fredrik Olovsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Oxelösunds hamn.

2007/08:T405 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sundsvalls hamn som prioriterad hamn.

2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket i uppdrag att belysa och lägga fram förslag till hur flygtrafiken kan minimera miljöpåverkan.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att undersöka hur nya miljövänligare flygbränslen kan utvecklas och om processen med att godkänna miljövänligare flygbränslen kan påskyndas.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett statligt driftsstöd till en flygplats endast ska medges under förutsättning att inga alternativa kollektiva transportmöjligheter kan tillgodose regionens interregionala transportbehov.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Bromma flygfält ska avvecklas.

2007/08:T415 av Billy Gustafsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Norrköpings hamn pekas ut som en av Sveriges strategiska hamnar där staten beträffande sjöfarten tar ett ökat ansvar för planering och finansiering av infrastrukturinvesteringar.

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att man vid prioritering mellan olika infrastrukturobjekt tar hänsyn till såväl regionalpolitiska som sociala skäl, vid sidan av de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta större hänsyn till de tunga transporterna vid fördelning av väganslag både till drift och investeringar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets statliga vägar ska kunna hållas öppna året om.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av bra vägar för att den växande turistrnäringen ska kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om standarden på det nationella stamvägnätet i skogslänen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ge godstrafiken en betydligt högre prioritet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utveckla ett bra nät av kombiterminaler.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten och regionerna gemensamt bör utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen.

2007/08:T441 av Gunnar Axén m.fl. (m, kd, c, fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Norrköpings hamns strategiska betydelse.

2007/08:T450 av Lennart Axelsson och Matilda Ernkrans (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om inventering av förutsättningarna för att försörja företag och industriområden med stickspår för järnväg.

2007/08:T461 av Sinikka Bohlin m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att fullfölja arbetet med ett antal strategiska hamnregioner.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att investeringar i gemensamma kombiterminaler fullföljs.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Gävle hamn blir en av de hamnregionerna med tanke på sitt strategiska läge samt transporterna av flygbränsle till Arlanda.

2007/08:T462 av Christer Adelsbo m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sträva efter och arbeta för att på sikt nå upp till den ambition som finns att det statliga driftsstödet ska vara ca 75 % av flygplatsernas samlade underskott.

2007/08:T466 av Mats Pertoft m.fl. (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en ny hamn i Norvik/Nynäshamn inte bör ingå i den statliga hamnstrategin.

2007/08:T477 av Mikael Damberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Norviks hamn.

2007/08:T486 av Peter Pedersen m.fl. (v):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det görs en översyn av vilka tänkta motorvägsinvesteringar i den nationella väghållningsplanen som kan omvandlas till två-plus-ett-vägar.

2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att myndigheter och regeringen bör avvakta resultaten av analyserna innan man bestämmer vad som är samhälls-ekonomiskt lönsamt.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bedömningar om lönsamheten i infrastruktur ska baseras på realistiska prognoser över oljepriset.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att värderingen av koldioxidutsläpp i de samhälls-ekonomiska kalkylerna behöver uppdateras och utgå från moderna källor, t.ex. IPCC:s konsekvensbeskrivningar och Sternrapportens uppgifter.

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statens bidrag till regionala spårfordon fortsättningsvis bör benämnas bidrag till tåg och spårvagnar.

2007/08:T496 av Gunnar Andrén (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska flygtrafikens miljöföroreningar.

2007/08:T506 av Åke Sandström m.fl. (c, fp, kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en satsning även på öst-västlig infrastruktur i norra Sverige.

2007/08:T511 av Margareta Israelsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av större slusskapacitet i Södertälje.

2007/08:T513 av Gustav Blix (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underlätta viktigare samhällsprojekt genom anläggningslagar.

2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statens ansvar för finansiering av det nationella infrastrukturnätet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regionkommuner och primärkommuner ska samverka med de statliga verken för att inom infrastruktur- och kommunikationsplanering uppnå en systemsyn.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Arlandabanan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljöhänsynen måste väga tyngre vid framtidens val mellan infrastruktursatsningar och vid val av transportmedel.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Hargs hamns potential bör utnyttjas bättre genom investeringar i farledsförbättringar.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Arlandas ställning som landets internationella storflygplats ska stärkas.

2007/08:T526 av Sylvia Lindgren m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avveckling av Bromma flygplats.

2007/08:T534 av Stefan Attefall m.fl. (kd, c, fp, m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statens ansvar för att säkra en långsiktig utveckling av Axamo flygplats i Jönköping.

2007/08:T545 av Peter Eriksson m.fl. (mp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ger i uppdrag åt Sika eller annan relevant myndighet att vidareutveckla de samhällsekonomiska metoderna och kalkylvärdena i transportsektorn.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planeringsnivån för en ny framtidsplan för investeringar i nationella järnvägar ska uppgå till minst 15 miljarder kronor årligen i 2007 års prisnivå fr.o.m. 2011 och med belopp dessförinnan enligt motionen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den nya framtidsplanen bör omfatta tiden fram t.o.m. 2023.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utgångspunkter för prioritering av järnvägsprojekt.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de största projekten som bör ingå i planen.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de viktigaste projekten regionvis.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på gemensamma projekt som bör ingå i planen.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en drygt fördubblad satsning på drift och underhåll av järnvägar.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om beräkning av anslagsbehov för anslaget Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om finansieringsformer för järnvägsinvesteringar.
14. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag om index för värdesäkring av planeringsnivåer och anslag för järnvägsinvesteringar, drift och underhåll i enlighet med vad som anförs i motionen.

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statens bidrag till regionala spårfordon fortsättningsvis bör benämnas bidrag till tåg och spårvagnar.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör inrätta ett statligt bidrag till spårvägar i städer.

2007/08: MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillämpa och utveckla genderbudgetering och s.k. gender-auditing på område som infrastruktursatsningar och samhällsplanering.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008

2008/09: Sk352 av Magdalena Streijffert och Maryam Yazdanfar (båda s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för ett stopp för nybilsförsäljning av bilar som drivs med fossila bränslen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hela bilparken inom offentlig regi ska drivas med förnybart bränsle.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om konverteringsstöd och skattesubventioner för ekonomiskt hållbar omställning till förnybara bränslen.

2008/09: Fö289 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket och Banverket bör få i uppdrag att kartlägga och vid behov åtgärda risker för skred, ras, bortspolning, översvämning, erosion på grund av förändrad nederbörd och ökade flöden som kan drabba väg- och järnvägsnäten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Banverket bör få i uppdrag att göra en översyn av standarden för dimensionering av kontaktledningsanläggningar samt de ytterligare åtgärder som kan krävas för att öka robustheten avseende framför allt kraftig vind.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sjöfartsverket bör få i uppdrag att studera risken för avstängning av hamnar till följd av högre vattenstånd och eventuellt ökade vindar samt vid behov ge förslag till åtgärder.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör inkludera anpassning av transportinfrastrukturen till ett förändrat klimat i de transportpolitiska målen.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket och Banverket i uppdrag att stärka biologiska spridningskorridorer för arter hotade av klimatförändringar i samband med stormsäkring av räls och vägar.

2008/09:Kr234 av Gunnar Andrén m.fl. (fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sveriges marknadsföring av Nobelpriset och Arlanda.

2008/09:Kr263 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Strömsholms kanal.

2008/09:Ub542 av Karin Pilsäter (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktur på Södertörn.

2008/09:T202 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på vägar och järnvägar i Dalarna.

2008/09:T203 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att byta namn på Arlanda flygplats till Alfred Nobel Airport.

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ:s uppdrag bör ändras så att det omfattar att bedriva den tågtrafik som behövs för att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen.
20. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om lagändring så att det övergripande uppdraget i trafikhuvudmannalagen blir att minska klimatpåverkan genom att maximera en övergång från bil till kollektivtrafik.
21. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på att större tätorter ska göra en plan för hur stadens transportbehov ska kunna tillgodoses på ett miljöanpassat sätt, med övergripande mål om att begränsa biltrafiken.

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att utforma rekommendationer för bussfiler på vägar och gator bredare än tolv meter i stadsplanlagt område.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att utforma bussfiler på vägar bredare än tolv meter i det statliga vägnätet.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Banverket ett öronmärkt anslag för spårvägstrafik i stora städer.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Banverket ett utpekad huvudansvar för att det anläggs lokal spårtrafik, i samverkan med regionala och lokala aktörer.
33. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om att höja anslagen för tåg- och spårvagnar, s.k. rullande materiel.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör precisera Vägverkets sektorsansvar för kollektivtrafiken, med uppdraget att öka kollektivtrafikens andel i transportsystemet och att lämna årliga redovisningskrav om målpuffyllelse.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett öronmärkt anslag för Vägverkets infrastrukturåtgärder för kollektivtrafiken.
36. Riksdagen begär att regeringen ser över trafikhuvudmannalagen och återkommer med förslag om hur anropsstyrd trafik och andra lösningar som gör kollektivtrafiken mer flexibel kan uppmuntras.
37. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till riksdagen om att revidera systemet för statsbidrag till kollektivtrafik för att bli mer flexibelt och mindre låst till infrastrukturinvesteringar.
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Banverket i uppdrag att minska miljöpåverkan från järnvägen genom att vissa utpekade banavsnitt där det i dag används diesel elektrifieras.
41. Riksdagen begär att regeringen ser över trafikhuvudmannalagen och återkommer till riksdagen med förslag om hur möjligheten att kombinera cykel med kollektivtrafik kan regleras optimalt ur ett klimatperspektiv.
42. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med en plan för att bygga ut järnvägsnätet så att inrikesflyget söder om Sundsvall, Gotland undantaget, blir onödigt senast 2020.

2008/09:T207 av Christer Nylander m.fl. (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av E 22.

2008/09:T208 av Jan Ertsborn (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om högsta prioritet för att bygga en bilfri cykelturistled utmed Hallandskusten.

2008/09:T210 av Jan Ertsborn (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om färdigställandet av Väst kustbanan genom Halland.

2008/09:T214 av Tobias Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ombyggnad av riksväg 26/47 (47/48).

2008/09:T215 av Tobias Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet byggs om till motorväg, exempelvis genom att alternativa finansieringslösningar som OPS (offentlig-privat samverkan) används.

2008/09:T216 av Lars Tysklind (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en långsiktig satsning på en upprustning och utveckling av Bohusbanan – hela sträckningen från Strömstad till Göteborg.

2008/09:T219 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att förbättra möjligheterna att pendla med tåg mellan Uppsala och Stockholm.

2008/09:T220 av Lars Ohly m.fl. (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör använda sig av sin optionsrätt för att efter 2010 lösa ut A-Train som operatör på Arlandabanan och att Banverket bör överta ansvaret för järnvägssträckan.

2008/09:T222 av Ulf Nilsson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utbyggda vägar till hamnstäderna Ystad och Trelleborg.

2008/09:T223 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av järnvägssatsningar i Skåne.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om översyn av de svenska satsningarna på infrastruktur.

2008/09:T224 av Tobias Krantz och Gunnar Andrén (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktur i Norrbotten.

2008/09:T226 av Tobias Krantz och Jan Ertsborn (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om framtiden för järnvägslinjen Nässjö–Halmstad.

2008/09:T227 av Jan Ertsborn och Tobias Krantz (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26.

2008/09:T230 av Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om persontrafik på TGOJ-banan.

2008/09:T238 av Jeppe Johnsson m.fl. (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnaden av E 22.

2008/09:T241 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om E 4 genom Sundsvall.

2008/09:T243 av Agneta Lundberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bidrag till enskilda vägar.

2008/09:T248 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättrade kommunikationer av bostads- och näringslivsskäl inom Norrtälje kommun.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Banverket utreda frågan om järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda att Europaväg 18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägvägsnittet Rosenkälla–Söderhall.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av upprustning av riksväg 77.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att tillsammans med Norrtälje kommun se till att Förbifart Norrtälje väster om nuvarande riksväg 76 omgående kan påbörjas.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av färjor drivna av Vägverket för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.

2008/09:T249 av Jan Lindholm (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en järnväg och en järnvägsstation i Sälen.

2008/09:T257 av Margareta B Kjellin (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dubbelspår mellan Sundsvall och Uppsala.

2008/09:T258 av Lena Asplund och Ulf Berg (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett nytt namn på Arlanda flygplats.

2008/09:T259 av Birgitta Eriksson och Catharina Bråkenhielm (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör uppmärksamma cykeln i sin transportpolitik.

2008/09:T260 av Christer Engelhardt (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avveckling av Gotlandstillägget till och från Gotland.

2008/09:T261 av Christer Engelhardt (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en kryssningskaj i Visby.

2008/09:T264 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägen genom Sundsvalls centrum.

2008/09:T265 av Henrik von Sydow (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktursatsningar på väg 26, Nissastigen.

2008/09:T268 av Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med nolltaxa respektive halverade avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till skattefinansiering av Öresundsbron.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda om broavgifterna ska avskaffas efter det att investeringslånen är betalda.

2008/09:T269 av Fredrik Olovsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behov av satsningar på Västra stambanan.

2008/09:T271 av Åsa Lindestam (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hamnar och vattenleder görs kostnadsneutrala i förhållande till annan infrastruktur.

2008/09:T272 av Åsa Lindestam (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet att snarast utreda hur en utbyggnad av Ostkustbanan med dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall kan genomföras och finansieras.

2008/09:T273 av Roland Bäckman (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad trafikering med X 2000 på Norra stambanan.

2008/09:T274 av Roland Bäckman (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabbtågslinje mellan Östersund och Stockholm.

2008/09:T275 av Roland Bäckman (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om säkerheten på Europaväg 45.

2008/09:T279 av Alf Eriksson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för en gemensam järnvägsstandard i Europa.

2008/09:T280 av Alf Eriksson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Väst kustbanan.

2008/09:T281 av Carina Hägg och Thomas Strand (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägslinjen Värnamo–Landeryd.

2008/09:T282 av Carina Hägg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tilläggsdirektiv till utredningen om översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet och färdtjänstens speciella betydelse för människor med synnedsättningar.

2008/09:T283 av Britta Rådström (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om elektrifiering av tvärbanan från Hällnäs till Storuman.

2008/09:T285 av Britta Rådström och Lars Lilja (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av vägförbättringar i Norrland.

2008/09:T292 av Tone Tingsgård och Agneta Gille (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statens ansvar för infrastrukturinvesteringar.

2008/09:T294 av Roland Bäckman (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om godstransporter på Inlandsbanan.

2008/09:T296 av Christer Engelhardt (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om färjetrafik till och från Gotland och om konkurrenskraftiga och låga ”vägpriser”.

2008/09:T299 av Agneta Gille (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Arlandabanan.

2008/09:T302 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tågsträckan Uven.

2008/09:T303 av Agneta Gille och Tone Tingsgård (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upprustning av järnvägen mellan Dannemora och Hargshamn.

2008/09:T305 av Magdalena Andersson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 26/47 Mullsjö – Risbro.

2008/09:T307 av Krister Örnfjäder (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla den kustnära sjöfarten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fördelen med många hamnar.

2008/09:T308 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en långsiktig strategi för flyget i Stockholm-Mälardalen.

2008/09:T309 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Bergslagspendeln.

2008/09:T310 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avgiftssystemen och investeringsfördelningen mellan de olika transportslagen bör ses över för att skapa ett mer konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen.

2008/09:T311 av Yvonne Andersson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppföra Europakorridoren.

2008/09:T312 av Göran Persson i Simrishamn (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statliga flygplatser bör uppmanas till insatser som minskar koldioxidutsläppen.

2008/09:T313 av Lennart Axelsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Bergslagspendeln.

2008/09:T314 av Berit Andnor och Gunnar Sandberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om framtida järnvägsförbindelse mellan Östersund och Umeå.

2008/09:T315 av Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om investeringar i Inlandsbanan i första hand på sträckan Brunflo–Sveg.

2008/09:T316 av Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av E 14.

2008/09:T319 av Catharina Bråkenhielm och Jan-Olof Larsson (båda s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla trafiken på Bohusbanan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp Bohusbanans norra del.

2008/09:T322 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksväg 68 mellan Avesta och Torsåker bör prioriteras upp inom befintliga ramar i vägtrafikplanerna.

2008/09:T324 av Agneta Gille och Mats Berglind (båda s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägsinvesteringar i Uppsala län.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om väginvesteringar i Uppsala län.

2008/09:T325 av Börje Vestlund (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Norviks hamn som strategiskt viktig hamn.

2008/09:T328 av Lars Tysklind och Anita Brodén (båda fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att göra det möjligt att överföra godstrafik från väg till båt.

2008/09:T332 av Ulf Nilsson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Kastруп.

2008/09:T334 av Maria Lundqvist-Brömster (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att satsa på Norrbotniabanan.

2008/09:T337 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sundsvalls hamn som prioriterad hamn.

2008/09:T339 av Christer Adelsbo m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om det statliga driftsstödet till icke-statliga flygplatser.

2008/09:T344 av Margareta Persson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Jönköpings län.

2008/09:T345 av Sven-Erik Österberg och Olle Thorell (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga ut slussen i Södertälje.

2008/09:T350 av Sofia Larsen (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om investeringar i Nobelbanan.

2008/09:T351 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hamnar för Vänersjöfarten.

2008/09:T353 av Anders Åkesson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en höjd kvalitet och kapacitet på det gotländska vägnätet.

2008/09:T354 av Anders Åkesson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en eventuell avveckling av Gotlandstillägget bör ske först efter det att staten infört ett alternativt finansieringssystem som garanterar att godsfrakt kan ske med lastbil eller annan lastbärare mellan Gotland och fastlandet under samma ekonomiska villkor som godstransporter sker på motsvarande sträcka på fastlandet.

2008/09:T356 av Johan Löfstrand m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påskynda planeringen och byggandet av Ostlänken.

2008/09:T360 av Carin Runeson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om godstrafiken på Bergslagsbanan.

2008/09:T361 av Matilda Ernkrans m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en väl fungerande infrastruktur som avgörande för Sveriges konkurrenskraft och omställningen till ett klimatsmartare samhälle.

2008/09:T362 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utbyggd infrastruktur i Västra Götaland.

2008/09:T364 av Patrik Björck m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att rusta upp Västra stambanan och göra den fyrspårig hela vägen från Göteborg till Stockholm.

2008/09:T366 av Peter Hultqvist m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av investeringar efter Dalabanan i syfte att åstadkomma kortare restid och regionförstoring.

2008/09:T367 av Peter Hultqvist m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om E 16 Gävle–Malung–Oslo, riksväg 70 Enköping–Idre samt Bergslagsdiagonalen riksväg 50 Ödeshög–Söderhamn.

2008/09:T368 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera Råta linjen i framtida infrastruktursatsningar.

2008/09:T369 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera Uventrafikens utveckling.

2008/09:T370 av Agneta Berliner m.fl. (fp, c, m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga om slussen i Södertälje för att främja en miljövänlig tillväxt i Mäljarregionen.

2008/09:T371 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av statliga insatser för att ge Bergslagspendeln ökad kapacitet.

2008/09:T372 av Maria Lundqvist-Brömster (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera väg 363 i Västerbotten.

2008/09:T373 av Gunnar Andréén (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga vidare på Stockholmsregionens tunnelbana för framkomlighetens, resenärernas och miljöns skull samt för minskad trängsel ovan jord.

2008/09:T374 av Monica Green m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga E 20 som fyrfältsväg omedelbart.

2008/09:T375 av Carina Ohlsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ut och utveckla Kinnekullebanan.

2008/09:T376 av Carina Ohlsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utveckla Vänersjöfarten.

2008/09:T377 av Sonia Karlsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om omläggning av riksväg 50 i Motala.

2008/09:T378 av Peter Hultqvist m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dels utpekande som nationellt godsstråk, dels investeringar efter Bergslagsbanan.

2008/09:T380 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en strategi för en nationell infrastruktur av flygplatser för både passagerartrafik och gods.

2008/09:T381 av Thomas Bodström (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höghastighetståg.

2008/09:T382 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

2. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om att öka investeringarna i järnvägens infrastruktur.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Banverket i uppdrag att investera i ett rikstäckande nät av kombiterminaler.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör vara pådrivande inom EU för att öka andelen godstransporter med låg klimatpåverkan och minska andelen klimatförstörande transporter.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör vara pådrivande för att EU ska utforma och genomföra en aktionsplan för ett minskat transportarbete.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket bemyndigande att utforma ett regelverk för lastbilsfria perioder på vissa vägsträckor.

2008/09:T383 av Jan Lindholm (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om det omedelbara behovet av att Banverket bygger det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge.

2008/09:T386 av Berit Andnor och Gunnar Sandberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en öst-västlig transportkorridor.

2008/09:T394 av Peter Jonsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bättre förutsättningar för Vänersjöfarten.

2008/09:T395 av Peter Jonsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fördelning av medel till bärighets- och tjälsäkring av grusvägar i Dalsland.

2008/09:T397 av Peter Jonsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att samtliga delar i Trollhättanpaketet bör genomföras fullt ut inom uppställda tidsramar.

2008/09:T398 av Lennart Axelsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägsförbindelser i Örebro län.

2008/09:T399 av Anders Åkesson och Staffan Danielsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla järnvägen mellan Västervik och Linköping.

2008/09:T402 av Peter Pedersen m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att andelen resor med cykel bör öka från 10 till 15 % år 2015 och från 10 till 20 % år 2019.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska upprättas regionala och centrala cykelbokslut.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska inrättas cykelsamordnare på dels nationell nivå, dels regional nivå.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör se till att de åtgärder som Banverket redovisat när det gäller cykel på tåg samt cykel vid tågstationer och som vi nämner i motionen snarast verkställs.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att kraftfullt se till att det skapas fler cykelparkeringar vid tågstationer.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ingen operatör ska kunna få bedriva persontrafik om de inte använder tågvagnar som kan transportera cyklar.

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i regleringsbrev eller i annan form bör ge Vägverket i uppdrag utreda cyklandets aspekter utifrån socioekonomiskt och etniskt perspektiv samt jämställdhetsperspektiv.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur den samhälls-ekonomiska kalkylmodellen kan ändras så att den bättre speglar det av riksdagen uppställda delmålet om att transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås.
10. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med ett lagförslag som innebär att kommuner åläggs att redovisa hur de ska förbättra sitt cykelvägnät och öka andelen transporter med cykel.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör införas ett statsbidrag till kommuner på 50 % av anläggningskostnaden till cykelinfrastruktur under förutsättning att kommunen upprättat cykelplan.

2008/09:T403 av Rolf K Nilsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Gotlandstrafiken inte bör vara underställd Rikstrafiken.

2008/09:T404 av Rolf K Nilsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkerställa tvåhamnsalternativet i Gotlandstrafiken.

2008/09:T406 av Rolf K Nilsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett vägpris bör införas på Gotlandsfärjorna.

2008/09:T407 av Rolf K Nilsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra E 22 till motorväg.

2008/09:T408 av Rune Wikström och Marietta de Pourbaix-Lundin (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta lämpliga åtgärder för att garantera framtida finansiering och öppethållande av fritidsbåtsleder och kanaler för i huvudsak fritidsbåtar i Stockholms skärgård.

2008/09:T414 av Mats Sander (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på Europakorridoren.

2008/09:T415 av Johan Pehrson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om E 18 mellan Örebro och Karlskoga.

2008/09:T419 av Berit Högman och Tommy Ternemar (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tågtrafiken mellan Värmland och Stockholm.

2008/09:T421 av Tommy Ternemar m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kollektivtrafiken i Värmland.

2008/09:T424 av Jörgen Hellman m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av nya syllar för Dal Västra Värmlands järnväg.

2008/09:T425 av Billy Gustafsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om E 22 i Östergötland.

2008/09:T426 av Ann-Kristine Johansson och Marina Pettersson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att tillsammans med skogsindustrin utreda hur man kan förbättra bärigheten och möjligheten att få fram virke vid mindre tjäle.

2008/09:T428 av Betty Malmberg (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en utredning med syfte att effektivisera den fysiska planeringsprocessen vid byggande av infrastruktur.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att införa s.k. anläggningslagar enligt dansk förebild.

2008/09:T429 av Betty Malmberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om beräkningar av samhällsnytta.

2008/09:T430 av Betty Malmberg och Peder Wachtmeister (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att separata höghastighetsbanor för järnväg snarast bör planeras, etappindelas och byggas i Sverige.

2008/09:T434 av Alf Eriksson och Phia Andersson (båda s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upprustning av järnvägsbanan mellan Varberg och Herrljunga.

2008/09:T437 av Tommy Waidelich (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att skapa en infrastruktur som underlättar för Kapellskär att fungera som brohamn och att ingå som beståndsdel i det transeuropeiska transportnätet (TENT) och därmed även få möjlighet att ta del av EU-medel.

2008/09:T438 av Tommy Waidelich och Björn von Sydow (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta bort monopolet på Arlandabanan.

2008/09:T439 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påverka den norska regeringen att säkerställa elektrifieringen av järnvägslinjer som går mellan Östersund och Trondheim.

2008/09:T440 av Peder Wachtmeister (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Banverkets trädsäkringsprojekt.

2008/09:T441 av Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 53.

2008/09:T442 av Otto von Arnold (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fortsatt utbyggnad av infrastrukturen kring Trelleborgs hamn.

2008/09:T443 av Désirée Pethrus Engström (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillämpa och utveckla genderbudgetering och genderauditing på områden som infrastruktuursatsningar och samhällsplanering.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka kvinnors deltagande i beslutsfattande om stadsplanering, trafiksystem, transporter och att ange jämställdhet som mål och medel i övergripande analyser nationellt och internationellt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förstärka incitamenten och möjligheterna att åka med allmänna kommunikationer, cykla eller gå.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Sverige bli föregångsland och utveckla en jämställd och hållbar klimatpolitik med miljöriktiga analyser.

2008/09:T447 av Fredrik Lundh (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Luleå hamn som en prioriterad hamn.

2008/09:T448 av Britta Rådström (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Gunnarns flygplats.

2008/09:T450 av Henrik von Sydow (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

2008/09:T451 av Henrik von Sydow och Anne Marie Brodén (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av utbyggnad av dubbelspår för tågtrafiken genom Halland.

2008/09:T452 av Jeppe Johnsson och Staffan Appelros (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sydstälken.

2008/09:T455 av Mats Sander (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dubbelspår på hela Västkustbanan.

2008/09:T456 av Bengt-Anders Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 26 förbi Smålandsstenar.

2008/09:T459 av Mats Pertoft (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att jämställa Södertälje hamn med de andra föreslagna strategiska hamnarna.

2008/09:T460 av Mats Pertoft m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om att satsa på utveckling och forskning om spårbilar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om att stödja kommuner, landsting och regioner som satsar på infrastruktur för spårbilar.

2008/09:T461 av Marie Weibull Kornias (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Västkustbanan måste bli komplett med dubbelspår på hela järnvägsbanan för att uppnå den fulla tidsvinsten.

2008/09:T462 av Annie Johansson m.fl. (c, m, kd, fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktursituationen i Jönköpings län.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Axamo flygplats i Jönköping.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Europakorridoren.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Götalandsbanan.

2008/09:T465 av Kerstin Lundgren (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör överta ansvaret för Mäljarbron i Södertälje och andra strategiska broar.

2008/09:T475 av Lars-Arne Staxäng m.fl. (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av satsningar på den västsvenska infrastrukturen.

2008/09:T477 av Cecilia Widegren (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hela E 20 som TEN-väg.

2008/09:T484 av Lena Olsson (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillse att Västerdalsbanan blir ett riksintresse även för persontrafik.

2008/09:T485 av Krister Örnfjäder m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Kalmar län.

2008/09:T486 av Sofia Larsen (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktursituationen i Örebro län.

2008/09:T488 av Kenneth Johansson m.fl. (c, fp, kd, m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i kommande planeringsdirektiv till Banverket peka ut upp-
rustning av Dalabanan som ett prioriterat projekt.

2008/09:T489 av Margareta Cederfelt och Maria Plass (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kartlägga vilka delar av det svenska järnvägsnätet som inte är elektrifierade, utarbeta en plan för hur elektrifiering kan ske samt påbörja arbetet med att elektrifiera järnvägen, oavsett huvudman.

2008/09:T490 av Betty Malmberg m.fl. (m, c, kd, fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Ostlänken.

2008/09:T494 av Hans Olsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på järnvägen.

2008/09:T495 av Veronica Palm och Mikael Damberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av miljöinvesteringar i Stockholmsregionen.

2008/09:T496 av Christer Adelsbo m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheterna att prioritera satsningar på E 22.

2008/09:T497 av Chatrine Pålsson Ahlgren (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en satsning på utbyggd infrastruktur i sydöstra Sverige.

2008/09:T498 av Irene Oskarsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att observera Södra stambanans, och anslutande banors, betydelse för infrastrukturen i södra Sverige.

2008/09:T499 av Dan Kihlström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Inlandsbanan ska betraktas som nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.

2008/09:T500 av Holger Gustafsson m.fl. (kd, m, c, fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska prioritera utbyggnaden av E 20 till motorväg genom hela Skaraborg.

2008/09:T502 av Ulf Holm och Peter Rådberg (båda mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett förbud i Sverige mot att sälja nytilverkadade bilar som drivs med fossila bränslen fr.o.m. år 2015.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för ett förbud inom EU mot att sälja nytilverkadade bilar som drivs med fossila bränslen fr.o.m. år 2015.

2008/09:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statens bidrag till regionala spårfordon fortsättningsvis bör benämnas bidrag till tåg och spårvagnar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppdraget i Rikstrafikens regleringsbrev ska förändras så att stöd även till studiependling och arbetspendling kan ingå.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör göra en översyn av Rikstrafikens trafikavtal utifrån ett jämställdhetsperspektiv.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till riksdagen om en ändring i Luftfartsstyrelsens föreskrifter för driftsstöd till icke-statliga flygplatser så att det krävs att flygplatsen ligger mer än tre timmar bort från Stockholms central med kollektiva färdmedel för att få statligt driftsstöd.

2008/09:T504 av Fredrik Olovsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Sörmland.

2008/09:T505 av Kerstin Haglö m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Blekinge.

2008/09:T506 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Lars Johansson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ny älvförbindelse och om infrastrukturen i Västra Götaland.

2008/09:T507 av Tone Tingsgård (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tilläggsdirektiv till Kollektivtrafikutredningen.

2008/09:T508 av Christin Hagberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om genomförandet av Europakorridoren.

2008/09:T511 av Monica Green m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Västsverige.

2008/09:T512 av Jörgen Hellman m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om byggande av dubbelspår mellan Herrljunga och Uddevalla.

2008/09:T513 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av översyn av lagstiftning om allmän och enskild väg.

2008/09:T515 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne bör tillföras en större andel av landets samlade infrastrukturmedel för att fullfölja den rejäla satsning som regeringen redan har gjort.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E 22 till fyrfilig väg.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Skånes hamnar, järnvägar och flygplatser.

2008/09:T516 av Annelie Enochson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige verkar i EU för att en europeisk vägtransportbyrå kommer till stånd.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den europeiska vägtransportbyrån bör inrättas i Göteborg.

2008/09:T518 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inför ordförandeåret verkar för att den botniska korridoren prioriteras av EU.

2008/09:T521 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av infrastruktursatsningar i Mälardalen.

2008/09:T523 av Monica Green m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Västra stambanan genom Lerum.

2008/09:T524 av Lars Gustafsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om färdigställandet av Väst kustbanan.

2008/09:T525 av Mikael Oscarsson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera byggandet av en järnväg mellan Enköping och Uppsala.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera utbyggnaden av väg 288 mellan Östhammar och Uppsala.

2008/09:T526 av Mikael Oscarsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten ska delfinansiera upprustningen av järnvägen Danemora–Hargshamn.

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att man vid prioritering mellan olika infrastrukturobjekt tar hänsyn till såväl regionalpolitiska som sociala skäl vid sidan av de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta större hänsyn till de tunga transporterna vid fördelning av vägenslag både till drift och till investeringar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets statliga vägar ska kunna hållas öppna året om.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av bra vägar för att den växande turistrnäringen ska kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om standarden på det nationella stamvägnätet i skogslänen.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underhållet av järnvägarna måste stärkas kraftigt så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ge godstrafiken en betydligt högre prioritet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utveckla ett bra nät av kombiterminaler.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder från samhällets sida för att upprätthålla en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten och regionerna gemensamt bör utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tågtrafiken bör samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår och integreras med den regionala och interregionala busstrafiken.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten måste ta ansvar för att hitta ett system som innebär att trafiken kan upprätthållas på olönsamma flyglinjer som är viktiga utifrån regionalpolitisk synpunkt.

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om samordning av de olika trafikslagen.

2008/09:T529 av Lennart Pettersson m.fl. (c, m, fp, kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en framtida fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

2008/09:T530 av Else-Marie Lindgren (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utveckling och förnyelse av infrastruktur och samverkan med Danmark och Tyskland om Fehmarn bält-förbindelsen.

2008/09:T533 av Leif Jakobsson m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnaden av den spårbundna kollektivtrafiken i Malmöområdet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ett yttre godsspår runt Malmö.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förutsättningar för snabbtåg mellan Malmö/Köpenhamn och Stockholm.

2008/09:T534 av Olle Thorell m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av satsningar på Råta linjen.

2008/09:T537 av Carina Hägg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Fehmarn bält-förbindelsen och Europakorridoren.

2008/09:T538 av Kerstin Engle m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Skåne.

2008/09:T539 av Billy Gustafsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Norrköpings hamn bör pekas ut som en av Sveriges strategiska hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering och finansiering av infrastrukturinvesteringar för sjöfarten.

2008/09:T540 av Lars Lilja (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en analys av avregleringen av kollektivtrafiken.

2008/09:T545 av Stefan Attefall (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trygga och säkra riksväg 26.

2008/09:T546 av Staffan Anger (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ut vägen mellan Sagån och Västerås till motortrafikled.

2008/09:T548 av Staffan Anger (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Luftfartsverket bör återköpa tidigare aktieinnehav i Västerås Flygplats AB.

2008/09:T549 av Staffan Anger (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av vägen mellan Eskilstuna och Västerås.

2008/09:T550 av Staffan Anger (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tyst asfalt.

2008/09:T552 av Irene Oskarsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att observera Södra stambanans, och anslutande banors, betydelse för infrastrukturen i södra Sverige.

2008/09:T553 av Mikael Oscarsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt vidta åtgärder för att rusta upp vägstråket Råta linjen.

2008/09:T554 av Lennart Sacrédeus (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upprusta Inlandsbanan och dess tvärbanor till kusten.

2008/09:T555 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på Nordiska triangeln och tillväxtkorridoren Oslo–Karlstad–Stockholm.

2008/09:T557 av Gunnar Axén m.fl. (m, kd, c, fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Norrköpings hamns strategiska betydelse.

2008/09:T558 av Ulrika Karlsson i Uppsala (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en utredning om rådigheten över industrispår.

2008/09:MJ459 av Lars Ohly m.fl. (v):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige inom EU agerar för en handlingsplan för minskade transportbehov.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i EU verka för investeringar som leder till ett klimatanpassat och jämställt transportsystem.

2008/09:MJ502 av Tina Ehn m.fl. (mp):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge i uppdrag åt verk som arbetar med infrastrukturfrågor att ge hänsyn till biologisk mångfald ökad tyngd i sin verksamhet.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inom EU bör verka för att hållbarhetskriterier som beaktar biologisk mångfald tas fram för fossila drivmedel.

2008/09:N321 av Solveig Hellquist (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppmärksamma att brukbara vägar är en förutsättning för vindkraftsutbyggnad.

2008/09:A395 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp):

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör se över infrastruktursatsningarnas storlek i relation till stöd av kollektivtrafik som medel för att åstadkomma ett jämställt och långsiktigt hållbart samhälle och återkomma till riksdagen med förslag till hur fördelningen kan ändras.
22. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med en plan över hur statens bidrag till trafik ska omfördelas för att styra mot ökad jämställdhet inom transportsektorn.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda regelsystemet ur ett jämställdhetsperspektiv och föreslå vilka ändringar som behövs för att transportsystemet ska bli jämställt.

25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör uppmana transportsektorn att uppfylla högt ställda jämställdhetsmål och återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som kan tillämpas för att nå målet om transportsektorn inte ensam klarar det.

BILAGA 2

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 37

Motion	Motionärer	Yrkanden
37. Särskilda infrastrukturåtgärder		
2008/09:Ub542	Karin Pilsäter (fp)	2
2008/09:T3	Alf Eriksson m.fl. (s)	
2008/09:T6	Christer Engelhardt (s)	
2008/09:T7	Mikael Damberg och Bosse Ringholm (båda s)	i denna del
2008/09:T202	Rolf Gunnarsson (m)	
2008/09:T207	Christer Nylander m.fl. (fp)	
2008/09:T208	Jan Ertsborn (fp)	
2008/09:T210	Jan Ertsborn (fp)	
2008/09:T214	Tobias Krantz (fp)	
2008/09:T215	Tobias Krantz (fp)	
2008/09:T216	Lars Tysklind (fp)	
2008/09:T219	Cecilia Wikström i Uppsala (fp)	1
2008/09:T222	Ulf Nilsson (fp)	
2008/09:T223	Ulf Nilsson och Christer Nylander (båda fp)	1 och 2
2008/09:T224	Tobias Krantz och Gunnar Andrén (båda fp)	
2008/09:T226	Tobias Krantz och Jan Ertsborn (båda fp)	
2008/09:T227	Jan Ertsborn och Tobias Krantz (båda fp)	
2008/09:T230	Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (båda m)	
2008/09:T238	Jeppé Johnsson m.fl. (m)	
2008/09:T241	Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s)	
2008/09:T248	Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda fp)	1–8
2008/09:T249	Jan Lindholm (mp)	
2008/09:T257	Margareta B Kjellin (m)	
2008/09:T264	Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s)	
2008/09:T265	Henrik von Sydow (m)	
2008/09:T269	Fredrik Olovsson (s)	
2008/09:T272	Åsa Lindestam (s)	
2008/09:T273	Roland Bäckman (s)	
2008/09:T274	Roland Bäckman (s)	
2008/09:T275	Roland Bäckman (s)	
2008/09:T280	Alf Eriksson (s)	
2008/09:T281	Carina Hägg och Thomas Strand (båda s)	
2008/09:T283	Britta Rådström (s)	
2008/09:T285	Britta Rådström och Lars Lilja (båda s)	
2008/09:T294	Roland Bäckman (s)	
2008/09:T303	Agneta Gille och Tone Tingsgård (båda s)	
2008/09:T305	Magdalena Andersson (m)	
2008/09:T309	Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda s)	
2008/09:T313	Lennart Axelsson m.fl. (s)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2008/09:T314	Berit Andnor och Gunnar Sandberg (båda s)	
2008/09:T315	Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s)	
2008/09:T316	Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s)	
2008/09:T319	Catharina Bråkenhielm och Jan-Olof Larsson (båda s)	1 och 2
2008/09:T322	Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda s)	
2008/09:T324	Agneta Gille och Mats Berglind (båda s)	1 och 2
2008/09:T332	Ulf Nilsson (fp)	
2008/09:T334	Maria Lundqvist-Brömster (fp)	
2008/09:T344	Margareta Persson m.fl. (s)	
2008/09:T350	Sofia Larsen (c)	
2008/09:T353	Anders Åkesson (c)	
2008/09:T356	Johan Löfstrand m.fl. (s)	
2008/09:T360	Carin Runeson m.fl. (s)	
2008/09:T361	Matilda Ernkrans m.fl. (s)	
2008/09:T362	Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s)	
2008/09:T364	Patrik Björck m.fl. (s)	
2008/09:T366	Peter Hultqvist m.fl. (s)	
2008/09:T367	Peter Hultqvist m.fl. (s)	
2008/09:T368	Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c)	
2008/09:T369	Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c)	
2008/09:T371	Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c)	
2008/09:T372	Maria Lundqvist-Brömster (fp)	
2008/09:T373	Gunnar Andrén (fp)	
2008/09:T374	Monica Green m.fl. (s)	
2008/09:T375	Carina Ohlsson m.fl. (s)	
2008/09:T377	Sonia Karlsson m.fl. (s)	
2008/09:T378	Peter Hultqvist m.fl. (s)	
2008/09:T383	Jan Lindholm (mp)	
2008/09:T386	Berit Andnor och Gunnar Sandberg (båda s)	
2008/09:T395	Peter Jonsson m.fl. (s)	
2008/09:T397	Peter Jonsson m.fl. (s)	
2008/09:T398	Lennart Axelsson (s)	
2008/09:T399	Anders Åkesson och Staffan Danielsson (båda c)	
2008/09:T407	Rolf K Nilsson (m)	
2008/09:T415	Johan Pehrson (fp)	
2008/09:T419	Berit Högman och Tommy Ternemar (båda s)	
2008/09:T421	Tommy Ternemar m.fl. (s)	
2008/09:T424	Jörgen Hellman m.fl. (s)	
2008/09:T425	Billy Gustafsson m.fl. (s)	
2008/09:T434	Alf Eriksson och Phia Andersson (båda s)	1 och 2
2008/09:T439	Cecilia Wikström i Uppsala (fp)	
2008/09:T441	Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (båda m)	
2008/09:T442	Otto von Arnold (kd)	
2008/09:T450	Henrik von Sydow (m)	
2008/09:T451	Henrik von Sydow och Anne Marie Brodén (båda m)	
2008/09:T452	Jeppe Johnsson och Staffan Appelros (båda m)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2008/09:T455	Mats Sander (m)	
2008/09:T456	Bengt-Anders Johansson (m)	
2008/09:T461	Marie Weibull Kornias (m)	
2008/09:T462	Annie Johansson m.fl. (c, m, kd, fp)	1
2008/09:T475	Lars-Arne Staxäng m.fl. (m)	
2008/09:T477	Cecilia Widegren (m)	
2008/09:T484	Lena Olsson (v)	
2008/09:T485	Krister Örnfjäder m.fl. (s)	
2008/09:T486	Sofia Larsen (c)	
2008/09:T488	Kenneth Johansson m.fl. (c, fp, kd, m)	
2008/09:T490	Betty Malmberg m.fl. (m, c, kd, fp)	
2008/09:T494	Hans Olsson m.fl. (s)	
2008/09:T495	Veronica Palm och Mikael Damberg (båda s)	
2008/09:T496	Christer Adelsbo m.fl. (s)	
2008/09:T497	Chatrine Pålsson Ahlgren (kd)	
2008/09:T498	Irene Oskarsson (kd)	
2008/09:T499	Dan Kihlström (kd)	
2008/09:T500	Holger Gustafsson m.fl. (kd, m, c, fp)	
2008/09:T504	Fredrik Olovsson m.fl. (s)	
2008/09:T505	Kerstin Haglö m.fl. (s)	
2008/09:T506	Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Lars Johansson (båda s)	
2008/09:T511	Monica Green m.fl. (s)	
2008/09:T512	Jörgen Hellman m.fl. (s)	
2008/09:T515	Anne-Marie Pålsson m.fl. (m)	1-4
2008/09:T521	Sven-Erik Österberg m.fl. (s)	
2008/09:T523	Monica Green m.fl. (s)	
2008/09:T524	Lars Gustafsson (kd)	
2008/09:T525	Mikael Oscarsson (kd)	1 och 2
2008/09:T526	Mikael Oscarsson (kd)	
2008/09:T529	Lennart Pettersson m.fl. (c, m, fp, kd)	
2008/09:T533	Leif Jakobsson m.fl. (s)	1 och 2
2008/09:T534	Olle Thorell m.fl. (s)	
2008/09:T538	Kerstin Engle m.fl. (s)	
2008/09:T545	Stefan Attefall (kd)	
2008/09:T546	Staffan Anger (m)	
2008/09:T549	Staffan Anger (m)	
2008/09:T552	Irene Oskarsson (kd)	
2008/09:T553	Mikael Oscarsson (kd)	
2008/09:T554	Lennart Sacrédeus (kd)	
2008/09:T555	Ann-Kristine Johansson m.fl. (s)	
2008/09:N321	Solveig Hellquist (fp)	1