



Planeringssystem för transportinfrastruktur

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur* samt 3 följdmotioner som väckts med anledning av propositionen. I betänkandet behandlas även andra frågor om infrastrukturens planering med utgångspunkt i 27 motionsyrkanden från bl.a. allmänna motionstiden 2011.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till reviderat planeringssystem för transportinfrastrukturen. Utskottet anser att de föreslagna lagändringarna utgör angelägna förbättringar av dagens planeringssystem och innebär såväl en effektivisering som en förenkling av gällande ordning. Utskottet välkomnar också regeringens aviserade nya system för årlig ekonomisk planering. Författningsförslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

Utskottet behandlar också i betänkandet motionsförslag om olika finansieringsfrågor och bedömer i sammanhanget att användningen av alternativ finansiering behöver kunna variera över tid. Utskottet anser vidare att fyrstegsprocessen är väl beaktad i den transportpolitiska planeringsprocessen och att angelägna initiativ vidtagits för att främja jämställdheten inom transportsystemet. I betänkandet behandlas även motionsförslag om ändringar i den nationella planen för transportsystemet 2010–2021 och om ökade statliga satsningar på infrastruktur för elbilar. Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag, bl.a. med hänvisning till den infrastrukturproposition som regeringen avser att lämna till riksdagen under hösten 2012.

I betänkandet finns 16 reservationer (S, MP, SD, V) och 1 särskilt yttrande (MP).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	8
Ärendet och dess beredning	8
Propositionens huvudsakliga innehåll	8
Utskottets överväganden	10
Nytt planeringssystem för transportinfrastruktur	10
Fyrstegsprincipen	31
Vissa transportpolitiska utgångspunkter	34
Finansieringsfrågor	41
Översyn av den nationella planen	51
Infrastruktur för elfordon	58
Reservationer	61
1. Allmänna utgångspunkter, punkt 1 (S)	61
2. Samrådsprocessen, punkt 2 (MP, V)	62
3. Samordning och samverkan med kommuner, punkt 3 (S)	63
4. Förändrad tillåtlighetsprövning, punkt 4 (MP, V)	63
5. Undantag från krav på miljökonsekvensbeskrivning, punkt 5 (S)	64
6. Undantag från krav på miljökonsekvensbeskrivning, punkt 5 (MP, V)	65
7. Naturvårdsverkets roll, punkt 6 (S, MP, V)	66
8. Biotopskyddet, punkt 7 (MP, V)	67
9. Rätten att överklaga, punkt 8 (S)	68
10. Resursbehov, punkt 9 (MP)	68
11. Fyrstegsprincipen, punkt 11 (MP, V)	69
12. Vissa transportpolitiska utgångspunkter, punkt 12 (MP, V)	70
13. Finansieringsfrågor, punkt 13 (S)	72
14. Finansieringsfrågor, punkt 13 (V)	73
15. Översyn av den nationella planen, punkt 14 (MP, V)	74
16. Infrastruktur för elfordon, punkt 15 (SD)	76
Särskilt yttrande	77
Finansieringsfrågor, punkt 13 (MP)	77
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	78
Propositionen	78
Följdmotionerna	78
Motioner väckta med anledning av skrivelse 2010/11:139	80
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011	81
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	84
<i>Bilaga 3</i>	
Reservanternas lagförslag	123

Tabell

Tabell 1 Statsbidrag till byggande, drift och underhåll av enskilda vägar	57
---	----

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Nytt planeringssystem för transportinfrastruktur

1. Allmänna utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T19 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2 och 5,

2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1 och

2011/12:T281 av Camilla Waltersson Grönvall (M) i denna del.

Reservation 1 (S)

2. Samrådsprocessen

Riksdagen avslår motion

2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2.

Reservation 2 (MP, V)

3. Samordning och samverkan med kommuner

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T19 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 3 och 4 samt

2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3.

Reservation 3 (S)

4. Förändrad tillåtlighetsprövning

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i miljöbalken i de delar det avser 17 kap. 1 § och 17 kap. 5 §. Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:118 punkterna 3 i denna del och 4 samt avslår motionerna

2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7 och

2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3.

Reservation 4 (MP, V)

5. Undantag från krav på miljökonsekvensbeskrivning

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,

2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 3 och 5 samt

2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5.

Reservation 5 (S)

Reservation 6 (MP, V)

6. Naturvårdsverkets roll

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i väglagen i de delar det avser 76 § andra stycket. Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:118 punkt 1 i denna del och avslår motionerna

2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 4 och 5,

2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4 och 8 samt

2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 4.

Reservation 7 (S, MP, V)

7. Biotopskyddet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i miljöbalken i de delar det avser 7 kap. 11 a §. Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:118 punkt 3 i denna del och avslår motionerna

2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6 och

2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 6.

Reservation 8 (MP, V)

8. Rätten att överklaga

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 7,

2011/12:T281 av Camilla Waltersson Grönvall (M) i denna del och

2011/12:T403 av Lotta Finstorp och Lotta Olsson (båda M).

Reservation 9 (S)

9. Resursbehov

Riksdagen avslår motion

2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9.

Reservation 10 (MP)

10. Lagförslagen i övrigt

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i väglagen (1971:948),

2. lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,

3. lag om ändring i miljöbalken,

4. lag om ändring i fastighetsbildningslagen (1970:988),

5. lag om ändring i anläggningslagen (1973:1149),

6. lag om ändring i minerallagen (1991:45),

7. lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900),

8. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),

i den mån lagförslagen inte omfattas av vad utskottet föreslagit ovan. Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:118 punkterna 1 i denna del, 2, 3 i denna del och 5–9.

Andra övergripande transportpolitiska frågor

11. Fyrstegsprincipen

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 och

2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 15.

Reservation 11 (MP, V)

12. Vissa transportpolitiska utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T242 av Liselott Hagberg m.fl. (FP),

2011/12:T262 av Roger Tiefensee (C),

2011/12:T451 av Per Åsling (C),

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 6,

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 5 och

2011/12:MJ469 av Tina Ehn m.fl. (MP) yrkande 6.

Reservation 12 (MP, V)

13. Finansieringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 2,

2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2,

2011/12:T301 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S),

2011/12:T331 av Ulf Nilsson m.fl. (FP) yrkandena 1–3,

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 39 och

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 8.

Reservation 13 (S)

Reservation 14 (V)

14. Översyn av den nationella planen

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 2–4,

2011/12:Fi241 av Gustav Fridolin m.fl. (MP) yrkande 17,

2011/12:T250 av Christina Karlsson m.fl. (S) yrkande 2,

2011/12:T414 av Billy Gustafsson (S) och

2011/12:T473 av Emil Källström (C).

Reservation 15 (MP, V)

15. Infrastruktur för elfordon

Riksdagen avslår motion

2011/12:T467 av Erik Almqvist (SD).

Reservation 16 (SD)

Stockholm den 10 maj 2012

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Annika Lillemets (MP) och Gunnar Hedberg (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur*. Till grund för propositionen ligger flera utredningar om planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur:

- trafikverkens rapport *Förslag till nytt planeringssystem för transportsystemet* (Slutrapport 2010-02-26)
- den parlamentariskt sammansatta Transportinfrastrukturkommitténs (dir. 2009:16) betänkande *Effektivare planering av järnvägar och vägar* (SOU 2010:57)
- Medfinansieringsutredningens (dir. 2010:92) delbetänkande *Medfinansiering av transportinfrastruktur – Utvärdering av förhandlingsarbetet jämte överbäganden om brukaravgifter och lånevillkor* (SOU 2011:12)
- Medfinansieringsutredningens slutbetänkande *Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering* (SOU 2011:49).

Betänkandena har remissbehandlats tillsammans med trafikverkens utredning. Regeringen har därefter begärt in Lagrådets yttrande och i allt väsentligt valt att följa detta i propositionen. Regeringen lämnade i sammanhanget också förslag om att ändra paragrafhänvisningar i 3 kap. järnvägslagen (2004:519), vilket av förbiseende inte gjordes i samband med behandlingen av proposition 2010/11:160 Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll.

Med anledning av proposition 2011/12:118 har 3 motioner väckts med sammanlagt 22 yrkanden. I detta sammanhang behandlar utskottet även 7 motionsyrkanden med anledning av regeringens skrivelse 2010/11:139 om Riksrevisionens granskning av kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar samt 20 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2011.

Statssekreterare Carl von der Esch informerade vid ett möte den 15 mars 2012 utskottet om regeringens proposition.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut och motionsförslagen återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag i proposition 2011/12:118 finns i bilaga 2.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Syftet med propositionen är att lägga fast en övergripande modell för effektivisering av planeringsprocessen för transportinfrastruktur, såväl den fysiska som den ekonomiska planeringen.

Propositionen innehåller en modell för hur de ekonomiska delarna av planeringssystemet kan vara uppbyggda samt regeringens bedömningar av hur systemet kan knytas fastare till den statliga budgetprocessen. Det föreslås en rullande planering och att de långsiktiga åtgärdsplanerna följs upp genom årliga beslut om vilka projekt som kan byggstartas med hänsyn till anslagna budgetramar och aktuellt planeringsläge.

Regeringens förslag innebär också att den fysiska planeringen av transportinfrastruktur sker i en sammanhållen planeringsprocess i stället för dagens process i flera steg och att en förberedande studie görs inom ramen för den långsiktiga ekonomiska planeringen. Regeringen föreslår förenklade förfaranden på flera områden i planeringssystemet, bl.a. att den obligatoriska tillåtlighetsprövningen av vissa vägar och järnvägar enligt 17 kap. miljöbalken avskaffas och att bygglov ska krävas i färre fall. Dessutom föreslås att fastighetsägare ska få större möjligheter att få sin fastighet inlöst tidigare i planeringsprocessen.

I propositionen föreslås ändringar i bl.a. väglagen (1971:948), lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, miljöbalken och plan- och bygglagen (2010:900).

De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

Utskottets överväganden

Nytt planeringssystem för transportinfrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till reviderat planeringssystem för transportinfrastrukturen. Förslaget innehåller enligt utskottets mening angelägna förbättringar av dagens planeringssystem och innebär såväl en effektivisering som en förenkling av gällande ordning. Genom t.ex. en sammanhållen fysisk planeringsprocess anser utskottet att planeringssystemet förenklas och förtydligas, inte minst vad beträffar samrådsprocessen.

Jämför reservationerna 1 (S), 2 (MP, V), 3 (S), 4 (MP, V), 5 (S), 6 (MP, V), 7 (S, MP, V), 8 (MP, V), 9 (S) och 10 (MP).

Bakgrund

Nuvarande system för långsiktig strategisk och ekonomisk planering

Med utgångspunkt i den planeringsprocess som presenterades i infrastrukturproposition 1992/93:176 (bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) 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 i länen. Regeringen redovisar skriftligen sitt slutliga ställningstagande till riksdagen.

Den statliga infrastrukturplaneringen har resulterat i åtgärdsplaner för en period på cirka tio år. Den nu gällande planen avser 2010–2021.

Fysisk planering av vägar och järnvägar

Den fysiska planeringen av vägar och järnvägar regleras i väglagen (1971:948) och lagen (1995:1649) om byggande av järnväg (banlagen).

Planeringsprocessen är i dag indelad i tre skeden där resultatet från ett skede ska ge utgångspunkterna för nästa. Processen inleds med att en *förstudie* genomförs. Här identifieras och prövas tänkbara alternativ för den fortsatta planeringen. Under förstudien sker samråd med berörda länsstyrelser, kommuner, natur- och miljöskyddsföreningar samt den allmänhet som

kan antas bli särskilt berörd. Efter samrådet ska berörd länsstyrelse bedöma och besluta om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

De alternativ som bedöms som genomförbara efter förstudien ska där- efter analyseras och utvärderas i en *vägutredning* eller *järnvägsutredning*. Alternativet och deras konsekvenser ska redovisas så att de kan jämföras med varandra och med att inte genomföra någon utbyggnad. Samråd ska ske med bl.a. länsstyrelse, tillsynsmyndighet och enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Utredningen ska också innehålla en miljökonsekvens- beskrivning (MKB) enligt miljöbalkens regler och som ska godkännas av berörd länsstyrelse och därefter ställas ut för granskning. Utredningen resul- terar i att verket beslutar om en korridor i terrängen för vägens eller järnvägens sträckning. På grundval av utredningen ska större väg- och järn- vägsprojekt med stor påverkan på miljön och hushållningen med mark och vatten tillåtlighetsprövas av regeringen enligt 17 kap. miljöbalken.

I det tredje skedet upprättas en *arbetsplan* eller en *järnvägsplan* som redovisar väg- eller järnvägsanläggningens läge och utformning i detalj, liksom den mark och de särskilda rättigheter som behöver tas i anspråk för själva vägen eller järnvägen. Planen ska innehålla en MKB som ska god- kännas av berörd länsstyrelse. Samråd ska också ske med bl.a. berörda fastighetsägare, kommuner och länsstyrelser samt med andra som kan ha ett väsentligt intresse i ärendet. Planen inklusive MKB ska ställas ut för granskning. Trafikverket ska efter samråd med länsstyrelsen pröva om planen kan fastställas.

För att en väg eller järnväg ska kunna byggas måste hänsyn tas till den kommunala planeringen. Ny- och ombyggnad av vägar och järnvägar måste därför ibland också hanteras och prövas enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Vägar och järnvägar får inte byggas i strid mot detalj- plan eller områdesbestämmelser.

Även andra prövningar kan bli aktuella innan en väg eller en järnväg kan byggas, s.k. efterföljande prövningar. Bygglov enligt PBL krävs för t.ex. bullerplank. När särskilt skyddade områden berörs kan det behövas dispens för intrång i naturreservat eller kulturresevat, biotopskyddsområde eller djur- och växtskyddsområde.

Propositionen

Behov av ett förändrat planeringssystem

Regeringen konstaterar i proposition 2011/12:118 att det under årens lopp har riktats kritik mot den bristande stabiliteten i de långsiktiga planerna. Starka prisökningar och låg produktivitet i anläggningsbranschen, problem i tillståndsprocessen, bristande samstämmighet mellan långsiktiga planer- ingsramar och årsvisa anslag m.m. har skapat osäkerhet och ryckighet i genomförandet av planerna. Enligt regeringen har dock de invändningar och synpunkter som vanligen framförts på den strategiska och långsiktiga

ekonomiska planeringen snarare handlat om hur systemet tillämpas än på systemet i sig. Regeringen anser följaktligen att det framför allt är i anslutning till de mer konkreta och kortsiktiga behoven som det finns skäl att åstadkomma förbättringar och utveckling i det rådande planeringssystemet som sådant.

Strategisk och ekonomisk planering på lång sikt

Behoven av att utveckla och förändra transportsystemet är enligt regeringens mening direkt sammankopplade med hur samhället förändras och utvecklas. Regeringen anser därför att staten med jämna mellanrum bör ta initiativ till övergripande analyser av hur väl transportsystemet motsvarar de krav och förväntningar som ställs och kan komma att ställas under en överblickbar framtid.

Regeringen bedömer att den långsiktiga infrastrukturplaneringen även i framtiden bör ha ett perspektiv på minst tio år och att regeringen bör ta ställning till vilka åtgärder som ska genomföras i det perspektivet. Det framhålls samtidigt att det är viktigt att det finns förutsättningar för en regering som är nytillträdd eller har fått förnyat förtroende att ompröva den gällande inriktning av transportpolitiken; enligt regeringens mening bör denna inriktning därför prövas en gång per mandatperiod. I sammanhanget anförs att det inte är lämpligt att i detalj lägga fast hur den långsiktiga planeringen ska vara utformad; det bör stå en regering fritt att välja vilka utgångspunkter och tidpunkter, liksom vilket innehåll, som ska gälla i den process som ska leda till att en framtida inriktning läggs fast.

Regeringens samlade bedömning vad gäller den långsiktiga inriktningen av transportpolitiken är att systemet även i framtiden bör innefatta ett beslut, ungefär en gång per mandatperiod, om övergripande strategiska vägval samt om de ekonomiska ramarna som ska gälla under den period beslutet avser. De moment som föregår beslutet bör enligt regeringen kunna variera och anpassas till det då rådande lägets krav. I samband med redovisningen av den långsiktiga inriktningen anförs att det också är naturligt att regeringen redogör för om alternativ finansiering ska användas under den kommande planperioden, och i så fall vilka former samt vilka principer och riktlinjer som ska gälla för denna.

En utvecklad process för årlig ekonomisk planering

Regeringen konstaterar att förutsättningarna för att genomföra åtgärdsplanerna förändras med tiden, inte minst på grund av att enskilda åtgärder ofta skiljer sig från de ursprungliga antagandena om kostnader, standard och tidsåtgång. Enligt regeringen bör det skapas bättre möjligheter för en successiv omprövning av enskilda åtgärders prioritet i takt med att kunskaper om åtgärdens faktiska förutsättningar och konsekvenser utvecklas. Regeringen bedömer det därför angeläget att den nu gällande ordningen med långsiktiga åtgärdsplaner kompletteras med *årliga beslut om åtgärders genomförande*, givet anslagna budgetramar och aktuellt planeringsläge.

Regeringen konstaterar att det i dagens planeringssystem är Trafikverket som, om inget annat sägs, anpassar framdriften av projekten i åtgärdsplanen till förändrade förutsättningar och som således har inflytande över hur och när infrastrukturåtgärder kommer att genomföras eller inte. I propositionen föreslås dock att regeringens möjligheter att påverka vilka projekt som ska genomföras och när ska stärkas. För att skapa bättre möjligheter till insyn och bättre tydlighet om det aktuella planeringsläget än vad som är fallet i dag anser regeringen att Trafikverket bör ges i uppdrag att årligen redovisa till regeringen hur arbetet med pågående och planerade projekt fortskrider. Trafikverket bör samtidigt lämna förslag på vilka åtgärder som ska byggstarta de närmaste åren. Enligt regeringens bedömning bör Trafikverkets förslag vara indelat i en del som avser de närmast följande tre åren (år 1–3) och som består av projekt som är färdiga att byggstarta, och en del som avser projekt som bedöms kunna byggstarta de därpå följande tre åren (år 4–6).

Med Trafikverkets årliga underlag och förslag som utgångspunkt anförts att regeringen årligen bör fatta *ett* beslut om vilka åtgärder i den nationella planen som får byggstarta de närmast följande tre åren (år 1–3) och *ett* beslut om vilka åtgärder som bör förberedas för byggstart de därpå följande tre åren (år 4–6). Regeringen pekar på att en treårig framförhållning stämmer väl överens med statens allmänna budgeteringsprinciper och att det därigenom kan skapas en tydligare koppling mellan åtgärdsplanen och den statliga budgetprocessen. Det betonas att beslutet som avser år 1–3 ska stämma överens med de beslut riksdagen fattat om statens budget och med den information som regeringen har gett riksdagen i den senast lämnade budgetpropositionen. I detta sammanhang bör enligt regeringens bedömning även eventuell alternativ finansiering tydligt framgå.

Det framhålls att införandet av ett system med årliga beslut ger regeringen möjlighet att inom budgetlagens ramar genomföra omprioriteringar och särskilda satsningar. Regeringen uppges på så vis bättre kunna bemöta oförutsedda händelser. Samtidigt betonas att i syfte att behålla tillräckligt stor flexibilitet bör de faktiska besluten om byggstart även fortsättningsvis fattas av Trafikverket. Myndigheten får följaktligen själv avgöra vilka projekt ur gruppen i regeringens beslut om år 1–3 som ska byggstartas under år 1.

Den aviserade beslutsordningen innebär att åtgärder i framtiden kommer att kunna bli föremål för upp till tre beslut innan Trafikverket kan fatta faktiskt beslut om byggstart – till skillnad från i dag blir därmed beslutet om en åtgärdsplan inte längre ett slutgiltigt ställningstagande från regeringens sida att ett aktuellt projekt ska genomföras. Regeringen framhåller att de två ytterligare regeringsbeslut som läggs till processen kan ses som att två nya kontrollstationer skapas varigenom planerade åtgärder måste möta successivt höjda kvalitetskrav för att kvalificeras för byggstart.

Regeringen understryker också i propositionen att den nya processen med årliga regeringsbeslut om genomförande av infrastrukturåtgärder inte innebär någon förändring av den grundläggande ansvarsfördelningen mellan planeringssystemets aktörer. Den nu gällande ordningen där regeringen beslutar vilka åtgärder som ska ingå i den nationella planen och det organ som ansvarar för det regionala tillväxtarbetet i respektive län beslutar om de åtgärder som ska ingå i länsplanen ska följaktligen bestå. Av regeringens årliga beslut om åtgärder som ska genomföras under de kommande sex åren bör det dock framgå vilka belopp som Trafikverket ska avsätta för de regionala planerna respektive år.

En sammanhållen fysisk planeringsprocess

Regeringen konstaterar att den nuvarande planeringsprocessen för vägar och järnvägar med de tre skedena förstudie, utredning och plan i princip innebär att samma uppsättning regler ska tillämpas för alla typer av projekt, oberoende av deras storlek och svårighetsgrad. Regeringen pekar också på att förfaranderegler i både väglagen och banlagen har byggts ut och ändrats vid flera tillfällen utan att konsekvenserna för olika slags projekt har analyserats tillräckligt. Det har lett till en planeringsprocess med delvis komplicerade regler där aktiviteter av formell karaktär, som ofta är tidskrävande, ibland måste upprepas vid flera tillfällen. Vidare påtalas att det ofta uppkommer ställtider när ett ärende måste överlämnas formellt för åtgärd av någon annan. Regeringen anser sammantaget att den nuvarande planeringsprocessen kan förenklas och föreslår i stället att den lagreglerade fysiska planeringen av vägar och järnvägar ska utformas som *en sammanhållen process* med löpande samrådsaktiviteter.

Regeringen anför att den formella fysiska planeringen bör föregås av en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys utifrån den s.k. fyrstegsprincipen om vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet. Förutsättningen för att starta den fysiska planeringsprocessen är att Trafikverket, efter den förberedande studien, har tagit ställning till att en väg- eller järnvägsbyggnadsåtgärd ska genomföras.

Enligt regeringen behöver planeringsprocessen inledningsvis inriktas på att ta fram, bearbeta och analysera underlag samt fördjupa och komplettera de översiktliga utgångspunkterna och förutsättningarna för planeringen. Syftet ska vara att utreda och definiera var vägen eller järnvägen ska lokaliseras och hur den ska utformas. Korridorer och alternativ som kan tillgodose ändamålet ska utformas, och därefter ska arbete vidtas med att studera och jämföra alternativens eller korridorernas effekter, konsekvenser och kostnader gentemot projektets ändamål och projektmål. Utvärderingen ska leda fram till ett ställningstagande om vilken korridor eller vilket alternativ som ska ligga till grund för det fortsatta arbetet. Därefter innebär planeringsarbetet att man utformar och reglerar detaljerna avseende väg- eller järnvägsanläggningens utformning, tekniska lösningar, miljöskyddsåtgärder m.m.

Dessa frågor hanteras i den vägplan eller järnvägsplan som slutligen fastställs och innebär avslutningen av planeringsprocessen. Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska planförslaget innehålla en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska godkännas av länsstyrelsen innan den kungörs.

En fastställd arbetsplan eller järnvägsplan gäller i dag i fem år från utgången av det år då beslutet fick laga kraft. Om det finns synnerliga skäl föreslår regeringen att det ska vara möjligt att förlänga denna giltighetstid med upp till två år, till skillnad från i dag då Trafikverket kan förlänga en arbetsplan med upp till tre år åt gången. Regeringen anför i sammanhanget att det är olämpligt att en plan kan förbli gällande under lång tid då det finns risk att den blir föråldrad och hindrar utvecklingen på området.

Regeringen framhåller att en samrådsprocess ska inledas fr.o.m. att arbetet i planeringsprocessen inleds och att samrådet ska vara en pågående successiv process under hela planeringen. När planeringsprocessen är genomförd kommer samrådet sammantaget att ha omfattat vägens eller järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Regeringen understryker att samrådet under planeringen av vägar och järnvägar är det viktigaste sättet för allmänheten och berörda enskilda att få inflytande och insyn i planeringen. Vidare betonas att rätten för berörda att överklaga de avgörande besluten tillgodoser kravet på rättssäkerhet. I sammanhanget anføres att mycket talar för att antalet överklaganden blir färre om kommunikationen mellan den enskilde och myndigheterna fungerar. Regeringen påtalar att dagens reglering av samråd och överklagande är svårtillgänglig ur den enskildes perspektiv. Genom de ändringar som föreslås i den här behandlade propositionen menar dock regeringen att processerna blir enklare att överblicka.

Regeringens tillåtlighetsprövning klargör om en trafikanläggning kan tillåtas på en viss plats och underlättar för den fortsatta planeringen. Samtidigt tar tillåtlighetsprövningen tid och resurser i anspråk och bör därför enligt regeringen bara genomföras när det är motiverat. Regeringen föreslår därför att den nuvarande obligatoriska tillåtlighetsprövningen av vägar och järnvägar som omfattas av vissa kriterier i 17 kap. miljöbalken ska avskaffas. I stället föreslås att Trafikverket ges en skyldighet att årligen underrätta regeringen om sådana väg- och järnvägsprojekt som verket anser bör bli föremål för regeringens prövning och att regeringen själv avgör vilka projekt som slutligen ska prövas. Regeringen understryker att tillåtlighetsprövningen ska ske så tidigt som möjligt under den fysiska planeringen, dvs. när planeringen har kommit så långt att infrastrukturbyggaren har tagit ställning till vilka alternativ som är rimliga. En nyhet i förhållande till dagens regler är att infrastrukturbyggaren föreslås inte bara ha tagit ställning till vilka alternativ som är rimliga utan också ha rangordnat dessa. Det framhålls vidare att tillåtlighetsbeslutet liksom i dag bör vara bindande för efterföljande prövningar. Regeringen föreslår också att

om det finns särskilda skäl ska länsstyrelsen få tillåta en mindre avvikelse från ett tillåtighetsbeslut, t.ex. en mindre sidoförskjutning av vägen eller järnvägen på en kortare sträcka, till skillnad från i dag där t.ex. en nödvändig justering av geotekniska skäl hanteras genom att Trafikverket ansöker om ändring av tillåtighetsbeslutet.

Det anförs i propositionen att det är relativt vanligt att när planeringen pågår för en ny järnvägssträckning så kan det visa sig att även någon del av en väg behöver flyttas eller byggas om. Med dagens regler måste i så fall en separat process genomföras enligt väglagen för vägbyggnadsåtgärderna. På motsvarande vis har det också hänt att det vid planering enligt väglagen har uppstått behov av att vidta byggnadsåtgärder som regleras i banlagen. För att undvika en sådan situation med två parallella processer, med i slutändan två möjligheter till överklagande, föreslår regeringen att om en väg behöver anläggas eller byggas om på grund av ett järnvägsprojekt, ska den i stället få regleras i en järnvägsplan. På motsvarande vis ska byggande av järnväg som behövs på grund av ett vägprojekt få regleras i en vägplan. Regeringen föreslår dessutom att för projekt som gäller både väg och järnväg, men där varken väg- eller järnvägsåtgärden kan ses som en följdåtgärd, ska det vara möjligt att en vägplan och en järnvägsplan ska få upprättas i ett gemensamt förfarande och fastställas genom ett beslut.

Regeringen konstaterar vidare att det finns många beröringspunkter mellan den fysiska planeringen för vägar och järnvägar och den kommunala planeringen enligt PBL. Följaktligen finns enligt regeringens mening ett betydande utrymme för infrastrukturbyggaren och kommuner att, inom ramen för gällande regler, samverka och samordna sitt arbete. Härigenom kan likartade moment såsom samråd, upprättande av MKB, granskning och annat underlag samordnas. Regeringen föreslår därför att det ska införas bestämmelser i väglagen och i banlagen med innebörden att planläggning och prövning enligt dessa lagar i en fråga som avser användning av ett mark- eller vattenområde som också har prövats eller ska prövas enligt en annan lag ska samordnas med den planläggningen och prövningen, om det lämpligen kan ske. I sammanhanget betonas att det är infrastrukturbyggaren som bör ha huvudansvaret för att tillvarata möjligheterna till samordning och åstadkomma ett bra samarbete med berörda kommuner.

Mark som enligt en gällande järnvägsplan inte endast tillfälligt ska användas för järnvägsändamål ska lösas in av järnvägsbyggaren om fastighetsägaren begär det. Regeringen föreslår att en motsvarande bestämmelse införs i väglagen så att en fastighetsägare med stöd av en gällande vägplan ska ha rätt att begära inlösen av den mark som ska användas för vägen, förutsatt att inte s.k. vägrätt har uppkommit eller att det finns en överenskommelse om ersättning för vägrätt. Vidare föreslås att det i undantagsfall ska vara möjligt för en fastighetsägare, som annars skulle drabbas orimligt hårt, att kunna få en fastighet inlöst i ett tidigare skede än i dag.

Övriga förenklingar av planeringsförfarandet

Regeringen understryker att det inte bör ställas högre krav på planeringsförfarandet än vad som är motiverat utifrån projektets omfattning och svårighetsgrad. Regeringen föreslår därför att små och okomplicerade projekt i form av åtgärder på befintliga vägar eller järnvägar ska kunna genomföras utan att de först planeras enligt de formella processerna i väglagen eller banlagen. Förutsättningen är att åtgärderna endast medför marginell ytterligare påverkan på omgivningen och att berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk. Regeringen föreslår också ett förenklat samråds-, kungörande- och granskningsförfarande vid ändring av en fastställd plan och om ändringen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

I propositionen föreslås även ett antal ytterligare förändringar som syftar till att förenkla planeringsförfarandet:

- Om länsstyrelsen bedömer att ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan behövs ingen MKB.
- För en vägplan eller järnvägsplan som endast avser en väg eller järnväg som också har prövats eller ska prövas i en detaljplan, ska ett förenklat förfarande vara möjligt när det gäller MKB, samråd, kungörande och granskning.
- I en väg- eller järnvägsplan ska undantag kunna göras från kravet på bygglov för upplag, materialgårdar, murar, plank och transformatorstationer under förutsättning att den berörda kommunen gått med på det.
- Det ska inte behövas något separat beslut om dispens från det generella biotopskyddet för byggande av väg eller järnväg enligt en fastställd väg- eller järnvägsplan. Frågan om biotopskyddet bör enligt regeringen i stället hanteras under samrådet som krävs under planeringsprocessen.
- Ett förslag till väg- eller järnvägsplan ska vara undantaget från krav på kungörande om förslaget inte är av stor vikt eller har principiell betydelse, inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och saknar intresse för allmänheten. Den som avser att bygga vägen eller järnvägen ska i stället ge länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs tillfälle att godkänna förslaget eller att inom tre veckor granska det och lämna synpunkter. Granskningstiden får göras kortare om alla berörda är överens om det.
- För de typer av åtgärder som anges i en fastställd väg- eller järnvägsplan behövs inte samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken som annars stipulerar att anmälan för samråd ska genomföras till tillsynsmyndigheten för en verksamhet eller åtgärd som inte omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt och kan komma att väsentligt ändra naturmiljön.
- Planeringen av spårväg och tunnelbana ska kunna ske enbart genom detaljplanläggning enligt PBL.

- En järnvägsplan behöver inte upprättas för industrispår eller hamnspår som ska anläggas uteslutande på egen fastighet.

Regeringen lämnar vidare i propositionen ett antal förslag om mindre ändringar i väglagen och banlagen för att ta bort omotiverade skillnader mellan bestämmelserna om den fysiska planeringsprocessen i dessa lagar. I propositionen konstateras också att det finns vissa skillnader mellan lagarna när det gäller vem som har rätt att överklaga. Regeringen menar att det saknas skäl för detta och föreslår därför att en överklaganderätt införs i väglagen för regionala kollektivtrafikmyndigheter och regionplaneorgan, liksom en uttrycklig bestämmelse om kommunernas överklaganderätt. Det föreslås också att Naturvårdsverkets rätt att överklaga beslut enligt väglagen ska tas bort. Regeringen pekar i sammanhanget på att det är länsstyrelserna som ska bevaka och samordna statens intressen.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2013. Regeringen framhåller att ändringarna kommer att effektivisera planeringen och att det därför är angeläget att de kan börja tillämpas så snart som möjligt. Avsikten är att de nya bestämmelserna ska tillämpas även i de fall planeringen påbörjats enligt äldre föreskrifter. För att förhindra att planeringen fördröjs i de fall planeringsprocessen kommit så långt att en MKB har lämnats in till länsstyrelsen för godkännande, föreslås dock att en övergångsbestämmelse införs som gör det möjligt att tillämpa det gamla regelverket.

Konsekvenser

Regeringen bedömer att förslagen i propositionen sammantaget får till följd att planeringsprocessen stramas upp och att möjligheterna till uppföljning ökar. Regeringen anser också att processen blir mer kontinuerlig och förutsebar för samtliga aktörer.

Regeringen tillstår att en nyordning med årliga uppdateringar kommer att ställa krav på utökade administrativa rutiner jämfört med i dag, främst hos Trafikverket och Regeringskansliet. Sammantaget bedöms dock att de analyser och överväganden som följer av den nya ordningen i stor utsträckning görs redan i dag.

Regeringen anför vidare att de efterfrågade tidsminskningarna i den samlade planeringsprocessen är svårbedömda och att det är fullt möjligt att tidsvinsterna i genomsnitt inte blir särskilt stora. De tydligaste positiva effekterna väntas beröra små och medelstora väg- och järnvägsprojekt, där redan en smärre förkortning av planeringstiden ger relativt sett mycket stora tidsvinster.

Vad gäller konsekvenserna för enskilda framhålls bl.a. att regeringens förslag syftar till att korta ned den tid under vilken det råder osäkerhet för många om de kommer att påverkas eller inte av ett planerat transportinfra-

strukturprojekt. Beträffande konsekvenserna för miljön understryks att en konsekvent tillämpning av fyrstegsprincipen i ett tidigt skede bör få positiva effekter. Vidare understryks att strävan efter en sammanhållen planeringsprocess som är kortare än dagens inte ger några negativa effekter för miljön; regeringens förslag och bedömningar innebär att miljöprövningen kvarstår medan tidsödande formaliahantering och moment som skapar ställ-tider tas bort.

Motionerna

Anders Ygeman m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2010/11:T19 att en långsam och ineffektiv process för planering och genomförande är en av de viktigaste orsakerna till kostnadsexplosionen på infrastrukturuområdet. Motionärerna påminner om att en enig parlamentarisk kommitté i september 2010 lämnade betänkandet *Effektivare planering av vägar och järnvägar* (SOU 2010:57) med ett antal förslag för att ytterligare förenkla och förtydliga regelverket kring infrastrukturplaneringen. Förslagen bedöms bl.a. innebära att planeringsprocessen blir upp till två år kortare än i dag och att planeringskostnaderna för staten minskar med uppemot 200 miljoner kronor per år. Motionärerna efterlyser i yrkande 2 att de föreslagna åtgärderna omedelbart genomförs.

Planeringssystemet för transportinfrastruktur behandlas också i kommittémotion 2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1. Motionärerna framhåller att det behövs kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med de långa ledtiderna vid byggande av ny infrastruktur. De påtalar också att den långa planeringstiden i dag är kostnadsdrivande, och de är därför positiva till regelförändringar som kan underlätta för planeringen av ny transportinfrastruktur. För att möjliggöra en snabbare väg- och järnvägsutbyggnad anförs i yrkande 3 att stora, strategiska projekt som är centrala för att uppnå Sveriges klimat- och utvecklingsmål ska kunna riksintressklassas, för att man därigenom ska kunna kräva att kommunerna tar fram de detaljplaner som behövs för att slutföra projekten. Motsvarande förslag lämnas även i motion 2010/11:T19 yrkande 4. I sistnämnda motion yrkande 3 anförs motionärerna att den kommunöverskridande och regionala planeringen måste förstärkas. De föreslår att den regionala utvecklingsplaneringen även bör omfatta fysisk planering, för att på så vis bl.a. öka möjligheterna att på ett tidigt stadium kunna identifiera och hantera intressekonflikter mellan kommuner om transportinfrastrukturen. Motionärerna anförs också i yrkande 5 att Trafikverket bör ges ett tydligt uppdrag att pröva nya kostnadseffektiva upphandlingsmodeller. De lyfter i sammanhanget fram funktionsupphandling med helhetsåtagande som en lämplig metod.

Anders Ygeman m.fl. anförs vidare i motion 2011/12:T9 att stora infrastrukturprojekt ofta skapar konflikt med miljöintresset. Enligt motionärerna är det viktigt att tidigt i processerna uppmärksamma miljöeffekter som kan

ge orsak till sådana konflikter för att därigenom öka möjligheten till lösningar som sparar såväl tid som pengar och minskar miljöpåverkan. De anför därför i yrkande 5 att regeringen ska säkerställa att Naturvårdsverket är aktivt i planeringsprocessen av vägar och järnvägar och att verket framför sina synpunkter så tidigt som möjligt för att planeringen ska bli effektiv. I sammanhanget understryks att det behövs en robust miljökontroll ur ett nationellt perspektiv, vilket en länsstyrelse – som också har andra aspekter att ta hänsyn till – inte kan göra. Motionärerna instämmer därför i den parlamentariskt sammansatta Transportinfrastrukturkommitténs bedömning att Naturvårdsverket ska fortsätta att ha rätt att överklaga beslut enligt väglagen och att verket även ska få rätt att överklaga beslut enligt banlagen. De föreslår följaktligen i yrkande 4 att propositionens förslag i de delar det avser 76 § andra stycket väglagen avslås samtidigt som en ny paragraf (5 kap. 5 §) med likartad lydelse införs i banlagen.

Med anledning av regeringens förslag om att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte ska behövas om ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan anför i yrkande 6 att regeringen, för att undvika gränsdragningsproblem, 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.

I likhet med Transportinfrastrukturkommittén anser motionärerna också att Trafikverkets beslut att fastställa en väg- eller järnvägsplan endast ska få överklagas av den som före utgången av granskningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda, på samma vis som gäller i den kommunala fysiska planeringen. Följaktligen föreslås i yrkande 7 att regeringen ska återkomma med förslag till lagändring i enlighet med detta. Härigenom kan enligt motionärerna en avsevärd förenkling åstadkommas samtidigt som viktiga synpunkter kan komma fram tidigare i processen.

I kommittémotion 2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) understryks att det är viktigt att hålla samråd med medborgare och organisationer både innan planerna sjösatts och senare när planerna har tydliggjorts genom MKB och andra fördjupade studier. Till skillnad från regeringens förslag anser motionärerna att dagens system med förstudie, utredning och arbetsplan med samråd i minst två av dessa delar är tydligt, och de vill därför i yrkande 2 att regeringen återkommer med lagförslag som innebär att det nuvarande systemet behålls.

Motionärerna motsätter sig vidare regeringens förslag om att MKB inte behöver göras om länsstyrelsen anser att ett projekt inte kan antas ha ”betydande miljöpåverkan”. Motionärerna understryker att MKB är ett av de bästa verktygen för att belysa olika konsekvenser och för att säkra miljöskyddet. De menar att risken är stor med regeringens förslag att länsstyrelsernas underlag utformas för att övertyga om att det inte är frågan om betydande miljöpåverkan i stället för att belysa verkliga konsekvenser.

Motionärerna pekar dessutom på att vad som bedöms vara betydande miljöpåverkan kan värderas högst olika mellan olika länsstyrelser. De begär följaktligen i yrkande 3 att regeringen återkommer med lagförslag om att det ska upprättas MKB även om ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I yrkande 5 anförs också att regeringen ska återkomma med lagförslag om samråd och överklagande av länsstyrelsens beslut.

Motionärerna motsätter sig vidare regeringens förslag om att ta bort Naturvårdsverkets rätt att överklaga vägprojekt; regeringens förslag om ändring i väglagen i de delar det avser 76 § andra stycket avslår följaktligen i yrkande 4. Motionärerna anförs i stället i yrkande 8 att verkets rätt att överklaga infrastrukturbeslut tvärtom bör utökas till att även gälla järnvägar. De pekar på att regeringens förslag innebär att länsstyrelserna ensam ska bevaka statens intressen, och de menar att detta skulle försvaga miljöskyddet eftersom länsstyrelser ibland är utsatta för regionalt tryck att exploatera, medan Naturvårdsverket tydligare kan hävda miljöintressena.

Motionärerna motsätter sig också regeringens förslag om att det generella biotopskyddet vid väg- och järnvägsbyggen ska tas bort och avslår därför förslaget till ändring i miljöbalken i de delar det avser 7 kap. 11 a §. Motionärerna menar att regeringens förslag skulle försvaga biotopskyddet. Vidare motsätter sig motionärerna regeringens förslag om att avskaffa den obligatoriska tillåtlighetsprövningen av vägar och järnvägar enligt miljöbalken. De menar att även detta förslag skulle urholka miljöskyddet. På sikt anser de dock att det vore positivt om miljöprövningen gjordes av en oberoende provningsinstans; i väntan på att detta utreds närmare anser motionärerna att dagens ordning är att föredra framför regeringens förslag. Följaktligen avslår de i yrkande 7 regeringens förslag till ändring i miljöbalken i de delar det avser 17 kap. 1 § och 17 kap. 5 §.

För att stärka miljöskyddet, värna medborgarinflytandet, följa fyrstegsprincipen och samtidigt snabba på planeringen anförs motionärerna slutligen i yrkande 9 att mer resurser måste avsättas så att länsstyrelser och andra myndigheter kan klara planeringen av infrastrukturprojekt snabbare än i dag.

Även Siv Holma m.fl. (V) motsätter sig i kommittémotion 2011/12:T11 regeringens föreslagna ändring av tillåtlighetsprövningen och avslår därför i yrkande 3 förslaget till ändring i miljöbalken i de delar det avser 17 kap. 1 § och 17 kap. 5 §. Motionärerna menar att ett avskaffande av nuvarande obligatoriska tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken riskerar att försvaga såväl miljöskydd som rättssäkerhet. De anser därför att dagens ordning är att föredra framför regeringens förslag; på sikt anser dock även Vänsterpartiet att det vore positivt om miljöprövningen gjordes av en oberoende provningsinstans.

Vidare motsätter sig motionärerna regeringens förslag om att ta bort Naturvårdsverkets rätt att överklaga beslut enligt väglagen; i stället föreslås i yrkande 4 att verkets rätt att överklaga infrastrukturbeslut bör utökas

till att också gälla banlagen. Motionärerna understryker att Naturvårdsverket är den myndighet som ska vara samlande för miljöarbetet i Sverige och som har bäst förutsättningar att bevaka nationella miljöintressen med suveränitet.

Motionärerna motsätter sig också regeringens förslag om att ingen MKB ska behövas för ett väg- eller järnvägsprojekt som inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Motionärerna anser att MKB alltid bör upprättas då det är svårt att bedöma projektens miljöpåverkan i ett tidigt skede. Dessutom anförs att bedömningen av vad som är ”betydande miljöpåverkan” inte är enhetlig mellan länsstyrelserna. Följaktligen anförs i yrkande 5 att regeringen ska återkomma med lagförslag om att det alltid ska upprättas MKB, även om ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Motionärerna motsätter sig vidare att det generella biotopskyddet vid väg- och järnvägsbyggen tas bort och avslår därför i yrkande 6 regeringens förslag till ändring i miljöbalken i de delar det avser 7 kap. 11 a §. Enligt motionärerna riskerar regeringens förslag att ytterligare bidra till den pågående utarmningen av den biologiska mångfalden. I stället förordas att det generella biotopskyddet ska fortsätta att gälla och att intrång ska prövas enligt miljöbalken.

I motion 2011/12:T281 av Camilla Waltersson Grönvall (M) påtalas att effekten av flera satsningar som pågår runt omkring i landet minskar på grund av att flaskhalsar har uppstått i trafikflödena. Motionären anför att detta inte sällan beror på att ett eller flera vägnitt inte färdigställs, bl.a. på grund av kostsamma geotekniska lösningar, trots att detta behövs för att uppnå en så stor effekt som möjligt av utbyggnaden av en viss väg. Motionären anser därför att regeringen bör se över möjligheterna att förenkla regelverket kring infrastrukturprocessen samt begränsa överklagans- kretsen.

Även i motion 2011/12:T403 av Lotta Finstorp och Lotta Olsson (båda M) efterlyses en översyn av processerna vid överklaganden av infrastrukturprojekt. Motionärerna understryker att lagar och regler för att värna naturen och enskilda mark- och fastighetsägare som berörs av nya projekt är viktiga. De lyfter fram problemet med handläggningstider som drar i väg vid överklaganden och menar att i så gott som samtliga fall skulle både den enskilde och samhället tjäna på en snabb hantering av överklagandena.

Utskottets ställningstagande

Allmänna utgångspunkter

En effektiv planeringsprocess är angelägen för att transportinfrastrukturen snabbt ska kunna utvecklas för att på ett långsiktigt hållbart sätt möta behoven hos näringsliv, medborgare och samhälle i olika delar av landet och för att främja samhällsekonomiskt effektiva lösningar. Kritik har dock fram-

förts från många håll om att dagens planeringsprocess för byggande av transportinfrastruktur har blivit komplicerad och att ledtiderna i många fall är alltför långa. Utskottet välkomnar därför att regeringen i proposition 2011/12:118 presenterar ett förslag till reviderat planeringssystem för transportinfrastrukturen, med förslag till effektivisering och regelförenkling som ger tidsvinster.

Mot bakgrund av planeringsprocessens betydelse och de olika hänsyn som måste säkerställas i denna, inte minst rättssäkerheten för enskilda liksom hänsyn till miljön, är utskottet positivt till att regeringen låtit propositionen föregås av flera utförliga utredningar. Utskottet vill i sammanhanget lovorda regeringens initiativ att tillsätta en parlamentarisk kommitté för att analysera och föreslå förbättringar i planeringssystemet för transportinfrastrukturen (dir. 2009:16). Härigenom främjades möjligheten att uppnå en blocköverskridande syn på de förenklingar och effektiviseringar som behövs i planeringssystemet. Utskottet konstaterar att en enhällig kommitté sedermera kunde ställa sig bakom förslaget i betänkandet *Effektivare planering av järnvägar och vägar* (SOU 2010:57). Utskottet noterar vidare med tillfredsställelse att regeringen i proposition 2011/12:118 har valt att följa alla delar av Transportinfrastrukturkommitténs förslag som inte visat sig problematiska vid remissbehandlingen eller i övrigt bedömts svåra att hantera.

Regeringen föreslår vidare i propositionen en bättre anknytning av den ekonomiska planeringen till den statliga budgetprocessen, för att på så vis skapa större överenskommelse med de beslut som riksdagen har fattat om statens budget liksom bättre möjligheter till uppföljning och rapportering till riksdagen. Utskottet välkomnar regeringens ambitioner även i denna del. Utskottet noterar i sammanhanget att regeringen i propositionen inte följer upp några av Medfinansieringsutredningens förslag om olika åtgärder för att stärka riksdagens inflytande; utskottet förutsätter att regeringen i det fortsatta arbetet med den nationella transportinfrastrukturen säkerställer att riksdagen får ett tillbörligt inflytande.

I motion 2010/11:T19 (S) yrkandena 2 och 5, motion 2011/12:T9 (S) yrkande 1 och motion 2011/12:T281 (M) efterlyses bl.a. en översyn av regelverket kring infrastrukturprocessen. Som framgår av det ovan anförda har regeringen i proposition 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur* tagit fram angelägna förslag med syfte att förbättra dagens planeringssystem. Motionsförslagen avstyrks därför.

Med anledning av bl.a. regeringens proposition har ytterligare ett antal motionsyrkanden väckts om vissa specifika aspekter av planeringssystemet. Utskottet behandlar dessa närmare i det följande.

Samrådsprocessen

För att inflytande, insyn och rättssäkerhet ska fungera i praktiken anför regeringen att det är avgörande att enskilda kan överblicka och förstå planeringsprocessen. Då kan kvaliteten i samråden bli bättre, vilket i sin tur ger bättre underlag för besluten. Utskottet ansluter sig till denna bedömning.

Regeringen pekar i propositionen på att dagens reglering är komplex och att Trafikverket och andra aktörer genomför samråd vid olika tillfällen enligt olika lagar – för den enskilde kan det följaktligen vara svårt att veta vilket tillfälle som är rätt tillfälle att föra fram de egna synpunkterna. Utskottet är därför positivt till regeringens förslag som innebär att det skapas en sammanhållen fysisk planeringsprocess, vilket både förenklar och förtydligar planeringsprocessen, inte minst vad gäller samrådsprocessen. Utskottet välkomnar regeringens ansats och bedömer att genom att de olika processerna hålls samman blir det lättare för enskilda att överblicka dessa.

I motion 2011/12:T10 (MP) framhålls vikten av samråd såväl tidigt som senare i planeringsprocessen; motionärerna menar att dagens system är tydligt i detta avseende och förespråkar därför i yrkande 2 att det behålls. Utskottet vill med anledning av detta understryka att det i regeringens förslag slås fast att samrådet är en fortlöpande process i sig som pågår under *hela* planeringsprocessen fr.o.m. det att arbetet inleds, dvs. från att det står klart att en väg eller järnväg behöver byggas. Samrådet ska således inledas tidigt, när alla alternativ är möjliga. Det anförs vidare att samrådet måste ha olika inriktning beroende på hur långt planeringsprocessen har kommit eftersom det är helt olika frågeställningar att samråda om i processens inledning jämfört med i dess slutskede. Regeringen understryker t.ex. att när planeringsprocessen för en väg är genomförd kommer samrådet sammantaget att ha omfattat vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Det betonas också att det under hela samrådsprocessen är nödvändigt att se till att allmänheten hålls informerad och kan förbereda sig samt delta på ett meningsfullt sätt. Utskottet välkomnar detta.

Vid utarbetande av en väg- eller järnvägsplan ska samråd hållas med den krets av berörda och på det sätt som regleras i 6 kap. miljöbalken. Regeringen förtydligar att kommunen alltid bör ingå i samrådsretsen, även när det inte följer av miljöbalken. Vidare framhålls att synpunkter som har framförts vid samrådet, liksom kommentarer och förslag med anledning av synpunkterna, ska redovisas i en samrådsredogörelse. Regeringen betonar att samrådsredogörelsen ska redovisa samrådsaktiviteterna under hela den sammanhållna planeringsprocessen.

Av redovisningen ovan framgår att den nya föreslagna planeringsprocessen inbegriper ett utförligt och kontinuerligt samrådsförfarande. Motion 2011/12:T10 (MP) yrkande 2 avstyrks följaktligen.

Samordning och samverkan med kommuner

I motion 2010/11:T19 (S) yrkandena 3 och 4 och motion 2011/12:T9 (S) yrkande 3 berörs den kommunöverskridande planeringen liksom behovet av riksintresseklassning för att kunna besluta om s.k. planföreläggande. Utskottet vill med anledning av detta framhålla att den sammanhållna planeringsprocess för vägar och järnvägar som föreslås i propositionen har en flexibilitet som ger möjligheter till ett utvecklat samspel mellan infrastrukturbyggarens planering och den kommunala översiktsplaneringen. Det betonas att vid den översiktliga kommunala planeringen av vägar och järnvägar är Trafikverket en viktig samrådspart, vilket ger goda möjligheter att etablera och organisera samverkan mellan kommunen och Trafikverket i ett tidigt skede vid planering av väg- och järnvägsutbyggnad. Sammantaget menar regeringen därför att översiktsplaneringsinstrumentet kan skapa goda förutsättningar för planering av vägar och järnvägar på ett sätt som är väl samordnat med kommunens fysiska planering. Utskottet delar denna bedömning.

Det föreslås vidare i propositionen att det införs bestämmelser i väglagen och banlagen med innebörden att planläggning och prövning enligt dessa lagar i fråga om ärenden som också har prövats eller ska prövas enligt annan lag ska samordnas med det andra arbetet, om det lämpligen kan ske. Det förtydligas att samordningen kan gälla den kommunala planeringen. Regeringen betonar att det är infrastrukturbyggaren som har huvudansvaret för att åstadkomma ett bra samarbete med berörda kommuner, vilket förutsätter att samarbetet inleds tidigt och fortgår kontinuerligt under planeringsprocessen. Regeringen framhåller att det i dessa sammanhang är viktigt att infrastrukturbyggaren och kommunerna är lyhörda för varandras behov och synpunkter.

Regeringen understryker att den kommunala planeringen måste beaktas för att en väg eller en järnväg ska kunna byggas. För att konflikter mellan å ena sidan kommunala intressen och å andra sidan regionala och statliga intressen ska kunna lösas finns det i dag i plan- och bygglagen en möjlighet till s.k. planföreläggande. Utskottet vill framhålla att det av den befintliga regleringen således följer att regeringen får kräva att en kommun inom viss tid antar, ändrar eller upphäver detaljplan eller områdesbestämmelser om det behövs för att tillgodose ett riksintresse, däribland kommunikationer. Utskottet noterar att det i Transportinfrastrukturkommitténs betänkande föreslogs att om Trafikverket och en kommun inte kommer överens om den närmare lokaliseringen och utformningen av en väg eller järnväg, ska verket överlämna frågan om att fastställa en väg- eller järnvägsplan till regeringen. Utskottet vill dock peka på att det av remissmanställningen av de inkomna yttrandena över kommitténs betänkande (dnr N2010/5737/TE) framgår att över hälften av instanserna var kritiska till förslaget. Flera instanser, framför allt kommuner, hade kraftiga invändningar mot förslaget och ansåg bl.a. att det utgjorde en oacceptabel maktförskjutning från kommunens självbestämmande, där planmonopolet är en

av de viktigaste förutsättningarna. Många pekade också på den befintliga möjligheten med ett planföreläggande enligt plan- och bygglagen och menade att detta borde vara tillräckligt.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att det i Miljöprocessutredningens slutbetänkande *Områden av riksintresse och Miljökonsekvensbeskrivningar* (SOU 2009:45) bl.a. finns förslag till ändring av bestämmelser om riksintressen i 3 kap. miljöbalken. Betänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Miljödepartementet).

Mot denna bakgrund avstyrks motion 2010/11:T19 (S) yrkandena 3 och 4 samt motion 2011/12:T9 (S) yrkande 3.

Förändrad tillåtlighetsprövning

Enligt nuvarande bestämmelser i 17 kap. 1 § miljöbalken ska regeringen tillåtlighetspröva motorvägar och motortrafikleder samt andra vägar med minst fyra körfält och en sträckning av minst tio kilometer, respektive järnvägar avsedda för fjärrtrafik och anläggande av nytt spår på en sträcka av minst fem kilometer för befintliga järnvägar för fjärrtrafik. I motionerna 2011/12:T10 (MP) yrkande 7 och 2011/12:T11 (V) yrkande 3 avstyrks regeringens förslag att avskaffa denna obligatoriska tillåtlighetsprövning.

Utskottet noterar med anledning av motionsförslagen att det i propositionen visserligen anges att en fördel med dagens system med obligatorisk prövning för projekt som uppfyller i lag fastställda rekvisit är att det redan i förväg är tydligt för alla vad som gäller. Det understryks dock också att ett sådant system förutsätter att de rekvisit som finns i lagen fångar in de projekt som verkligen behöver prövas. Regeringen framhåller i sammanhanget att svårigheten att genom generella kriterier avgränsa de projekt som verkligen behöver tillåtlighetsprövas innebär en risk för att projekt prövas trots att det inte är motiverat. Samtidigt uppges att det nuvarande obligatoriet inte har visat sig fånga in de projekt som verkligen skulle behöva tillåtlighetsprövas – ett exempel som lyfts fram av Transportinfrastrukturkommittén är Citybanan i Stockholm som inte omfattas av obligatoriet på grund av att järnvägen inte är avsedd för fjärrtrafik utan för pendeltågstrafik. Mot bakgrund av ovanstående ansluter sig utskottet till propositionens förslag att regeringen ska avgöra vilka projekt som ska prövas och att den nuvarande obligatoriska tillåtlighetsprövningen av vägar och järnvägar avskaffas. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att förslaget har sin grund i Transportinfrastrukturkommitténs betänkande och att en enig parlamentarisk kommitté har ställt sig bakom förslaget.

Med anledning av de farhågor som framförs i motionerna om att förslaget skulle medföra ett försämrat miljöskydd vill utskottet understryka att förslaget inte innebär att miljökraven eller miljöambitionerna för transportsektorn minskar. Som anges i propositionen kommer regeringen även i fortsättningen att pröva större väg- och järnvägsprojekt med stor påverkan på miljön och hushållningen med mark och vatten. Vidare föreslås att Trafikverket ges en uttrycklig skyldighet att årligen underrätta regeringen om

vilka väg- och järnvägsprojekt som verket anser bör bli föremål för regeringens prövning. Regeringen påminner också om att inget hindrar andra myndigheter eller kommuner från att själva vända sig till regeringen med en begäran om att regeringen ska förbehålla sig tillåtlighetsprövning av ett visst väg- eller järnvägsprojekt.

Utskottet vill vidare peka på att ett av de bärande skälen för nuvarande ordning med en tillåtlighetsprövning som utförs av regeringen är att det bör finnas ett politiskt ansvar för verksamheter som har betydelse för samhällsplaneringen i stort och att det därför är viktigt att regeringen kan utöva en politisk styrning inom ramen för gällande rättsregler (se prop. 1997/98:45). Mot denna bakgrund är det enligt utskottets mening också rimligt att regeringen aktivt kan påverka valet av vilka projekt som ska prövas.

Utskottet tillstyrker följaktligen regeringens lagförslag i här berörda delar och avstyrker samtidigt motionerna 2011/12:T10 (MP) yrkande 7 och 2011/12:T11 (V) yrkande 3.

Undantag från krav på miljökonsekvensbeskrivning

Enligt regeringen bör den generella huvudregeln även i fortsättningen vara att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas vid planeringen av vägar och järnvägar. För projekt som inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan finns det dock enligt regeringen inte skäl att kräva en formell MKB. Regeringen föreslår därför att undantag från det generella kravet på MKB införs i väglagen och banlagen för sådana projekt. Utskottet delar regeringens uppfattning.

I motionerna 2011/12:T10 (MP) yrkande 3 och 5 samt 2011/12:T11 (V) yrkande 5 motsätter sig motionärerna ovannämnda förslag om undantag från kravet på MKB. Utskottet vill med anledning av detta påminna om att förslaget baseras på Miljödepartementets departementspromemoria *Enklare lagtext om miljökonsekvensbeskrivningar* (Ds 2009:65). Det bör i sammanhanget också påminnas om att redan när miljöbalken beslutades hade det betydelse om ett projekt kunde antas ha en betydande miljöpåverkan eller inte; för ett projekt med betydande miljöpåverkan ställdes högre krav på MKB:s innehåll. Den skillnaden gjordes tillämplig även för vägar och järnvägar då den dåvarande regeringen konstaterade att det saknades skäl att ha andra regler på väglagens och banlagens område än vad som gäller enligt miljöbalken (prop. 1997/98:90). Om frågan om betydande miljöpåverkan skulle få betydelse för skyldigheten att upprätta en MKB bör detta på motsvarande sätt gälla även för vägar och järnvägar.

I motionerna anförs farhågor om att ett undantag från kravet på MKB riskerar att försämra miljöskyddet. Utskottet vill därför understyrka att även projekt som inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska miljöprövas; av såväl väglagen som banlagen framgår att miljöbalkens allmänna hänsynsregler och övriga centrala bestämmelser ska tillämpas när en väg- eller järnvägsplan tas fram och fastställs. Om en MKB inte behö-

ver upprättas ska det således i stället finnas med ett underlag i väg- eller järnvägsplanen med uppgifter om projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén stod enig bakom förslaget om undantag från kravet på MKB.

I motion 2011/12:T9 (S) yrkande 6 efterlyses förtydliganden om vad som kan anses vara ”en betydande miljöpåverkan”. Utskottet påminner om att bedömningen om ett projekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte ska göras av länsstyrelsen och att denna bedömning ska göras enligt de kriterier som slås fast i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, vilken i sin tur baseras på EU:s MKB-direktiv (2011/92/EU).

Regeringen betonar i propositionen vikten av att kriterierna för att avgöra om ett projekt kan antas ha betydande miljöpåverkan tillämpas på ett enhetligt sätt av olika länsstyrelser. Utskottet instämmer i denna uppfattning och vill i sammanhanget peka på att Naturvårdsverket har utarbetat en handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program (Handbok 2009:1). Här behandlas bl.a. bedömningen av betydande miljöpåverkan. Enligt vad utskottet har erfart har verket även upphandlat en konsultstudie för att se över användningen av begreppet ”betydande miljöpåverkan” bland kommuner och myndigheter.

Mot denna bakgrund avstyrks motion 2011/12:T9 (S) yrkande 6, motion 2011/12:T10 (MP) yrkandena 3 och 5 samt motion 2011/12:T11 (V) yrkande 5.

Naturvårdsverkets roll

Enligt nuvarande reglering har Naturvårdsverket rätt att överklaga enligt väglagen, men inte enligt banlagen. I samtliga tre följdmotioner till regeringens proposition framförs önskemål om att denna överklaganderätt ska utvidgas till att även gälla enligt banlagen. Utskottet vill med anledning av detta påminna om att myndighetens rätt att överklaga enligt väglagen infördes vid lagens tillkomst 1971 och motiverades på den tiden med Naturvårdsverkets ställning som central myndighet för miljöskydd och naturvård (prop. 1971:123). När banlagen kom till 1995 fann däremot den dåvarande socialdemokratiska regeringen att det var principiellt felaktigt att tillerkänna Naturvårdsverket en särställning som besvärmyndighet. Det ansågs att det var länsstyrelsernas uppgift att bevaka och samordna statens intressen (prop. 1995/96:2). I likhet med några av remissinstanserna anser regeringen att denna bedömning fortfarande gäller. Även utskottet ansluter sig till denna uppfattning. Utskottet vill i sammanhanget peka på att det inom länsstyrelserna finns en god kompetens inom miljöområdena liksom när det gäller att göra avvägningar mellan olika allmänna intressen.

Utskottet vill också framhålla att regeringens förslag till nytt planeringssystem innebär en effektivare planeringsprocess där samrådsprocessen med berörda parter inleds tidigt, vilket givetvis också gäller för samrådet med

Naturvårdsverket. Utskottet vill understryka vikten av att alla synpunkter kommer fram tidigt i samråden och därigenom kan påverka den fortsatta planeringen. En effektiv planeringsprocess förutsätter enligt utskottets mening att Naturvårdsverkets uppfattning framkommer under själva samrådet och inte först efter prövning.

Motion 2011/12:T9 (S) yrkandena 4 och 5, motion 2011/12:T10 (MP) yrkandena 4 och 8 samt motion 2011/12:T11 (V) yrkande 4 avstyrks mot bakgrund av det ovan anförda. Utskottet tillstyrker samtidigt regeringens lagförslag i här berörda delar.

Biotopskyddet

Enligt förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. har samtliga lätt igenkännbara områden av ett visst slag i landet eller i en del av landet angivits som biotopskyddsområden. Länsstyrelserna får meddela dispens för sådana områden om det finns förutsättningar för det.

I motionerna 2011/12:T10 (MP) yrkande 6 och 2011/12:T11 (V) yrkande 6 avstyrks regeringens förslag om att det inte längre ska behövas något separat beslut om dispens från det generella biotopskyddet för byggande av väg eller järnväg enligt en fastställd väg- eller järnvägsplan. Utskottet vill med anledning av detta peka på att det i propositionen konstateras att dispens från det generella biotopskyddet ofta prövas i ett sent skede i planeringsprocessen för vägar och järnvägar och att prövningen riskerar att reduceras till en ren formsak. Regeringen anser i stället att frågan om biotopskyddet bör hanteras under det samråd med länsstyrelsen som krävs under planeringsprocessen och att det följaktligen inte ska behövas något separat beslut om dispens. Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning och välkomnar att det härigenom uppnås en administrativ förenkling eftersom ett prövningsmoment försvinner. Det bör betonas att förslaget inte innebär att skyddet i sig försvagas, utan endast att formerna för beslutanderätten förändras. Utskottet noterar också i sammanhanget att den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén stod enig bakom ovan nämnda förslag.

Utskottet vill även lyfta fram det arbete som för närvarande pågår inom Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten med att utarbeta en handbok om biotopskyddsområden. I den remissversion som presenterades i mars 2012 understryks att det bör finnas rutiner för samråd mellan länsstyrelsen och Trafikverket som innebär att skyddade biotoper beaktas i ett tidigt skede av planeringen av nya vägar och järnvägar. Det framhålls att frågan om vilken hänsyn som ska tas till ett biotopskyddsområde måste vara utredd innan planen har upprättats eller fastställts.

Mot denna bakgrund tillstyrks regeringens lagförslag i här berörda delar och motionerna 2011/12:T10 (MP) yrkande 6 och 2011/12:T11 (V) yrkande 6 avstyrks.

Rätten att överklaga

I motionerna 2011/12:T9 (S) yrkande 7, 2011/12:T281 (M) och 2011/12:T403 (M) efterlyses förenklingar i överklagandeprocessen. Utskottet vill med anledning av detta understryka vikten av att säkerställa det demokratiska inflytandet i planeringsprocessen och att tillgodose rättssäkerheten för enskilda som berörs. Enligt utskottets mening skulle en inskränkning av överklaganderätten kunna urholka denna rättssäkerhet. Utskottet ställer sig därför bakom regeringens förslag om rätten för berörda att överklaga de avgörande besluten i planeringsprocessen. Utskottet vill också peka på att en inskränkning av överklaganderätten riskerar att stå i strid med såväl Århuskonventionen som EU:s MKB-direktiv, som kräver att den berörda allmänheten ska ha rätt att delta i beslutsprocesser om järnvägar och vägar som kan ha betydande påverkan på miljön.

Regeringen framhåller i propositionen att avgörande för att inflytande, insyn och rättssäkerhet ska fungera i praktiken är att enskilda kan överblicka och förstå planeringsprocessen. Härigenom kan kvaliteten på samråden bli bättre, och om kommunikationen mellan den enskilde och myndigheterna fungerar talar också mycket enligt regeringens mening för att antalet överklaganden blir färre. Utskottet instämmer i denna bedömning.

Utskottet vill i sammanhanget också lyfta fram vad regeringen anför i propositionen om att handläggningstiden för överklaganden under senare år har kunnat minska avsevärt helt utan förändringar i lagstiftningen. Enligt regeringen är detta ett resultat av en prioritering från regeringens sida av överprövningen av väg- och järnvägsplaner så att angelägna projekt inte fördröjts i onödan. Utskottet välkomnar denna fokusering. Regeringen ser följaktligen inte något behov av inskränkningar i överklaganderätten.

Med anledning av detta avstyrks motionerna 2011/12:T9 (S) yrkande 7, 2011/12:T281 (M) i denna del och 2011/12:T403 (M).

Resursbehov

I motion 2011/12:T10 (MP) yrkande 9 efterlyses utökade resurser för att möjliggöra en snabbare infrastrukturplaneringsprocess än i dag. Utskottet vill mot bakgrund av detta peka på att det av propositionens konsekvensanalys framgår att regeringens sammantagna bedömning är att de analyser och överväganden som följer av den nya ordningen i relativt stor utsträckning görs redan i dag och att en formalisering av dessa processer inte kommer att leda till annat än att förfarandet, möjligen i ett inledningskede, tar större resurser i anspråk. Det anförs samtidigt att planeringsprocessen blir mer kontinuerlig och förutsebar för samtliga aktörer och kan effektiviseras över tiden, vilket kan frigöra resurser. Utskottet påminner vidare om att handläggningstiden för överklaganden under senare år har kunnat minska avsevärt. Utskottet noterar med tillfredsställelse att regeringen i propositionen meddelar sin avsikt att även fortsättningsvis priori-

tera resurser för överprövningen av väg- och järnvägsplaner så att handläggningstiderna kan hållas nere. Motion 2011/12:T10 (MP) yrkande 9 avstyrks följaktligen.

Lagförslagen i övrigt

Utskottet har inte något att invända mot vad regeringen föreslår i de delar av propositionen som inte behandlats närmare i det föregående. Regeringens förslag synes enligt utskottets mening vara välvärdigt och tillstyrks således även i dessa delar.

Fyrstegsprincipen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att upphöja den s.k. fyrstegsprincipen till lag. Utskottet hänvisar till att fyrstegsprincipen är väl beaktad i den transportpolitiska planeringsprocessen.

Jämför reservation 11 (MP, V).

Bakgrund

Sedan flera år tillbaka förutsätts analyser och prioriteringar av förslag till åtgärder göras utifrån den s.k. fyrstegsprincipen. Denna innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis, i följande ordning:

1. *Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.* Detta omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och informationskampanjer med bäring på såväl transportsystemet som samhället i övrigt för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.
2. *Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur.* Detta omfattar insatser inom styrning, reglering, påverkan och information riktade till transportsystemets olika komponenter för att använda befintlig infrastruktur effektivare, säkrare och miljövänligare. Bussfiler på trafikintensiva gator är exempel på åtgärder inom detta steg.
3. *Begränsade ombyggnadsåtgärder.* Detta omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig infrastruktur, t.ex. trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder.
4. *Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.* Detta omfattar ny- och ombyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, t.ex. nya väg- eller bansträckningar.

Motionerna

Stina Berglund m.fl. (MP) understryker i kommittémotion 2011/12:T472 att fyrstegsprincipen ska ligga till grund för trafikplaneringen. Motionärerna anför dock att detta inte har fått genomslag i regeringens politik och pekar på bl.a. Förbifart Stockholm, Södertörnsleden och nedmonteringen av järnvägssystemet som exempel som går stick i stäv med fyrstegsprincipen. Motionärerna förespråkar därför i yrkande 15 att regeringen i regleringsbrev skärper tolkningen av fyrstegsprincipen i trafikplaneringen, i syfte att öka tillämpningen av steg ett och två och att med hjälp av denna princip omfördela resurser inom ramen för den nationella planen för att uppnå de transportpolitiska målen till lägre kostnader.

Stina Berglund m.fl. (MP) påtalar vidare i kommittémotion 2011/12:T10 att fyrstegsprincipen inte tas på allvar i planeringen och att politiker och andra ofta redan i förväg ställt in sig på att bygga en ny väg eller järnväg. Motionärerna föreslår därför i yrkande 1 att fyrstegsprincipen upphöjs till lag och att regeringen utreder och föreslår en sådan lagändring.

Även i kommittémotion 2011/12:T11 yrkande 1 av Siv Holma m.fl. (V) anføres att fyrstegsprincipen ska tillämpas i lagen. Motionärerna understryker att fyrstegsprincipen ger goda förutsättningar för ett systemtänkande med ekologiska och ekonomiska fördelar. De påtalar dock att Riksrevisionen redan 2004 pekade på tydliga brister när det gäller tillämpningen av principen. Enligt motionärerna kvarstår alltså sådana brister, och de anser att det i regeringens proposition om ett nytt planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118) saknas förslag på tydliga styrmedel för att åtgärda problemet. Motionärerna förespråkar att fyrstegsprincipen upphöjs i lag och att regeringen återkommer med tillbörliga förslag i väglagen, lagen om byggande av järnväg samt plan- och bygglagen.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen och regeringen har vid ett flertal tillfällen framhållit att det är angeläget att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt vid överväganden om vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet och att åtgärdsförslagen analyseras utifrån fyrstegsprincipen. Således angavs t.ex. i direktiven för planeringsomgången 2010–2021 (N2008/8686/IR) att åtgärderna skulle analyseras enligt fyrstegsprincipen och att relevanta och jämförbara samhällsekonomiska analyser och miljöbedömningar skulle spela en viktig roll vid prioriteringarna.

Utskottet har därför med tillfredsställelse kunnat notera att det i trafikverkens förslag till den nuvarande nationella planen för transportsystemet 2010–2021 (publikation 2009:97) underströks att fyrstegsprincipen hade varit den ram som använts för att ta fram åtgärdsförslagen. Det angavs bl.a. att trafikverket hade strävat efter att få en avvägd mix mellan åtgärder från de fyra stegen. Användandet av fyrstegsprincipen, tillsammans med gällande budgetrestriktion, uppgavs ha medverkat till att fokus hade

varit att se hur påverkansåtgärder och de mindre åtgärderna, som ofta har hög effektivitet och hög måluppfyllelse, skulle kunna bidra till att uppnå önskad funktionalitet. Det framhölls också att på strategisk nivå kunde tillämpningen av fyrstegsprincipen tydligt urskiljas i trafikverkens förslag att avsätta betydande medel för trimning och effektivisering av transportsystemet för tillväxt och klimat.

Utskottet vill vidare peka på att regeringen i mars 2011 gav i uppdrag åt Trafikverket att, med den nu gällande nationella planen för utveckling av transportsystemet som grund, utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet (dnr N2011/1933/TE). Regeringen lyfte i uppdraget särskilt fram att fyrstegsprincipen skulle vara den grundläggande utgångspunkten för alla förslag till åtgärder. Utskottet välkomnar detta. Uppdraget utvidgades därefter i september 2011 till att även omfatta åtgärder som kunde genomföras i transportsystemet på det statliga vägnätet samt inom sjöfart och luftfart (dnr N2011/5221/TE). I Trafikverkets rapport *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – Förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050* (2012:100) har verket sedermera med utgångspunkt från fyrstegsprincipen listat olika möjliga åtgärder i transportsystemet. Utskottet konstaterar att ett stort antal åtgärder föreslås inom de olika stegen 1–4.

I proposition 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur* föreslår regeringen att den formella fysiska planeringen föregås av en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Utskottet är positivt till denna ansats. Regeringen understryker att den förberedande studien ska behandla vilka typer av åtgärder, oavsett transportslag, som är möjliga för att lösa ett transportproblem och att det är först om den förberedande studien leder fram till att lösningen är en konkret väg- eller järnvägsbyggnadsåtgärd som den fysiska planeringen ska starta. Utskottet ansluter sig till denna uppfattning. Det bör i sammanhanget framhållas att regeringen uttryckligen betonar vikten av att analyser enligt fyrstegsprincipen utförs och att det görs på ett effektivt sätt. Regeringen understryker vidare att för de åtgärder som ska genomföras enligt väglagen eller banlagen och där staten är huvudman eller medverkar med finansiering, måste starten av den fysiska planeringsprocessen bygga på ett ställningstagande av Trafikverket med anledning av förberedande studier. Det klargörs att regeringen avser att ställa tydliga krav på att Trafikverket ska genomföra sådana förberedande studier som innefattar analys enligt fyrstegsprincipen och samråd. Utskottet välkomnar detta och vill i sammanhanget också understryka vikten av att Trafikverkets tillämpning av fyrstegsprincipen följs upp. Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att det i propositionen framhålls att regeringen med stöd av Trafikanalys får möjlighet att på ett mycket tydligt sätt utvärdera om Trafikverket tillämpar fyrstegsprincipen på avsett vis.

Utskottet vill slutligen peka på att arbetet med att utforma en metodik för hur analyser enligt fyrstegsprincipen ska göras har inletts av trafikverken i deras redovisning till regeringen av uppdraget om en ny ekonomisk planeringsprocess. Trafikverken har där lämnat förslag om bl.a. en process för ”åtgärdsval”, som avses vara en kvalitetssäkrad process för att analysera tänkbara åtgärder i transportsystemet enligt fyrstegsprincipen. Utskottet förutsätter att ett fortlöpande arbete kommer att bedrivas inom myndigheten för att säkerställa en ändamålsenlig tillämpning av fyrstegsprincipen.

Av redovisningen ovan framgår att fyrstegsprincipen synes vara väl beaktad i den transportpolitiska planeringsprocessen. Utskottet finner därför inga skäl att vidta ytterligare åtgärder på området. Motionsförslagen 2011/12:T10 (MP) yrkande 1, 2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 och 2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 15 avstyrks följaktligen.

Vissa transportpolitiska utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om prioriteringar inom transportpolitiken. Utskottet pekar bl.a. på att angelägna initiativ vidtagits för att främja jämställdheten inom transportsystemet. Utskottet bedömer vidare att frågor om kollektivtrafikens betydelse är väl uppmärksammade, liksom transportsystemets betydelse för besöksnäringarna.

Jämför reservation 12 (MP, V).

Mål för transportpolitiken

Målen för transportpolitiken fastställdes av riksdagen i maj 2009 i enlighet med regeringens förslag i propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Av relevans för nedan behandlade motioner är det beslutade funktionsmålet *tillgänglighet* som konkretiseras genom bl.a. följande preciseringar:

- Regional och interregional tillgänglighet: Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Ett jämställt transportsystem: Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Kollektivtrafik, gång och cykel: Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Trafikanalys har enligt sin instruktion i uppdrag att följa hur det nuvarande transportpolitiska målet och dess delmål uppfylls inom transportsektorn. Regeringen redovisar årligen en mål- och resultatuppföljning i samband med budgetpropositionen.

Motionerna

I kommittémotion 2011/12:T458 yrkande 6 av Siv Holma m.fl. (V) framhålls behovet av åtgärder för att förbättra jämställdheten i transportsystemet. Motionärerna konstaterar att branschen domineras av män och betonar samtidigt att systemets utformning i hög grad beror på behoven och värderingarna hos de personer som arbetar och beslutar inom sektorn. För att kvinnor ska få lika stor makt över transportsystemets utformning efterlyses därför lika många kvinnor på ledande poster som män. Motionärerna anser att företag och organisationer medvetet måste arbeta för att få in kvinnor i ledande funktioner, och de förespråkar att inget kön i Trafikverkets ledningsgrupper ska ha en representation som understiger 40 procent.

I samma motion anförs att den samhällsekonomiska kalkylmodellen måste ändras så att den dels tar hänsyn till miljöeffekter på ett bättre sätt, dels innefattar en värdering som inte missgynnar kvinnor. Motionärerna anför att många av de ekonomiska värdena i de samhällsekonomiska kalkylerna sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov; på så vis värderades t.ex. tidsbesparingar med flyg eller bil högre än tid med buss eller tåg, vilket gynnade projekt som underlättade bil- eller flygresor på bekostnad av de trafikslag och de ärenden som främst utfördes av kvinnor. Motionärerna konstaterar dock att det skett revideringar av den kalkyl som används, men anser att det alltså finns delar där fortsatt diskussion behövs. De anmärker bl.a. mot att kalkylmodellen inte tar hänsyn till åtgärder som minskar efterfrågan på transporter, exempelvis en utbyggd cykeltrafik som minskar kravet på dyra väginvesteringar. Motionärerna begär vidare att regeringen i regleringsbrev till Trafikverket påpekar att jämställdhetsperspektivet alltid ska analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring. Motionärerna anger att det finns en oro för hur regionförstoringen påverkar jämställdheten och miljön och att det därför, om denna förstoring fortsätter, är viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik, sker på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet och sker utifrån ett helhetsperspektiv på miljö- och energipåverkan.

I partimotion 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) framhålls att det för att öka det kollektiva resandet är viktigt att den enskilda resenären får god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär. Motionärerna pekar på att kvinnors och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och bygger på olika riskbedömningar. Motionärerna föreslår i yrkande 5

att Trafikverket ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer, såsom mörka tunnlar och passager, för att på så sätt öka trygghetsupplevelsen för bl.a. kvinnor.

Liselott Hagberg m.fl. (FP) konstaterar i motion 2011/12:T242 att regeringen har pekat ut turistnäringen som en av Sveriges nya basnäringar, och de framhåller att infrastrukturen är av stor betydelse för en god utveckling inom denna växande näring. Motionärerna konstaterar att infrastruktur och tillgänglighet berör regioner och destinationer i högsta grad men att besluten i regel tas på nationell nivå. De framhåller därför vikten av att regeringen tydliggör infrastrukturens betydelse för utveckling av turistnäringen.

Även i motion 2011/12:T451 av Per Åsling (C) betonas att det krävs en god tillgänglighet till våra turistiska resmål för att svensk turistindustri ska kunna vara konkurrenskraftig. Motionären påtalar att ett problem som ofta framförs från turistnäringen är att antalet besökare varierar väldigt mycket över året och att det periodvis är problem att klara trycket på befintlig infrastruktur; detta gäller såväl för kollektiva transportmedel som för kvalitet och standard på vägnätet. Motionären yrkar därför att Trafikverket ska få i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen för turistresmål som är starkt säsongsbundna eller knutna till ett visst evenemang.

I motion 2011/12:T262 av Roger Tiefensee (C) anförts att det med dagens modell för att beräkna infrastrukturprojekts nettonuvärde är väldigt få järnvägsinvesteringar som betraktas som samhällsekonomiskt nyttiga. Motionären lyfter fram exemplet med Svealandsbanan som blivit en kvantitativ succé sett till resandet men ett kvalitativt misslyckande sett till att man slagit i kapacitetstaket. Motionären framhåller att det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv hade varit mycket fördelaktigare att bygga dubbelspår redan från början. För att bättre fånga hållbarhetskriterier och människors beteendeförändringar anser motionären därför att modellen för att beräkna nettonuvärdet av infrastrukturprojekt behöver ses över.

Tina Ehn m.fl. (MP) lyfter i motion 2011/12:MJ469 fram vikten av att främja kollektivtrafiken och menar att Trafikverket bör ha i uppdrag att prioritera denna. Motionärerna föreslår i yrkande 6 att en utredning tillsätts med avsikt att samla ihop och komma med förslag på hur olika modeller för gemensamma transportsätt kan utvecklas och genomföras samt underlättas och stimuleras.

Utskottets ställningstagande

Ett jämställt transportsystem

I budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 utg.omr. 22 Kommunikationer) framhålls att en viktig del av arbetet för att transportpolitiken ska bidra till ett mer jämställt samhälle är att kvinnor och män finns represen-

terade inom transportsektorns olika delar. Utskottet delar denna uppfattning och vill i sammanhanget understryka att detta inte bara gäller beslutsfattande positioner, utan att det även är väsentligt att erfarenheter och synpunkter från kvinnor respektive män framkommer under exempelvis planering och genomförande av olika åtgärder. Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att det i budgetpropositionen framhålls att Trafikverket har som strategi att ta hänsyn till såväl kvinnors som mäns transportbehov på alla nivåer i all sin verksamhet. Ett speciellt fokusområde uppges vara kvinnors och mäns lika inflytande i samråden för nya infrastrukturprojekt. Med rapporten *Moderna samråd* (TRV 2010/88631) som grund har således flera pilotprojekt bedrivits under 2011 för att få in synpunkter från fler målgrupper.

Utskottet konstaterar vidare med tillfredsställelse att det av budgetpropositionen framgår att samtliga transportmyndigheter har uppfyllt målet att ha minst en 40-procentig representation av vardera kön i både ledningsgrupper och styrelser. Det meddelas också att Trafikverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket är involverade i programmet *Staten leder jämt* som är tänkt att bl.a. hjälpa myndigheterna att hitta dolda hinder för jämställdhet och möjliggöra för kvinnor och män att göra karriär på lika villkor. Utskottet är positivt till detta.

I Trafikanalys rapport *Uppföljning av de transportpolitiska målen* (rapport 2011:1) anføres att på det hela taget pekar de tillgängliga indikatorerna mot en ökad jämställdhet i transportsektorn. Utskottet välkomnar denna utveckling. Myndigheten pekar dock på att det för att verkligen mäta om transportpolitiken bidrar till ett jämställt samhälle behövs mer avancerade mått på inflytande och behov. Utskottet noterar att sådana mått är under utveckling hos bl.a. Trafikverket. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att det i metoden Samlad effektbedömning (SEB) som Trafikverket utarbetat ingår att redovisa fördelningseffekter i termer av hur nyttor fördelar sig mellan olika grupper i samhället. I och med att effekter redovisas grupperat på kön, ålder, geografiskt område, trafikslag, funktionsnedsättning m.m. hanterar metoden de fördelnings- och jämställdhetsfrågor som tas upp i de transportpolitiska målen. Av Trafikverkets årsredovisning för 2011 framgår att SEB-metoden har utvecklats under året inom ramen för ett projekt om vad som händer med mäns och kvinnors resande vid olika åtgärder. En mall har sedermera tagits fram för analys av fördelningseffekter av infrastrukturåtgärder avseende kön. Utskottet välkomnar detta initiativ.

Utskottet vill vidare peka på att Trafikverket under hösten 2011 inledde en översyn av de värden och principer som myndighetens samhällsekonomiska analyser baseras på. Resultatet av översynen redovisades i april 2012 i rapporten *Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 5* (2012:085). Bland de viktigaste områden som uppdaterats i översynen finns tidsvärdena för personresor (inklusive tjänsteresor) där bl.a. värderingen av restid med tåg har höjts. Utskottet vill särskilt framhålla att det i rapporten konstateras att trots skillnader i resbeteende

mellan könen visar de flesta studier att det finns få värderingsskillnader mellan män och kvinnor när effekten av inkomstskillnader rensats bort. De värderingar som skiljer sig åt gäller framför allt olika aspekter av säkerhet och trygghet. Det anförs att denna typ av skillnader kan vara speciellt viktiga att ta hänsyn till ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom skillnaderna kan leda till att kvinnor har sämre tillgång till kollektivtrafik på grund av otrygga anslutningar till den. Det förespråkas följaktligen att miljö (trygghet) vid gånganslutning bör värderas olika för män och kvinnor.

Av redovisningen ovan framgår att ett antal angelägna initiativ vidtagits för att främja jämställdheten inom transportsystemet. Utskottet är positivt till utvecklingen på området och avstyrker med anledning av det ovan sagda motionerna 2011/12:T458 (V) yrkande 6 och 2011/12:T459 (V) yrkande 5.

Transportsystemets betydelse för besöksnäringarna

I motionerna 2011/12:T242 (FP) och 2011/12:T451 (C) framhålls infrastrukturens betydelse för den svenska turistnäringen. Utskottet instämmer i detta och konstaterar också att regeringen i den redogörelse för åtgärdsplaneringen som lett fram till fastställelsen av den nuvarande nationella planen för transportsystemet 2010–2021 bl.a. uppmärksammar att besöksnäringen är en växande näringsgren där god tillgänglighet kan ha avgörande betydelse.

I Trafikverkets rapport *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – Förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050* (2012:100) framhålls att möjligheterna för turistresor behöver förbättras, både resor med kollektivtrafik och resor med bil; särskilt gäller det under högsäsong och där resströmmarna är omfattande. Verket anför att åtgärder riktade mot besöksnäringens behov i första hand handlar om smärre investeringar i enstaka vägstråk, främst i korsningar och genomfarter, bättre drift och underhåll under högsäsong, möjligheter att styra och vägvisa samt god information. Följaktligen föreslås generella åtgärder för persontrafiken på de starka stråken till stora turistdestinationer för att uppnå hög tillförlitlighet för framför allt tågtrafiken, god kapacitet för båttrafiken, rimliga restider med bil och buss samt rimligt utbud för flygtrafiken. Utskottet välkomnar Trafikverkets förslag och förutsätter att regeringen i den infrastrukturproposition som är aviserad till hösten 2012 vidtar erforderliga åtgärder för att främja besöksnäringens förutsättningar.

Utskottet vill också uppmärksamma att Tillväxtverket i mars 2010 fick i uppdrag att tillsammans med Visit Sweden leda en samverkansgrupp för destinationsutveckling och ökad tillväxt inom besöksnäringen. Syftet är att samordna och effektivisera alla initiativ som rör turism inom olika myndigheter. I samverkansgruppen ingår bl.a. Trafikverket, Swedavia, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Utskottet är positivt till detta initiativ.

Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2011/12:T242 (FP) och 2011/12:T451 (C).

Kollektivtrafikens betydelse

I motion 2011/12: MJ469 (MP) yrkande 6 efterlyses en ökad fokusering på kollektivtrafik. Utskottet vill med anledning av detta framhålla att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar; med en väl fungerande kollektivtrafik ges människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Utskottet noterar med tillfredsställelse att det av budgetpropositionen för 2012 framgår att Trafikverket har fortsatt att arbeta med att förbättra infrastrukturen för kollektivtrafiken, bl.a. genom ett stort antal s.k. trimningsåtgärder för att öka trafikens punktlighet. Utskottet vill vidare framhålla att Trafikverket under 2010 har tagit fram ett trafikslagsövergripande planeringsunderlag för ett ökat kollektivtrafikresande, med syftet att internt synliggöra hur verket genom sin roll och sina uppgifter kan bidra till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Utskottet välkomnar detta initiativ.

Utskottet vill också peka på att regeringen den 3 mars 2011 beslutade att ge Trafikanalys i uppdrag att bl.a. utvärdera effekterna av den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet som trädde i kraft den 1 januari 2012 (dnr N2010/7904/TE). Det understryks att uppdraget ska genomföras med utgångspunkt i ett medborgar- och kundperspektiv och att det därför är väsentligt att utvärdera reformernas påverkan på trafikutbudets omfattning och kvalitet samt deras effekter på resandet liksom nyttan för resenärerna och deras uppfattning om utbudet. Utvärderingen ska redovisas årligen och slutredovisas till Regeringskansliet senast den 1 december 2014. Utskottet emotser dessa utvärderingar med stort intresse. Utskottet noterar i sammanhanget att Trafikanalys den 1 juni 2011 redovisade en handlingsplan över hur myndigheten avser att utföra sitt uppdrag fram till december 2014, *Marknadsöppningar i kollektivtrafiken – Utvärderingsplan 2011–2014* (rapport 2011:4).

Det bör även påminnas om att regeringen i februari 2011 gav Trafikanalys i uppdrag att redovisa ett kunskapsunderlag om hur arbetspendlingen ser ut i de tre storstadsregionerna (dnr N2011/393/TE). Regeringen ville bl.a. särskilt få belyst hur utbudet av infrastruktur, fordon, kollektivtrafik och beläggningsgrader ser ut i regionerna. Trafikanalys lämnade den 31 maj 2011 rapporten *Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys* (rapport 2011:3). Här konstateras att trafikförseningar för dem som pendlar till arbetet i Stockholm, Göteborg och Malmö årligen kostar samhället ca 8,5 miljarder kronor (ca 11,5 miljarder kronor om man inkluderar miljökostnaderna för utsläpp till följd av resenärernas färdmedelsval). Trafikanalys bedömer att om inte lämpliga åtgärder vidtas kommer de brister som observeras i dag att förstärkas kraftigt under de kommande decennierna.

Det skulle avsevärt påverka resenärernas möjligheter till arbetspendling och därmed gå emot inriktningen i de transportpolitiska målen och principerna.

I Trafikverkets rapport *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – Förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050* framhålls att det behövs omfattande åtgärder för att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Ett stort antal insatser som rör kollektivtrafiken finns följaktligen bland de föreslagna åtgärderna. Utskottet välkomnar detta och utgår från att regeringen föreslår erforderliga åtgärder även inom detta område i samband med den infrastrukturproposition som är aviserad till hösten.

Utskottet vill i sammanhanget slutligen också lyfta fram kollektivtrafikbranschens partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik som inleddes 2008 och som har som övergripande målsättning att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020. Bakom denna partnersamverkan står Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket.

Av redovisningen ovan framgår att kollektivtrafikfrågan är väl uppmärksam i dagen arbete. Mot bakgrund av detta avstyrks motion 2011/12: MJ469 (MP) yrkande 6.

Samhällsekonomiska analyser

Med anledning av önskemålet i motion 2011/12:T262 (C) om att se över modellen för att beräkna infrastrukturprojekts nettovärde vill utskottet inledningsvis påminna om att det är Trafikverkets uppgift att utveckla och förvalta metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet. Inom ramen för detta arbete leder myndigheten en särskild arbetsgrupp för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder (ASEK). ASEK föreslår bl.a. vilka samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder som bör användas vid analys av olika former av åtgärder inom transportområdet. Arbetsgruppen rekommenderar också vilka viktigare indata som ska användas för trafikprognoser och för samhällsekonomiska analyser (makroekonomiska och socioekonomiska indata, effektsamband och värderingar). Utskottet vill framhålla att ASEK fortlöpande ser över behovet av att revidera och anpassa de befintliga metoderna och modellerna. I detta arbete utgår arbetsgruppen bl.a. från människors och företags beteenden. Som tidigare meddelats har ASEK nyligen slutfört en ny översyn på området och redovisat detta i rapporten *Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 5*. Utskottet förutsätter att ASEK vidtar de åtgärder som behövs för att kontinuerligt förbättra metoderna och modellerna för de samhällsekonomiska analyserna. Motion 2011/12:T262 (C) avstyrks följaktligen.

Finansieringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som väckts om olika finansieringsfrågor. Utskottet betonar att anslagsfinansiering av infrastrukturinvesteringar förbättrar överskådligheten i statsbudgeten liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn. Utskottet anser att användningen av alternativ finansiering behöver kunna variera över tid och välkomnar i sammanhanget regeringens aviserade nya system för årlig ekonomisk planering genom vilket det tydliggörs hur alternativ finansiering förhåller sig till planeringsprocessen. Utskottet framhåller också att ökade banavgifter utgör ett angeläget tillskott till finansieringen av kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen.

Jämför reservationerna 13 (S) och 14 (V) samt särskilt yttrande (MP).

Bakgrund

Investeringar i transportinfrastruktur finansieras huvudsakligen med anslag på statens budget. Detta är i enlighet med huvudprincipen i 7 kap. 5 § budgetlagen (2011:203), enligt vilken andra tillgångar än anläggningstillgångar som används i statens verksamhet ska finansieras med anslag (eller inkomst från försäljning av egendom). Vägar och järnvägar räknas till sådana tillgångar. Statens utgifter för investeringar i transportinfrastruktur redovisas således som huvudprincip mot anslag direkt vid investeringstillfället. Riksdagen kan dock under vissa förutsättningar besluta att investeringar i transportinfrastruktur får finansieras på annat sätt.

Riksdagen beslutade i december 2008 om en planeringsram för åtgärder i transportsystemet på 417 miljarder kronor för åren 2010–2021 (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Av regeringens fastställelsebeslut i mars 2010 av den nationella planen för utveckling av transportsystemet och de ekonomiska ramarna för länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 (dnr N2009/6374/TE) framgår vidare att totalt ca 65 miljarder kronor har kunnat tillföras planeringssystemet genom avtal om medfinansiering som trafikverken och länen tecknat för enskilda objekt samt brukarfinansiering och EU-medel. Till detta beräknas också ca 15,6 miljarder kronor att kunna tillföras under planperioden till följd av successivt ökade banavgifter.

I projekt som byggstartas i enlighet med åtgärdsplanerna för perioden 2010–2021 förekommer således alternativ finansiering i form av bidrag från externa aktörer, förskottering från kommuner samt lån i Riksgäldskontoret som återbetalas med inkomster från trängselskatt och vägavgifter.

Motionerna

Anders Ygeman m.fl. (S) tar i kommittémotion 2011/12:T429 yrkande 39 upp frågan om finansiering av infrastruktur och framhåller huvudregeln att investeringarna ska finansieras med anslag i statsbudgeten. Motionärerna säger sig dock vara öppna för att på sikt och i vissa väl avgränsade fall pröva den modell för avgiftsfinansiering som regeringen tillämpar inom ramen för bl.a. Stockholmsöverenskommelsen, där lån i Riksgäldskontoret finansierar berörda objekt och där staten ges full kostnadstäckning för dessa lån genom att räntor och amorteringar betalas med överskottet från trängselskatt. Motionärerna ser även stor potential i att utveckla andra former av finansiering, inte minst genom att på olika sätt utnyttja de markvärdesstegringar som blir effekten av att ny infrastruktur byggs. Vidare framhålls att det finns anledning att se över möjligheterna till förhöjda eller differentierade banavgifter vid byggandet av ny järnvägsinfrastruktur för godstrafiken. Motionärerna är dock starkt kritiska till att regeringen upphöjt regional medfinansiering till princip vid byggande av statlig infrastruktur och menar att systemet innebär en uppenbar risk för att ekonomiskt starka kommuner kan köpa sig till en bättre position på prioriteringslistan.

Frågan om medfinansiering av infrastrukturprojekt tas också upp i kommittémotion 2011/12:T9 yrkande 2 av Anders Ygeman m.fl. (S). Även här anför motionärerna att medfinansiering kan vara befogat då kommuner kan tillgodoräkna sig betydande nyttor av infrastruktur genom höjda markpriser och möjlighet till exploatering. Motionärerna invänder dock mot att göra systemet med medfinansiering till en grundläggande del av finansieringen av statliga infrastruktursatsningar, och de understryker att krav på kommunal finansiering inte får leda till ökade klyftor mellan fattiga och rika kommuner.

Siv Holma m.fl. (V) efterfrågar i kommittémotion 2011/12:T458 yrkande 8 att man minskar medfinansieringen, sänker banavgifterna och inför en investeringsbudget. Motionärerna understryker att regeringen inom ramen för infrastrukturplaneringen inte bör använda medfinansiering som metod för att överföra kostnader på kommuner och regioner och avvisar följaktligen ett sådant finansieringssätt av viktig infrastruktur. Motionärerna motsätter sig också att banavgifterna ska höjas för att finansiera en ökad ram för drift och underhåll av järnvägen – de anser att det inte är rimligt att järnvägstrafiken ska få ökade kostnader så länge som flyg- och vägtrafiken inte betalar för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader. Motionärerna anför vidare att en investeringsbudget bör införas där kostnaden för en investering fördelas över dess livslängd. De 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. Motionärerna framhåller att konsekvensen för statens offentliga finanser inte kommer att förändras med en investeringsbudget, men att utrymmet under utgiftstaket härigenom ökar.

Siv Holma m.fl. (V) efterfrågar också i kommittémotion 2011/12:T11 yrkande 2 att budgetlagen ändras så att lånefinansiering kan utgöra huvudprincip för investeringar i transportinfrastruktur. Motionärerna påtalar att kombinationen av snålt tilltagna utgiftstak och infrastrukturinvesteringar som direktavskrivs innebär att investeringar får konkurrera om utrymmet under utgiftstaket med andra löpande utgifter, vilket riskerar att leda till att viktiga samhällsinvesteringar inte kommer till stånd eller skjuts på framtiden. Enligt motionärerna bör staten, i likhet med vad som är fallet i kommuner och företag, införa en investeringsbudget där man bokför kostnaderna för investeringarna genom avskrivningar.

I motion 2011/12:T301 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S) anförs att Trafikverket bör ges möjlighet att teckna fleråriga investeringsavtal eller att på annat sätt säkerställa en långsiktig finansiering när det gäller infrastruktursatsningar som ligger inom statens ansvar. Motionärerna pekar på fallet Tågstopp Södra stambanan där, i samband med att medel kunde sökas från EU:s strukturfonder för infrastrukturprojekt, den tidigare myndigheten Banverket inte kunde underteckna något medfinansieringsintyg eftersom det avsåg utbetalningar över en flerårsbudget. Finansieringen är därför i dag till stor del kommunernas ansvar, både i form av egenfinansiering och i form av förskottering. Motionärerna ifrågasätter denna ordning som innebär att kommunerna finansierar järnvägsspecifika insatser som signalsystem, el, m.m. som ska ägas och drivas av staten genom Trafikverket. Motionärerna understryker att om Trafikverket i framtiden ska ta ansvar för långsiktiga investeringar, måste verket få bemyndigande att teckna fleråriga avtal även om det innebär att medel från anslaget binds upp för mer än ett år.

I motion 2011/12:T331 av Ulf Nilsson m.fl. (FP) understryks Öresundsbronens betydelse för Öresundsregionen. Motionärerna anför dock att dess positiva utveckling skulle kunna bli ännu starkare om det inte vore för de höga broavgifterna. De efterlyser därför i yrkande 1 en utredning av de samhällsekonomiska fördelarna med kraftigt sänkta avgifter på Öresundsbron. Motionärerna ifrågasätter också att bron helt måste bära sina egna kostnader, inte minst om argumentet för att bygga bron var förväntad integration och ekonomisk tillväxt. De föreslår följaktligen i yrkande 3 att möjligheterna till ökad skattefinansiering utreds. Motionärerna konstaterar i sammanhanget att det blir alltmer uppenbart att även en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är nödvändig för att möta regionens behov av fungerande kommunikationer. Möjligheterna till skattefinansiering bör utredas även för denna förbindelse. Vidare väcker motionärerna frågan om broavgifterna när lånen till investeringarna är slutbetalda. Om avgifterna blir kvar anser motionärerna att de borde gå till Öresundsregionen, bl.a. till förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. De förespråkar därför i yrkande 2 en utredning om hur eventuella framtida broavgifter kan användas till väg- och järnvägsinvesteringar i Skåne och på Själland.

Utskottets ställningstagande

Anslagsfinansiering före lånefinansiering

Utskottet har vid flera tillfällen behandlat motionsförslag om att lånefinansiera infrastruktursatsningar i stället för att anslagsfinansiera och direktavskrivna dem, senast i betänkandet *Infrastrukturens planering* (bet. 2010/11:TU17). Utskottet påminde här om att budgetlagen nyligen hade reformerats (prop. 2010/11:40, bet. 2010/11:KU14, rskr. 2010/11:177) men att huvudprincipen om anslagsfinansiering av investeringar inte hade förändrats. Utskottet framhöll att anslagsfinansiering förbättrar överskådligheten i statsbudgeten liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn. Utskottet betonade också att lånefinansiering, på samma vis som anslagsfinansiering, påverkar (minskar) den offentliga sektorns finansiella sparande och hänvisade till finansutskottets yttrande i samband med behandlingen av den reformerade budgetlagen (yttr. 2010/11:FiU2y), där det framhölls att det realekonomiskt inte är någon skillnad om en investering anslagsfinansieras eller finansieras med lån i Riksgäldskontoret; i båda fallen är effekten på statsbudgetens saldo lika med investeringsutgiften. Finansutskottet pekade på att en utökad lånefinansiering således får konsekvenser för möjligheterna att uppfylla överskottsmålet enligt vilket den offentliga sektorns finansiella sparande ska motsvara 1 % av bruttonationalprodukten (BNP). Det kan även noteras att finansutskottet i sitt yttrande anförde att lånefinansiering riskerade att försvaga både budgetprocessen och riksdagens inflytande över investeringsbesluten. Dessa bedömningar äger enligt utskottets mening alltjämt giltighet.

Vidare vill utskottet påminna om att regeringen i propositionen *Framtidens resor och transporter – Infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35) underströket att lånefinansiering inte kommer att föreslås för nya objekt såvida kostnaderna inte täcks av brukaravgifter eller dylikt, vilket utskottet välkomnade i betänkande 2010/11:TU17. Utskottet tog i sammanhanget avstånd från en övergång till generell lånefinansiering som innebär att kostnaderna inte syns inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, men ändå inskränker det finansiella utrymmet i statsbudgeten samtidigt som transparensen i budgetberedningen eroderas. Utskottet instämmer alltjämt i detta ställningstagande och avstyrker följaktligen motionerna 2011/12:T11 (V) yrkande 2 och 2011/12:T458 (V) yrkande 8 i denna del.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

I motion 2011/12:T301 (S) efterlyses möjligheter för Trafikverket att få teckna fleråriga investeringsavtal. Utskottet vill med anledning av detta framhålla att den verksamhet som Trafikverket bedriver ofta innebär att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal om drift och underhåll. Trafikverket sluter också fleråriga FoU-avtal. Utskottet vill vidare påminna om att riksdagen i samband med behandlingen av

budgetpropositionen mot denna bakgrund regelmässigt beslutar att ge regeringen bemyndigande att ingå sådana ekonomiska åtaganden. På så vis har riksdagen t.ex. beslutat att bemyndiga regeringen att under 2012 för ramlagen 1:1 Vaghållning och 1:2 Banhållning ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 37,8 miljarder kronor 2013–2040 respektive 73,6 miljarder kronor 2013–2050 (prop. 2011/12:1 utg.omr. 22 Kommunikationer, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). Baserat på dessa beslut utformar sedan regeringen i sin tur motsvarande bemyndiganden till Trafikverket i myndighetens regleringsbrev. Mot bakgrund av detta avstyrks motion 2011/12:T301 (S).

Alternativ finansiering

I motion 2011/12:T9 (S) yrkande 2, motion 2011/12:T429 (S) yrkande 39 och motion 2011/12:T458 (V) yrkande 8 framförs kritik mot regional och kommunal medfinansiering. Utskottet har behandlat frågan om medfinansiering vid ett flertal tillfällen under de senaste åren, senast i betänkandet *Infrastrukturens planering* (bet. 2010/11:TU17). Utskottet framhöll då bl.a. att frivillig medfinansiering kunde vara ett angeläget sätt att öka investeringsvolymen och att ökat samarbete också kunde ge en bättre utformning av åtgärderna och skapa utrymme för fler förbättringar av den statliga infrastrukturen. Utskottet betonade vidare att medfinansiering är en frivillig uppgift och inte ska kunna bli en förutsättning och grundläggande del av finansieringen av den statliga infrastrukturen. Utskottet ställer sig alltså bakom denna standpunkt.

Utskottet påminner om att Medfinansieringsutredningen (dir. 2010:92) tillsattes i september 2010 för att föreslå processer och riktlinjer för medfinansiering av transportsystemet. Utredningen syftade enligt uppdraget bl.a. till att se hur spelregler och rollfördelning mellan staten och kommunal och privat sektor kunde förtydligas. Utskottet välkomnar detta. I medfinansieringens delbetänkande (SOU 2011:12) konstaterades att spelregler och förhandlingsmandat inte hade kommunicerats i förväg, vilket medfört att utrymmet för lokala variationer och kreativa lösningar hade varit stort, vilket i sin tur hade lett till betydande skillnader i utformning och tolkningar av såväl överenskommelsernas utformning som planering och genomförande av själva förhandlingsarbetet. Det framgick dock samtidigt att parterna i de allra flesta fallen sade sig vara nöjda med såväl resultaten som arbetets genomförande givet de otydliga förutsättningarna. Av utredningen framgick också bl.a. att det var oklart hur förskjutningar i planen och fördyring skulle hanteras.

Utskottet vill uppmärksamma att Riksrevisionen nyligen har genomfört en granskning av effektiviteten i den medfinansieringssatsning som genomfördes i samband med den senaste åtgärdsplaneringen. I Riksrevisionens rapport *Medfinansiering av statlig infrastruktur* (RiR 2011:28) konstateras att medfinansieringssatsningen har lämnat ett nettobidrag till den statliga

investeringsramen och att förhandlingar om medfinansiering lett till att man har kunnat samordna och förbättra statliga och lokala investeringar. Riksrevisionen identifierar dock också ett antal problem, bl.a. med avseende på processen kring satsningen som man menar hade brister i flera hänseenden. Vidare påtalas att ett antal faktorer i medfinansieringssatsningen leder till minskad effektivitet, bl.a. anförs att medfinansiering har kunnat ge förtur till den nationella åtgärdsplanen, vilket inneburit att mindre lönsamma projekt med medfinansiering konkurrerade ut mer lönsamma åtgärder utan medfinansiering. Den övergripande slutsatsen i granskningen är att medfinansieringssatsningen inte var effektiv och att förekomsten av förskottering bidragit till problemen. Utskottet ser allvarigt på de utpekade bristerna.

Regeringen har behandlat Riksrevisionens rapport och meddelar i sin skrivelse med anledning av denna (skr. 2011/12:139) sin avsikt att under hösten 2012 återkomma till riksdagen med en inriktningsproposition, i vilken regeringens avsikter när det gäller tillämpning av olika former av finansiering närmare ska tydliggöras. Utskottet emotser denna med stort intresse. Av regeringens vårproposition för 2012 (prop. 2011/12:100) framgår vidare att regeringen avser att återkomma med förslag för att skapa ökade förutsättningar för kommunerna att medverka i finansieringen av statlig transportinfrastruktur. Det kan nämnas att utskottet avser att närmare behandla skrivelse 2011/12:139 senare under året.

Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att regeringen i proposition 2011/12:118 om ett nytt planeringssystem för transportinfrastrukturen anför att man tar de problem som Medfinansieringsutredningen beskriver på stort allvar och att man instämmer även i de delar av Riksrevisionens kritik som avser otydligheterna kring med vilka mandat berörda statliga myndigheter agerade, och vilka riktlinjer som gällde för arbetet. Regeringen bedömer dock att flertalet problem som rör hur alternativ finansiering förhåller sig till planeringsprocessen kommer att få en ändamålsenlig lösning genom det nya system för årlig ekonomisk planering som presenteras i propositionen. Utskottet välkomnar detta. Vidare pekar regeringen bl.a. på att det i regeringens beslut om vilka åtgärder i nationell plan som får byggstarta de kommande tre åren tydligt bör framgå eventuell alternativ finansiering. Härigenom anser regeringen att en tillräckligt stor säkerhet kommer att kunna åstadkommas när det gäller med vilka ekonomiska förutsättningar projekt som helt eller delvis ska finansieras på annat sätt än med anslag kan genomföras. Regeringen påminner i sin skrivelse med anledning av Riksrevisionens rapport om att riksdagen före ett sådant regeringsbeslut ska ha fattat de beslut som är nödvändiga för att möjliggöra alternativ finansiering. Vidare framhålls att de underlag från Trafikverket som ligger till grund för regeringens beslut kommer att remitteras till Trafikanalys som bl.a. ska granska de kostnadsberäkningar och i förekommande fall de analyser av alternativa finansieringslösningar som ligger till grund för Trafikverkets förslag.

Regeringen understryker i proposition 2011/12:118 att en viktig utgångspunkt för de nya system för ekonomisk planering som presentas i propositionen är att dessa ska kunna tillämpas över tid samt utifrån skilda politiska och ekonomiska utgångspunkter. Enligt regeringen behöver följaktligen användningen av alternativ finansiering kunna variera över tid. I samband med att inriktningen av infrastrukturplaneringen omprövas är det enligt regeringens mening också naturligt att regeringen redovisar sin inställning i frågan om, och i vilka former, alternativ finansiering ska användas under den kommande planperioden. Utskottet ansluter sig till denna bedömning. Det anförs att regeringen i en sådan inriktningsproposition kan ange riktlinjer för under vilka förutsättningar huvudregeln om anslagsfinansiering ska kunna frångås och i vilken utsträckning olika fall av alternativ finansiering bör kunna bli aktuella. Vidare anges att regeringen då också bör lägga fast riktlinjer för hur processen att ta fram färdiga lösningar för alternativ finansiering ska gå till, t.ex. med avseende på vilka förhandlingsmandat som statens företrädare bör ha och vilka beslut eller andra kontrollstationer som behövs inför åtgärdsplanernas fastställelse. Utskottet delar regeringens uppfattning och vill i sammanhanget framhålla vikten av en tydlig och transparent process.

Med hänvisning till vad som anförts ovan avstyrks motionerna 2011/12:T9 (S) yrkande 2, motion 2011/12:T429 (S) yrkande 39 och motion 2011/12:T458 (V) yrkande 8 i denna del.

Om banavgifter

I motion 2011/12:T458 (V) yrkande 8 efterfrågas sänkta banavgifter. Utskottet påminner med anledning av detta om att enligt järnvägslagen (2004:519) får avgifter tas ut av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. Avgifterna används för att finansiera banhållning, kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen och trafikantinformation. År 2010 uppgick banavgifterna till ca 600 miljoner kronor. Genom dessa banavgifter finansierades ca 8 procent av de samlade kostnaderna för drift, underhåll och reinvestering.

Utskottet har i tidigare utskottsbetänkanden (se bet. 2009/10:TU1 och 2009/11:TU24) välkomnat regeringens arbete med att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter och instämt med regeringen i att en järnvägsinfrastruktur med högre kvalitet eller som är utformad för särskilda ändamål ger en högre betalningsvilja för utnyttjandet. Utskottet har följaktligen ställt sig bakom planerna på att successivt höja banavgifterna och har i sammanhanget pekat på att genom den beräknade intäktsökningen på 8,8 miljarder kronor för planperioden 2010–2021 skapas ytterligare utrymme för angelägna och kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen. Utskottet har också – i likhet med regeringen – gett uttryck för uppfattningen att det av effektivitetsskäl är önskvärt att metoder för såväl tilldelning som tillhandahållande av tågglägen, baserade på användning av ekonomiska styrmedel, utvecklas. Dessa ståndpunkter äger enligt utskottets

mening alljämt giltighet. Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att det i Trafikverkets delrapport *Järnvägens behov av ökad kapacitet – Förslag på lösningar för åren 2012–2021* (2011:139) föreslås att de höjda banavgifter som regeringen beslutat om återförs till drift, underhåll och reinvestering och att olika former av styrmedel införs för att effektivisera utnyttjandet av järnvägssystemet.

Utskottet vill framhålla, liksom statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd vid en interpellationsdebatt den 13 december 2011, att de svenska banavgifterna i ett internationellt perspektiv är låga. Ministern pekade i debatten på att arbete pågår för att se hur man kan differentiera banavgifterna och underströk vidare att banavgifter är ett ekonomiskt styrmedel för tid och för tåglägen som transportörerna tycker är bra. Ministern aviserade också avsikten att under 2012 införa kvalitetsavgifter som ett sätt att förhindra störningar. Utskottet välkomnar detta och vill även lyfta fram att regeringen den 20 januari 2011 gett Trafikverket i uppdrag att redovisa hur banavgifter kan utformas som ekonomiskt styrmedel för att åstadkomma en mer effektiv fördelning av kapaciteten på det svenska järnvägsnätet. I uppdraget ingår att överväga hur de nya inslagen av ekonomiska styrmedel i kapacitetstilldelningsmekanismen påverkar transportmarknaden och transportarbetet på järnväg. I december 2011 utvidgades uppdraget till att även bl.a. omfatta en analys av potentialen för att, under perioden fram till 2025, genom kvalitetsavgifter minska störningarna i järnvägssystemet.

Utskottet konstaterar att det i Trafikverkets första delredovisning från maj 2011, *Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta* (TRV 2011/5297 A), framhålls att avgiftsstrukturen behöver kompletteras med nya inslag för en effektiv användning av bankapaciteten som tillgodoser behoven inom olika marknadssegment. Verket ska lämna en andra delredovisning i slutet av april. I det utkast som Trafikverket lämnat på remiss inför detta anges bl.a. att banavgifterna på sikt bör differentieras med utgångspunkt från de kostnader som tågtrafiken ger upphov till och att det även bör tas ut en avgift för externa effekter som tågtrafiken ger upphov till, främst emissioner och buller. Verket bedömer vidare att kvalitetsavgifter, vilka har införts från 2012, kan bli ett effektivt ekonomiskt styrmedel. Likaså menar Trafikverket att det kan vara motiverat med trängselavgifter under vissa tider och i vissa delar av järnvägen. Trafikverkets uppdrag ska slutredovisas i maj 2014.

I Trafikverkets rapport *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – Förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050* (2012:100) anförs att det är uppenbart att begränsade avgiftshöjningar i delar av nätet kan få stora konsekvenser för efterfrågan på tåglägen. Verket konstaterar att så länge som det inte kostar något extra att köra tåg under högtrafik saknas det i princip skäl att avstå från att söka sådana tåglägen. Trafikverket menar dock att redan små prisändringar kan förändra detta förhållande.

Utskottet anser sammanfattningsvis att ökade banavgiftsintäkter utgör ett angeläget tillskott till finansieringen av de kvalitetshöjande insatserna i järnvägsinfrastrukturen, vilket leder till bättre framkomlighet samt större tillförlitlighet och säkerhet för resenärer, slutkunder och transportköpare. Det finns vidare enligt utskottets mening stor potential att utforma dessa avgifter för att främja en effektiv användning av bankapaciteten. Mot bakgrund av detta avstyrks motion 2011/12:T458 (V) yrkande 8 i denna del.

Prissättningen på Öresundsbron

I motion 2011/12:T331 (FP) tas frågan upp om avgiftssättningen på Öresundsbron liksom om finansieringen av en ny förbindelse över Öresund. Även dessa frågor har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2010/11:TU1. Här påmindes om att principerna för betalnings- och avgiftsansvaret för trafiken på Öresundsbron regleras i två avtal mellan Sverige och Danmark. Enligt det *första* avtalet från 1991 (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379) ska samtliga kostnader för förbindelsen i dess helhet betalas med avgifter från väg- och järnvägstrafikanterna. Utskottet påminner om att av det konsortieavtal som upprättats fastslås bl.a. att det är styrelsen i Öresundsbrokonsortiet, som ägs till lika hälft av den danska och den svenska staten, som lägger fast priser och prisstrategi. I sitt av riksdagen godkända betänkande utgick utskottet från att Öresundsbrokonsortiet 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. Enligt det *andra* avtalet som ingicks 2000 (prop. 1999/2000:66, bet. 1999/2000:TU10, rskr. 1999/2000:237) ska Sverige och Danmark betala ett fast belopp till konsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på bron och de båda länderna erhöll rätt var för sig att, inom sitt respektive lands territorium, ta upp avgifter från tågoperatörer för nyttjande av bron. Vid riksdagsbehandlingen av budgetpropositionen för 2012 framhölls att ett syfte med den fasta förbindelsen över Öresund var att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik och att avgifterna skulle utformas med beaktande av detta (bet. 2010/11:TU1, rskr. 2010/11:138). Utskottet finner i dagsläget inga skäl till att ompröva dessa ställningstaganden.

Utskottet vill också påminna om att regeringen i sitt fastställelsebeslut om den nationella infrastrukturplanen för perioden 2010–2021 (dnr N2009/6374/TE m.fl.) angav att i det fortsatta samarbetet med Danmark var en fråga att utnyttja Öresundsbrons kapacitet så effektivt som möjligt. Det meddelades att i detta sammanhang prövas behovet av och möjligheterna för ytterligare fast kapacitet till Danmark. Trafikverket upprättade sedermera i juli 2010 på uppdrag av Näringsdepartementet ett sekretariat för att stötta Regeringskansliet i genomförandet av undersökningen; även Region Skåne bjöds in att delta. Sekretariatet lämnade i oktober 2011 en slutredovisning av sitt arbete i underlagsrapporten *Ny fast förbindelse över Öresund – Bedömning av behov och förutsättningar* (publikationsnummer

2011:147). Behovet av och förutsättningarna för en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör för väg och järnväg undersöktes också närmare i en promemoria som i november 2011 upprättades inom Näringsdepartementet (dnr N2010/4916/TE). Här fastslås att det på sikt kan behövas en ny förbindelse i Öresundsområdet. Analyser av finansieringslösningar uppges dock inte ha ingått i undersökningen mot bakgrund av att sådana analyser är beroende av många faktorer som i dag är helt eller delvis okända, t.ex. omfattningen av de följdinvesteringar i övriga delar av transportsystemet som krävs för att etablera en förbindelse. De prognoser som gjorts inom ramen för utredningen visade dock att trafikefterfrågan på en ny fast förbindelse – särskilt på vägsidan – låg i nivå med den som finns på Öresundsbron i dag. Promemorian överlämnades sedermera till Trafikverket inom ramen för myndighetens uppdrag att analysera åtgärder för att öka kapaciteten och effektiviteten i transportsystemet.

I Trafikverkets rapport *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – Förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050* anføres att i de diskussioner som förts om finansiering av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör konstateras det att intäkter från avgifter i stor utsträckning skulle kunna finansiera förbindelsen. Det påpekas dock att det fortfarande finns stora osäkerheter om anläggningskostnader och samhällsekonomiska effekter av en ny fast förbindelse. För att få full nytta av en sådan förbindelse framhålls att det krävs väl fungerande landförbindelser på båda sidor om Sundet, såväl i direkt anslutning till förbindelsen som längre in i båda länderna. Trafikverket understryker att sådana förutsättningar behöver utredas ytterligare i nära samverkan med Danmark innan man tar ställning. Utskottet instämmer i denna bedömning och vill i sammanhanget också framhålla vikten av att beakta att en dansk-svensk förstudie påbörjats under 2012 för att belysa förutsättningarna för en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Av redovisningen ovan framgår att frågan om en ny förbindelse över Öresund har varit väl uppmärksammat i genomförda utredningsinsatser. Motion 2011/12:T331 (FP) yrkandena 1–3 avstyrks bl.a. mot denna bakgrund.

Översyn av den nationella planen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ändringar i den nationella planen för transportsystemet 2010–2021. Utskottet förutsätter att regeringen kommer att visa tillbörlig hänsyn till de framförda önskemålen i samband med den infrastrukturproposition som regeringen avser att lämna till riksdagen under hösten 2012.

Jämför reservation 15 (MP, V).

Motionerna

I kommittémotion 2010/11:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP) påtalas att de rapporter som Riksrevisionen tagit fram om kostnadsfördyring av infrastrukturprojekt sätter hela den antagna nationella transportplanen i fokus. Motionärerna pekar på att om den nationella planen baseras på stora underskattningar av verkliga kostnader kommer pengarna inte att räcka till för åtgärderna i planen. De anför därför i yrkande 2 att det behövs en fördjupad analys av möjliga kostnadsökningar i den aktuella transportplanen. Motionärerna anger vidare i yrkande 3 att samtliga större järnvägs- och vägprojekt som ingår i den nationella planen fram till 2021 bör uppdateras utifrån eventuella kostnadsökningar och att riksdagen därefter bör revidera transportplanen. Motionärerna anger också i yrkande 4 att Trafikverket i detta sammanhang bör omprioritera projekten i planen utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv så att de bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen och de nationella miljö kvalitetsmålen. Motionärerna anför att om de spårinvesteringar som regeringen beslutat om kan komma att omöjliggöras av kostnadsfördyringar måste ännu mer resurser föras över från väginvesteringar eller ytterligare budgetutrymme skapas under planperioden fram till 2021.

I partimotion 2011/12:Fi241 yrkande 17 av Gustav Fridolin m.fl. (MP) efterfrågas att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om satsningar på utbyggnad av järnväg. Motionärerna framhåller Miljöpartiets målsättning att fördubbla andelen resande med kollektivtrafik fram till 2020 och att öka andelen godstransporter på järnväg väsentligt. För att klara detta anföras att satsningarna på järnvägsunderhållet måste öka kraftigt för att avhjälpa de akuta problemen och skapa bättre förutsättningar för en robust tågtrafik. Motionärerna pekar också på behovet av att göra stora investeringar i ny kapacitet, både i form av ökad kapacitet på befintliga banor och satsningar på nya sträckningar och höghastighetsbanor.

Christina Karlsson m.fl. (S) lyfter i motion 2011/12:T250 fram EU:s arbete med de transeuropeiska näten (TEN) och framhåller att medlemsstaterna inom ramen för detta kan få bidrag för prioriterade projekt med 10–

30 procent av de stödberättigade kostnaderna. Motionärerna anför därför i yrkande 2 betydelsen av att nationellt prioritera projekt som gör det möjligt att uppnå TEN-status.

Billy Gustafsson (S) framhåller i motion 2011/12:T414 vikten av att peka ut Sveriges strategiska hamnar i enlighet med Hamnstrategiutredningen (2007:58). Motionären betonar att det för att lyckas åstadkomma ett väl fungerande och miljövänligt transportsystem krävs en sammanhållen politik där hamnar har en nyckelposition. Enligt motionären bör det därför pekas ut ett antal särskilt strategiska hamnar för vilka planeringen av infrastruktursatsningar inom sjöfarten bör samordnas med den som finns för vägar och järnvägar. I sammanhanget lyfter motionären särskilt fram Norrköpings hamn.

Emil Källström (C) understryker i motion 2011/12:T473 de enskilda vägarnas betydelse i vägsystemet. Motionären framhåller att enskilda vägar står för en stor transportförsörjning för både enskilda och näringslivet och anser att området måste prioriteras ännu högre än tidigare. Motionären vill därför se över hur ett ökat stöd till enskilda vägar kan åstadkommas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlar i detta avsnitt ett antal motionsyrkanden med önskemål om ändringar i den gällande nationella planen för transportsystemet 2010–2021 som regeringen fastställde den 29 mars 2010 (dnr N2009/6374/TE m.fl.). Utskottet vill med anledning av detta inledningsvis framhålla att regeringen har aviserat sin avsikt att under hösten 2012 återkomma med förslag till ett nytt infrastrukturbeslut som syftar till att säkerställa de framtida behoven av åtgärder inom transportsystemet. Utskottet är positivt till detta initiativ och noterar med tillfredsställelse att regeringen har meddelat att en viktig förutsättning i detta arbete kommer att vara att skapa kapacitet och robusthet i transportsystemet. Utgångspunkter för denna planeringsprocess är den nationella planen för Sveriges transportsystem 2010–2021 (skr. 2009/10:197), propositionen om ett nytt planeringssystem (prop. 2011/12:118) och Trafikverkets kapacitetsutredning.

I det följande behandlar utskottet närmare de framlagda motionsförslagen.

Kostnadskontroll i den aktuella transportplanen

I kommittémotion 2010/11:T18 (MP) framförs önskemål om att se över den nationella transportplanen mot bakgrund av Riksrevisionens kritik i sin granskning av kostnadskontrollen i stora järnvägsinvesteringar (RiR 2011:6). Det kan med anledning av detta påminnas om att utskottet behandlat och välkomnat Riksrevisionens granskning tidigare under riksmötet (bet. 2011/12:TU1). Utskottet påminde om att granskningen hade utgått ifrån projekt som slutfördes mellan 2005 och 2009 och att den följaktligen inriktats på principerna för den ekonomiska redovisning som gällde då.

Utskottet framhöll mot den bakgrunden att ett flertal åtgärder hade vidtagits under de senaste åren inom såväl Regeringskansliet som Banverket, numera Trafikverket, för att förbättra uppföljningen och kostnadskontrollen.

Vidare kan påminnas om att utskottet i sitt betänkande om kostnadskontroll i stora väginvesteringar (bet. 2010/11:TU14) hanterade likartade motionsyrkanden om behovet av att se över den nationella planen mot bakgrund av kritik som framförts av Riksrevisionen om bristande kostnadskontroll. Utskottet lyfte då fram bl.a. följande:

- I *Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010–2021*, som trafikverken överlämnade till regeringen i augusti 2009 (publikation 2009:97), redovisades att successiv kalkylering hade använts för alla investeringsobjekt i den nationella planen. Det betonades här att ett betydande kvalitetssäkringsarbete pågått såväl internt med trafikverkens egen personal som med externa granskare; bl.a. uppgavs det att ett konsultföretag hade anlåtats för att granska tillämpningen av metoden med successiv kalkylering och att Kungl. Tekniska högskolan hade anlåtats för att säkra kvaliteten och jämförbarheten i de samhälls-ekonomiska kalkylerna. Det förtydligades vidare att kalkylerna successivt skulle komma att förfinas och revideras så att det fanns full kontroll på osäkerheternas storlek även under genomförandet av planen.
- I regeringens fastställelsebeslut av den nationella planen framhölls att efterkalkyler av de större investeringsobjektens samhälls-ekonomiska lönsamhet, där både verkliga byggkostnader och nyttoförändringar till följd av verklig trafikutveckling redovisas, även fortsättningsvis skulle redovisas årligen. Vidare angavs att Trafikverket i samband med årsredovisningen skulle redogöra för marknads- och indexutveckling, större avvikelser, bedömning av risker samt framdriften av de större investeringsobjekten.

Utskottet har sedermera kunnat konstatera (se bet. 2011/12:TU1) att resultatredovisningen för väg- och järnvägssatsningarna har utvecklats i budgetpropositionen för 2012 jämfört med föregående år, t.ex. genom att regeringen lämnade en redovisning av investeringsobjektens kalkylerade samhällsnytta i form av en s.k. nettonuvärdeskvot, såväl beräknad som uppföljd, där verkliga byggkostnader och nyttoförändringar till följd av verklig trafikutveckling beaktats.

Utskottet vill vidare framhålla att genom den nya process för den ekonomiska planeringen som aviseras i proposition 2011/12:118, varvid den gällande ordningen med långsiktiga åtgärdsplaner kompletteras med årliga beslut om vilka åtgärder i nationell plan som får byggstarta de närmast följande tre åren (år 1–3) liksom beslut om vilka åtgärder som bör förberedas för byggstart de därpå följande tre åren (år 4–6), skapas en möjlighet att årligen ändra i planbeslutet när ny information kommer fram om t.ex. fördröjningar, eller när projekt blir fördröjda. Det nya systemet innebär enligt regeringen goda möjligheter att komma till rätta med det problem

som Riksrevisionen lyfter fram om att det med dagens ordning förekommer ett s.k. nålsöga, vilket innebär att berörda aktörer, med vissheten om att det kommer att krävas väldigt mycket för att en åtgärd som ingår i åtgärdsplanen inte ska genomföras, kommer att ha drivkrafter att bl.a. underskatta kostnader. Utskottet instämmer i denna bedömning. Utskottet vill i sammanhanget också understryka att beslutet som avser år 1–3 ska omfatta åtgärder där alla nödvändiga förberedelser är genomförda och där det i princip inte råder några osäkerheter kring att projekten i fråga kan påbörjas och genomföras på det sätt och till de kostnader som Trafikverket angett i sitt underlag till regeringen. Vidare bör det betonas att den sammanhållna fysiska planeringsprocessen givetvis inte förhindrar att planeringen avbryts om det under arbetet visar sig att projektet inte är genomförbart av exempelvis miljömässiga, tekniska eller ekonomiska skäl.

Järnvägar

Med anledning av partimotion 2011/12:Fi241 (MP) yrkande 17 om behovet av ökade satsningar på utbyggnad av järnväg vill utskottet påminna om att vid behandlingen av budgetpropositionen för 2012 (bet. 2011/12:TU1) ställde sig utskottsmajoriteten bakom en sammanlagd anslagshöjning för järnvägssatsningar på 4,4 miljarder kronor för 2012 och 2013. Utskottet påminde i sammanhanget också om att regeringen under den förra mandatperioden genomfört ett antal särskilda närtidssatsningar på trafikens infrastruktur. Bland annat konstaterades att fr.o.m. 2006 fram till 2011 hade anslagen till drift och underhåll av järnvägsnätet ökat med 2,2 miljarder kronor, eller ca 60 procent i löpande prisnivå. Utskottet vill i sammanhanget också uppmärksamma att det i regeringens vårändringsbudget för 2012 (prop. 2011/12:99) föreslås en utökad bemyndiganderam för banhållning, bl.a. mot bakgrund av att Trafikverket i enlighet med regeringens intentioner har ökat framförhållningen i entreprenadupphandlingar.

Utskottet anförde i samband med förra årets budgetbetänkande att alliansregeringen hade genomfört en välbehövlig ambitionshöjning på infrastrukturområdet, men att trots de senaste årens satsningar var situationen för järnvägens infrastruktur alltjämt ansträngd. Utskottet ansåg därför att det var angeläget att identifiera åtgärder som ledde till ett effektivt utnyttjande av järnvägssystemet och som kunde bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Mot denna bakgrund är det välkommet att regeringen i mars 2011 beslutade att uppdra åt Trafikverket att utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet, med nu gällande nationell plan för utveckling av transportsystemet som grund (dnr N2011/1933/TE). Trafikverket ska enligt uppdraget lämna förslag till effektiviserings- och kapacitetshöjande åtgärder som kan vidtas för att tillgodose kapacitetsbehovet. Aspekter som enligt uppdraget särskilt bör belysas är bl.a. identifieringen av flaskhalsar, behovet av följdinvesteringar i andra delar av transportsyste-

met och hur drifts- och underhållsåtgärder kan bidra till en effektivitetsökning. Inom ramen för uppdraget ska också olika alternativ för höjd hastighetsstandard redovisas.

Trafikverket presenterade den 30 september 2011 delrapporten *Järnvägens behov av ökad kapacitet – Förslag på lösningar för åren 2012–2021* (2011:139). Verket redovisade här förslag till åtgärder i järnvägssystemet för tidsperioderna 2012–2015 och 2016–2021. Det anfördes att underhåll och reinvesteringar behövde ökas jämfört med dagens nivå för att hålla jämn takt med anläggningarnas åldrande. Förslag lämnades för att förbättra punktligheten, robustheten och kapaciteten i det svenska järnvägsnätet. Verket ansåg att en del av detta kunde åstadkommas inom den nuvarande planens medelsramar men menade också att en betydande del av åtgärderna krävde utökade ramar. I rapporten presenterades förslag till åtgärder som kunde genomföras inom gällande ramar och fördelning under planperioden, åtgärder som kunde genomföras genom omfördelning av medel över tid och åtgärder som förutsatte en ramökning. Trafikverkets uppdrag utvidgades i september 2011 till att omfatta hela transportsystemet (dnr N2011/5221/TE). Uppdraget utvidgades också till att omfatta förslag till åtgärder i hela transportsystemet 2022–2025, vilka ger ökad kapacitet och bidrar till ett robustare och effektivare utnyttjande av transportsystemet i dess helhet. Uppdraget redovisades till regeringen i rapporten *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – Förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050* (2012:100). Här konstateras att det finns kapacitetsbrister i transportsystemet och att de största bristerna finns inom järnvägen, men att brister även finns inom väg, främst i storstadsområdena, och att bristande bärighet finns både i väg- och järnvägsnätet i delar av landet. Trafikverket understryker att enbart att bygga nytt inte kommer att vara ekonomiskt hållbart eller lösa kapacitetsproblemen. Det framhålls också att det finns potential att lösa delar av problemen genom samverkan mellan alla trafikslag och att det finns stora möjligheter att effektivisera i vårt befintliga system. Utskottet instämmer i denna bedömning.

Med Trafikverkets rapport har regeringen enligt utskottets mening ett gediget underlag inför det aviserade nya infrastrukturbeslut som väntas till hösten 2012. Utskottet förutsätter att regeringen då kommer att besluta om erforderliga åtgärder för att stärka transportsystemet, inte minst inom järnvägsområdet.

Strategiska hamnar

I motion 2011/12:T414 (S) framförs önskemål om att peka ut strategiska hamnar. Utskottet vill med anledning av detta påminna om att i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2008/09:35) sade sig regeringen ha övervägt vilka konsekvenser och följder ett sådant utpekande skulle kunna få och kommit fram till att fördelarna med att inte peka ut strategiska hamnar övervägde. Utskottet anslöt sig till denna bedömning (bet.

2008/09:TU2). Samtidigt underströk regeringen att Hamnstrategiutredningens omfattande och väl genomförda kartläggning av det svenska hamnsystemet och av hamnarnas roll och betydelse i transportkedjan skulle komma att utgöra ett viktigt underlag för den då förestående åtgärdsplaneringen. Sålunda skulle förbättrad infrastruktur till de hamnar som var mest centrala för det svenska transportsystemet övervägas vid åtgärdsplaneringen.

I Trafikverkets rapport *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – Förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050* framhålls att hamnarna i Sverige är viktiga logistiknoder i intermodala transportkedjor och att det är vitalt att varutransporterna till och från hamnarna fungerar. Utskottet delar denna uppfattning och välkomnar därför att Trafikverket i sin rapport lämnar ett antal förslag för att förstärka hamnarna liksom anslutningarna till dessa.

Enskilda vägar

I motion 2011/12:T473 efterfrågas ökat stöd till de enskilda vägarna. Utskottet påminner om att i den befintliga nationella planen för transportsystemet 2010–2021 har 12 miljarder kronor avsatts för bidrag till enskilda vägar. Regeringen underströk i den bakomliggande inriktningspropositionen (prop. 2008/09:35) de enskilda vägarnas betydelse för de areella näringarna, den råvarubaserade industrin, turism samt annat näringsliv, boende och en hållbar utveckling på landsbygden. Regeringen konstaterade också att slitaget på det enskilda vägnätet ökat under senare år och att klimatförändringar sannolikt också skulle komma att orsaka längre perioder av tjälskador på mindre vägar i stora delar av landet. Regeringen bedömde således att en ökning av medel för enskilda vägar borde övervägas under åtgärdsplaneringen. Utskottet anslöt sig till denna bedömning (bet. 2008/09:TU2).

Vidare vill utskottet peka på att utöver det ordinarie anslaget avsattes ytterligare ca 150 miljoner kronor under 2009 inom ramen för den s.k. närtidssatsningen (prop. 2008/09:1 utg.omr. 22) och närmare 50 miljoner kronor 2010 inom ramen för den satsning som då gjordes i syfte att dämpa sysselsättningsnedgången och för att skapa ökad tillgänglighet i transportsystemet (prop. 2009/10:1 utg.omr. 22). Denna extra satsning har innefattat underhållsåtgärder på vägar och broar, samt beläggningsarbeten.

Trafikverket har dessutom 2011, efter två hårda vintrar som inneburit mer snöröjning än normalt, omfördelat närmare 95 miljoner kronor inom verket för vinterhållning av enskilda vägar.

Av Trafikverkets årsredovisning för 2011 framgår att Trafikverket under 2011 lämnade statsbidrag till drift och underhåll samt byggande på 76 078 km enskilda vägar och 13 färjeleder. Huvuddelen av bidragen avser drift och underhåll. Vidare meddelas att eftersom anslaget till enskilda vägar höjdes 2011 kunde Trafikverket ge ett extra driftsbidrag upp till maximal bidragsnivå enligt förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning för de bidragsvägar som inte har högsta bidragsnivå. Trafikver-

kets bidrag motsvarade således i genomsnitt 67 procent av väg hållarens kostnader för bidragsberättigade enskilda vägar, exklusive bidrag till färjedrift, vilket kan jämföras med 62 procent året innan.

De senaste årens utveckling vad gäller stödet till enskilda vägar redovisas i tabellen nedan. Utskottet välkomnar den angelägna ambitionshöjning som skett under perioden och finner att de enskilda vägarnas situation har varit väl uppmärksammasad.

Tabell 1 Statsbidrag till byggande, drift och underhåll av enskilda vägar

Miljoner kronor

2007	2008	2009	2010	2011
717	820	1 024	927	1 012

Källa: Trafikverkets årsredovisning 2011.

Transeuropeiska transportnäten

Med anledning av vad som anförs i motion 2011/12:T250 (S) yrkande 2 vill utskottet peka på att Trafikverket, inom ramen för sitt arbete med kapacitetsutredningen, även har genomfört en internationell utblick där förutsättningarna från EU har belysts, bl.a. avseende de transeuropeiska transportnäten (TEN-T). Utskottet noterar med tillfredsställelse att det i Trafikverkets rapport *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – Förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050* särskilt meddelas att myndigheten har beaktat de TEN-T-kartor som finns i det förslag som Europeiska kommissionen har lagt fram (KOM(2011) 650 m.fl.). Det framhålls också i rapporten att det kommande beslutet om TEN-T-nätet bör vara vägledande för prioriteringar av utvecklingsinsatser i transportsystemet. Utskottet ansluter sig till denna bedömning och förutsätter att kommissionens förslag kommer att beaktas i det nya infrastrukturbeslut som regeringen aviserat till hösten 2012.

Sammanfattande bedömning

Med hänvisning till vad som anförts ovan avstyrks motion 2010/11:T18 (MP) yrkandena 2–4, motion 2011/12:Fi241 (MP) yrkande 17, motion 2011/12:T250 (S) yrkande 2, motion 2011/12:T414 (S) och motion 2011/12:T473 (C). Utskottet förutsätter att regeringen kommer att visa tillbörlig hänsyn till de framförda önskemålen i samband med den infrastrukturproposition som regeringen avser att lämna till riksdagen under hösten 2012.

Infrastruktur för elfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om ökade statliga satsningar på infrastruktur för elbilar mot bakgrund av ett antal pågående initiativ på området.

Jämför reservation 16 (SD).

Motionen

Erik Almqvist (SD) anför i motion 2011/12:T467 att staten bör öka incitamenten för att köra elbil och efterfrågar därför en statlig satsning på infrastruktur för elbilar. Motionären pekar bl.a. på att det i Paris byggs ett system med eldrivna hyrbilar och menar att möjligheterna att genomföra ett liknande projekt i något av Sveriges storstadsområden bör ses över. Det framhålls i sammanhanget att modern teknik, såsom programvara för smarta telefoner, behövs för att främja tillgängligheten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid ett flertal tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Regeringens långsiktiga ambition för fordonsflottan som redovisades i proposition *En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat* (prop. 2008/09:162, bet. 2008/09: MJU28, rskr. 2008/09: 300) är av stor vikt i detta sammanhang; den innebär att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Utskottet välkomnar denna prioritering och vill understryka vikten av att andelen förnybara drivmedel och el i transportsektorn ökar, samtidigt som våra fordon måste bli mer effektiva ur energisynpunkt. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att det av regeringens redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen som lämnades i mars i år (skr. 2011/12:75) framgår att regeringen avser att senare under våren tillsätta en utredning för att närmare analysera förutsättningar och möjliga åtgärder för att kunna uppnå prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta.

Enligt utskottets mening kommer elframdrivna fordon att kunna spela en betydelsefull roll i omställningen av vårt transportsystem. Utskottet är därför positivt till att regeringen våren 2009 gett Energimyndigheten i uppdrag att utreda marknaden för elfordon och laddhybrider. Resultatet redovisades i maj samma år i rapporten *Kunskapsunderlag angående marknaden för elfordon och laddhybrider* (ER 2009:20). I rapporten rekommenderades en större demonstrationssatsning för att stimulera introduktionen av elfordon på den svenska marknaden. Som resultat av detta föreslog regeringen

sedan i budgetpropositionen för 2011 ett fyraårigt demonstrationsprogram för elfordon (prop. 2010/11:1 utg.omr. 21 Energi). Budgetramen för programmet uppgår till 200 miljoner kronor. Utskottet välkomnar detta.

Energimyndigheten lämnade sedermera i april 2011 en beskrivning av programmet som löper från första halvåret 2011 fram t.o.m. första halvåret 2015 (dnr 2011-000270). Programmet tar sin utgångspunkt i målet om en fossiloberoende transportsektor 2030 och dess övergripande vision lyder enligt följande:

Satsningarna ska underlätta elektrifieringen av fordonsflottan inom alla fordonssegment i Sverige. Programmet ska öka kunskapen om hur en ändamålsenlig infrastruktur kan utformas för att effektivisera transportsystemet och ge så många eldrivna mil som möjligt på bekostnad av fossildrivna mil.

Det grundläggande målet för programmet är att skapa och förmedla den kunskap som behövs för att förstå vilka metoder, vilken teknik och vilka incitament som praktiskt kan användas i Sverige för att underlätta en storskalig elfordonsintroduktion, bl.a. genom att demonstrera laddningsbara fordon och laddinfrastruktur i syfte att främja en elektrifiering av fordonsflottan samt effektivt identifiera och om möjligt undanröja barriärer för en storskalig introduktion av elfordon på den svenska marknaden. Utskottet välkomnar detta. Programmet kommer bl.a. att analysera nya användningsområden och affärsmodeller för elfordon som kan påskynda en elfordonsintroduktion. Programmet kompletterar också andra satsningar på området inom myndigheten, t.ex. Energieffektiva vägfordon och FFI (Fordonsstrategisk forskning och innovation) som är ett samarbete mellan staten och fordonsindustrin om att gemensamt finansiera forsknings-, innovations- och utvecklingsaktiviteter med fokus på områdena klimat och miljö samt säkerhet. Satsningen innebär FoU-verksamhet för ca 1 miljard kronor per år varav de offentliga medlen utgör hälften.

I sammanhanget vill utskottet även framhålla att regeringen den 9 mars 2012 har gett Trafikverket i uppdrag att bl.a. undersöka förutsättningarna för att bedriva vägtransporter med fordon som drivs av elektricitet mellan Kaunisvaara i Pajala kommun och Svappavaara i Kiruna kommun (dnr N2012/1371/TE). Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 1 juni 2012.

Utskottet vill vidare påminna om att fr.o.m. den 1 januari 2012 t.o.m. den 31 december 2014 gäller en s.k. supermiljöbilspremie som bl.a. möjliggör bidrag till marknadsintroduktion av bl.a. elbilar. Genom premien har riksdagen avsatt 200 miljoner kronor för att uppmuntra bilköpare att välja de bästa miljöalternativen. Utskottet vill i sammanhanget särskilt lyfta fram att efter synpunkter under remissrundan har regeringen utvidgat förslaget till att även innefatta bilpooler och biluthyrningsföretag. Utskottet välkomnar detta.

Vidare vill utskottet betona att betydande forsknings- och utvecklingsinsatser avseende elfordon bedrivs inom såväl akademi som näringsliv, och då inte minst inom fordonsindustrin där ett flertal biltillverkare har offent-

liggjort planer på att producera och sälja elbilar eller laddhybrider. Det bör även nämnas att en utbyggnad har påbörjats av infrastruktur för elbilar; bl.a. har ett tjugotal laddstolpar uppförts i Stockholmsområdet.

Utskottet vill slutligen uppmärksamma att det också inom EU pågår ett flertal initiativ som tar sikte på eldrivna fordon. Europeiska kommissionen presenterade i juli 2010 en EU-strategi för rena och energieffektiva fordon, KOM(2010) 180, och inom ramen för EU-initiativet för miljövänliga bilar (Green cars) främjas bl.a. projekt och forskningsinsatser om fordon med elektrisk framdrivning.

Av denna redovisning framgår att åtskilliga och angelägna initiativ vidtagits för att främja utvecklingen av eldrivna fordon. Syftet med motion 2011/12:T467 (SD) torde enligt utskottets mening härigenom bli väl tillgodosett. Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

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. Allmänna utgångspunkter, punkt 1 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Lars Johansson (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 2010/11:T19 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2 och 5 samt 2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1 och avslår motion 2011/12:T281 av Camilla Waltersson Grönvall (M) i denna del.

Ställningstagande

Kritik har framförts från många håll mot att dagens planeringsprocess för byggande av transportinfrastruktur har blivit komplicerad och att ledtiderna i många fall är alltför långa. Den långa planeringsprocessen är i dag kostnadsdrivande, vilket inte minst har uppmärksammats i flera av de granskningar om transportinfrastrukturen som Riksrevisionen genomfört under de senaste åren.

I mars 2009 tillsatte regeringen en parlamentarisk kommitté med uppdrag att föreslå förändringar i regelverket kring planering av infrastruktur, Transportinfrastrukturkommittén (N 2009:03). Vi välkomnar detta initiativ. I september 2010 kunde sedermera en enig kommitté lämna betänkandet *Effektivare planering av vägar och järnvägar* (SOU 2010:57) med ett antal förslag för att ytterligare förenkla och förtydliga planeringsregelverket. De redovisade förslagen bedömdes bl.a. innebära att planeringsprocessen blir upp till två år kortare än i dag och att planeringskostnaderna för staten minskar med uppemot 200 miljoner kronor per år. Det är följaktligen angeläget att Transportinfrastrukturkommitténs förslag genomförs så snart som möjligt.

Vi socialdemokrater välkomnar att regeringen nu lämnat en proposition med förslag för att effektivisera planeringsprocessen för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118). Det är dock med stor förvåning som vi upptäcker att regeringen valt att frångå flera delar i det förslag som arbetades fram

av den parlamentariska infrastrukturkommittén, trots att en blocköverskridande samsyn hade uppnåtts i frågorna. Vi vill understryka att kraftfulla åtgärder behövs för att komma till rätta med de orimligt långa ledtiderna vid byggande av ny infrastruktur.

För att pressa byggkostnader och minska genomförandetider vill vi i sammanhanget också framhålla att Trafikverket bör ges ett tydligt uppdrag att pröva nya metoder för upphandlingar som kan främja produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen, t.ex. funktionsupphandling med helhetsåtagande. Denna metod har använts med mycket lyckat resultat vid flera projekt, bl.a. Norrortsleden i Stockholm som kunde färdigställas såväl snabbare som billigare än beräknat.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

2. Samrådsprocessen, punkt 2 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkänner för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

Regeringen föreslår i proposition 2011/12:118 att den nuvarande planeringsprocessen för vägar och jämvägar med de tre skedena förstudie, utredning och plan ska ersättas av en ”fortlöpande process”. Vad detta får för praktiska implikationer för samrådsprocessen är dock i allra högsta grad oklart. Regeringen framhåller vikten av att samrådet inleds tidigt; det är dock t.ex. otydligt i vilken utsträckning medborgare och organisationer även i ett senare skede kommer att bjudas in till möten och ges möjlighet att påverka planeringen.

Vi i Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill understryka vikten av att samråd hålls både i början, innan planerna sjösatts, och senare när planerna har tydliggjorts genom miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) och andra fördjupade studier. Dagens system med de tre skeendena förstudie, utredning och plan och samråd i minst två av dessa är tydligt i detta avseende och bör därför behållas. Regeringens förslag är däremot mer öppet för olika tolkningar, vilket är otillfredsställande. Vi anser följaktligen att regeringen ska återkomma med lagförslag som innebär att det nuvarande systemet med förstudie, utredning och arbetsplan behålls.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

3. Samordning och samverkan med kommuner, punkt 3 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Lars Johansson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T19 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 3 och 4 samt

2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi socialdemokrater vill att den kommunöverskridande och regionala planeringen förstärks. Den regionala utvecklingsplaneringen bör därför enligt vår mening även omfatta fysisk planering. Härigenom skulle möjligheterna öka att på ett tidigt stadium kunna identifiera och hantera eventuella intressekonflikter mellan kommuner om transportinfrastrukturen. Om det hade funnits tillgång till långsiktiga och tydliggjorda regionala prioriteringar när det gäller transportinfrastrukturen skulle dessutom dialogen mellan stat och region kunna underlättas.

För att möjliggöra en snabbare väg- och järnvägsutbyggnad anser vi också att det måste vara möjligt att riksintresseklassa stråk där större strategiska väg- och järnvägsobjekt planeras. För stora, strategiska projekt som är väsentliga för att uppnå Sveriges klimat- och tillväxtmål skulle regeringen på så vis med stöd av den befintliga plan- och bygglagen kunna besluta om s.k. planföreläggande, dvs. ålägga kommuner att ta fram de detaljplaner som krävs för att slutföra projekten.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

4. Förändrad tillåtlighetsprövning, punkt 4 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i miljöbalken i de delar det avser 17 kap. 1 § och 17 kap. 5 §. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7 och

2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3 och

avslår proposition 2011/12:118 punkterna 3 i denna del och 4.

Ställningstagande

Regeringen föreslår att den nuvarande obligatoriska tillåtlighetsprövningen av vägar och järnvägar enligt miljöbalken ska avskaffas och att regeringen i stället själv ska avgöra vilka större projekt som ska tillåtlighetsprövas. Vi motsätter oss en sådan ordning. Enligt vår mening riskerar regeringens förslag att försvaga såväl miljöskydd som rättssäkerhet. Att Trafikverket ensamt får ansvaret för att underrätta regeringen om sådana vägar och järnvägar som bör bli föremål för regeringens tillåtlighetsprövning är otillräckligt. Dessutom anser vi att det är orimligt om verket i vissa fall både ska göra planerna och ge tillstånden och därtill bygga vägarna och järnvägarna.

En oberoende provningsinstans är enligt vår mening en bättre garant för att miljölagstiftningen upprätthålls än regeringens tillåtlighetsprövning. Vi anser därför att miljöprövningen på sikt bör göras av t.ex. en mark- och miljödomstol. I väntan på att detta utreds närmare anser vi dock att dagens ordning är att föredra framför regeringens förslag. Följaktligen avstyrker vi regeringens förslagna ändringar i miljöbalken i de delar det avser 17 kap. 1 § och 17 kap. 5 §.

5. Undantag från krav på miljökonsekvensbeskrivning, punkt 5 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Lars Johansson (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 anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6 och avslår motionerna

2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 3 och 5 samt

2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5.

Ställningstagande

Regeringen föreslår i proposition 2011/12:118 att om ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, behövs ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Vi socialdemokrater ställer oss bakom denna huvudprincip. För att undvika gränsdragningsproblem anser vi dock att det är angeläget att närmare förtydliga vad som avses med begreppet ”betydande miljöpåverkan”. I dag skiljer sig tolkningen åt mellan olika länsstyrelser, vilket är olyckligt. Av remissammanställningen av de inkomna yttrandena över Transportinfrastrukturkommitténs betänkande (dnr N2010/5373/TE) framgår att ett flertal instanser efterlyste förtydliganden om när ett projekt kunde antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Regeringen har dessvärre inte tillmötesgått denna önskan. För att undvika olika tolkningar anser vi att regeringen måste återkomma till riksdagen med kriterier för vad som kan anses vara en betydande miljöpåverkan.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

6. Undantag från krav på miljökonsekvensbeskrivning, punkt 5 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

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 anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 3 och 5 samt 2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5 och avslår motion 2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6.

Ställningstagande

Regeringen föreslår i proposition 2011/12:118 att om länsstyrelsen bedömer att ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, behövs ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Vi i Miljöpartiet och Vänsterpartiet motsätter oss detta förslag. MKB är enligt vår bedömning ett av de bästa verktygen för att säkra miljöskyddet och belysa ett projekts olika konsekvenser; om kravet på MKB tas bort urholkas miljöskyddet. Med regeringens förslag bedömer vi vidare att risken är stor att länsstyrelsernas underlag kommer att utformas för att övertyga om att det *inte* är fråga om betydande miljöpåverkan i stället för att belysa verkliga konsekvenser.

Vi vill också understryka att det är svårt att bedöma ett projekts miljöpåverkan i ett tidigt skede av planeringsprocessen. Dessutom är bedömningen av vad som är ”betydande miljöpåverkan” högst oklar; det som är betydande för en lokalbefolkning kanske inte uppfattas som så av en länsmyndighet. Tolkningen av begreppet skiljer sig också åt mellan olika länsstyrelser, vilket har föranlett Naturvårdsverket att upphandla en konsultstudie för att se över hur begreppet används.

Regeringens förslag att undanta väg- eller järnvägsprojekt som inte antas medföra en betydande miljöpåverkan från kravet på MKB får givetvis också konsekvenser för vidden på samrådsprocessen och följaktligen möjligheterna för berörda parter att framföra sina synpunkter. Detta talar starkt för att en MKB alltid bör upprättas. Regeringen bör därför uppmanas att återkomma med lagförslag om detta.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

7. Naturvårdsverkets roll, punkt 6 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i väglagen i de delar det avser 76 § andra stycket och antar utskottets förslag i bilaga 3 till ny paragraf 5 kap. 5 § i lagen om byggande av järnväg. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 4 och 5,

2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 4 och 8 samt

2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 4 och

avslår proposition 2011/12:118 punkt 1 i denna del.

Ställningstagande

Stora infrastrukturprojekt skapar ofta konflikt med miljöintresset. Det är därför viktigt att tidigt i processerna uppmärksamma miljöeffekter som kan ge orsak till sådana konflikter. Ett tidigt uppmärksammande av problem ökar möjligheten till lösningar som förhindrar kostnadsökningar, motverkar förseningar och minimerar miljökonsekvenser. Av denna anledning är det angeläget att berörda parter, inte minst Naturvårdsverket, aktivt medverkar i planeringsprocessen av vägar och järnvägar på ett så tidigt stadium som möjligt.

Regeringen föreslår i proposition 2011/12:118 att Naturvårdsverkets nuvarande möjlighet att överklaga beslut enligt väglagen tas bort. Vi motsätter oss detta bestämt. Naturvårdsverket har en central roll i miljöarbetet och har genom miljöbalken ett omfattande ansvar att ta till vara allmänna miljöintressen ur ett nationellt perspektiv. Då stora vägprojekt ofta innebär stora ingrepp i miljön är det enligt vår mening naturligt att det finns en möjlighet för Naturvårdsverket att överklaga beslut enligt väglagen. Att ta bort myndighetens rätt att överklaga skulle innebära en allvarlig försvagning av miljöskyddet. Till skillnad från regeringen anser vi därför att överklaganderätten ska fortsätta att gälla. Vi anser dessutom i enlighet med Transportinfrastrukturkommitténs förslag i betänkandet *Effektivare planering av vägar och järnvägar* (SOU 2010:57) att Naturvårdsverkets överklaganderätt ska stärkas genom att den utvidgas till att också gälla för järnvägar.

Regeringen motiverar sitt förslag att ta bort Naturvårdsverkets överklaganderätt med att länsstyrelserna har att samordna och bevaka statens intressen. Vi anser dock att Naturvårdsverket är den myndighet som har bäst förutsättningar att bevaka nationella miljöintressen, till skillnad från

länsstyrelserna som också har andra aspekter att ta hänsyn till. Länsstyrelserna är dessutom ibland utsatta för ett starkt regionalt tryck att exploatera. I sammanhanget vill vi även peka på att det i dag endast är ytterst få fall som överklagas av Naturvårdsverket; ett borttagande av denna överklaganderätt skulle följaktligen endast få en marginell effekt på planeringstiden för infrastruktursatsningar.

För att värna miljöskyddet och naturvården anser vi sammanfattningsvis att det är angeläget att Naturvårdsverkets överklagandemöjlighet bevaras och förstärks. Vi avstyrker därför regeringens förslag till lagändring i väglagen i de delar det avser 76 § andra stycket och föreslår att en ny paragraf införs i lagen om byggande av järnväg (banlagen), i enlighet med Transportinfrastrukturkommitténs tilläggsförslag i 5 kap. 3 § banlagen, för att därigenom utöka Naturvårdsverkets rätt att överklaga infrastrukturbeslut till att även gälla enligt denna lag.

8. Biotopskyddet, punkt 7 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i miljöbalken i de delar det avser 7 kap. 11 a §. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6 och 2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 6 och avslår proposition 2011/12:118 punkt 3 i denna del.

Ställningstagande

Genom biotopskyddsområden kan små mark- och vattenområden som är livsmiljö för hotade djur- eller växtarter skyddas. Skyddsformen är väsentlig för bevarandet av den biologiska mångfalden i landet. I proposition 2011/12:118 föreslår regeringen att förbuden inom generellt skyddade biotopskyddsområden inte ska gälla byggande av allmän väg eller järnväg enligt en fastställd väg- eller järnvägsplan. Vi motsätter oss detta. Regeringens förslag urholkar biotopskyddet och riskerar att ytterligare bidra till den utarmning av biologisk mångfald som redan pågår. Vi anser att det generella biotopskyddet fortsatt ska gälla och att intrång ska prövas enligt miljöbalken. Riksdagen bör därför avslå regeringens förslag till ny lydelse av miljöbalken i den del som föreslår att det generella biotopskyddet tas bort vid väg- eller järnvägsbyggen.

9. Rätten att överklaga, punkt 8 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Lars Johansson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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

2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 7 och avslår motionerna

2011/12:T281 av Camilla Waltersson Grönvall (M) i denna del och

2011/12:T403 av Lotta Finstorp och Lotta Olsson (båda M).

Ställningstagande

En enig parlamentarisk kommitté har i betänkandet *Effektivare planering av vägar och järnvägar* (SOU 2010:57) föreslagit 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. Regeringen har dessvärre i proposition 2011/12:118 valt att inte föreslå en motsvarande bestämmelse. Detta är olyckligt. Enligt vår mening innebär Transportinfrastrukturkommitténs förslag en avsevärd förenkling. Dessutom skulle legitimiteten för samrådsprocessen öka och göra att viktiga synpunkter kommer fram tidigare i processen. Vi vill understryka att ju tidigare under processen som en synpunkt framförs, desto större är möjligheterna att ta hänsyn till den.

Vi vill i sammanhanget också framhålla att i den kommunala fysiska planeringen gäller sedan länge huvudregeln att 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. Vi anser att det är rimligt att motsvarande bestämmelser införs i väglagen och banlagen. Regeringen bör därför uppmanas att återkomma med ett sådant lagändringsförslag.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

10. Resursbehov, punkt 9 (MP)

av Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9.

Ställningstagande

Planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur har av många uppfattats som komplicerad samtidigt som ledtiderna i många fall varit alltför långa. Regeringens förslag till nytt planeringssystem för transportinfrastruktur syftar visserligen till att förenkla planeringssystemet, men stora krav kommer likväl att ställas på länsstyrelser och andra berörda myndigheters förmåga att medverka i planeringen, inte minst inom ramen för den kontinuerliga samrådsprocess som regeringen föreslår. För att stärka miljöskyddet, värna medborgarinflytandet, följa fyrstegsprincipen och samtidigt snabba på planeringen av infrastrukturprojekt behöver mer resurser avsättas till länsstyrelserna och andra berörda myndigheter, bl.a. Naturvårdsverket.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

11. Fyrstegsprincipen, punkt 11 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

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

2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 och

2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 15.

Ställningstagande

Det har sedan flera år tillbaka förutsatts att förslag till åtgärder i transportsystemet ska analyseras och prioriteras utifrån fyrstegsprincipen. Denna princip är ett sätt att lösa transportproblem utan att använda mer resurser än vad som verkligen är nödvändigt. Principen ger därför enligt vår mening goda förutsättningar för ett systemtänkande med ekologiska och ekonomiska fördelar.

Tidigare granskningar har påvisat att det finns tydliga brister i hur fyrstegsprincipen har tillämpats och vår bedömning är att det alltför lite tid och kraft läggs på steg ett- och steg två-åtgärder. Politiker och andra har ofta redan i förväg ställt in sig på att bygga en ny väg eller järnväg och fyrstegsprincipen tas följaktligen inte på allvar i planeringen. Den sexfiliga motorvä-

gen Förbifart Stockholm, Södertörnsleden, E22 i Skåne och nedmonteringen av järnvägssystemet är aktuella exempel som vi anser går stick i stäv med fyrstegsprincipen.

Det är angeläget att tillämpningen av fyrstegsprincipen förbättras. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt ska alltid prioriteras i första hand. Andra metoder att lösa transportproblem måste få en seriös prövning innan byggandet av ny infrastruktur beslutas. Vi anser därför att regeringen i regleringsbrev bör skärpa tolkningen av fyrstegsprincipen i trafikplaneringen. För att säkerställa tillämpningen av fyrstegsprincipen anser vi också att denna princip ska upphöjas till lag. Riksdagen bör därför uppmana regeringen att utreda och föreslå en sådan lagändring.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

12. Vissa transportpolitiska utgångspunkter, punkt 12 (MP, V) av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkänner för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2011/12:T262 av Roger Tiefensee (C),

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 6,

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkande 5 och

2011/12:MJ469 av Tina Ehn m.fl. (MP) yrkande 6 och
avslår motionerna

2011/12:T242 av Liselott Hagberg m.fl. (FP) och

2011/12:T451 av Per Åsling (C).

Ställningstagande

Transportbranschen präglas av en stor mansdominans, vilket givetvis i hög grad också påverkar transportsystemets utformning. För att kvinnor ska få lika stor makt över transportsystemets utformning och förändring som män, behöver det finnas kvinnor på lika många ledande poster som män. Företag och organisationer i branschen måste därför medvetet arbeta för att få in kvinnor i ledande funktioner. En viktig förutsättning för jämställdhet är en lika representation av könen – vi välkomnar därför uppgifterna i budgetpropositionen för 2012 om att samtliga transportmyndigheter har uppfyllt målet att ha minst en 40-procentig representation av vardera kön i både ledningsgrupper och styrelser. Det är angeläget att säkerställa att detta förhållande kan vidareutvecklas och genomsyra även transportområdet i övrigt.

För att få ett socialt hållbart transportsystem är det också viktigt att den samhällsekonomiska kalkylmodell som ligger till grund för prioriteringarna vid infrastruktursatsningar ändras så att den inte missgynnar kvinnor och att den tar hänsyn till miljöeffekter på ett bättre sätt. Många av de ekonomiska värdena i kalkylerna sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov; på så vis har t.ex. tidsbesparingar med flyg eller bil värderats högre än tid med buss eller tåg, vilket därmed gynnade projekt som underlättade bil- eller flygresor på bekostnad av de trafikslag och de ärenden som främst utförts av kvinnor. Även om kalkylmodellen har förbättrats en del finns det alltså delar där fortsatt diskussion behövs. Det är bl.a. viktigt att kalkylmodellen ändras så att den tar hänsyn till åtgärder som minskar efterfrågan på transporter, t.ex. en utbyggd cykeltrafik som minskar kravet på dyra väginvesteringar.

Ett socialt hållbart transportsystem förutsätter att trafiken bli mer jämställd. På kort sikt anser 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. I sammanhanget vill vi dock peka på att kvinnors och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och bygger på olika riskbedömningar. För att öka trygghetsupplevelsen för bl.a. kvinnor i samband med det kollektiva resandet vill vi därför att Trafikverket ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer, såsom mörka tunnlar och passager.

Det pågår vidare i dag en regionförstoring som bl.a. leder till att det finns fler valmöjligheter att välja arbetsplats. Det är dock angeläget att denna regionförstoring sker på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet och sker utifrån ett helhetsperspektiv på miljö- och energipåverkan. Kommer t.ex. kvinnor att vilja och kunna resa längre eller är det männen som kommer att resa ännu mer medan kvinnor förblir i hemmets närhet och får ta ett ännu större ansvar för hem, barn och socialt deltagande? För att inte regionförstoringen ska påverka jämställdheten negativt anser vi att regeringen i regleringsbrev till Trafikverket bör påpeka att jämställdhetsperspektivet alltid ska analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring.

Vi vill betona att en grundläggande princip för planeringen av den nationella transportinfrastrukturen är att anslagna medel används där de ger största möjliga samhällsnytta. Med dagens modell för att beräkna infrastrukturprojekts nettonuvärde konstaterar vi dock att det är väldigt få järnvägsinvesteringar som betraktas som samhällsekonomiskt nyttiga. Enligt vår mening bör modellen därför ses över i syfte att bättre fånga hållbarhetskriterier i kalkylerna av projektens nettonuvärde liksom människors beteendeförändringar.

Vi vill slutligen också understryka att kollektivtrafiken är av stor betydelse för att möjliggöra en omställning till ett ekologiskt hållbart transportsystem. I dag har dock Trafikverket i alltför hög grad fokus på framkomligheten för miljöförstörande person- och lastbilar. Vi anser att

myndigheten i stället borde öka sina ansträngningar för att underlätta utvecklingen mot ett ökat resande med kollektivtrafik. Vi vill därför att Trafikverket ges i uppdrag att vidta åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

13. Finansieringsfrågor, punkt 13 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Lars Johansson (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

2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 2 och

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 39 och avslår motionerna

2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2,

2011/12:T301 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S),

2011/12:T331 av Ulf Nilsson m.fl. (FP) yrkandena 1–3 och

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 8.

Ställningstagande

Investeringar i vägar och järnvägar ska finansieras på ett ansvarfullt sätt. Vi socialdemokrater ställer oss därför bakom huvudregeln i budgetlagen att investeringar i infrastruktur ska finansieras med anslag i statsbudgeten. På sikt och i vissa väl avgränsade fall anser vi dock att det kan vara lämpligt med den modell för avgiftsfinansiering som regeringen tillämpat inom ramen för bl.a. Stockholmsöverenskommelsen, där lån i Riksgäldskontoret finansierar berörda objekt och där staten ges full kostnadstäckning för dessa lån genom att räntor och amorteringar betalas med överskottet från trängselskatt. Vi ser även en stor potential i att utveckla andra former av finansiering, t.ex. att på olika sätt utnyttja de markvärdesstegringar som blir effekten av att ny infrastruktur byggs. Likaså anser vi att det finns anledning att se över möjligheterna till förhöjda eller differentierade banavgifter vid byggandet av ny järnvägsinfrastruktur för godstrafiken.

Vi ser dock med stor oro på att regeringen i samband med den senaste åtgärdsplaneringen har gjort kommunal medfinansiering till en förutsättning och grundläggande del av finansieringen av den statliga infrastrukturen. Investeringar och underhåll av vägar och järnvägar är enligt grundprincipen ett statligt åtagande och det är därför inte heller rimligt att övervältra kostnaderna för detta ansvar på kommuner och regioner. Riksrevisionen har i granskningsrapporten *Medfinansiering av statlig infrastruktur*

tur (RiR 2011:28) påtalat att medfinansierade projekt kan ha fått förtur framför andra projekt. Detta är inte acceptabelt. Infrastruktursatsningar ska styras utifrån samhällsekonomisk nytta, inte av enskilda kommuners ekonomi. Om vi inte bryter denna utveckling är risken att vissa fattigare kommuner och regioner i landet aldrig får ta del av infrastruktursatsningar, vilket ytterligare försämrar förutsättningarna för tillväxt i dessa delar.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

14. Finansieringsfrågor, punkt 13 (V)

av Siv Holma (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 motionerna 2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2 och 2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 8 och avslår motionerna 2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 2, 2011/12:T301 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S), 2011/12:T331 av Ulf Nilsson m.fl. (FP) yrkandena 1–3 och 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 39.

Ställningstagande

Investeringar i infrastruktur ska enligt huvudregeln i budgetlagen skrivas av direkt. Detta är inte rimligt. Genom att betala hela investeringskostnaden under ett och samma år låter man dagens generation stå för hela kostnaden, fast det är uppenbart att t.ex. en järnvägssträcka kan användas av många generationer framöver. En investering i infrastruktur är något som konsumeras över en lång tidsperiod och bör därför enligt Vänsterpartiets mening också delas upp under en längre amorteringsperiod, i likhet med vad som är fallet i kommuner och företag. Sättet som staten redovisar infrastrukturinvesteringar blir särskilt problematiskt i kombination med systemet med utgiftstak där investeringarna får konkurrera om utrymmet under utgiftstaken med andra löpande utgifter som sjukpenning, barnbidrag m.m. Detta riskerar att leda till att viktiga samhällsinvesteringar inte kommer till stånd eller skjuts på framtiden. Infrastrukturbehoven runtom i landet är dock mycket stora och ökade statliga investeringar behövs för att möta framtidens utmaningar, inte minst miljö- och klimatmålen. Genom att ändra principen för hur infrastrukturinvesteringar bokförs anser vi att värdefulla resurser skulle kunna frigöras för ökade satsningar i vår infra-

struktur. Vi menar därför att regeringen bör ges i uppdrag att ändra budgetlagen så att lånefinansiering kan utgöra huvudprincip för investeringar i transportinfrastruktur.

Investeringar och underhåll av vägar och järnvägar är enligt grundprincipen ett statligt åtagande och det är därför inte rimligt att övervältra kostnaderna för detta ansvar på kommuner och regioner. Vi motsätter oss följaktligen att regeringen i samband med den senaste åtgärdsplaneringen gett trafikverken i uppdrag att söka medfinansiering till den statliga infrastrukturen i form av finansiella bidrag från kommuner. Vi får stöd för vår hållning i Riksrevisionens granskning *Medfinansiering av statlig infrastruktur* (RiR 2011:28). Riksrevisionen lämnar här förödande kritik mot den genomförda medfinansieringssatsningen. I granskningen identifieras ett stort antal faktorer som lett till minskad effektivitet och det konstateras bl.a. att medfinansiering har kunnat ge förtur till den nationella åtgärdsplanen. Detta är inte acceptabelt. Om vi inte bryter denna utveckling är risken att vissa fattigare kommuner och regioner i landet aldrig får ta del av infrastruktursatsningar, vilket ytterligare försämrar förutsättningarna för tillväxt i dessa delar. Vi vill understryka att infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov, inte av enskilda kommuners ekonomi. Likaså motsätter vi oss finansieringslösningar genom s.k. OPS (offentlig-privat samverkan), genom vilket inflytande och kontroll över infrastruktursatsningar glider över till privata aktörer. Vi i Vänsterpartiet anser att infrastrukturinvesteringar ska beslutas av demokratiska organ och förvaltas med öppen insyn i verksamheten.

Regeringen har aviserat kraftigt höjda banavgifter i syfte att finansiera en ökad ram för drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen. Detta är fel väg att gå. Så länge inte flyg- eller vägtrafiken står för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader anser vi att det inte är rimligt att belasta järnvägstraftiken med ökade kostnader; detta skulle försämma järnvägens attraktionskraft gentemot de övriga trafikslagen och rimmar illa med vår strävan att skapa ett mer ekologiskt hållbart transportsystem. I stället för att höja banavgifterna anser vi att det vore mer hederligt att öka anslaget för underhåll.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

15. Översyn av den nationella planen, punkt 14 (MP, V)

av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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 motionerna

2010/11:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 2–4 och
2011/12:Fi241 av Gustav Fridolin m.fl. (MP) yrkande 17 och
avslår motionerna
2011/12:T250 av Christina Karlsson m.fl. (S) yrkande 2,
2011/12:T414 av Billy Gustafsson (S) och
2011/12:T473 av Emil Källström (C).

Ställningstagande

Riksrevisionens granskning av stora järnvägsinvesteringar (RiR 2011:6) har påvisat ett antal allvarliga brister i investeringarnas kostnadskontroll. Staten (regeringen och Banverket) bedöms inte ha gjort tillräckligt för att säkerställa en god kostnadskontroll och det konstateras att det finns brister i uppgifterna om kostnadsavvikelser som följaktligen inte är tillförlitliga. Riksrevisionen pekar exempelvis på att Banverkets och regeringens redovisning av kostnadsökningen för projekt avslutade mellan 2005 och 2009 i genomsnitt uppgått till 26 procent, vilket kan jämföras med Riksrevisionens egna beräkningar som pekar på en kostnadsökning på hela 55 procent!

De rapporter som kommit om kostnadsfördyring av infrastrukturprojekt visar inte bara på behovet av bättre kontroll, utan sätter också hela den antagna nationella planen för transportsystemet 2010–2021 (dnr N2009/6374/TE m.fl.) i fokus. Det är inte acceptabelt att besluten om satsningarna i planen har skett med bristande underlag; om planen baseras på grova underskattningar av verkliga kostnader kommer pengarna inte att räcka till för de åtgärder som finns i denna. Vi i Miljöpartiet och Vänsterpartiet anser därför att det är angeläget att det görs en fördjupad analys av möjliga kostnadsökningar i den aktuella nationella planen; samtliga större väg- och järnvägsprojekt som regeringen beslutat om bör därefter uppdateras utifrån eventuella kostnadsökningar. Trafikverket bör vidare i detta sammanhang omprioritera projekten i planen ur ett trafikslagsövergripande perspektiv för att säkerställa att de bidrar till uppfyllandet av de transportpolitiska målen liksom de nationella miljö kvalitetsmålen. Än mer angeläget är detta i ljuset av Riksrevisionens nyligen framtagna granskning *Infrastrukturplanering – På väg mot klimatmålen?* (RiR 2012:7), där det påvisas att de koldioxidutsläpp som följer av den befintliga nationella infrastrukturplanen är gravt underskattade.

För att skapa ett modernt och hållbart transportsystem anser vi att det behövs kraftigt ökade satsningar på järnväg och kollektivtrafik. Järnvägs transporter är det mest miljövänliga sättet att resa och frakta gods; spårburna transporter måste därför bli det självklara valet för näringsliv och enskilda. För att nå dit måste vi öka satsningarna på järnvägsunderhållet kraftigt och på längre sikt göra stora investeringar i ny kapacitet. Vid revideringen av den nationella planen måste följaktligen resurser föras över från väg till järnväg, alternativt ytterligare budgetutrymme skapas för järnvägssatsningar under planperioden fram till 2021.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

16. Infrastruktur för elfordon, punkt 15 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

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 motion 2011/12:T467 av Erik Almqvist (SD).

Ställningstagande

Den långsiktiga ambitionen för Sveriges fordonsflotta är att den 2030 ska vara oberoende av fossila bränslen. För att nå dit är det angeläget att främja alternativa fossilfria tekniker och att komma ifrån dagens nersmut-sande och ineffektiva förbränningsmotorer. Enligt min mening behövs satsningar på elbilar.

Det är viktigt att staten ökar incitamenten för att köra elbil. Detta kan delvis uppnås genom skattereduktioner, men det krävs också att själva bilarna görs mer tillgängliga. Inspiration för detta kan bl.a. hämtas från Paris där man nyligen har introducerat ett system med eldrivna hyrbilar, Autolib'. Jag anser att regeringen bör se över möjligheterna att införa ett liknande projekt i Sverige, i första hand i något av våra storstadsområden. I sammanhanget vill jag också framhålla behovet av att stödja projektet med modern teknik, såsom programvara för smarta mobiler varigenom allmänhetens tillgång till elfordonen kan underlättas.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

Särskilt yttrande

Finansieringsfrågor, punkt 13 (MP)

Annika Lillemets (MP) anför:

Behoven av nyinvesteringar och underhåll av vägar och järnvägar runtom i landet är mycket stora. Där det finns starka näringslivsintressen kan det vara befogat att investeringar sker med hjälp medfinansiering; så kan exempelvis vara fallet för att möta de stora transportbehov som uppstår med anledning av den expanderande gruvdriften i landet. Vi i Miljöpartiet ser dock med stor oro på att göra medfinansieringen till en förutsättning och grundläggande del av finansieringen av den statliga infrastrukturen. Investeringar och underhåll av vägar och järnvägar är enligt grundprincipen ett statligt åtagande, och vi anser därför att det inte är rimligt att övervältra kostnaderna för detta ansvar på kommuner och landsting. Infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov, inte av enskilda kommuners ekonomi. Risken är annars att vissa fattigare kommuner och regioner i landet aldrig får ta del av infrastruktursatsningar. Detta är oacceptabelt.

Vi vill också se införandet av en miljömässigt och geografiskt differentierad lastbilsskatt som en finansieringskälla. Detta utgör en viktig del i den gröna skatteväxling som vi anser måste påskyndas för att transportsektorn ska kunna uppnå de klimatmål som riksdagen har beslutat om. Den nuvarande orättvisa beskattningen mellan järnväg och vägtransporter gör att lastbilstrafiken ökat under en längre period. Detta är inte hållbart. En kilometerskatt för tunga lastbilar behövs så att vi kan flytta långväga gods från vägarna till järnvägsspåren och till en miljöanpassad sjöfart. Flera europeiska länder ligger före Sverige på detta område och har redan infört, eller planerar att införa, kilometerskatt för tunga lastbilar. Klimatberedningen (M 2007:03), med representanter för samtliga riksdagspartier, enades redan våren 2008 om att Sverige bör införa kilometerskatt för tunga lastbilar som ett steg i att minska klimatpåverkan. Det är angeläget att detta nu omsätts till verklighet.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2011/12:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i miljöbalken.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lag (0000:00) om ändring i miljöbalken.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fastighetsbildningslagen (1970:988).
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i anläggningslagen (1973:1149).
7. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i minerallagen (1991:45).
8. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900).
9. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

Följdmotionerna

2011/12:T9 av Anders Ygeman m.fl. (S):

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.

2011/12:T10 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphöja fyrstegsprincipen till lag.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med lagförslag som innebär att det nuvarande systemet med förstudie, utredning och arbetsplan behålls.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med lagförslag om att det ska upprättas en miljökonsekvensbeskrivning även om ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.
4. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i väglagen i de delar det avser 76 § andra stycket.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återkomma med lagförslag om samråd och överklagande av länsstyrelsens beslut.
6. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i miljöbalken i de delar det avser 7 kap. 11 a §.
7. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i miljöbalken i de delar det avser 17 kap. 1 och 5 §§.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utöka Naturvårdsverkets rätt att överklaga infrastrukturbeslut till att även gälla för järnvägar.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avsätta resurser så att länsstyrelser och andra myndigheter kan klara planeringen av infrastrukturprojekt snabbare än i dag.

2011/12:T11 av Siv Holma m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fyrstegsprincipen ska tillämpas i lagen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att budgetlagen ska ändras så att lånefinansiering kan utgöra huvudprincip för investeringar i transportinfrastruktur.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i miljöbalken i de delar det avser 17 kap. 1 och 5 §§.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utöka Naturvårdsverkets rätt att överklaga infrastrukturbeslut till att även gälla banlagen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med lagförslag om att det alltid ska upprättas en miljökonsekvensbeskrivning även om ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.
6. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i miljöbalken i de delar det avser 7 kap. 11 a §.

Motioner väckta med anledning av skrivelse 2010/11: 139

2010/11:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det behövs en fördjupad analys av möjliga kostnadsökningar i den aktuella nationella transportplanen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att samtliga större järnvägs- och vägprojekt som ingår i den nationella planen fram till 2021 bör uppdateras utifrån eventuella kostnadsökningar och att riksdagen därefter bör revidera transportplanen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att prioritera om projekten i den nationella planen så att de bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen och de nationella miljö kvalitetsmålen.

2010/11:T19 av Anders Ygeman m.fl. (S):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omedelbart genomföra de åtgärder som den parlamentariska utredningen om en effektiviserad planeringsprocess föreslog.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka den kommunöverskridande/regionala planeringen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra det möjligt att riksintresseklassa stråk där större strategiska väg- och järnvägsobjekt planeras.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket ett tydligt uppdrag att pröva nya kostnadseffektiva upphandlingsmodeller.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011

2011/12:Fi241 av Gustav Fridolin m.fl. (MP):

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om satsningar på utbyggnad av järnväg.

2011/12:T242 av Liselott Hagberg m.fl. (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tydliggöra infrastrukturens betydelse för utveckling av turistnäringen.

2011/12:T250 av Christina Karlsson m.fl. (S):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av att nationellt prioritera projekt som gör det möjligt att uppnå TEN-status.

2011/12:T262 av Roger Tiefensee (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att få in hållbarhetskriterier i kalkyler av nettonuvärde för infrastrukturprojekt.

2011/12:T281 av Camilla Waltersson Grönvall (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppnå största möjliga nytta i samband med planering av infrastrukturen.

2011/12:T301 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges möjlighet att teckna fleråriga investeringsavtal eller på annat sätt säkerställa en långsiktig finansiering när det gäller infrastruktursatsningar som ligger inom statens ansvar.

2011/12:T331 av Ulf Nilsson m.fl. (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med kraftigt sänkta avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur eventuella framtida broavgifter kan användas till väg- och järnvägsinvesteringar i regionen Skåne–Själland.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till ökad skattefinansiering av Öresundsbron och den kommande förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör.

2011/12:T403 av Lotta Finstorp och Lotta Olsson (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om överklaganden av infrastrukturprojekt.

2011/12:T414 av Billy Gustafsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att peka ut Sveriges strategiska hamnar i enlighet med Hamnstrategiutredningen (2007:58).

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S):

39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om finansiering av infrastruktur.

2011/12:T451 av Per Åsling (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ska få i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen för turistresmål som är starkt säsongsbundna eller knutna till ett visst evenemang.

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en jämställd representation i transportbranschen, miljö- och genusperspektivet i den samhällsekonomiska kalkylen och regionförstoringens påverkan på jämställdheten.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska medfinansieringen, sänka banavgifterna och införa en investeringsbudget.

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer, såsom mörka tunnlar och passager, för att på så sätt öka tryggheten för bl.a. kvinnor.

2011/12:T467 av Erik Almqvist (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en statlig satsning på infrastruktur för elbilar.

2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP):

15. Riksdagen beslutar om ändring i regleringsbrev som skärper tolkningen av fyrstegsprincipen i trafikplaneringen, i syfte att öka tillämpningen av steg ett och två, och att med hjälp av denna princip omfördela resurser inom ramen för den nationella planen för att uppnå de transportpolitiska målen till lägre kostnader.

2011/12:T473 av Emil Källström (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över hur ett ökat stöd till enskilda vägar kan åstadkommas.

2011/12:MJ469 av Tina Ehn m.fl. (MP):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en utredning med avsikt att samla ihop och komma med förslag på hur olika modeller för gemensamma transportsätt kan utvecklas och genomföras samt underlättas och stimuleras.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948)

Härigenom föreskrivs i fråga om väglagen (1971:948)¹

dels att 14 b § ska upphöra att gälla,

dels att nuvarande 14 a, 14 c, 15 och 16 §§ ska betecknas 15, 16, 16 a och 15 a §§,

dels att 3 a, 10, 13, 17, 18, 19, 20, 28, 30, 31, 35, 48, 66, 69, 74, 75 a, 76 och 77 §§ samt de nya 15, 15 a, 16 och 16 a §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas sjutton nya paragrafer, 3 b, 13 a, 14 a–14 c, 15 b, 15 c, 16 b–16 c, 17 a–17 c, 18 a, 18 b, 20 b, 55 a och 55 b §§ samt närmast före 14 b, 16, 16 a, 17, 17 c, 18, 20 och 20 b §§ nya rubriker av följande lydelse,

dels att det närmast före 20 a § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Väghållning för enskild väg”.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*3 a §²

Vid prövning av ärenden enligt denna lag ska 2–4 kap. och 5 kap. 3 § miljöbalken tillämpas. *Upprättande av arbetsplan* enligt denna lag ska då jämföras med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken.

Vid prövning av ärenden enligt denna lag tillämpas 2–4 kap. och 5 kap. 3 § miljöbalken. *Fastställande av vägplan* enligt denna lag ska då jämföras med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken.

3 b §

Med särskild rätt till fastighet avses nyttjanderätt, servitut och rätt till elektrisk kraft samt liknande rätt.

Med fastighetsägare avses även tomträttsinnehavare och med fastighet avses även tomträtt.

10 §

Till byggande av väg räknas anläggning av ny väg, omläggning av väg i ny sträckning samt ombyggnad av väg.

Med byggande av väg avses att anlägga en ny väg och att bygga om en väg.

Ny väg får anläggas, om vägen behövs för allmän samfärdsl eller annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna.

¹ Lagen omtryckt 1987:459.

Senaste lydelse av 14 b § 2005:575.

² Senaste lydelse 2010:884.

Omläggning av väg i ny sträckning samt ombyggnad av väg får ske, när det är påkallat från allmän synpunkt.

En väg får byggas om, när det är motiverat från allmän synpunkt.

En åtgärd på en befintlig väg ska inte anses vara byggande av väg om

1. åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och

2. berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk.

13 §³

Vid byggande av väg skall tillses, att vägen får sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 31 §, ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

13 a §

Planläggning och annan prövning enligt denna lag som avser användning av ett mark- eller vattenområde som också har prövats eller ska prövas enligt annan lag ska samordnas med den planläggningen och prövningen, om det lämpligen kan ske.

Bestämmelser om planer och planeringsunderlag finns i 6 kap. 19 och 20 §§ miljöbalken.

³ Senaste lydelse 1998:803.

14 a §

Den som avser att bygga en väg ska upprätta en vägplan.

Om en väg behöver anläggas eller byggas om på grund av ett järnvägsprojekt, får vägen i stället regleras i en järnvägsplan enligt 2 kap. 20 § andra stycket lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. I så fall ska 14 b–18 b §§ inte tillämpas. Vid tillämpningen av övriga bestämmelser i denna lag ska järnvägsplanen, när det gäller vägen, likställas med en vägplan.

*Samråd**14 b §*

Den som avser att bygga en väg ska under arbetet med att upprätta en vägplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken, ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Samrådet ska avse vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Om vägen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska

1. samråd också ske med de övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda, och

2. samrådet även avse innehåll i och utformning av sådan miljökonsekvensbeskrivning som ska finnas tillsammans med vägplanen.

Länsstyrelsen ska verka för att miljökonsekvensbeskrivningen får den inriktning och omfattning som behövs för prövningen av vägplanen.

Under samrådet får berörd kommun medge att undantag görs från krav på bygglov för upplag, materialgårdar, murar, plank och transformatorstationer.

14 c §

Samrådet ska inledas så tidigt som möjligt och anpassas efter behovet i det enskilda fallet.

Den som avser att bygga vägen ska ta fram underlag för samrådet och göra det tillgängligt samt ge de enskilda som kan antas bli särskilt berörda möjlighet att yttra sig.

14 a §

Den som planerar att bygga en väg skall genomföra en förstudie. I förstudien skall förutsättningarna för den fortsatta planeringen klarläggas. Förstudien skall även ange om en vägutredning enligt 14 b § behövs innan en arbetsplan upprättas.

Vid utarbetandet av förstudien skall den som avser att bygga en väg samråda enligt 6 kap. 4 § första–tredje styckena miljöbalken med berörda länsstyrelser, kommuner och ideella föreningar som enligt sina stadgar har till ändamål att ta tillvara naturskydds- eller miljöskyddsintressen samt med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd.

Efter samrådet skall den länsstyrelse, inom vars område vägbyggnadsprojektet huvudsakligen skall utföras, enligt 6 kap. 5 § andra stycket miljöbalken besluta om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet skall fattas efter samråd med övriga berörda länsstyrelser. Bestämmelser om planer och planeringsunderlag

15 §⁴

Länsstyrelsen ska under samrådet pröva om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Prövningen ska göras av den länsstyrelse inom vars område projektet huvudsakligen ska utföras efter samråd med övriga berörda länsstyrelser. Länsstyrelsen får inte besluta i ärendet innan den som avser att

⁴ Senaste lydelse av tidigare 14 a § 2005:575.

finns i 6 kap. 19 och 20 §§ miljöbalken.

16 §

Vid utarbetande av en arbetsplan skall samråd i fråga om vägens sträckning och vägförslaget utformning i övrigt ske med berörda fastighetsägare och myndigheter samt andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken. Samråd skall alltid ske med de miljövårdsmyndigheter som berörs. I de fall länsstyrelsen under förstudien har beslutat att vägprojektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, skall samråd ske enligt 6 kap. 4 § första–tredje styckena miljöbalken och miljökonsekvensbedömning ske enligt 6 kap. 6 § miljöbalken, om inte samråd skett enligt 14 b §.

Förfarandet enligt första stycket får efter omständigheterna förenklas i fråga om en arbetsplan för väg, som är förutsatt i en detaljplan eller i områdesbestämmelser.

Avser en arbetsplan endast ombyggnad av väg, får förfarandet enligt första stycket efter omständigheterna förenklas. Ägaren till en fastighet, som helt eller delvis skall tas i anspråk, skall dock alltid ges tillfälle att yttra sig. Det som har sagts nu skall även tillämpas på en arbetsplan som innefattar endast en ändring av planen för ett vägbyggnadsprojekt som ännu inte är färdigställt.

bygga vägen har gett de enskilda som kan antas bli särskilt berörda möjlighet att yttra sig enligt 14 c § andra stycket.

Regeringen får meddela föreskrifter om att vissa slags projekt enligt denna lag ska antas medföra en betydande miljöpåverkan.

15 a §⁵

Samrådsförfarandet får förenklas om

1. vägplanen enbart gäller ändring av planen för ett vägbygge som ännu inte är färdigställt, och
2. ändringen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Ägare till fastigheter som helt eller delvis kan komma att tas i anspråk ska dock alltid ges tillfälle att yttra sig. Detsamma gäller berörda innehavare av särskild rätt till sådana fastigheter.

⁵ Senaste lydelse av tidigare 16 § 2005:940.

15 b §

Samråd om en vägs lokalisering och utformning i detalj behöver inte ske om

1. vägplanen enbart gäller åtgärder som också har prövats eller ska prövas genom detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900),

2. utredningen i detaljplaneärendet är tillräcklig och aktuell för vägplanen, och

3. samråd i detaljplaneärendet sker eller har skett med alla dem som ska omfattas av samråd enligt 14 b § första och andra styckena.

Om samrådet i detaljplaneärendet är avslutat och samråd inte har skett med alla enligt första stycket 3, är det tillräckligt att samråd sker med dem som inte har omfattats av samrådet.

15 c §

Om ett projekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan i ett annat land ska 6 kap. 6 § miljöbalken tillämpas.

*Tillåtlighetsprövning**14 c*

Trafikverket ska med eget yttrande överlämna frågan om byggande av väg till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Detsamma gäller om regeringen enligt 17 kap. 3 § miljöbalken har förbehållit sig prövningen av vägens tillåtlighet. Regeringens prövning ska ske på grundval av en upprättad vägutredning enligt 14 b §.

16 §⁶

Om ett projekt ska tillåtlighetsprövas enligt 17 kap. 3 § miljöbalken, ska den som avser att bygga vägen överlämna ärendet till regeringen med eget yttrande. Ärendet ska överlämnas när den som avser att bygga vägen har tagit ställning till vilka alternativ som är rimliga och rangordnat dessa.

Ärendet ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning och det övriga underlag som behövs för

⁶ Senaste lydelse av tidigare 14 c § 2010:92.

tillåtlighetsprövningen. När underlaget tas fram ska förfarandet för vägplan i 14 b–15, 15 c och 17 §§ tillämpas.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska uppfylla kraven i 6 kap. 7 § miljöbalken och godkännas av berörda länsstyrelser innan ärendet kungörs.

Vägplanens innehåll och underlag till planen

15 §

Innan en väg byggs skall en arbetsplan upprättas.

I arbetsplanen skall anges den mark eller det utrymme som behöver tas i anspråk för väganordningar och för att genomföra vägbyggnadsprojektet. Planen skall innehålla miljökonsekvensbeskrivning och de uppgifter som i övrigt behövs för att genomföra projektet.

Miljökonsekvensbeskrivningen skall godkännas av berörda länsstyrelser innan den tas in i arbetsplanen.

När det gäller kraven på miljökonsekvensbeskrivningen samt planer och planeringsunderlag skall 6 kap. 3, 7, 10, 19 och 20 §§ miljöbalken tillämpas.

16 a §⁷

Vägplanen ska innehålla en karta över det område som planen omfattar. Kartan ska visa vägens sträckning och huvudsakliga utformning samt den mark eller det utrymme och de särskilda rättigheter som behöver tas i anspråk för vägen och för att bygga vägen.

Planen ska också innehålla uppgifter om

1. skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen,

2. verksamheter eller åtgärder som enligt bestämmelser i miljöbalken ska undantas från förbud eller skyldigheter enligt balken, och

3. åtgärder som undantas från krav på bygglov för upplag, materialgårdar, murar, plank och transformatorstationer med stöd av ett medgivande från berörd kommun.

Tillsammans med planen ska följande underlag finnas:

1. en redovisning av motiven till valet av lokalisering och utformning av vägen,

⁷ Senaste lydelse av tidigare 15 § 2005:940.

synpunkter som kommit fram under samrådet och uppgift om hur synpunkterna har beaktats (samrådsredogörelse),

3. en miljökonsekvensbeskrivning eller, om ett vägprojekt inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön, och

4. de övriga uppgifter som behövs för att genomföra projektet.

16 b §

En miljökonsekvensbeskrivning ska uppfylla kraven i 6 kap. 7 § miljöbalken.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av berörda länsstyrelser innan den kungörs enligt 17 §.

16 c §

Det behövs ingen miljökonsekvensbeskrivning som är särskilt upprättad för vägplanen om

1. vägplanen enbart gäller åtgärder som också har prövats eller ska prövas genom detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900), och

2. miljökonsekvensbeskrivningen i detaljplaneärendet tas in i vägärendet och är aktuell och tillräcklig för det ärendet.

Kungörande och granskning

17 §⁸

En arbetsplan skall ställas ut för granskning. Därvid gäller vad som i 6 kap. 8 § första stycket miljöbalken sägs om att miljökonse-

Den som avser att bygga en väg ska kungöra förslaget till vägplan och underlaget till denna och låta det granskas. Om en miljökonse-

⁸ Senaste lydelse 2005:940.

kvensbeskrivning skall kungöras och hållas tillgänglig för allmänheten.

En arbetsplan för väg, som är förutsatt i en detaljplan eller i områdesbestämmelser, behöver inte ställas ut.

Inte heller behöver en arbetsplan som avser endast ombyggnad av väg ställas ut, om

1. mark eller annat utrymme inte behöver tas i anspråk med vägrätt eller rätt som avses i 35 §, eller

2. sådant ianspråktagande som avses i 1 skriftligen har medgetts av berörda fastighetsägare och innehavare av nyttjanderätt eller servitutsrätt.

Under de förutsättningar som anges i tredje stycket behöver inte heller en arbetsplan ställas ut om den innefattar endast en ändring av planen för ett ännu inte färdigställt vägbyggnadsprojekt.

Trots bestämmelserna i andra- fjärde styckena skall en arbetsplan ställas ut, om länsstyrelsen har antagit att vägen medför en betydande miljöpåverkan.

kvensbeskrivning har upprättats, ska denna kungöras och hållas tillgänglig för allmänheten enligt 6 kap. 8 § första stycket miljöbalken.

Om förslaget enbart gäller åtgärder som också har prövats eller ska prövas genom detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900), får kungörandet samordnas med det kungörande som ska ske i detaljplaneärendet.

17 a §

Trots vad som anges i 17 § behöver ett förslag till vägplan som enbart gäller ändring av planen för ett vägbygge som ännu inte är färdigställt, bara kungöras och granskas om

1. ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eller

2. någon annans fastighet eller del av fastighet behöver tas i anspråk eller en särskild rätt till en sådan fastighet behöver upphävas eller begränsas och åtgärden inte skriftligen medgetts av berörda fastighetsägare och innehavare av särskild rätt.

17 b §

Trots vad som anges i 17 § behöver ett förslag till vägplan inte kungöras om förslaget

1. inte är av stor vikt eller har principiell betydelse,

2. inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, och

3. saknar intresse för allmänheten.

Den som avser att bygga vägen ska då i stället ge länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs tillfälle att godkänna förslaget eller att inom tre veckor granska det och lämna synpunkter. Granskningstiden får göras kortare, om alla berörda är överens om det.

*Bemyndigande**17 c §*

Regeringen får meddela föreskrifter om

1. samråd enligt 14 b–15 c §§, och

2. vägplan enligt 16 a–16 c §§.

*Fastställelse av en vägplan**18 §⁹*

Arbetsplan fastställs av Trafikverket efter samråd med länsstyrelsen. Om Trafikverket och länsstyrelsen har olika uppfattning, hänskjuts frågan om fastställelse av planen till regeringens prövning. Innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen samt resultatet av samråd och yttranden ska beaktas då arbetsplanen fastställs.

I sådant fall då utställelse har underlåtitits med stöd av 17 § tredje

Trafikverket prövar frågan om att fastställa en vägplan efter samråd med berörda länsstyrelser.

Trafikverket ska överlämna frågan om att fastställa planen till regeringen för prövning om Trafikverket och en länsstyrelse har olika uppfattning.

Innehållet i en miljökonsekvensbeskrivning samt resultatet av samråd och yttranden ska beaktas när frågan om att fastställa vägplanen prövas. Ett beslut att fast-

⁹ Senaste lydelse 2010:92.

eller fjärde stycket behöver fastställelse inte ske.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan är förfallet, om inte inom fem år från utgången av det år, under vilket beslutet vann laga kraft, vägens sträckning har blivit i sin helhet tydligt utmärkt på marken och det i arbetsplanen angivna vägbyggnadsarbetet har påbörjats. Om synnerliga skäl föreligger, kan regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Trafikverket förlänga tiden, varje gång med högst tre år.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan eller en förlängning av giltighetstiden ska kungöras. Har samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken hållits med ansvarig myndighet i annat land ska denna informeras.

ställa planen ska kungöras. Om samråd har skett med en ansvarig myndighet i ett annat land enligt 6 kap. 6 § miljöbalken, ska den ansvariga myndigheten i det landet informeras.

18 a §

Ett beslut att fastställa en vägplan upphör att gälla fem år efter det år då beslutet fick laga kraft om inte

1. vägens sträckning har blivit tydligt utmärkt på marken, och
2. vägbygget har påbörjats.

Om det finns synnerliga skäl får giltighetstiden förlängas med högst två år.

Ett beslut att förlänga giltighetstiden ska kungöras.

18 b §

Ett beslut att fastställa en vägplan ska upphävas, helt eller delvis, om förhållandena efter beslutet har ändrats så att förutsättningarna för att fastställa planen inte längre är uppfyllda.

Ett beslut att upphäva en vägplan ska kungöras.

19 §

Byggande av väg får påbörjas först sedan arbetsplan har upprättats och, när det behövs, har blivit fastställd.

En väg får börja byggas först sedan vägplanen har blivit fastställd.

Avvikelse från vägplanen20 §¹⁰

När en väg byggs får endast *oväsentlig avvikelse* göras från *arbetsplanen*. Om en sådan avvikelse görs i fråga om den mark eller det utrymme som enligt *arbetsplanen* skulle tas i anspråk för vägen, *skall detta utan dröjsmål anmärkas* i ett tillägg till *planen*.

När en väg byggs får endast *oväsentliga avvikelser* göras från *vägplanen*. Om en sådan avvikelse görs i fråga om den mark eller det utrymme som enligt *planen* ska tas i anspråk för vägen, *ska det omedelbart antecknas* i ett tillägg till *planen*.

Gemensam planering av vägar och järnvägar

20 b §

En vägplan och en järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg får upprättas i ett gemensamt förfarande och fastställas genom ett beslut.

Byggande av järnväg som behövs på grund av det vägprojekt som en vägplan avser, får regleras i vägplanen.

28 §¹¹

Om mark eller annat utrymme, utöver vad som redan hör till vägen, behöver tas i anspråk för en väganordning, vars utförande ingår i drift av väg, *skall en arbetsplan upprättas*. I *arbetsplanen* skall den mark eller det utrymme som behöver tas i anspråk anges. Bestämmelserna i 13–20 §§ *skall därvid* tillämpas. Vid tillämpningen av 16 § tredje stycket, 17 §

En *vägplan* ska upprättas om mark eller annat utrymme, utöver vad som redan hör till vägen, behöver tas i anspråk för en väganordning vars utförande ingår i drift av väg. I *vägplanen* ska den mark eller det utrymme som behöver tas i anspråk anges, *varvid* bestämmelserna i 13–20 §§ *ska* tillämpas. Vid tillämpningen av 15 a och 17 a §§ *ska vägplanen*

¹⁰ Senaste lydelse 2005:940.

¹¹ Senaste lydelse 2005:940.

tredje och fjärde styckena samt 18 § andra stycket skall arbetsplanen anses som en sådan plan som avser endast ombyggnad av väg.

anses som en sådan plan som enbart gäller ändring av planen för ett vägbygge som ännu inte är färdigställt.

Första stycket gäller inte om
1. åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och
2. berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk.

30 §¹²

Vägrätt innefattar rätt för väghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för väg, trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten. I den mån någon inskränkning inte har gjorts i *arbetsplanen* eller i ett beslut om förändring av enskild väg till allmän, ger vägrätt även i övrigt väghållaren rätt att i fastighetsägarens ställe

Vägrätt innefattar rätt för väghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för *en* väg, trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten. I den mån någon inskränkning inte har gjorts i *vägplanen*, i *en skriftlig överenskommelse* eller i ett beslut om förändring av enskild väg till allmän, ger vägrätt även i övrigt väghållaren rätt att i fastighetsägarens ställe

1. bestämma över markens eller utrymmets användning under den tid vägrätten består, och

2. tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

31 §¹³

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme för väg i anspråk med stöd av en *upprättad och, i fall då så behövs, fastställd arbetsplan*. Vägrätt uppkommer även genom att väghållaren övertar mark eller annat utrymme med stöd av beslut om *enskild vägs* förändring till allmän.

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme för *en* väg i anspråk med stöd av en fastställd *vägplan* eller, i fråga om åtgärd enligt 10 § fjärde stycket och 28 § andra stycket, *en skriftlig överenskommelse*. Vägrätt uppkommer även genom att väghållaren övertar mark eller annat utrymme med stöd av beslut om förändring av *enskild väg* till allmän.

¹² Senaste lydelse 2005:940.

¹³ Senaste lydelse 2005:940.

Mark eller annat utrymme *skall* anses ha tagits i anspråk för väg, när vägens sträckning över fastigheten tydligt har *utmärkts* på marken och det vägarbete som anges i *arbetsplanen* har påbörjats inom fastigheten.

Om utmärkning enligt andra stycket inte lämpligen kan göras, *skall* mark eller annat utrymme anses ha tagits i anspråk när marken eller utrymmet har angetts i en *arbetsplan* och det vägarbete som anges i planen har påbörjats inom fastigheten.

Mark eller annat utrymme *ska* anses ha tagits i anspråk för en väg, när vägens sträckning över fastigheten tydligt har *märkts ut* på marken och det vägarbete som anges i *vägplanen* har påbörjats inom fastigheten.

Om utmärkning enligt andra stycket inte lämpligen kan göras, *ska* mark eller annat utrymme anses ha tagits i anspråk när marken eller utrymmet har angetts i en *vägplan* och det vägarbete som anges i planen har påbörjats inom fastigheten.

Mark eller annat utrymme ska anses ha tagits i anspråk för en åtgärd enligt 10 § fjärde stycket och 28 § andra stycket när det arbete som anges i överenskommelsen har påbörjats.

35 §¹⁴

Har det i en fastställd *arbetsplan* för ett vägbyggnadsprojekt avsatts mark eller annat utrymme i närheten av det vägområde som upptas i *arbetsplanen* och är marken eller utrymmet avsett för *upplag eller liknande ändamål i samband med byggandet av vägen*, *skall* nyttjanderätt till marken eller utrymmet upplåtas till väghållaren för den tid som har angetts i planen.

Om det i en fastställd *vägplan* för ett vägbyggnadsprojekt har avsatts mark eller annat utrymme som behövs för att bygga vägen enligt 16 a §, *ska* nyttjanderätt till marken eller utrymmet upplåtas till väghållaren för den tid som har angetts i planen.

48 §

Inom det i en *arbetsplan* angivna vägområdet får inte utan väghållningsmyndighetens tillstånd uppföras byggnader, göras tillbyggnader, utföras andra anläggningar eller vidtas andra *sådana* åtgärder, som kan väsentligt försvåra området användning för vägändamål. Förbudet gäller från det att beslutet om fastställelse av *arbetsplanen* har

Inom det *vägområde som anges i en vägplan* får *det* inte utan väghållningsmyndighetens tillstånd uppföras byggnader, göras tillbyggnader, utföras andra anläggningar eller vidtas andra åtgärder som kan väsentligt försvåra området användning för vägändamål. Förbudet gäller från det att beslutet om fastställelse av *vägplanen* har *fått* laga kraft till

¹⁴ Senaste lydelse 2005:940.

vunnit laga kraft till dess att vägområdet har tagits i anspråk för väg.

För tid som anges i första stycket gäller bestämmelserna i 47 § första och andra styckena om förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra sådana åtgärder.

Förbud enligt första eller andra stycket upphör att gälla, när beslutet om fastställelse av en *arbetsplan upphävs eller förfaller*.

I samband med tillstånd får väg- hållningsmyndigheten meddela de *föreskrifter* som behövs.

dess att vägområdet har tagits i anspråk för väg.

För *den* tid som anges i första stycket gäller bestämmelserna i 47 § första och andra styckena om förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra sådana åtgärder.

Förbud enligt första eller andra stycket upphör att gälla när beslutet om fastställelse av en *vägplan upphör att gälla*.

I samband med tillstånd får väg- hållningsmyndigheten meddela de *villkor* som behövs.

55 a §

Om fastighetsägaren begär det, ska mark eller utrymme som enligt gällande vägplan inte endast tillfälligt ska användas för vägändamål lösas in av den som ska bygga vägen. Det gäller dock inte om vägrätt har uppkommit eller om det finns en överenskommelse om ersättning för vägrätt.

När ersättningen bestäms gäller 4 kap. expropriationslagen (1972:719) i tillämpliga delar.

55 b §

En fastighet eller del av fastighet ska på fastighetsägarens begäran lösas in även om det ännu inte finns någon gällande vägplan om

1. det är sannolikt att fastigheten kommer att behövas för vägändamål, och

2. det finns synnerliga skäl för att få fastigheten eller del av denna inlöst.

När ersättningen bestäms gäller 4 kap. expropriationslagen (1972:719) i tillämpliga delar.

66 §¹⁵

Har överenskommelse inte träffats om ersättning enligt 55, 58, 61 eller 63 § eller om inlösen enligt 56, 59 eller 62, *skall* den som vill göra anspråk på ersättning eller *fordra* inlösen väcka talan vid den mark- och miljödomstol inom vars område fastigheten eller anordningen är belägen. Även väghållaren kan på samma sätt *påkalla* prövning av ersättning som *tillkommer* fastighetsägare eller annan sakägare.

Om det inte har träffats en överenskommelse om ersättning enligt 55, 58, 61 eller 63 § eller om inlösen enligt 55 a, 55 b, 56, 59 eller 62 §, ska den som vill göra anspråk på ersättning eller *begära* inlösen väcka talan vid den mark- och miljödomstol inom vars område fastigheten eller anordningen är belägen. Även väghållaren *eller den som avser att bygga vägen* kan på samma sätt *begära* prövning av ersättning *till* fastighetsägare eller annan sakägare.

69 §¹⁶

I mål om ersättning enligt 55, 58 eller 61 § eller gottgörelse enligt 68 § gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i expropriationslagen (1972:719) om rättegång samt om rättegångskostnader och kostnader vid fördelning av ersättning, om inte annat är särskilt föreskrivet. Om ett yrkande om ersättning enligt 58 eller 61 § eller om gottgörelse enligt 68 § ogillas och målet inte har *anhängiggjorts* av väghållaren, tillämpas 15 kap. 8 § plan- och bygglagen (2010:900) i fråga om rättegångskostnaderna.

I mål om ersättning enligt 55, 58 eller 61 § eller gottgörelse enligt 68 § gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i expropriationslagen (1972:719) om rättegång samt om rättegångskostnader och kostnader vid fördelning av ersättning, om inte annat är särskilt föreskrivet. Om ett yrkande om ersättning enligt 58 eller 61 § eller om gottgörelse enligt 68 § ogillas och målet inte har *inletts* av väghållaren, tillämpas 15 kap. 8 § plan- och bygglagen (2010:900) i fråga om rättegångskostnaderna.

I mål om inlösen enligt 56, 59 eller 62 § gäller i tillämpliga delar expropriationslagen (1972:719), om inte annat är särskilt föreskrivet. Om ett yrkande om inlösen enligt 59 eller 62 § ogillas, tillämpas allmänna regler om rättegångskostnad.

I mål om inlösen enligt 55 a, 55 b, 56, 59 eller 62 § gäller i tillämpliga delar expropriationslagen (1972:719), om inte annat är särskilt föreskrivet. Om ett yrkande om inlösen enligt 59 eller 62 § ogillas, tillämpas allmänna regler om rättegångskostnad.

74 §¹⁷

Länsstyrelsens beslut enligt 37, 45–47 §, 48 § andra stycket, 52,

Länsstyrelsens beslut enligt 37, 45–47 §, 48 § andra stycket, 52, 53

¹⁵ Senaste lydelse 2010:926.

¹⁶ Senaste lydelse 2010:904.

¹⁷ Senaste lydelse 1998:832.

53 § eller 64 § andra stycket får överklagas *hos* allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Länsstyrelsens beslut enligt 14 a § tredje stycket, 14 b § andra stycket eller 15 § andra stycket får inte överklagas.

Andra beslut av länsstyrelsen enligt denna lag än som avses i första och andra styckena får överklagas *hos* regeringen.

eller 64 § andra stycket får överklagas *till* allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

Länsstyrelsens beslut enligt 15 § första stycket, 16 § tredje stycket eller 16 b § andra stycket får inte överklagas.

Andra beslut av länsstyrelsen enligt denna lag än som avses i första och andra styckena får överklagas *till* regeringen.

75 a §¹⁸

Trafikverkets beslut i fråga om fastställelse av en *arbetsplan för väg* får överklagas av en sådan ideell förening eller annan juridisk person som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.

Trafikverkets beslut i fråga om fastställelse av en *vägplan* får överklagas av en sådan ideell förening eller annan juridisk person som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.

76 §¹⁹

Trafikverket får överklaga länsstyrelsens beslut enligt denna lag.

Statens naturvårdsverk får överklaga sådana beslut av väghållningsmyndighet, Trafikverket eller länsstyrelse enligt denna lag, som berör naturvårdsverkets verksamhetsområde.

Länsstyrelsen får överklaga sådana beslut av Trafikverket enligt denna lag som berör länsstyrelsens verksamhetsområde.

Kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och regionplaneorgan enligt 7 kap. plan- och bygglagen (2010:900) får överklaga Trafikverkets beslut.

77 §²⁰

Ett beslut i fråga om tillstånd enligt 39, 43, 45, 46, 47 eller 48 § och Trafikverkets beslut i fråga om fastställelse av en *arbetsplan för väg*, förändring av en enskild väg till allmän, förklaring att en

Ett beslut i fråga om tillstånd enligt 39, 43, 45, 46, 47 eller 48 § och Trafikverkets beslut i fråga om fastställelse av en *vägplan*, förändring av en enskild väg till allmän, förklaring att en gata

¹⁸ Senaste lydelse 2010:884.

¹⁹ Senaste lydelse 2010:92.

²⁰ Senaste lydelse 2010:92.

gata *tillika* ska vara allmän väg eller indragning av en väg blir gällande när beslutet *vinner* laga kraft. I ett beslut om tillstånd får dock *förordnas* att beslutet ska gälla omedelbart

Andra beslut enligt denna lag än som avses i första stycket gäller omedelbart, om inte något annat *förordnas* i beslutet.

också ska vara allmän väg eller indragning av en väg blir gällande när beslutet *får* laga kraft. I ett beslut om tillstånd får *det* dock *bestämmas* att beslutet ska gälla omedelbart.

Andra beslut enligt denna lag än som avses i första stycket gäller omedelbart, om inte något annat *framgår* av beslutet.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för planärenden som vid ikraftträdandet innehåller en miljökonsekvensbeskrivning för en arbetsplan som har överlämnats till länsstyrelsen för godkännande enligt 15 § andra stycket i dess äldre lydelse.
 3. Äldre föreskrifter i 18 § tredje stycket gäller fortfarande för en arbetsplan som har fastställts före den 1 januari 2013.
 4. Bestämmelserna i 55 a § och 76 § fjärde stycket tillämpas inte på en arbetsplan som har fastställts före den 1 januari 2013.
 5. I övrigt ska en arbetsplan som har upprättats och, om det behövs, fastställts enligt äldre föreskrifter anses vara en fastställd vägplan.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

dels att 2 kap. ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 1, 2 och 4 §§, 3 kap. 1, 3 och 4 §§, 4 kap. 4 § samt 5 kap. 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas ett nytt kapitel, 2 kap., samt tre nya paragrafer, 1 kap. 4 a §, 3 kap. 3 a § och 4 kap. 2 a § av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Med järnväg avses i denna lag spåranläggning för järnvägstrafik. Till en spåranläggning hör spår och de övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande, signal- och säkerhetsanläggningar i övrigt, trafikledningsanläggningar samt anordningar för elförsörjning av trafiken.

Vad som föreskrivs om järnväg tillämpas också på tunnelbana och spårväg.

Vad som föreskrivs om järnväg tillämpas också på tunnelbana och spårväg. *Om en tunnelbana eller en spårväg byggs med stöd av en detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900) behöver dock bestämmelserna i denna lag inte tillämpas.*

2 §

Med byggande av järnväg avses att anlägga en ny järnväg *samt att lägga om spår i en ny sträckning, lägga ut ytterligare spår och på annat sätt bygga om en järnväg.*

Med byggande av järnväg avses att anlägga en ny järnväg och att bygga om en järnväg.

En åtgärd på en befintlig järnväg ska inte anses vara byggande av järnväg om

1. åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och

2. berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk.

4 §¹

Vid planläggning och byggande av järnväg skall tillses, att järnvägen får ett sådant läge och utförande att ändamålet med järnvägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad, och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Om en järnvägsplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 4 kap. 1 §, ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

4 a §

Planläggning och annan prövning enligt denna lag som avser användning av ett mark- eller vattenområde som också har prövats eller ska prövas enligt annan lag, ska samordnas med den planläggningen och prövningen, om det lämpligen kan ske.

Bestämmelser om planer och planeringsunderlag finns i 6 kap. 19 och 20 §§ miljöbalken.

2 kap. Järnvägsplan m.m.

När en järnvägsplan ska upprättas

1 § Den som avser att bygga en järnväg ska upprätta en järnvägsplan.

En järnvägsplan behöver dock inte upprättas för industrispår eller hamnspår som ska anläggas uteslutande på egen fastighet. En järnvägsplan får upprättas för att stänga av en plankorsning, även om åtgärden inte är byggande av järnväg.

Om en järnväg behöver anläggas eller byggas om på grund av ett vägprojekt, får järnvägen i stället regleras i en vägplan enligt 20 b § andra stycket väglagen (1971:948). I så fall ska 2–17 §§ inte tillämpas. Vid tillämpningen av övriga bestämmelser i denna lag ska vägplanen, när det gäller järnvägen, likställas med en järnvägsplan.

¹ senaste lydelse 1998:804.

Samråd

2 § Den som avser att bygga en järnväg ska under arbetet med att upprätta en järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken, ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Samrådet ska avse järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Om järnvägen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska

1. samråd också ske med de övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda, och

2. samrådet även avse innehåll i och utformning av sådan miljökonsekvensbeskrivning som ska finnas tillsammans med järnvägsplanen.

Länsstyrelsen ska verka för att miljökonsekvensbeskrivningen får den inriktning och omfattning som behövs för prövningen av järnvägsplanen.

Under samrådet får berörd kommun medge att undantag görs från krav på bygglov för upplag, materialgårdar, murar, plank och transformatorstationer.

3 § Samrådet ska inledas så tidigt som möjligt och anpassas efter behovet i det enskilda fallet.

Den som avser att bygga järnvägen ska ta fram underlag för samrådet och göra det tillgängligt samt ge de enskilda som kan antas bli särskilt berörda möjlighet att yttra sig.

4 § Länsstyrelsen ska under samrådet pröva om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Prövningen ska göras av den länsstyrelse inom vars område projektet huvudsakligen ska utföras efter samråd med övriga berörda länsstyrelser. Länsstyrelsen får inte besluta i ärendet innan den som avser att bygga järnvägen har gett de enskilda som kan antas bli särskilt berörda möjlighet att yttra sig enligt 3 § andra stycket.

Regeringen får meddela föreskrifter om att vissa slags projekt enligt denna lag ska antas medföra en betydande miljöpåverkan.

5 § Samrådsförfarandet får förenklas om

1. järnvägsplanen enbart gäller ändring av planen för ett järnvägsbygge som ännu inte är färdigställt, och

2. ändringen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Ägare till fastigheter som helt eller delvis kan komma att tas i anspråk ska dock alltid ges tillfälle att yttra sig. Detsamma gäller berörda innehavare av särskild rätt till sådana fastigheter.

6 § Samråd om en järnvägs lokalisering och utformning i detalj behöver inte ske om

1. järnvägsplanen enbart gäller åtgärder som också har prövats eller ska prövas genom detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900),

2. utredningen i detaljplaneärendet är tillräcklig och aktuell för järnvägsplanen, och

3. samråd i detaljplaneärendet sker eller har skett med alla dem som ska omfattas av samråd enligt 2 § första och andra styckena.

Om samrådet i detaljplaneärendet är avslutat och samråd inte har skett med alla enligt första stycket 3, är det tillräckligt att samråd sker med dem som inte har omfattats av samrådet.

7 § Om ett projekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan i ett annat land ska 6 kap. 6 § miljöbalken tillämpas.

Tillåtlighetsprövning

8 § Om ett projekt ska tillåtlighetsprövas enligt 17 kap. 3 § miljöbalken, ska den som avser att bygga järnvägen överlämna ärendet till regeringen med eget yttrande. Ärendet ska överlämnas när den som avser att bygga järnvägen har tagit ställning till vilka alternativ som är rimliga och rangordnat dessa.

Ärendet ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning och det övriga underlag som behövs för tillåtlighetsprövningen. När underlaget tas fram ska förfarandet för järnvägsplan i 2–4, 7 och 12 §§ tillämpas.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska uppfylla kraven i 6 kap. 7 § miljöbalken och godkännas av berörda länsstyrelser innan ärendet kungörs.

Järnvägsplanens innehåll och underlag till planen

9 § Järnvägsplanen ska innehålla en karta över det område som planen omfattar. Kartan ska visa järnvägens sträckning och huvudsakliga utformning samt den mark eller det utrymme och de särskilda rättigheter som behöver tas i anspråk för järnvägen och för att bygga järnvägen.

Planen ska också innehålla uppgifter om

1. skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen,

2. verksamheter eller åtgärder som enligt bestämmelser i miljöbalken ska undantas från förbud eller skyldigheter enligt balken, och

3. åtgärder som undantas från krav på bygglov för upplag, materialgårdar, murar, plank och transformatorstationer med stöd av ett medgivande från berörd kommun.

Tillsammans med planen ska följande underlag finnas:

1. en redovisning av motiven till valet av lokalisering och utformning av järnvägen,

2. en sammanställning av de synpunkter som kommit fram under samrådet och uppgift om hur synpunkterna har beaktats (samrådsredogörelse),

3. en miljökonsekvensbeskrivning eller, om ett järnvägsprojekt inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön, och

4. de övriga uppgifter som behövs för att genomföra projektet.

10 § En miljökonsekvensbeskrivning ska uppfylla kraven i 6 kap. 7 § miljöbalken.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av berörda länsstyrelser innan den kungörs enligt 12 §.

11 § Det behövs ingen miljökonsekvensbeskrivning som är särskilt upprättad för järnvägsplanen om

1. järnvägsplanen enbart gäller åtgärder som också har prövats eller ska prövas genom detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900), och

2. miljökonsekvensbeskrivningen i detaljplaneärendet tas in i järnvägsärendet och är aktuell och tillräcklig för det ärendet.

Kungörande och granskning

12 § Den som avser att bygga en järnväg ska kungöra förslaget till järnvägsplan och underlaget till denna och låta det granskas. Om en miljökonsekvensbeskrivning har upprättats, ska denna kungöras och hållas tillgänglig för allmänheten enligt 6 kap. 8 § första stycket miljöbalken.

Om förslaget enbart gäller åtgärder som också har prövats eller ska prövas genom detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900), får kungörandet samordnas med det kungörande som ska ske i detaljplaneärendet.

13 § Trots vad som anges i 12 § behöver ett förslag till järnvägsplan som enbart gäller ändring av planen för ett järnvägsbygge som ännu inte är färdigställt, bara kungöras och granskas om

1. ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eller

2. någon annans fastighet eller del av fastighet behöver tas i anspråk eller en särskild rätt till en sådan fastighet behöver upphävas eller begränsas och åtgärden inte skriftligen medgetts av berörda fastighetsägare och innehavare av särskild rätt.

14 § Trots vad som anges i 12 § behöver ett förslag till järnvägsplan inte kungöras om förslaget

1. inte är av stor vikt eller har principiell betydelse,

2. inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, och

3. saknar intresse för allmänheten.

Den som avser att bygga järnvägen ska då i stället ge länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs tillfälle att godkänna förslaget eller att inom tre veckor granska det och lämna synpunkter. Granskningstiden får göras kortare, om alla berörda är överens om det.

Fastställelse av en järnvägsplan

15 § Trafikverket prövar frågan om att fastställa en järnvägsplan efter samråd med berörda länsstyrelser.

Trafikverket ska överlämna frågan om att fastställa planen till regeringen för prövning om Trafikverket och en länsstyrelse har olika uppfattning.

Innehållet i en miljökonsekvensbeskrivning samt resultatet av samråd och yttranden ska beaktas när frågan om att fastställa järnvägsplanen prövas. Ett beslut att fastställa planen ska kungöras. Om samråd har skett med en ansvarig myndighet i ett annat land enligt 6 kap. 6 § miljöbalken, ska den ansvariga myndigheten i det landet informeras.

När beslut om att fastställa en järnvägsplan upphör att gälla

16 § Ett beslut att fastställa en järnvägsplan upphör att gälla fem år efter det år då beslutet fick laga kraft om inte järnvägsbygget har påbörjats.

Om det finns synnerliga skäl får giltighetstiden förlängas med högst två år.

Ett beslut att förlänga giltighetstiden ska kungöras.

17 § Ett beslut att fastställa en järnvägsplan ska upphävas, helt eller delvis, om förhållandena efter beslutet har ändrats så att förutsättningarna för att fastställa planen inte längre är uppfyllda.

Ett beslut att upphäva en järnvägsplan ska kungöras.

Avvikelse från järnvägsplanen

18 § När en järnväg byggs får endast oväsentliga avvikelser göras från järnvägsplanen. Om en sådan avvikelse görs i fråga om den mark eller det utrymme som enligt planen ska tas i anspråk för järnvägen, ska det omedelbart antecknas i ett tillägg till planen.

Gemensam planering av järnvägar och vägar

19 § En järnvägsplan och en vägplan enligt väglagen (1971:948) får upprättas i ett gemensamt förfarande och fastställas genom ett beslut.

Byggande av allmän väg som behövs på grund av det järnvägsprojekt som en järnvägsplan avser får regleras i järnvägsplanen.

Väghållning för enskild väg

20 § Om byggande av en järnväg eller avstängning av en plankorsning medför att en enskild väg behöver byggas eller att ändrade förhållanden uppstår som väsentligt påverkar väghållningen för en sådan väg, ska den som bygger järnvägen eller järnvägens infrastrukturförvaltare vid behov begära förrättning enligt anläggningslagen (1973:1149) för att ordna väghållningen för den enskilda vägen.

Bemyndigande

21 § Regeringen får meddela föreskrifter om

1. samråd enligt 2–6 §§, och
2. järnvägsplan enligt 9–11 §§.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***3 kap.**

1 §

Den som avser att bygga en järnväg kan av länsstyrelsen ges rätt att få tillträde till en fastighet för att verkställa mätning eller stakning, undersökning av grund eller annan förberedande åtgärd för byggande av järnvägen. *Om sådan rätt ges skall* den som avser att bygga järnvägen underrätta fastighetsägaren om beräknad tidpunkt för tillträde. I en trädgård, park eller liknande plantering får träd eller buskar inte skadas eller fällas utan fastighetsägarens samtycke. Även i övrigt *skall* skada så långt möjligt undvikas.

Polismyndigheten *skall* lämna *det* *biträde* som behövs för att åtgärderna *skall* kunna genomföras.

Trafikverket, och efter tillstånd av länsstyrelsen *annan* som avser att bygga *en* järnväg, *har* rätt att få tillträde till en fastighet för att verkställa mätning eller stakning, undersökning av grund eller annan förberedande åtgärd för byggande av järnvägen. Den som avser att bygga järnvägen *ska* underrätta fastighetsägaren om beräknad tidpunkt för tillträde. I en trädgård, park eller liknande plantering får träd eller buskar inte skadas eller fällas utan fastighetsägarens samtycke. Även i övrigt *ska* skada så långt möjligt undvikas.

Polismyndigheten *ska* lämna *den hjälp* som behövs för att åtgärderna *ska* kunna genomföras.

3 §²

Om mark i närheten av järnvägsmarken i en fastställd järnvägsplan avsatts för upplag eller liknande ändamål i samband med byggandet av järnvägen, *skall länsstyrelsen på begäran av den som avser att bygga järnvägen besluta att* marken *får tas i anspråk med nyttjanderätt* för den tid som angetts i planen. *I samband med beslutet får länsstyrelsen meddela de villkor som behövs.*

Vad som sägs i denna paragraf om mark gäller även annat utrymme.

Om mark *eller* annat utrymme i närheten av järnvägsmarken i en fastställd järnvägsplan *har* avsatts för upplag eller liknande ändamål i samband med byggandet av järnvägen, *får marken eller utrymmet tas i anspråk med nyttjanderätt i enlighet med vad som anges i planen.*

² Senaste lydelse 2005:944.

3 a §

Länsstyrelsen får besluta att nyttjanderätt till mark eller annat utrymme ska upplåtas för tillfällig järnväg om

1. en järnväg inte kan användas utan risk för olyckshändelse på grund av pågående arbete, jordras, översvämning eller av annan orsak, och

2. järnvägens infrastrukturförvaltare begär det.

Nyttjanderätten ska upplåtas för den tid en tillfällig järnväg behövs till följd av hindret.

4 §³

Om träd eller buskar intill mark eller annat utrymme som *skall* användas för järnväg medför olägenheter för trafik- eller driftsäkerheten på järnvägen, får länsstyrelsen besluta att de *skall* avlägsnas eller beskäras genom järnvägsinnehavarens försorg. I samband med beslutet får länsstyrelsen meddela de villkor som behövs.

Om träd eller buskar intill mark eller annat utrymme som *ska* användas för järnväg medför olägenheter för trafik- eller driftsäkerheten på järnvägen, får länsstyrelsen besluta att de *ska* avlägsnas eller beskäras genom järnvägens infrastrukturförvaltares försorg. I samband med beslutet får länsstyrelsen meddela de villkor som behövs.

4 kap.**2 a §**

En fastighet eller del av fastighet ska på fastighetsägarens begäran lösas in även om det ännu inte finns någon gällande järnvägsplan om

1. det är sannolikt att fastigheten kommer att behövas för järnvägsändamål, och

2. det finns synnerliga skäl för att få fastigheten eller del av denna inlöst.

4 §⁴

Den som avser att bygga en järnväg *skall* ersätta skador till följd av åtgärder som avses i

Den som avser att bygga en järnväg *ska* ersätta skador till följd av åtgärder som avses i 3 kap. 1 §

³ Senaste lydelse 2005:944.

⁴ Senaste lydelse 2005:944.

3 kap. 1 § och skador till följd av att mark eller annat utrymme tagits i anspråk enligt 3 kap. 3 §. *Järnvägsinnehavaren skall ersätta skador till följd av åtgärder som avses i 3 kap. 4 §.*

och skador till följd av att mark eller annat utrymme tagits i anspråk enligt 3 kap. 3 eller 3 a §. *Järnvägens infrastrukturförvaltare ska ersätta skador till följd av åtgärder som avses i 3 kap. 4 §.*

5 kap.

2 §⁵

Länsstyrelsens beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Länsstyrelsens beslut enligt 2 kap. 1 § tredje stycket, 1 a § andra stycket eller 2 § första stycket får dock inte överklagas.

Länsstyrelsens beslut enligt 3 kap. 3 a § får överklagas till regeringen.

Länsstyrelsens beslut enligt 2 kap. 4 § första stycket, 8 § tredje stycket eller 10 § andra stycket får inte överklagas.

Andra beslut av länsstyrelsen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för planärenden som vid ikraftträdandet innehåller en miljökonsekvensbeskrivning för en järnvägsplan som har överlämnats till länsstyrelsen för godkännande enligt 2 kap. 2 § i dess äldre lydelse.

3. Äldre föreskrifter i 3 kap. 1 och 3 §§ gäller fortfarande för en järnvägsplan som har fastställts före den 1 januari 2013.

4. Bestämmelsen i 2 kap. 16 § andra stycket tillämpas inte på en järnvägsplan som har fastställts före den 1 januari 2013.

⁵ Senaste lydelse 1998:850.

3 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om miljöbalken

dels att 7 kap. 16 §, 17 kap. 1 och 5 §§ samt 18 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 7 kap. 11 a §, 12 kap. 6 a § och 17 kap. 8 §, samt närmast före 17 kap. 8 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

11 a §

Inom ett biotopskyddsområde enligt 11 § första stycket 1 gäller förbuden i 11 § andra stycket inte byggande av allmän väg eller järnväg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen (1971:948) eller en fastställd järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

16 §¹

Förbuden i 15 § gäller inte

1. byggnader, anläggningar, anordningar eller åtgärder som inte avser att tillgodose bostadsändamål, om de behövs för jordbruket, fisket, skogsbruket eller renskötseln och de för sin funktion måste finnas eller vidtas inom strandskyddsområdet,

2. verksamheter eller åtgärder som har tillåtits av regeringen enligt 17 kap. 1, 3 eller 4 § eller som omfattas av ett tillstånd enligt denna balk eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av balken,

3. byggande av allmän väg enligt en fastställd *arbetsplan* enligt väglagen (1971:948), *eller*

4. byggande av järnväg enligt en fastställd järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

2. verksamheter eller åtgärder som har tillåtits av regeringen enligt 17 kap. 1, 3 eller 4 § eller som omfattas av ett tillstånd enligt denna balk eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av balken, *eller*

3. byggande av allmän väg *eller järnväg* enligt en fastställd *vägplan* enligt väglagen (1971:948) *eller* en fastställd järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

¹ Senaste lydelse 2009:532.

12 kap.**6 a §**

Skyldigheten att göra en anmälan för samråd enligt 6 § gäller inte byggande av allmän väg eller byggande av järnväg om verksamheten eller åtgärden anges i en fastställd vägplan enligt väglagen (1971:948) eller i en fastställd järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

17 kap.**1 §²**

Regeringen *skall* pröva tillåtligheten av nya verksamheter av följande slag:

1. anläggningar för kärnteknisk verksamhet som prövas av regeringen enligt lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet samt anläggningar för att bryta uranhaltigt material eller andra ämnen som kan användas för framställning av kärnbränsle,

2. motorvägar och motortrafikleder samt andra vägar med minst fyra körfält och en sträckning av minst tio kilometer,

3. järnvägar avsedda för fjärrtrafik och anläggande av nytt spår på en sträcka av minst fem kilometer för befintliga järnvägar för fjärrtrafik, och

4. allmänna farleder.

Regeringen *ska* pröva tillåtligheten av nya verksamheter av följande slag:

1. anläggningar för kärnteknisk verksamhet som prövas av regeringen enligt lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet samt anläggningar för att bryta uranhaltigt material eller andra ämnen som kan användas för framställning av kärnbränsle, och

2. allmänna farleder.

5 §

En myndighet eller kommun som inom sitt verksamhetsområde får kännedom om en verksamhet som avses i 3 § *skall* underrätta regeringen om verksamheten.

En myndighet eller kommun som inom sitt verksamhetsområde får kännedom om en verksamhet som avses i 3 § *ska* underrätta regeringen om verksamheten.

Trafikverket ska årligen underrätta regeringen om byggande av vägar och järnvägar som omfattas av första stycket.

² Senaste lydelse 2005:571.

Mindre avvikelse

8 §

Om det finns särskilda skäl får länsstyrelsen tillåta en mindre avvikelse från ett tillåtighetsbeslut som gäller en väg eller järnväg.

18 kap.1 §³

Regeringen prövar efter överklagande

1. beslut av statliga myndigheter i frågor som rör bildande, ändring eller upphävande av nationalparker, naturreservat, kulturresevat, naturminnen, strandskyddsområden, miljöskyddsområden eller vattenskyddsområden, utom frågor om ersättning,

2. beslut av generalläkaren enligt denna balk eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av balken, och

3. andra beslut för vilka det är föreskrivet att de *skall* överklagas till regeringen.

2. beslut av generalläkaren enligt denna balk eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av balken,

3. beslut av länsstyrelsen enligt 17 kap. 8 § att tillåta en mindre avvikelse, och

4. andra beslut för vilka det är föreskrivet att de *ska* överklagas till regeringen.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för prövning av ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

3. En arbetsplan som har upprättats enligt väglagen (1971:948) i dess lydelse före den 1 januari 2013 ska anses vara en vägplan enligt denna lag.

³ Senaste lydelse 1999:368.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (0000:00) om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs att 17 kap. 1 § miljöbalken i stället för dess lydelse enligt lagen (0000:00) om ändring i nämnda balk ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2011/12:125 Föreslagen lydelse

17 kap.

1 §

Regeringen ska pröva tillåtligheten av nya verksamheter av följande slag:

1. anläggningar för kärnteknisk verksamhet som provas av regeringen enligt lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet samt anläggningar för att bryta uranhaltigt material eller andra ämnen som kan användas för framställning av kärnbränsle,

2. motorvägar och motortrafikleder samt andra vägar med minst fyra körfält och en sträckning av minst tio kilometer,

3. järnvägar avsedda för fjärrtrafik och anläggande av nytt spår på en sträcka av minst fem kilometer för befintliga järnvägar för fjärrtrafik,

4. allmänna farleder, och

5. geologisk lagring av koldioxid, om verksamheten inte avser lagring för forskningsändamål av mindre än 100 000 ton koldioxid.

2. allmänna farleder, och

3. geologisk lagring av koldioxid, om verksamheten inte avser lagring för forskningsändamål av mindre än 100 000 ton koldioxid.

5 Förslag till lag om ändring i fastighetsbildningslagen (1970:988)

Härigenom föreskrivs att 14 kap. 1 a § fastighetsbildningslagen (1970:988)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 kap.

1 a §²

En fråga om fastighetsbestämning får tas upp till prövning, om

- | | |
|---|---|
| <p>1. det behövs vid en fastighetsbildningsförrättning,</p> <p>2. lantmäterimyndigheten har förordnat om det enligt 15 § ledningsrättslagen (1973:1144) eller 17 § anläggningslagen (1973:1149),</p> <p>3. en sakägare har ansökt om det,</p> <p>4. en kommun har ansökt om det och ansökan gäller ett område med detaljplan eller områdesbestämmelser eller ett område för vilket fråga har väckts om att upprätta en sådan plan eller sådana bestämmelser,</p> <p>5. staten eller en kommun har ansökt om det och ansökan gäller ett område som sökanden har förklarat skyddat enligt 7 kap. miljöbalken eller ett område för vilket sökanden har väckt fråga om sådan förklaring,</p> <p>6. staten eller en kommun har ansökt om det och ansökan gäller ett område med vägrätt eller <i>arbetsplan</i> eller ett område för vilket fråga har väckts om att upprätta en sådan plan, eller</p> <p>7. staten, en kommun eller den som har byggt eller avser att bygga en järnväg har ansökt om det och ansökan gäller ett område med järnvägsplan eller ett område för vilket fråga har väckts om att upprätta en sådan plan.</p> | <p>6. staten eller en kommun har ansökt om det och ansökan gäller ett område med vägrätt eller <i>vägplan</i> eller ett område för vilket fråga har väckts om att upprätta en sådan plan, eller</p> |
|---|---|

En ansökan enligt första stycket 3, 4, 5, 6 eller 7 får inte prövas om det är uppenbart att frågan saknar betydelse för sökanden.

Om ansökan gäller fastighetsbestämning av servitut får den inte heller prövas om servitutet har tillkommit på annat sätt än vid avvittring eller enligt lagstiftningen om fastighetsbildning eller enskilda vägar eller enligt anläggningslagen eller 28 kap. 10 § miljöbalken eller motsvarande äldre bestämmelser.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

2. En arbetsplan som har upprättats enligt väglagen (1971:948) i dess lydelse före den 1 januari 2013 ska anses vara en vägplan enligt denna lag.

¹ Lagen omtryckt 1992:1212.

² Senaste lydelse 2009:562.

6 Förslag till lag om ändring i anläggningslagen (1973:1149)

Härigenom föreskrivs att 18 och 29 §§ anläggningslagen (1973:1149)¹ ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2011/12:54 *Föreslagen lydelse*

18 §²

Rätt att begära förrättning enligt denna lag har

1. ägaren av en fastighet som ska delta i anläggningen,
2. ägaren av en fastighet som enligt en detaljplan helt eller till viss del ska användas för allmän plats för vilken kommunen inte är huvudman eller för trafikaneläggning som är gemensam för flera fastigheter,
3. kommunen,
4. hyresgästorganisation.

En samfällighetsförening får, efter beslut av föreningsstämman, begära en förrättning som angår gemensamhetsanläggning under föreningens förvaltning.

Länsstyrelsen kan begära förrättning för inrättande av anläggning som styrelsen finner vara av större betydelse från allmän synpunkt.

Vid expropriation eller liknande tvångsförvärv får förvärvaren begära förrättning för inrättande av sådan anläggning varigenom olägenhet av förvärvet kan undanröjas, minskas eller förebyggas.

Bestämmelser om rätt för väghållare och den som bygger eller innehar järnväg att begära förrättning enligt denna lag finns i 20 a § och 25 § tredje stycket väglagen (1971:948) samt i 2 kap. 12 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

Bestämmelser om rätt för väghållare och den som bygger eller innehar järnväg att begära förrättning enligt denna lag finns i 20 a § och 25 § tredje stycket väglagen (1971:948) samt i 2 kap. 20 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 §³

Förrättningskostnaderna *skall*, om anläggningsbeslut meddelats, fördelas mellan ägarna av de fastigheter som *skall delta* i anläggningen efter vad som är skäligt.

Förrättningskostnaderna *ska*, om anläggningsbeslut meddelats, fördelas mellan ägarna av de fastigheter som *ska delta* i anläggningen efter vad som är skäligt.

¹ Lagen omtryckt 1992:1148.

² Senaste lydelse 1996:3.

³ Senaste lydelse 1996:3.

Om en förrättning har påkallats enligt 20 a § eller 25 § tredje stycket väglagen (1971:948) *skall staten* svara för förrättningskostnaderna.

Om en förrättning har begärts enligt 2 kap. 12 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, *skall* den som begärt förrättningen svara för förrättningskostnaderna.

I övrigt tillämpas 2 kap. 6 § fastighetsbildningslagen (1970:988) på förrättning enligt denna lag.

Om en förrättning har påkallats enligt 20 a § eller 25 § tredje stycket väglagen (1971:948) *ska den som begärt förrättningen* svara för förrättningskostnaderna.

Om en förrättning har begärts enligt 2 kap. 20 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, *ska* den som begärt förrättningen svara för förrättningskostnaderna.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

2. Äldre föreskrifter i 29 § andra stycket gäller fortfarande om förrättning har begärts före den 1 januari 2013.

7 Förslag till lag om ändring i minerallagen (1991:45)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 7 § minerallagen (1991:45) ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

7 §¹

Undersökningsarbete får inte utan medgivande av bergmästaren ägas inom

<p>1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd <i>arbetsplan</i>, eller från järnväg, flygplats eller kanal som är upplåten för allmän trafik,</p>	<p>1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd <i>vägplan</i>, eller från järnväg, flygplats eller kanal som är upplåten för allmän trafik,</p>
---	--

2. område inom tvåhundra meter från bostadsbyggnad,

3. område inom tvåhundra meter från kyrka, annan samlingslokal, undervisningsanstalt, hotell eller pensionat eller område inom tvåhundra meter från vårdanstalt, elevhem eller liknande inrättning, om den är avsedd för mer än femtio personer,

4. område inom tvåhundra meter från elektrisk kraftstation eller industriell anläggning, eller

5. område med detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (2010:900).

I fall som anges i första stycket 5 får medgivande inte lämnas i strid med planen eller områdesbestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

Trots första stycket 2–4 får undersökning ske, om medgivande har lämnats av den som berörs av arbetet. I fall som anges i första stycket 2 ska medgivande lämnas av ägaren till byggnaden eller marken och den som har nyttjanderätt till den. I fall som anges i första stycket 3 och 4 ska medgivandet lämnas av ägare och nyttjanderättshavare.

Bergmästaren får förena sitt medgivande med villkor.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

2. En arbetsplan som har upprättats enligt väglagen (1971:948) i dess lydelse före den 1 januari 2013 ska anses vara en vägplan enligt denna lag.

¹ Senaste lydelse 2010:913.

8 Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900)

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 34 § samt 5 kap. 7 och 16 §§ plan- och bygglagen (2010:900) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

34 §

Om genomförandet av planen kan antas få en betydande miljöpåverkan, ska redovisningen enligt 33 § första stycket 4 i fråga om miljökonsekvenserna ha det innehåll som följer av 6 kap. 12 § och 13 § första stycket miljöbalken.

Redovisningen ska också uppfylla kraven i 6 kap. 7 § första och andra styckena miljöbalken, om genomförandet av detaljplanen kan antas få en betydande miljöpåverkan på grund av att planområdet får tas i anspråk för

1. industriändamål,
2. ett köpcentrum, en parkeringsanläggning eller något annat projekt för sammanhållen bebyggelse,
3. en skidbacke, skidlift eller linbana med tillhörande anläggningar,
4. en hamn för fritidsbåtar,
5. ett hotellkomplex eller en fritidsby med tillhörande anläggningar, utanför sammanhållen bebyggelse,
6. en permanent campingplats,
7. en nöjespark, *eller*
8. en djurpark,
9. *en spårväg, eller*
10. *en tunnelbana.*

5 kap.

7 §

Arbetet med att ta fram en detaljplan får förenklas i den utsträckning som anges i 15 och 16 §§, 18 § andra stycket, 19 § tredje stycket, 21 § andra stycket och 23 § andra stycket (enkelt planförfarande), om planförslaget är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande enligt 3 kap. 16 § och

1. inte är av stor vikt eller har principiell betydelse och inte heller kan antas medföra en betydande miljöpåverkan samt saknar intresse för allmänheten,

2. enbart gäller en verksamhet som har tillståndsprövats eller ska tillståndsprövas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 9 kap. 6 § miljöbalken, eller

3. enbart gäller åtgärder som har prövats eller ska prövas genom upprättande och fastställande av en *arbetsplan* enligt väglagen (1971:948) eller en järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

3. enbart gäller åtgärder som har prövats eller ska prövas genom upprättande och fastställande av en *vägplan* enligt väglagen (1971:948) eller en järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

16 §

För ett planförslag som avses i 7 § 2 eller 3 behöver samråd enligt 11–15 §§ endast ske om prövningen av det andra ärendet är avslutad och

1. den *miljökonsekvensbeskrivning* som finns i det ärendet inte är tillräcklig eller inte längre är aktuell för detaljplaneärendet, eller

1. den *utredning* som finns i det ärendet inte är tillräcklig eller inte längre är aktuell för detaljplaneärendet, eller

2. samråd inte har skett i det andra ärendet med alla dem som ska omfattas av samråd enligt 11 §.

I ett fall som avses i första stycket 2 är det tillräckligt att komplettera detaljplaneärendet så att samråd sker med dem som inte omfattades av samrådet i det andra ärendet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för vägar och järnvägar som planeras eller prövas enligt väglagen (1971:948) eller lagen (1995:1649) om byggande av järnväg i den lydelse lagarna hade före den 1 januari 2013.

9 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 3 och 8 §§ järnvägslagen (2004:519) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***3 kap.****3 §¹**

Säkerhetsintyg *skall*, uppdelat i en A-del och en B-del, beviljas järnvägsföretag som

1. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 5 § första stycket och i föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1 (*A-del*),

1 a. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–4 §§ och 5 § andra stycket samt i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1 (*ingår i B-del*),

2. använder järnvägsfordon som uppfyller kraven i 2 kap. (*ingår i B-del*), *samt*

3. visar att försäkring eller annat skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller (*ingår i B-del*).

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I intyget *skall* tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och *för* vilken verksamhet intyget gäller.

A-delen av ett säkerhetsintyg utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige om järnvägsföretaget här ansöker om att få utföra samma typ av transporttjänster som prövats i det intyget.

8 §²

Säkerhetstillstånd enligt 7 § *skall* beviljas den som

1. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen, samt

Säkerhetsintyg *ska*, uppdelat i en A-del och en B-del, beviljas järnvägsföretag som

1. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 5 § första stycket och i föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem som *har* meddelats med stöd av 2 kap. 25 § 1 (*A-del*),

1 a. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–4 §§ och 5 § andra stycket samt i föreskrifter som *har* meddelats med stöd av 2 kap. 25 § 1 (*ingår i B-del*),

2. använder järnvägsfordon som uppfyller kraven i 2 kap. (*ingår i B-del*), *och*

likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller *för*.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I intyget *ska* tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet intyget gäller *för*.

¹ Senaste lydelse 2007:452.

² Senaste lydelse 2007:452.

2. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet *skall* tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

2. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§ och i föreskrifter som *har* meddelats med stöd av 2 kap. 25 § 1.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet *ska* tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

BILAGA 3

Reservanternas lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg ska införas en ny paragraf 5 kap. 5 § av följande lydelse.

5 kap.

5 §

Naturvårdsverket får överklaga sådana beslut av Trafikverket som berör Naturvårdsverkets verksamhetsområde.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.