

## Motion till riksdagen 2011/12:T9

**av Anders Ygeman m.fl. (S)**  
**med anledning av prop. 2011/12:118**

# Planeringssystem för transportinfrastruktur

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om planeringssystem för transportinfrastruktur.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om medfinansiering av infrastrukturprojekt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stora, strategiska projekt som är centrala för att uppnå Sveriges klimat- och utvecklingsmål ska kunna riksintresseklassas.
4. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i väglagen i de delar det avser 76 § andra stycket och antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om byggande av järnväg med den ändringen att det i lagen införs en ny paragraf, 5 kap. 5 §, med följande lydelse: ”Naturvårdsverket får överklaga sådana beslut av Trafikverket som berör Naturvårdsverkets verksamhetsområde”.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att Naturvårdsverket är aktivt i planeringsprocessen av vägar och järnvägar och framför sina synpunkter så tidigt som möjligt för att planeringen ska bli effektiv.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med kriterier för vad som kan anses vara ”en betydande miljöpåverkan” enligt den föreslagna ändringen i 16 a § väglagen och 2 kap. 9 § lagen om byggande av järnväg (banlagen).
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag till lagändringar i enlighet med Transportinfrastrukturkommitténs förslag vad gäller rätten att överklaga Trafikverkets beslut att fastställa en väg- eller järnvägsplan.

Fel! Okänt namn på

## Motivering

Vi socialdemokrater menar att det behövs kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med de orimligt långa ledtiderna vid byggande av ny infrastruktur. Den långa planeringstiden är i dag kostnadsdrivande. Därför ser vi positivt på regeländringar som kan underlätta för planeringen av ny transportinfrastruktur.

Rätt riktade investeringar bidrar till bättre möjlighet till arbetspendling och därmed större och förbättrade arbetsmarknadsregioner, något som främjar sysselsättningen. För ett exportberoende land som Sverige är även godstrafikens förutsättningar mycket viktiga. Med ökad kapacitet i järnvägssystemet kan den kraftiga kapacitetsbrist vi ser i dag minskas. Investeringar i ny järnvägskapacitet främjar även klimatet, minskar oljeberoendet och kan avlasta vägarna. På vägsidan finns tydliga behov av åtgärder för att öka kapaciteten i storstadsområdena och förbättra trafiksäkerheten. Fortfarande finns 100 mil väg kvar att mötteseparera enligt de ursprungliga planerna som dåvarande Vägverket satte upp.

Infrastrukturfrågorna handlar om hur Sverige ska främja utvecklingen av fler och bättre jobb och samtidigt klara klimatutmaningen.

För att möjliggöra en snabbare väg- och järnvägsutbyggnad menar vi att riksdagen ska kunna peka ut infrastrukturinvesteringar som riksintressen och i dessa fall begränsa det kommunala vetot. Vår uppfattning är att stora, strategiska projekt som är centrala för att uppnå Sveriges klimat- och tillväxtmål ska kunna riksintresseklassas. Om riksintresse föreligger ska regeringen med stöd av det befintliga regelverket i plan- och bygglagen (PBL) kunna besluta om så kallat planföreläggande, det vill säga att en kommun åläggs att ta fram de detaljplaner som krävs för att projektet ska kunna slutföras. Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen.

Riksrevisionen har i rapporten Medfinansiering av statlig infrastruktur (RIR 2011:28) påpekat att medfinansierade projekt kan ha fått förtur framför andra projekt.

Vi socialdemokrater anser att staten måste ta sitt ekonomiska ansvar för investeringar och underhåll av riksvägar, motorvägar och järnväg. Medfinansiering kan vara befogat då kommuner kan tillgodoräkna sig betydande nyttor av infrastruktur genom höjda markpriser och möjlighet till exploatering. Vi är kritiska till att göra systemet med medfinansiering till en grundläggande del av finansieringen av statliga infrastruktursatsningar. Övergripande nationella behov måste vara utgångspunkten och projekt kan inte vara beroende av enskilda kommuners ekonomi. Krav på kommunal medfinansiering får inte leda till ökade klyftor mellan fattiga och rika kommuner och regioner.

Stora infrastrukturprojekt skapar ofta konflikt med miljöintresset. Därför är det viktigt att tidigt i processerna uppmärksamma miljöeffekter som kan ge orsak till konflikter. Det sparar tid, pengar och minskar miljöpåverkan. Det finns exempel på när miljöproblem vid infrastrukturprojekt uppmärksammats sent i processen vilket lett till konflikter som fördyrat och försenat. Ett tidigt uppmärksammande av problem ökar möjligheten till lösningar som både håller ner kostnaden, inte försenar och minskar miljökonsekvenser.

Den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén menade i sitt betänkande<sup>1</sup> att Naturvårdsverket ska fortsätta att ha rätt att överklaga beslut enligt väglagen och föreslog att Naturvårdsverket även skulle få rätt att överklaga beslut enligt banlagen. Regeringen föreslår i propositionen att Naturvårdsverkets rätt att överklaga helt tas bort. Vi delar Transportinfrastrukturkommitténs bedömning att Naturvårdsverket genom miljöbalken har ett omfattande ansvar att ta till vara allmänna miljöintressen ur ett nationellt perspektiv. Vi menar att det behövs en robust miljökontroll ur ett nationellt perspektiv som inte en länsstyrelse, som också har andra aspekter att ta hänsyn till, kan göra. Vi menar att riksdagen ska besluta om Transportinfrastrukturkommitténs föreslagna ändringar av Naturvårdsverkets överklaganderätt i väglagen och i banlagen. Det innebär att propositionens ändring i det avseendet i väglagens 76 § avvisas och att Transportinfrastrukturkommitténs tilläggsförslag i 5 kap. 5 § banlagen, ”*Naturvårdsverket får överklaga sådana beslut av Trafikverket som berör Naturvårdsverkets verksamhetsområde*”, föreslås.

Liksom Transportinfrastrukturkommittén vill vi stryka under att det är viktigt att Naturvårdsverket i sitt agerande inte försenar processerna. För att undvika det bör regeringen säkerställa att Naturvårdsverket är aktivt i planeringsprocessen av vägar och järnvägar och framför sina synpunkter så tidigt som möjligt för att planeringen ska bli effektiv. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Regeringen föreslår att om ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan så ska inte en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behövas. Regeringen skriver i propositionen att huvudregeln bör vara att en MKB ska upprättas. Vi menar att detta kan innebära gränsdragningsproblem och regeringen bör återkomma till riksdagen med kriterier för vad som kan anses vara ”en betydande miljöpåverkan” enligt den föreslagna ändringen i 16 a § väglagen och 2 kap. 9 § banlagen.

Transportinfrastrukturkommittén föreslår att Trafikverkets beslut att fastställa en väg eller järnvägsplan ska få överklagas endast av den som före utgången av granskningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda. Den lagändringen har regeringen valt att inte ta med i propositionen. Vi anser att Transportinfrastrukturkommitténs förslag är helt rimligt och innebär en avsevärd förenkling. Det kommer att öka legitimiteten för samrådet och göra att viktiga synpunkter kommer fram tidigare i processen. Det är samma förutsättningar som gäller i den kommunala fysiska planeringen. Endast den som före utgången av granskningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda får överklaga ett beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller områdesbestämmelser. Inskränkningen i rätten att överklaga gäller inte om beslutet har gått sakägaren emot genom att förslaget har ändrats efter granskningstiden. Bestämmelsen gäller inte heller överklaganden som grundas på att beslutet inte har tillkom-

<sup>1</sup> Effektivare planering av järnvägar och vägar (SOU 2010:57).

**Fel! Okänt namn på**

mit i laga ordning (13 kap. 11 § nya PBL). Vi föreslår liksom Transportinfrastrukturkommittén att motsvarande bestämmelser tas in i 75 § väglagen och 5 kap. 1 b § banlagen. Bestämmelserna bör, på motsvarande sätt som gäller enligt nya PBL, ha undantag för ändringar efter granskningstiden och överklaganden på formella grunder. Dessutom behövs ett för väglagen och banlagen särskilt undantag för det fall en plan som avser ändring av plan för ett pågående väg- eller järnvägsbygge har fastställts utan kungörelse och granskning (17 a § väglagen och 2 kap. 13 § banlagen). I sådana fall kan inte ett krav på aktivitet upprätthållas. Bestämmelsen i nya PBL gäller bara enskilda. Detsamma bör gälla de här föreslagna bestämmelserna.

Stockholm den 10 april 2012

*Anders Ygeman (S)*

*Monica Green (S)*

*Suzanne Svensson (S)*

*Lars Johansson (S)*

*Lars Mejern Larsson (S)*

*Leif Pettersson (S)*

*Roza Güclü Hedin (S)*