



Transportsystemets inriktning

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem, regeringens skrivelse 2011/12:139 om Riksrevisionens rapport om medfinansiering av statlig infrastruktur, regeringens skrivelse 2012/13:3 om Riksrevisionens rapport om infrastrukturplanering och klimatmål, regeringens skrivelse 2012/13:15 om Riksrevisionens rapport om Citybanans regionala medfinansiering, regeringens skrivelse 2012/13:19 om utförande av drift och underhåll av järnväg samt motionsyrkanden som väckts med anledning av dessa. Vidare behandlas 188 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2012.

Regeringen redovisar i proposition 2012/13:25 förslag till inriktning av hur trafikens infrastruktur bör utvecklas för perioden 2014–2025. I propositionen finns bl.a. förslag om ekonomiska ramar och vägledning för prioriteringen i den fortsatta planeringen av infrastrukturåtgärder. Utskottet tillstyrker regeringens förslag om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 ska uppgå till 522 miljarder kronor, varav 86 miljarder kronor till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar, 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet. Utskottet anser att regeringens förslag innebär en kraftigt ökad och angelägen satsning på infrastrukturen, inte minst på järnvägsområdet. I satsningen ingår bl.a. utbyggnaden av de första delsträckorna i en ny stambana för snabbtåg (Ostlänken och första delen av sträckan Göteborg–Borås), en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms län och åtgärder för att möta den växande gruvnäringens behov. Utskottet tillstyrker även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025.

Utskottet betonar i betänkandet att klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar och framhåller vikten av att bryta sambandet mellan fler transporter och negativ påverkan på miljön och klimatet. Vidare pekar utskottet på att transportsystemet är en viktig del i arbetet med att

uppfylla klimatmålen men att hänsyn också måste tas till att transportsystemet behöver utvecklas i takt med att befolkningen ökar. Utskottet lyfter i sammanhanget fram att en mängd åtgärder vidtas för att uppnå miljökvalitetsmålen, bl.a. upprättandet av en färdplan för att nå visionen om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2050, styrmedel för att uppnå högre försäljning av miljöbilar och inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselolja samt utredningar för att minska transportsektorns utsläpp och fossilberoende.

I betänkandet hanteras flera motionsförslag om höghastighetsbanor. Motionsförslagen avstyrks med hänvisning till att Trafikverket inom ramen för den stundande åtgärdsplaneringen närmare ska utreda utformningen, det tidsmässiga genomförandet liksom fördjupade kostnadsberäkningar för den nya stambana för snabbtåg som regeringen föreslår ska inledas.

I betänkandet behandlas också ett stort antal motionsförslag om främst upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar runt om i landet. Utskottet avstyrker dessa förslag med hänsyn till rollfördelningen inom transportpolitiken där riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Utskottet föreslår dock att regeringen ges till känna att man i åtgärdsplaneringen bör prioritera satsningar för att främja gruvnäringens transportbehov och att utöver den upprustning av vägen mellan Pajala och Svappavaara som regeringen har aviserat skyndsamt utreda en järnvägsförbindelse mellan Kaunisvaara och Svappavaara.

Utskottet framhåller vidare att infrastrukturinvesteringarna huvudsakligen bör finansieras med anslag men att lån i Riksgäldskontoret kan utgöra finansiering under förutsättning att de slutliga kostnaderna inte beräknas komma att belasta statsbudgeten eller den offentliga sektorns finansiella sparande. Med anledning av de brister som Riksrevisionens granskning har påvisat i fråga om regeringens medfinansieringspolitik föreslår utskottet att regeringen bör ges till känna att tydliga principer bör utarbetas för att komma till rätta med dessa. Vidare föreslår utskottet att regeringen ges till känna att banavgifterna under den kommande planeringsperioden inte bör höjas fram till dess åtgärder har vidtagits för att skapa mer rättvisa konkurrensvillkor mellan trafikslagen och tills järnvägssystemets kvalitet har förbättrats.

I betänkandet behandlas även frågor om järnvägssystemets organisation och underhåll. Utskottet föreslår att regeringen ges till känna att en utförlig utredning om järnvägssystemets organisation bör genomföras. Utskottet framhåller att det är en nödvändig åtgärd för att säkerställa att järnvägen utvecklas och förvaltas på bästa sätt. Vidare behandlas motionsförslag om en återföring av underhållet till Trafikverket och frågor om hur drift- och underhållsverksamheten bör utföras. Utskottet avstyrker motionsförslagen bl.a. med hänvisning till att utskottet är övertygat om att inlag av konkur-

rens inom järnvägens underhållsverksamhet främjar järnvägens attraktivitet och att det inte bör ankomma på riksdagen att föreskriva om vilken kontraktsform Trafikverket ska använda i sin verksamhet.

I betänkandet lyfter utskottet också fram cykeln som ett transportsätt med många fördelar, inte minst ur ett klimat- och trängselperspektiv. Utskottet välkomnar bl.a. de initiativ som har tagits till att förbättra trafikens infrastruktur för cykling, och med hänvisning till bl.a. pågående beredning av den s.k. Cykelutredningen avstyrker utskottet motionsförslag om cykeltrafik.

Utskottet behandlar också motionsförslag om vissa andra transportpolitiska frågor, bl.a. om fyrstegsprincipen, styrmedel och avgifter, planeringsprocessen, trafikbuller och Gotlandstrafiken vilka samtliga avstyrks.

I betänkandet finns 27 reservationer och 6 särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	6
Redogörelse för ärendet	13
Ärendet och dess beredning	13
Bakgrund	14
Propositionens och skrivelsernas huvudsakliga innehåll	15
Utskottets överväganden	19
Transportpolitiska utgångspunkter	19
Transportpolitiken och klimatmålen	32
Uppdrag på miljö- och klimatområdet	44
Planeringsramar för perioden 2014–2025	46
Höghastighetsbanor	65
Utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm	71
Gruvnäringens transportbehov	73
Andra särskilda infrastrukturåtgärder	75
Finansieringsfrågor	88
Järnvägssystemets organisation och underhåll	109
Flexibilitet i planeringsprocessen	131
Samhällsplanering och samordning	133
Trafikbuller	138
Gotlandstrafiken	142
Prissättningen på Öresundsbron	145
Cykeltrafik	146
Reservationer	166
1. Fyrstegsprincipen, punkt 1 (MP, V)	166
2. Styrmedel och avgifter, punkt 2 (S, MP, V)	167
3. Infrastrukturens betydelse för arbetspendling och turism, punkt 3 (MP, V)	168
4. Nordiskt och europeiskt samarbete, punkt 4 (S, MP, V)	168
5. Transportpolitiken och klimatmålen, punkt 5 (S, MP, V)	169
6. Uppdrag på miljö- och klimatområdet, punkt 6 (MP, V)	172
7. Planeringsramar för perioden 2014–2025, punkt 7 (S)	173
8. Planeringsramar för perioden 2014–2025, punkt 7 (MP)	175
9. Planeringsramar för perioden 2014–2025, punkt 7 (SD)	179
10. Planeringsramar för perioden 2014–2025, punkt 7 (V)	181
11. Höghastighetsbanor, punkt 8 (S, MP, V)	184
12. Utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm, punkt 9 (S)	186
13. Utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm, punkt 9 (MP, V)	187
14. Medfinansiering, punkt 12 (M, FP, C, KD)	188
15. Lånefinansiering, punkt 13 (V)	191
16. Banavgifter, punkt 14 (M, FP, C, KD)	192
17. Återföring av underhållet till Trafikverket, punkt 16 (V)	195
18. Utförande av drifts- och underhållsverksamhet, punkt 17 (S, MP, V)	196
19. Flexibilitet i planeringsprocessen, punkt 18 (S)	198

20. Samhällsplanering för minskad klimatpåverkan, punkt 19 (MP, V)	199
21. Trafikbuller, punkt 21 (MP)	200
22. Gotlandstrafiken, punkt 22 (S)	201
23. Gotlandstrafiken, punkt 22 (V)	201
24. Åtgärder för ökad och säker cykling, punkt 24 (S, MP, V)	203
25. Trafikregler för cykling, punkt 25 (MP, V)	205
26. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 26 (S, MP, V)	206
27. Cykel till Öland, punkt 27 (MP)	208
Särskilda yttranden	209
1. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (S)	209
2. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (MP)	209
3. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (SD)	209
4. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (V)	210
5. Återföring av underhållet till Trafikverket, punkt 16 (SD)	210
6. Gotlandstrafiken, punkt 22 (MP)	211

Bilaga 1

Förteckning över behandlade förslag	212
Proposition 2012/13:25	212
Följdmotioner med anledning av proposition 2012/13:25	212
Skrivelse 2011/12:139	218
Följdmotioner med anledning av skrivelse 2011/12:139	218
Skrivelse 2012/13:3	218
Följdmotioner med anledning av skrivelse 2012/13:3	219
Skrivelse 2012/13:15	219
Skrivelse 2012/13:19	219
Följdmotioner med anledning av skrivelse 2012/13:19	220
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012	221

Bilaga 2

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 11	241
--	-----

Tabeller

Regeringens och oppositionspartiernas förslag till ekonomisk ram för åtgärder i trafikens infrastruktur 2014–2025	51
Planeringsramar för transportinfrastrukturen	58
Ökade infrastrukturåtgärder 2014–2025	58
Miljöpartiets ram för infrastrukturplaneringen 2014–2025	178

Diagram

Drift och underhåll på järnväg 1994–2022	60
--	----

Bild

Processen för långsiktig planering av transportinfrastrukturen	15
--	----

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Transportpolitiska utgångspunkter

1. Fyrstegsprincipen

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 6 och

2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 14.

Reservation 1 (MP, V)

2. Styrmedel och avgifter

Riksdagen avslår motion

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 9.

Reservation 2 (S, MP, V)

3. Infrastrukturens betydelse för arbetspendling och turism

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T380 av Johan Andersson (S) och

2012/13:T470 av Per Åsling (C).

Reservation 3 (MP, V)

4. Nordiskt och europeiskt samarbete

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 14 i denna del,

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 10 och 11 samt

2012/13:T506 av Jan Lindholm (MP).

Reservation 4 (S, MP, V)

5. Transportpolitiken och klimatmålen

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T1 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,

2012/13:T2 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 5–7,

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 4,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 1–3 och 5,

2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1 och

lägger skrivelse 2012/13:3 till handlingarna.

Reservation 5 (S, MP, V)

6. Uppdrag på miljö- och klimatområdet

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T2 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 4 och

2012/13:T508 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 1.

Reservation 6 (MP, V)

Infrastrukturens planering

7. Planeringsramar för perioden 2014–2025

Riksdagen

a) godkänner vad regeringen föreslår om

1. att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 ska uppgå till 522 miljarder kronor och att 281 miljarder kronor av denna ram ska användas till utveckling av transportsystemet,

2. att den ekonomiska ram som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet för perioden 2014–2025 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimningsåtgärder och statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån,

3. att det av den ekonomiska ramen ska avsättas 86 miljarder kronor till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar och 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar,

4. att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025,

b) bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:25 punkterna 1–5 och avslår motionerna

2012/13:Fi303 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 15,

2012/13:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,

2012/13:T6 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) yrkande 2,

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 8, 9, 11–13, 14 i denna del, 15 och 16,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1–4, 20 och 22–24,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 7, 8, 12, 14, 15 och 17–20,

2012/13:T291 av Hillevi Larsson (S) i denna del,

2012/13:T375 av Peter Johnsson m.fl. (S),

2012/13:T416 av Mattias Karlsson och Sven-Olof Sällström (båda SD),

2012/13:T422 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S),
 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2 och 4,
 2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9,
 2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 6,
 2012/13:N311 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 3 och
 2012/13:N400 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 7.

Reservation 7 (S)

Reservation 8 (MP)

Reservation 9 (SD)

Reservation 10 (V)

8. Höghastighetsbanor

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 i denna del,
 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 10–13 och 14 i denna del,
 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 9–11 och 25 i denna del,
 2012/13:T219 av Lars-Axel Nordell (KD),
 2012/13:T266 av Andreas Carlson (KD),
 2012/13:T270 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S),
 2012/13:T457 av Peter Persson m.fl. (S),
 2012/13:T464 av Carina Hägg m.fl. (S),
 2012/13:T480 av Leif Jakobsson (S),
 2012/13:T502 av Ulf Holm m.fl. (MP),
 2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 7 och 8 samt
 2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 7 i denna del.

Reservation 11 (S, MP, V)

9. Utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 i denna del,
 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 18,
 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 13 och 16,
 2012/13:T385 av Gunnar Andrén (FP) yrkandena 1 och 2,
 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 15 och
 2012/13:T508 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5.

Reservation 12 (S)

Reservation 13 (MP, V)

10. Gruvnäringens transportbehov

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att i den kommande åtgärdsplaneringen prioritera satsningar för att främja gruvnäringens transportbehov och utreda en järnvägsförbindelse mellan Kaunisvaara och Svappavaara. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2012/13:T6 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) yrkande 3,

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 i denna del,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 15 i denna del,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 25 i denna del och

2012/13:T409 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP) yrkande 1 i denna del.

11. Andra särskilda infrastrukturåtgärder

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

Finansieringsfrågor

12. Medfinansiering

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att tydliga principer bör utarbetas avseende medfinansiering för att komma till rätta med de brister som Riksrevisionens granskningar har påvisat när det gäller regeringens medfinansieringspolitik. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2011/12:T12 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2,

2011/12:T13 av Anders Ygeman m.fl. (S),

2012/13:T6 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) yrkande 5,

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 6,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 23 och

2012/13:T507 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4,

bifaller delvis motion

2011/12:T12 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 och

lägger skrivelserna 2011/12:139 och 2012/13:15 till handlingarna.

Reservation 14 (M, FP, C, KD)

13. Lånefinansiering

Riksdagen avslår motion

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5.

Reservation 15 (V)

14. Banavgifter

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att banavgifterna under den kommande planeringsperioden inte bör höjas fram till dess åtgärder har vidtagits för att skapa mer rättvisa konkurrensvillkor mellan trafikslagen och tills järnvägssystemets kvalitet har förbättrats. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 14 i denna del och 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8.

Reservation 16 (M, FP, C, KD)

*Järnvägssystemets organisation och utförande av drift och underhåll***15. Utredning om järnvägssystemets organisation**

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att en utredning bör genomföras om järnvägssystemets organisation för att utvärdera de förändringar som skett inom järnvägsområdet och överväga hur järnvägssystemet på bästa sätt bör organiseras för att möta framtidens behov av ett effektivt och hållbart transportsystem. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2012/13:T3 av Siv Holma m.fl. (V), 2012/13:T4 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1, 2012/13:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1, 2012/13:T291 av Hillevi Larsson (S) i denna del och 2012/13:T308 av Phia Andersson (S).

16. Återföring av underhållet till Trafikverket

Riksdagen avslår motionerna 2012/13:T6 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) yrkande 1, 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 4 och 2012/13:T383 av Pia Nilsson m.fl. (S).

Reservation 17 (V)

17. Utförande av drifts- och underhållsverksamhet

Riksdagen avslår motionerna 2012/13:T4 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3 samt 2012/13:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2–5 och lägger skrivelse 2012/13:19 till handlingarna.

Reservation 18 (S, MP, V)

*Planeringsprocessen***18. Flexibilitet i planeringsprocessen**

Riksdagen avslår motion 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 25 och 26.

Reservation 19 (S)

19. Samhällsplanering för minskad klimatpåverkan

Riksdagen avslår motion

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 7.

*Reservation 20 (MP, V)***20. Samordning med övrig samhällsplanering**

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T298 av Ola Johansson (C),

2012/13:T401 av Rickard Nordin (C) och

2012/13:T412 av Anita Brodén (FP) yrkande 1.

*Några andra transportpolitiska frågor***21. Trafikbuller**

Riksdagen avslår motion

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 22.

*Reservation 21 (MP)***22. Gotlandstrafiken**

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 17 och

2012/13:T9 av Christer Engelhardt m.fl. (S) yrkandena 1–3.

*Reservation 22 (S)**Reservation 23 (V)***23. Prissättningen på Öresundsbron**

Riksdagen avslår motion

2012/13:T296 av Ulf Nilsson m.fl. (FP) yrkandena 1 och 2.

*Cykeltrafik***24. Åtgärder för ökad och säker cykling**

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T205 av Caroline Szyber (KD),

2012/13:T242 av Kerstin Nilsson (S),

2012/13:T249 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1, 2, 8 och 10,

2012/13:T261 av Anna Wallén (S),

2012/13:T335 av Nina Lundström (FP) i denna del,

2012/13:T336 av Nina Lundström (FP) yrkandena 1 i denna del och 2–4,

2012/13:T398 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 1, 2 och 5–7,

2012/13:T405 av Tina Ehn och Jan Lindholm (båda MP),

2012/13:T407 av Per Bolund m.fl. (MP),

2012/13:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6,

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 43 i denna del och

2012/13:N361 av Annelie Karlsson m.fl. (S) yrkande 5.

Reservation 24 (S, MP, V)

25. Trafikregler för cykling

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T249 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 6, 7 och 9,

2012/13:T317 av Mikael Cederbratt (M),

2012/13:T335 av Nina Lundström (FP) i denna del,

2012/13:T336 av Nina Lundström (FP) yrkande 1 i denna del,

2012/13:T363 av Catharina Bråkenhielm (S),

2012/13:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 2–5 och 7 samt

2012/13:T488 av Anne Marie Brodén (M).

Reservation 25 (MP, V)

26. Underlättande av kombinerade resor med cykel

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T249 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 3 och 4,

2012/13:T335 av Nina Lundström (FP) i denna del,

2012/13:T398 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 3 och 4,

2012/13:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8 och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 43 i denna del.

Reservation 26 (S, MP, V)

27. Cykel till Öland

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T225 av Désirée Liljevall (S) och

2012/13:T324 av Stina Bergström och Annika Lillemets (båda MP).

Reservation 27 (MP)

Stockholm den 4 december 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), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V) och Lotta Finstorp (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas

- proposition 2012/13:25 *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* och 69 yrkanden i 6 följdmotioner till propositionen
- regeringens skrivelse 2011/12:139 om Riksrevisionens rapport om medfinansiering av statlig infrastruktur och 2 följdmotioner
- regeringens skrivelse 2012/13:3 om Riksrevisionens rapport om infrastrukturplanering och klimatmål och 2 följdmotioner
- regeringens skrivelse 2012/13:15 om Riksrevisionens rapport om Citybanans regionala medfinansiering
- regeringens skrivelse 2012/13:19 om utförande av drift och underhåll av järnväg och 3 följdmotioner
- 188 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2012.

Med hänsyn till att investeringar i trafikens infrastruktur har ett nära samband med trafikens utformning behandlar utskottet i detta betänkande förutom infrastrukturfrågor även frågor av transportpolitisk karaktär och ett antal andra frågor som omfattas av regeringens bedömningar i propositionen, däribland åtgärder för ökad och säker cykeltrafik. I sammanhanget kan nämnas att motionsförslag om åtgärder i trafikens infrastruktur och frågan om avgifter och taxor med anslagskonsekvenser för budgetåret 2013 behandlas i utskottets budgetbetänkande (bet. 2012/13:TU1). Vidare kan nämnas att utskottet behandlar frågor som rör forskning och innovation på transportområdet i yttrande 2012/13:TU2y med anledning av regeringens forsknings- och innovationsproposition (prop. 2012/13:30).

Riksrevisionen informerade genom riksrevisor Claes Norgren m.fl. utskottet om innehållet i granskningsrapporterna den 14 februari 2012 och den 26 april 2012. Utskottet informerades den 10 maj 2012 av Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm m.fl. om Kapacitetsutredningens slutrapport *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – Förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050* (publikationsnummer 2012:100). Generaldirektör Gunnar Malm informerade också utskottet den 8 november 2012 med anledning av budgetpropositionen för 2013 och den framlagda infrastrukturpropositionen om åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för perioden 2014–2025.

Utskottet anordnade också inför ärendets beredning en utfrågning den 29 mars 2012 om framtida godstransporter (2011/12:RFR14). Likaså anordnades en utfrågning om sjöfartsfrågor den 18 oktober 2012.

I sammanhanget kan vidare nämnas att två utskottsdelegationer, som ett led i den samlade kunskapsuppbyggnaden, under oktober 2012 företagit studieresor till Kanada respektive Singapore och Sydkorea för att bl.a. närmare studera utbyggnaden av trafikens infrastruktur.

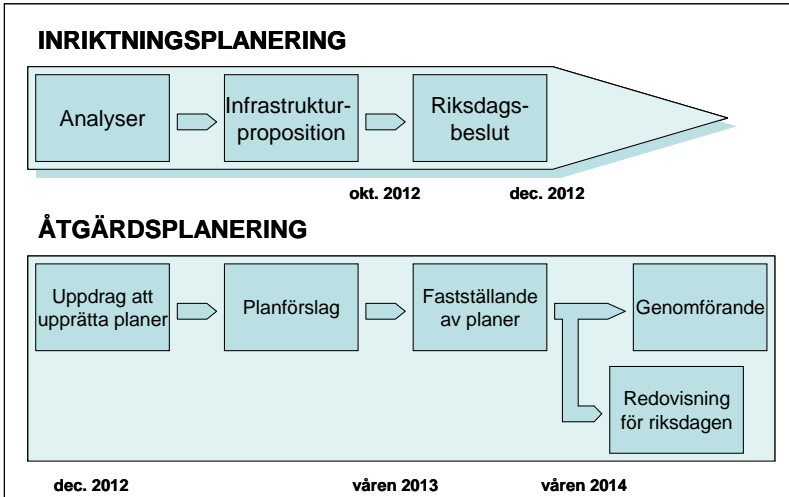
Bakgrund

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 målen, de ekonomiska ramarna och inriktningen för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planeringsperioden. 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. I propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) presenterar regeringen sitt förslag till inriktning för den kommande planeringsperioden; denna kommer att ligga till grund för upprättandet av en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2014–2025 som kommer att ersätta den nu gällande planen. Som ett led i sitt arbete har regeringen inhämtat ett antal underlag från myndigheter och utredningar. Trafikverkets kapacitetsutredning har i detta sammanhang varit en viktig utgångspunkt.

Den pågående processen för nationell planering av transportinfrastrukturen illustreras i följande bild.

Processen för långsiktig planering av transportinfrastrukturen



Propositionens och skrivelsernas huvudsakliga innehåll

Regeringen redovisar i proposition 2012/13:25 behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2014–2025 och lämnar förslag till ekonomisk ram och vägledning för prioritering i den planering av åtgärder i nationell plan som följer efter riksdagens beslut.

Regeringen föreslår att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under planeringsperioden 2014–2025 ska uppgå till totalt 522 miljarder kronor. Regeringen föreslår att 86 miljarder kronor avsätts för drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar och 155 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar. Resterande delar av ramen, 281 miljarder kronor, föreslår regeringen ska användas för att utveckla transportsystemet så att det klarar nuvarande och framtida krav på hållbarhet och för att göra det varaktigt robust.

Regeringen föreslår även att planeringsramen för investeringar i vissa statliga väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, totalt ska uppgå till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025.

Enligt propositionen ska de åtgärder som prioriteras i den fortsatta planeringen vara samhällsekonomiskt effektiva och bidra till begränsad klimatpåverkan och optimal användning av transportsystemet och till att uppfylla de transportpolitiska målen.

Regeringen anger också att åtgärderna i den långsiktiga nationella planen ska kunna utökas genom att den statliga satsningen kombineras med finansiering från andra intressenter.

I skrivelse 2012/13:3 redovisar regeringen sina bedömningar av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer i granskningsrapporten *Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?* (RiR 2012:7). Vidare redovisar regeringen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten. Riksrevisionen konstaterar i sin granskning bl.a. att lönsamheten för många objekt i den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 bygger på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som med nu tillgänglig kunskap sannolikt är svåra att förena med klimatmålen. Eftersom regeringen inte har tydliggjort sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp menar Riksrevisionen att rapporteringen till riksdagen inte blir transparent, konsistent eller rättvisande utifrån klimatmålen. Granskningen visar också enligt Riksrevisionen att koldioxidutsläppen som följer av den nationella infrastrukturplanen har underskattats och att det är osäkert om den nationella planen sammantaget leder till minskade koldioxidutsläpp och därmed bidrar till klimatmålen.

Regeringen anför i skrivelsen att transportinfrastrukturplanering respektive transportpolitik varken är eller kan vara de enda politiska instrumenten för att säkerställa att klimatmålen nås; åtgärder behövs inom flera områden. Regeringen pekar bl.a. på att styrmedel som påverkar hur infrastrukturen nyttjas och fordonsflottans sammansättning har betydligt större påverkan på koldioxidutsläppen än infrastrukturutvecklingen i sig. Regeringen anser dock att beslutsfattare behöver sträva efter ett transportsystem som ger förutsättningar för att minska klimatpåverkan. Regeringen understryker vidare att det i dag finns betydligt bättre förutsättningar än tidigare att göra prioriteringar mellan infrastrukturåtgärder i och med att Trafikverket hanterar den långsiktiga planeringen för samtliga trafikslag.

I skrivelse 2011/12:139 redovisar regeringen sina bedömningar av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer i granskningsrapporten *Medfinansiering av statlig infrastruktur* (RiR 2011:28). Vidare redovisar regeringen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten. Riksrevisionen har granskat den medfinansieringssatsning som genomfördes i samband med den senaste åtgärdsplaneringen för transportinfrastrukturen och de senaste årens förskotteringsärenden. Riksrevisionen bedömer att medfinansieringssatsningen har lämnat ett nettobidrag till den statliga investeringsramen men identifierar också ett antal faktorer som leder till minskad effektivitet. Den viktigaste faktorn i det sammanhanget är att medfinansiering har kunnat ge förtur till den nationella åtgärdsplanen, vilket inneburit att den samhällsekonomiska utväxlingen av hela satsningen minskat.

Regeringen instämmer med Riksrevisionen i att det funnits brister i den genomförda åtgärdsplaneringen och att berörda myndigheter behöver tydligare vägledning om målsättningar, villkor och processer. Regeringen anför att gränsen mellan statlig och kommunal infrastruktur aldrig har varit skarp men framhåller samtidigt att det ökade inslaget av förhandlingar om

medfinansiering har satt fokus på att det är viktigt med principer för var gränsen för det statliga åtagandet går. Regeringen bedömer att planeringsprocessen behöver ändras mer i grunden, så att det blir fler kontrollstationer och tydligare krav på myndigheternas beslutsunderlag. Regeringen påminner om att det genom den modell för ekonomisk planering av infrastruktur som regeringen presenterade under våren (prop. 2011/12:118) införs ett system med årliga beslut om vilka åtgärder i den nationella planen som får genomföras de närmast följande tre åren och ett beslut om vilka åtgärder som bör förberedas för genomförande de därpå följande tre åren. Regeringen bedömer att den nya processen kommer att bidra till ökad tydlighet i prioriteringen mellan olika åtgärder samtidigt som regeringen också kommer att kunna ta ett formellt större ansvar för vilka åtgärder som slutligen ska genomföras.

I skrivelse 2012/13:15 redovisar regeringen sina bedömningar av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer i granskningsrapporten *Citybanans regionala medfinansiering* (RiR 2012:8). Vidare redovisar regeringen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten. Riksrevisionens övergripande slutsats är att medfinansieringen inte har varit en effektiv finansieringsform för Citybanan och att medfinansieringen inte har varit tillräckligt underbyggd och transparent. Enligt Riksrevisionens beräkningar åtar sig staten genom avtalet om Citybanans regionala medfinansiering att genomföra projekt till en kostnad av 25,4 miljarder kronor. Riksrevisionen invänder mot att regeringen inte har informerat riksdagen om dessa kostnader. Riksrevisionen pekar vidare på att de projekt som utgör statens övriga åtaganden i avtalet om medfinansiering av Citybanan inte jämfördes med andra projekt i landet när de prioriterades högt i den senaste åtgärdsplanen; hade dessa projekt prioriterats utifrån de samhälls-ekonomiska analyser som togs fram under den senaste planeringsomgången hade de troligtvis enligt Riksrevisionen prioriterats lägre än de gör i nuvarande plan.

Regeringen understryker att samordning och samplanering av statliga och lokala investeringar är ett tydligt mervärde av det ökade inslaget av medfinansiering. Regeringen anför också att vid en politisk helhetsbedömning kan i vissa fall andra prioriteringsgrunder än de som fångas av samhälls-ekonomiska kalkyler vara avgörande. Regeringen pekar på att det särskilt vid större projekt i storstäder finns komplexa orsakssamband kopplade till specifika arbetsmarknader som är svåra att fånga i en lönsamhets-kalkyl. Vidare meddelas bl.a. att regeringen avser att fr.o.m. nästkommande planeringsperiod även låta statens eventuellt tillkommande ekonomiska åtaganden till följd av att Trafikverket eller någon annan statlig myndighet ingår medfinansieringsavtal med t.ex. kommuner omfattas av begärda beställningsbemyndiganden från riksdagen.

I skrivelse 2012/13:19 redovisar regeringen, med anledning av riksdagens tillkännagivande (bet. 2011/12:TU5 rskr. 2011/12:247), sina bedömningar av hur utförande av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen bör orga-

niseras. Regeringen pekar på att man under de senaste åren har lagt grunden för en mer effektiv statlig verksamhet inom transportområdet, bl.a. genom att bolagisera konkurrensutsatt verksamhet som inte bör bedrivas i myndighetsform. Regeringen understryker att förändringsarbete av denna omfattning måste få tid att verka och att uthållighet därför är nödvändigt. Regeringens intentioner är att fortsätta arbetet med den pågående effektiviseringen av Trafikverkets verksamhet och transportsektorn i stort. Enligt regeringens mening är större organisatoriska förändringar av utförandet av drift och underhåll av den statliga järnvägsinfrastrukturen, som ett återtagande av utförandet i egen regi, förenat med stora risker och kostnader och skulle äventyra de satsningar på järnvägsområdet som regeringen föreslår i den nyligen överlämnade budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 22 Kommunikationer).

Utskottets överväganden

Transportpolitiska utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motionsförslag om olika utgångspunkter för transportsystemets utformning. Utskottet anser bl.a. att den s.k. fyrstegsprincipen är väl beaktad i den transportpolitiska planeringsprocessen. Utskottet pekar också på att frågan om att skapa ett mer samhällsekonomiskt anpassat pris- och avgiftssystem under flera år har varit uppmärksammas i det transportpolitiska utvecklingsarbetet. Utskottet bedömer vidare att vikten av ett gränsöverskridande samarbete på transportområdet är väl uppmärksammas, liksom frågor om infrastrukturens betydelse för arbetspendling och för besöksnäringen.

Jämför reservationerna 1 (MP, V), 2 (S, MP, V), 3 (MP, V) och 4 (S, MP, V).

Nuvarande transportpolitiska mål

I enlighet med riksdagens beslut är det övergripande målet för transportpolitiken att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet syftar till att skapa en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålet syftar till högre säkerhet och förbättrad miljö och hälsa. De båda målen är jämbördiga och har konkretiserats i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 22 Kommunikationer) föreslagit att hänsynsmålet justeras för att förtydliga kopplingen till det övergripande generationsmålet för miljö.

Propositionen

Övergripande utgångspunkter

Regeringen framhåller att propositionen tar sin utgångspunkt i de ställningstaganden som regeringen gjorde i propositionen *Framtidens resor och transporter – Infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35) och att den inriktning för drift, underhåll och utveckling av transportinfrastrukturen som föreslås bygger vidare på dessa tidigare ställningstaganden. Vidare understryks att även de nationella klimatmålen liksom visionen om

att Sverige ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning och inga nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2050, utgör viktiga utgångspunkter.

Regeringen anför att inriktningen för propositionen är att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och i alla avseenden hållbart transportsystem som tillgodoser näringslivets och medborgarnas behov av arbetspendling och av godstransporter i hela landet. Regeringen framhåller i sammanhanget att ett väl fungerande transportsystem på ett effektivt sätt nyttjar alla trafikslag och att de miljövänliga och säkra alternativen måste vara attraktiva och enkla att använda för resenärer och transportköpare.

Regeringen konstaterar att ökningen av trafiken under lång tid har lett till att kapacitetsutnyttjandet i vissa delar av transportsystemet är mycket högt, exempelvis i storstadsregionerna och längs de större stråken. Regeringen understryker också att förutsättningarna för transporter varierar i landets olika delar och menar att det är angeläget att finna samhällsekonomiskt effektiva transportlösningar för människor och företag i landets olika delar, såväl på landsbygden som i städerna.

Regeringen pekar på att åtgärderna i regeringens satsningar på ett robust och hållbart transportsystem ska inriktas mot de viktigaste stråken för att stärka sträckor som är betydelsefulla för hållbar arbetspendling, viktiga transportleder för näringslivet och gränsöverskridande transporter. Prioriteringen ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Mål om trafiksäkerhet och begränsad klimatpåverkan och andra miljö kvalitetsmål ska beaktas. Regeringen anför också att en grundläggande tillgänglighet i hela landet måste utvecklas.

Optimering av transportsystemet

Regeringen anser att det finns en god potential att åstadkomma en mer effektiv användning av transportsystemet. En viktig utgångspunkt för förslagen i propositionen liksom för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet är den s.k. fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis, och avse åtgärder

1. för att styra efterfrågan
2. för att underhålla och optimera befintlig infrastruktur
3. för att trimma och på så sätt förbättra infrastrukturen
4. för att investera i ny infrastruktur.

Regeringen påminner om att det i uppdraget till Trafikverket om att genomföra kapacitetsutredningen uppgavs att fyrstegsprincipen skulle utgöra den grundläggande utgångspunkten för alla förslag till åtgärder. Regeringen bedömer vidare att resultatet från denna utredning bör vara en viktig del av underlaget i den kommande åtgärdsplaneringen.

Regeringen anför att många av de kapacitets- och effektivitetsbrister som finns eller förväntas uppstå i transportsystemet kan åtgärdas med hjälp av steg 1-åtgärder som styrmedel. Dessa kan vara ekonomiska (avgifter, skatter, subventioner m.m.), administrativa (regleringar) eller informativa (användning av ITS – intelligenta transportsystem). Principen att trafiken ska bära sina samhällsekonomiska kostnader bör enligt regeringen även i fortsättningen vara en utgångspunkt i transportpolitiken. Regeringen uppger i sammanhanget att bättre kunskapsunderlag behöver tas fram på området och att regeringen bör fortsätta det arbete som är relaterat till trafikens kostnadsansvar. Regeringen framhåller att rätt utformade styrmedel bidrar till en optimal användning av transportsystemet i sin helhet och ger goda förutsättningar för ökad transportpolitisk måluppfyllelse. Regeringen anser följaktligen att mer riktade styrmedel bör övervägas i åtgärdsplaneringen där de kan vara relevanta som hela eller delar i lösningar. När sådana styrmedel övervägs bör näringslivets konkurrenskraft beaktas.

Vad gäller steg 2 i fyrstegsprincipen understryker regeringen att en grundläggande förutsättning för ett tillförlitligt och hållbart transportsystem är att tillräckliga resurser avsätts för drift och underhåll av och reinvesteringar i statliga vägar och järnvägar. Regeringen meddelar att drift och underhåll av befintlig transportinfrastruktur ges hög prioritet eftersom nytan av redan gjorda investeringar annars riskerar att gå till spillo. För att möjliggöra en effektiv styrning av drift och underhåll framhålls också vikten av att det tydligt går att beskriva hur olika drifts- och underhållsinsatser leder till effekter på transportsystemet, hur prioriteringar av insatser kan göras och hur en förbättrad och utvecklad återrapportering kan säkerställas med utvecklade samhällsekonomiska bedömningar. Regeringen framhåller Trafikverkets arbete på området och understryker att det behöver fortsätta i hög takt. Regeringen betonar vidare att utöver en ökad satsning på drift, underhåll och reinvesteringar bör även övriga steg 2-åtgärder alltid övervägas och vid behov användas i utvecklingen av transportinfrastrukturen.

Steg 3 i fyrstegsprincipen innebär begränsade ombyggnadsåtgärder. Regeringen framhåller bl.a. att trimningsåtgärder ofta ger stor nytta till relativt låg kostnad och bör prövas kontinuerligt.

Ett robust transportsystem

Regeringen anser att ett robust och tillförlitligt transportsystem ska vara utformat på ett sådant sätt att det blir få stopp och störningar till följd av olyckor, trängsel eller fel i systemet. Transportsystemet ska också på ett bra sätt klara både väntade och oväntade händelser. Det framhålls i propo-

sitionen att planerade och väl fungerande åtgärder för drift, underhåll och reinvesteringar behövs för att reducera sårbarheten och använda transportsystemet effektivt. Vidare betonas att känsligheten för störningar också kan minskas genom kapacitetshöjande trimningsåtgärder i det befintliga systemet.

Kapacitet för effektivare arbetspendling

Enligt regeringen behövs ökade insatser för att prioritera kollektivtrafik för att få bättre tvär- och trafikslagsövergripande förbindelser. Regeringen konstaterar att det i Kapacitetsutredningen framförs att befolkningstillväxten i Sverige i hög grad kommer att ske i storstadsregionerna. För att hantera detta krävs det att andelen resor som görs med kollektivtrafik, till fots och med cykel ökar kraftigt. Såväl styrmedel, drift och underhåll som utveckling av transportsystemet behövs för att åstadkomma detta.

Det framhålls i propositionen att regeringen med tanke på arbetspendlingens betydelse för tillväxt och jobbskapande i hela landet prioriterar att förbättra pendlingsmöjligheterna genom satsningar på spårburen kollektivtrafik. Det är dock även regeringens uppfattning att en ökad fokusering på lösningar för andra typer av kollektivtrafik behövs.

Det betonas vidare att flera inte så tätbefolkade delar av landet också har en stor ekonomisk betydelse, vilket kan komma att kräva åtgärder i transportsystemet för att möjliggöra fortsatt utveckling och tillväxt.

Näringslivets behov av effektivare transporter

Regeringen understryker att väl fungerande godstransporter är en nödvändig förutsättning för samhällets utveckling, regionernas konkurrenskraft och invånarnas villkor. Regeringen anför att transportsystemet måste stärkas för att bättre kunna bidra till näringslivets konkurrenskraft och dess möjligheter att växa och utvecklas i alla delar av landet. Det framhålls att särskilt viktigt för näringslivet är funktionella stråk och noder för godstrafiken samt goda förutsättningar för persontransporter för arbetspendling och tjänstenärings, däribland besöksnäringen. Strategiska stråk och noder bör enligt regeringen vara vägledande för framtida prioriteringar av satsningar på infrastruktur för godstrafiken. Regeringen hänvisar i sammanhanget till att prognoser för trafikutveckling visar på kraftiga ökning av efterfrågan på godstransporter, framför allt när det gäller import och export, och särskilt mot östra Europa. I propositionen understryks dock även att det för att transportlösningar ska fungera behövs infrastruktur av tillräckligt god kvalitet såväl inom som utanför det utpekade nätet.

Regeringen framhåller vidare i propositionen transportinfrastrukturens betydelse för råvaruindustrins fortsatta utveckling. Skogsindustrin är exempelvis i hög utsträckning beroende av det kapillära vägnätet för att få ut skogsråvaran, och vägnätets bärighet är av stor vikt för möjligheten att

frakta timmer till de större transportlederna. Regeringen pekar på att transportbehovet för gruvnäringen och skogsindustrin väntas öka kraftigt, vilket medför att den tillgängliga kapaciteten inte kommer att räcka till.

Regeringen pekar också på de enskilda vägarnas betydelse för möjligheterna att driva skogs- och lantbruksföretag, liksom för andra näringar såsom turism.

Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem

Transporternas klimatpåverkan är en stor utmaning. Regeringen understryker att transportsystemet och tillhörande infrastruktur behöver anpassas till de krav som en långsiktigt hållbar utveckling ställer, såväl ekonomiskt och miljömässigt som socialt. Regeringen framhåller i sammanhanget att det inte är ett mål att begränsa människors rörlighet genom att begränsa tillgängligheten i transportsystemet. Regeringen anser däremot att den befintliga transportinfrastrukturen behöver användas mer effektivt och att infrastrukturplaneringen behöver samordnas bättre med övrig samhällsplanering. Vidare anförts att det behövs fortsatta förbättringar av energieffektiviteten hos fordon, fartyg och flygplan. För godstransporterna behövs effektivare logistiklösningar och en större andel transporter på järnväg och med fartyg. Regeringen pekar också på att energieffektiviseringar vid byggande och drift av infrastrukturen kan ge ett väsentligt bidrag när det gäller att minska utsläppen av växthusgaser. Vidare framhålls att en ökad användning av it kan minska belastningen på transportsystemen.

Regeringen bedömer också att bl.a. åtgärder för ökad och säker cykeltrafik har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Regeringen pekar på att den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att förbättra infrastrukturen för cyklister, främst i fråga om väl utformade och underhållna cykelvägar. Vidare framhålls vikten av attraktiva cykelparkeringar, t.ex. vid bytespunkter för att underlätta kombinerade resor med cykel och kollektivtrafik.

Regeringen betonar även att transportsystemet ska förvaltas och utvecklas med en strävan att bevara och utveckla ekologiska funktioner, kulturella värden och friluftslivets tillgänglighet. Insatser behövs följaktligen för att åtgärda befintliga problem med fragmentisering och barriärer i landskap och tätorter, påverkan på biologisk mångfald, buller samt mark- och luftföroreningar.

Slutligen anges att säkerheten inom alla trafikslag även i fortsättningen bör sättas i fokus. Hänsyn ska tas till trafiksäkerheten både vid utformningen av transportinfrastrukturen och vid drift, underhåll och reinvestering.

Motionerna

Åsa Romson m.fl. (MP) välkomnar i partimotion 2012/13:T11 att regeringen lyfter vikten av fyrstegsprincipen i den nu lämnade infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25). Motionärerna påtalar dock att principen inte

tas på allvar i planeringen och att politiker och andra aktörer ofta redan i förväg ställt in sig på att bygga en ny väg eller järnväg. Motionärerna föreslår därför i yrkande 6 att fyrstegsprincipen upphöjs till lag och att regeringen utreder och föreslår en sådan lagändring.

Också i kommittémotion 2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) betonas att fyrstegsprincipen ska ligga till grund för trafikplaneringen. Motionärerna anser att principen inte har fått genomslag i regeringens politik och förespråkar därför i yrkande 14 att regeringen i regleringsbrev skärper tolkningen av denna princip i trafikplaneringen, för att därigenom öka tillämpningen av steg 1- och 2-åtgärder, och att med hjälp av denna princip omfördela resurser inom den nationella planen för att uppnå de transportpolitiska målen till lägre kostnader.

Anders Ygeman m.fl. (S) anför i kommittémotion 2012/13:T8 att det i dag råder oklarhet kring många av avgifterna och styrmedlen i transportsektorn, vilket skapar osäkerhet för såväl näringslivets transportplanering som den statliga infrastrukturplaneringen. Motionärerna anser därför att hela avgiftssystemet och styrmedlen för transportsektorn måste ses över och efterlyser följaktligen en sådan översyn i yrkande 9. De understryker att minskad klimatpåverkan och goda finansieringsmöjligheter till investeringar som främjar sysselsättning och utveckling måste ha högsta prioritet. Vidare framhålls betydelsen av förutsägbarhet liksom principen om konkurrensneutralitet mellan transportslagen.

Johan Andersson (S) betonar i motion 2012/13:T380 vikten av bra kommunikationer för en fungerande arbetsmarknad och för en bättre miljö. Motionären anför att för små kommuner och mindre orter ökar attraktionskraften för den som väljer bostadsort om det finns möjlighet att ta tåget till jobbet. Motionären önskar följaktligen att man studerar förutsättningarna för åtgärder som underlättar för tågstopp på mindre orter.

I motion 2012/13:T470 av Per Åsling (C) betonas att det krävs en god tillgänglighet till våra turistiska resmål för att den svenska turistindustrin 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 önskar därför att Trafikverket ska få i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen till turistresmål som är starkt säsongsbundna eller knutna till ett visst evenemang.

I kommittémotion 2012/13:T477 yrkande 11 av Anders Ygeman m.fl. (S) framhålls vikten av att inom EU:s program för transeuropeiska transportnät (TEN-T) värna projekt som stärker svensk konkurrenskraft och främjar sysselsättningen. Motionärerna understryker vikten av att projekten inte bara stannar vid projektstadiet utan också genomförs. Motionärerna lyfter vidare i yrkande 10 fram vikten av en tydlig nordisk dimension i transport-

politiken för att stärka den politiska, ekonomiska och kulturella integrationen i Norden. Enligt motionärerna handlar det på järnvägssidan om ett ökat samarbete för att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik på såväl gods- som passagerarområdet.

Vikten av en nordisk och europeisk dimension i planeringen av större projekt lyfts även fram i kommittémotion 2012/13:T8 yrkande 14 av Anders Ygeman m.fl. (S). Motionärerna understryker att Sverige måste stärka transportsamarbetet i Norden och pekar bl.a. på Malmbanan mellan Kiruna och Narvik liksom på att det krävs ett betydligt större engagemang i TEN-T-frågor för att kunna få medfinansiering till angelägna gränsöverskridande projekt.

Jan Lindholm (MP) anför i motion 2012/13:T506 att ett gemensamt nordiskt infrastrukturtänkande för spårbunden trafik är nödvändigt om Norden ska stå sig i konkurrensen på världsmarknaden, liksom för att bygga vår region trygg och säker inför de prövningar som ett förändrat klimat innebär. Motionären pekar på att många norska politiker har uttalat ett intresse för att investera i övriga Norden i projekt som gagnar Norge. Motionären anför i sammanhanget att det är naturligt på grund av den skandinaviska halvöns topografiska utseende att den norska transportinfrastrukturen för järnväg i nordsydlig riktning går genom Sverige. Vidare pekar motionären på att det med de möjligheter som isfria passager för båttrafik i Arktis skapar blir ett gemensamt nordiskt intresse att förbättra tillgängligheten till hamnar i norr. Mot denna bakgrund anser motionären att samarbetet med de nordiska grannländerna bör intensifieras kring arbetet med en framtidsinriktad gemensam infrastrukturplanering för järnväg, såväl för gods som för persontrafik.

Utskottets ställningstagande

Fyrstegsprincipen

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. Motionsyrkanden om att förbättra tillämpningen av fyrstegsprincipen har dock framförts under flera år. Senast i våras behandlade utskottet i betänkandet *Planeringssystem för transportinfrastruktur* (bet. 2011/12:TU13) framställningar om att fyrstegsprincipen inte tas på allvar i planeringen, något som påtalades bl.a. redan 2005 av dåvarande Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) i rapporten *Fyrstegsprincipen – Infrastrukturplaneringens nya Potemkinkuliss?* (rapport 2005:11). Utskottet anser att det är angeläget att de framförda farhågorna tas på allvar och att tillbörliga åtgärder vidtas för att säkerställa att fyrstegsprincipen tillämpas på avsett vis.

Utskottet noterar med tillförsikt att det i de dåvarande trafikverkens förslag till den nuvarande nationella planen för transportsystemet 2010–2021, som redovisades i augusti 2009 (publikation 2009:97), underströks att fyrstegsprincipen hade varit den ram som använts för att ta fram åtgärdsförslagen. Utskottet konstaterar också att regeringen, inför starten av den senaste inriktningsplaneringen, i mars 2011 uppdrog 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). Regeringen lyfte i uppdraget särskilt fram att fyrstegsprincipen skulle utgöra den grundläggande utgångspunkten för alla förslag till åtgärder. Utskottet välkomnar detta och påminner i sammanhanget om att uppdraget utvidgades i september 2011 till att även omfatta åtgärder som kan genomföras på det statliga vägnätet samt inom sjöfarten och luftfarten (dnr N2011/5221/TE). I Trafikverkets rapport *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050* har verket sedermera med utgångspunkt från fyrstegsprincipen listat olika möjliga åtgärder i transportsystem. Utskottet kan konstatera att ett stort antal åtgärder föreslås inom de olika stegen 1–4.

Utskottet vill också påminna om att riksdagen tidigare under året beslutade om ett nytt planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257), varigenom den formella fysiska planeringen bör föregås av en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Regeringen anförde i den bakomliggande propositionen 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 och påminner om att regeringen i proposition 2011/12:118 uttryckligen betonade vikten av att analyser enligt fyrstegsprincipen utförs och att de görs på ett effektivt sätt. Det framhölls vidare att regeringen avsåg att ställa tydliga krav på att Trafikverket skulle genomföra förberedande studier som innefattar analys enligt fyrstegsprincipen. Utskottet välkomnar detta. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att det i propositionen framhölls att regeringen med stöd av Trafikanalys får möjlighet att på ett mycket tydligt sätt utvärdera om Trafikverket tillämpar fyrstegsprincipen på avsett vis.

Utskottet är positivt till att regeringen också i den nu framlagda infrastrukturpropositionen understryker att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för förslagen i propositionen liksom för den fortsatta förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Det framhålls att planeringen för utvecklingen av transportsystemet enligt fyrstegsprincipen väntas bidra till kostnadseffektiva lösningar som beaktar alla trafikslag och färdmedel liksom alla typer av åtgärder. Regeringen understryker att många av de

kapacitets- och effektivitetsbrister som finns eller kan komma att uppstå i transportsystemet kan åtgärdas utan kostsamma investeringar – om man konsekvent tillämpar fyrstegsprincipen vid analysen av trafikproblem och transportbehov anför regeringen att åtgärder i steg 1–3 i många fall kan visa sig tillräckliga. Utskottet ansluter sig till denna uppfattning.

Utskottet vill också lyfta fram att man inom Trafikverket har arbetat med att ta fram en handledning över arbetsmetodik och redovisningen av analysen av tänkbara åtgärder i transportsystemet enligt fyrstegsprincipen. Handledningen *Åtgärdsvalsstudier – Nytt steg i planering av transportlösning* (2012:206) publicerades i november 2012.

Av redovisningen ovan framgår att fyrstegsprincipen är väl beaktad i den transportpolitiska planeringsprocessen. Utskottet finner följaktligen inga skäl att vidta ytterligare åtgärder på området. Motionsförslagen 2012/13:T11 (MP) yrkande 6 och 2012/13:T503 (MP) yrkande 14 avstyrks.

Styrmedel och avgifter

I kommittémotion 2012/13:T8 (S) yrkande 9 efterlyses en översyn av avgiftssystemet och styrmedlen för transportsektorn. Utskottet vill med anledning av detta inledningsvis påminna om att enligt gällande transportpolitiska riktlinjer som lagts fast i stor enighet är det trafikens samhällsekonomiska kostnader som ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas. En tillämpning av detta är det s.k. kostnadsansvaret som innebär att de skatter och avgifter som tas ut för trafiken och som är transportpolitiskt motiverade bör motsvara trafikens samhällsekonomiska kostnader och bidra till att de transportpolitiska målen nås. Vidare gäller att kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras och att transportproduktion ska ske i decentraliserade former. Samhället ska därför i första hand påverka transportkonsumtionen med styrmedel som ger transportkunderna så stor valfrihet som möjligt att bestämma hur de ska ordna sina transporter. En samhällsekonomiskt grundad marginalkostnadsprissättning har därför betraktats som en viktig förutsättning för att möjliggöra en sådan valfrihet.

Utskottet påminner också om att förändringsarbetet inom transportområdet under senare år har genomstrukturerats av ett trafikslagsövergripande perspektiv. Detta har varit en central ansats vid bildandet av myndigheterna Trafikverket, Transportstyrelsen och Trafikanalys. Det trafikslagsövergripande synsättet gör sig också numera gällande vid utformningen av den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Ett syfte med detta reformarbete har varit att främja ett mer effektivt transportsystem som bättre bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen.

Inom ramen för det transportpolitiska utvecklingsarbetet har under många år uppmärksammats frågan om att skapa ett mer samhällsekonomiskt anpassat pris- och avgiftssystem. Efter riksdagens beslut i samband med bildandet av Transportstyrelsen om att dess verksamhet i huvudsak ska avgiftsfinansieras (prop. 2010/11:30, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:

59) har också mer likartade regelverk utvecklats för trafikslagen när det gäller exempelvis avgiftssättning för tillsyn, tillstånd och registerhållning. Det har inneburit att trafikslag som tidigare inte helt stått för sina direkta kostnader, som vissa aktörer inom väg- och järnvägssektorn, har fått vidkännas ökade utgifter.

Utgångspunkten att varje trafikgren ska bära sina egna kostnader, s.k. internalisering, har varit föremål för ständig transportpolitisk diskussion i decennier. Exempel på frågor som diskuteras är hur man ska mäta och värdera olika mer eller mindre tydliga konsekvenser av våra trafikslag, som emissioner, trafikolyckor, trängsel, vägslitage och nyttor, men också hur man ska kunna differentiera dessa kostnader och intäkter i tid och rum samt mellan olika trafikutövare. Till följd av inte minst svenska forsknings- och utvecklingsinsatser har en ökad klarhet nåtts under åren, men fortfarande återstår områden där ökad kunskap kan efterlysas. Regeringen pekar i den infrastrukturproposition som nu lagts fram exempelvis på att trängselkostnader är outforskade för samtliga fordon på väg och järnväg. I sammanhanget kan också nämnas att det vid den utfrågning som utskottet höll våren 2012 om godstransporter uppmärksammades att det är angeläget att vinna ökad kunskap om hur godskundernas nytta bör avspeglas i de samhällsekonomiska kalkylerna inför beslut om investeringar i trafikens infrastruktur.

Regeringen framhåller vidare att styrmedlens ändamålsenlighet och effektivitet utvärderas kontinuerligt och att nivåerna på skatter och avgifter anpassas för att vi ska kunna nå ett optimalt utnyttjande av transportsystemet och största möjliga uppfyllnad av de transportpolitiska målen. För att t.ex. analysera utvecklingen i förhållande till klimatmålen pekar regeringen på att det under de närmaste åren genomförs en s.k. kontrollstation 2015 som kan komma att leda till justeringar av styrmedel och instrument. Det understryks att regeringen arbetar kontinuerligt med frågan och att det är särskilt viktigt att ta fram kunskapsunderlag där det finns kunskapsluckor. Utskottet är positivt till det pågående arbetet.

Utskottet vill i sammanhanget även framhålla att myndigheten Trafikanalys, som bildades 2010, har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Trafikanalys tar också fram regelbundna beskrivningar av utvecklingen inom transportområdet och gör omvärldsbevakning och omvärldsanalys inom transportområdet, särskilt med tonvikt på transportsystemets utveckling i Europeiska unionen och dess effekter för Sverige.

Med hänvisning till vad som anförs ovan avstyrks motion 2012/13:T8 (S) yrkande 9.

Infrastrukturens betydelse för arbetspendling och turism

I motion 2012/13:T380 (S) behandlas frågan om infrastrukturens betydelse för en fungerande arbetsmarknad. Utskottet vill med anledning av detta peka på att regeringen i den infrastrukturproposition som nu lagts fram framhåver att transporter och infrastruktur är viktiga förutsättningar för fungerande och utvecklade arbetsmarknadsregioner. Regeringen framhåller att det är angeläget att skapa goda förutsättningar för kvinnor och män att arbetspendla för att förbättra matchningen på arbetsmarknaden och på så sätt bidra till målet om full sysselsättning. Utskottet ansluter sig till fullo till denna bedömning och välkomnar därför den grundläggande inriktning som fastslås i propositionen om att skapa förutsättningar för ett i alla avseenden hållbart transportsystem som bl.a. tillgodoser näringslivets och medborgarnas behov av arbetspendling i hela landet.

Regeringen meddelar i propositionen att med tanke på arbetspendlingens betydelse för tillväxt och jobbskapande i hela landet prioriteras förbättringar av pendlingsmöjligheterna genom satsningar på spårburen kollektivtrafik. Utskottet välkomnar detta och delar även regeringens uppfattning om att det också behövs en ökad fokusering på lösningar för andra typer av kollektivtrafik.

Utskottet anser att syftet med motion 2012/13:T380 (S), att underlätta för arbetspendling, är väl tillgodosett. Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

I motion 2012/13:T470 (C) framhålls infrastrukturens betydelse för den svenska turistnäringen. Utskottet instämmer i detta och konstaterar att regeringen i den infrastrukturproposition som nu lagts fram framhåller att transportsystemet måste stärkas för att bättre kunna bidra till näringslivets konkurrenskraft och dess möjlighet att växa och utvecklas i alla delar av landet. Regeringen lyfter i sammanhanget fram behovet av goda förutsättningar för persontransporter för tjänstenärings, däribland besöksnäringen. I propositionen föreslås ökade nivåer för drift och underhåll av järnväg och väg – regeringen framhåller i detta sammanhang behovet av att tillgodoser bl.a. besöksnäringens expansion. Utskottet delar denna uppfattning.

I Trafikverkets rapport *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050* framhålls att resmöjligheterna behöver förbättras för turister, både när det gäller kollektivtrafik och smidigare 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 starka vägstråk, bättre drift och underhåll under högsäsong, dialog med destinationsansvarig om trafikering och möjligheter att styra och trafikleda, god information om färdmedels- och vägval inför och under resa samt översyn av tillförlitlighet och tilldelning av tåglägen till större fjälldestinationer. 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 ett rimligt utbud för flygtrafiken.

Utskottet välkomnar Trafikverkets förslag och förutsätter att erforderliga åtgärder för att främja besöksnäringens förutsättningar kommer att vidtas i den stundande åtgärdsplaneringen.

Utskottet noterar i sammanhanget att regeringen även i budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 22 Kommunikationer) understryker att ett väl fungerande vägnät är avgörande för stora delar av vår besöksnäring. Regeringen framhåller att den växande besöksnäringen ställer stora krav på tillgänglighet även i landets glest befolkade områden. Regeringen pekar också på att med de satsningar som föreslås i budgetpropositionen liksom i infrastrukturpropositionen möjliggörs bärighets- och trinningsåtgärder för mer kapacitet på vägnätet. Utskottet välkomnar detta.

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

Mot denna bakgrund avstyrks motion 2012/13:T470 (C).

Nordiskt och europeiskt samarbete

I flera motioner framförs önskemål om att stärka det gränsöverskridande samarbetet på transportområdet, såväl i Norden som inom EU. Även regeringen understryker i budgetpropositionen för 2013 att transporterna och de villkor som dessa bedrivs under till stor del är internationella och att det därför, för att skapa fungerande transportsystem för brukarna, är angeläget med perspektiv som sträcker sig utanför Sveriges gränser. Utskottet ansluter sig till denna uppfattning och menar liksom regeringen att Europa behöver ett robust, hållbart och samverkande transportsystem som stöder hållbar tillväxt och sysselsättning.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att Trafikverket i samband med Kapacitetsutredningen har genomfört en internationell utblick. Här konstateras bl.a. att utvecklingen av infrastruktur och transporter internationellt är ett viktigt underlag för överväganden om kapacitet och effektivitet i Sverige. Trafikverket pekar bl.a. på att Ofotenbanan i Norge är sammanlänkad med Malmbanan och att det därför är av stort intresse att Norge och Sverige har samma syn på behovet av infrastruktursatsningar. Trafikverket anför också att samplaneringen mellan länderna i Barentsregionen i och med råvaruindustrins expansion kommer att bli allt viktigare; enligt verket bör åtgärderna mellan länderna synkroniseras i allt högre grad, både vad gäller planeringen i tid och rum och finansieringen.

Utskottet vill också påminna om att regeringen tidigare gett Trafikverket i uppdrag att, mot bakgrund av råvarornas ökande betydelse för konkurrenskraften globalt, nationellt och regionalt, utreda vilka långsiktigt hållbara transportsystem och transportlösningar som krävs för att ta till vara och

utveckla den råvarupotential som finns i Barentsområdet. Arbetet bedrevs i samråd med bl.a. statliga och regionala företrädare från Sverige, Norge och Finland och avrapporterades i december 2011 genom rapporten *Råvaror och kommunikationer i Barents* (TRV 2011/31274). Trafikverket anför i rapporten att det i större utsträckning kommer att vara nödvändigt att alla parter som har intresse av att infrastrukturen förbättras är delaktiga i planeringen och har en gemensam bild av vad som måste åstadkommas. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd, vid det möte som ägde rum på Näringsdepartementet den 24 oktober 2012 med anledning av överlämnandet av infrastrukturpropositionen, framhöll att det pågår ett utbyte med Norge såväl på tjänstemannanivå som på politisk nivå när det gäller gränsöverskridande aspekter av infrastrukturplaneringen.

Regeringen understryker vidare i budgetpropositionen för 2013 att det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är en viktig del i strävan att skapa ett väl fungerande europeiskt transportsystem i syfte att stärka EU:s konkurrenskraft och tillväxtpotential. Regeringen betonar här också att det inom ramen för de gällande TEN-T-riktlinjerna är viktigt att Sverige deltar aktivt i sökandet av bidrag från budgeten för TEN-T. Utskottet delar denna uppfattning och noterar att regeringen också framhåller i infrastrukturpropositionen att bidrag från EU är en form av finansiering som regeringen ser positivt på. I ljuset av det pågående förhandlingsarbetet inom EU med de nya förslag om TEN-T som EU-kommissionen presenterade i oktober 2011 meddelar regeringen att man ser positivt på att hela Europa, även de gleset befolkade nordliga delarna, t.ex. genom Botniska korridoren, knyts samman med TEN-T:s stomnät. Utskottet delar denna uppfattning och anser liksom regeringen att det är positivt att ett flertal sträckor i Sverige är upptagna på listan över prioriterade projekt i den föreslagna förordningen för infrastrukturfonden. Utskottet noterar att detta är helt centralt för att Sverige ska få möjlighet att senare få medfinansiering från EU.

Inför framtagandet av den nationella transportplanen 2010–2021 utpekades ett antal centrala stråk och noder för godstransporter. Utskottet noterar med tillfredsställelse att Trafikverket sedermera i kapacitetsutredningen har uppdaterat nätet med utgångspunkt från det pågående arbetet med TEN-T. Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att EU genom förordningen (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik har beslutat att det ska inrättas ett antal internationella godskorridorer på järnväg. En av dessa ska inrättas mellan Stockholm och Palermo. Regeringen framhåller i infrastrukturpropositionen att denna korridor är ett betydelsefullt medel för att förbättra förutsättningarna för att transportera gods på järnväg i Europa. Regeringen stöder också att sträckningen kompletteras så att även sträckan Malmö–Oslo blir en del av godskorridoren. Utskottet välkomnar detta.

Av redovisningen ovan framgår att frågan om gränsöverskridande samarbete på transportområdet är väl uppmärksammat. Utskottet avstyrker följaktligen motionerna 2012/13:T8 (S) yrkande 14 i denna del, 2012/13:T477 (S) yrkandena 10 och 11 och 2012/13:T506 (MP).

Transportpolitiken och klimatmålen

Utskottets förslag i korthet

Utskottet framhåller att transportsystemets utformning är en viktig del i att uppfylla klimatmålen och att hänsyn också måste tas till att transportsystemet behöver utvecklas i takt med att befolkningen växer och samhället utvecklas. Flera steg har tagits mot ett trafikslagsövergripande synsätt, och en mängd åtgärder vidtas för att uppnå miljökvalitetsmålen. Riksdagen avslår mot denna bakgrund motionsförslagen och lägger regeringens skrivelse till handlingarna.

Jämför reservation 5 (S, MP, V).

Riksrevisionens rapport **Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen? (RiR 2012:7)**

Granskningens omfattning

Riksrevisionen har granskat regeringens styrning mot de transportpolitiska målen och rapporteringen till riksdagen utifrån de transportpolitiska målen och klimatmålen. Riksrevisionen framhåller i rapporten att transportsektorns utsläpp av växthusgaser är omfattande och fortsätter att öka. Vidare påpekar Riksrevisionen att i riksdagens transportpolitiska mål ingår miljökvalitetsmålen (samt trafiksäkerhet och hälsa) som jämbördiga mål vid sidan om målet om ökad tillgänglighet. Riksrevisionens granskning i rapporten gäller styrningen och genomförandet av infrastrukturplaneringen utifrån de transportpolitiska målen och riksdagens klimatmål.

Granskningens resultat

Den övergripande slutsatsen i rapporten är att lönsamheten för många objekt bygger på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som med nu tillgänglig kunskap sannolikt är svåra att förena med klimatmålen. Vidare anges att rapporteringen till riksdagen inte är transparent, konsistent eller rättvisande utifrån klimatmålen eftersom regeringen inte har tydliggjort sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp. Granskningen lyfter också fram att koldioxidutsläppen som följer av den nationella infrastrukturplanen har underskattats.

Riksrevisionen drar i sin granskning slutsatsen att regeringens styrning har varit otydlig när det gäller hur klimatmålen ska beaktas. Denna otydlighet, och trafikverkens tillämpning av prognosmodeller under åtgärdsplaneringen har bidragit till underskattningen. Det är, enligt Riksrevisionen, osäkert om den nationella planen sammantaget leder till minskade koldioxidutsläpp och därmed bidrar till klimatmålen. Det framhålls i rapporten att det krävs ett stort genomslag av forskning och fordonsutveckling för att kunna nå de uppsatta klimatmålen.

Riksdagens insyn

I rapporten konstaterar Riksrevisionen att fördelningen av medel mellan trafikslagen fastställs av regeringen först efter riksdagens godkännande av inriktningspropositionen. I praktiken har dock regeringen, enligt revisionen, fastställt uppdelningen mellan vägar och järnvägar på förhand. Vidare framhålls i granskningen att riksdagen, till skillnad från tidigare planeringsomgångar, inte har haft formell insyn i eller beslutsmakt över regeringens fördelning mellan trafikslagen. Det påpekas även i rapporten att regeringen inte på ett tydligt sätt har redovisat fördelningen av investeringsanslaget mellan vägar och järnvägar för riksdagen.

Väginvesteringarnas lönsamhet bygger på trafikökningar

Riksrevisionen framhåller i rapporten att om infrastrukturplaneringen skulle genomföras med utgångspunkt från att klimatmålen ska nås påverkar det sannolikt vilka investeringar som blir lönsamma, eftersom lönsamheten för investeringarna bygger på förväntade trafikökningar. Detta förhållande, menar Riksrevisionen, har regeringen inte rapporterat till riksdagen.

Trafikverket har inte fått tydlig information om vilka åtgärder regeringen planerar för att begränsa klimatpåverkan

För att Trafikverket ska kunna göra rimliga antaganden behöver regeringen, enligt Riksrevisionens rapport, klargöra dels vilka åtgärder för begränsad klimatpåverkan som i huvudsak planeras i närtid, dels vilken ungefärlig utsläppsbana som regeringen anser att koldioxidutsläppen ska följa på längre sikt för att klimatmålen ska kunna nås i önskvärd utsträckning. Det anförs i rapporten att regeringens styrning har varit otydlig i dessa avseenden.

Trafikverket utgick från att EET-strategin skulle genomföras

Det påpekas också i rapporten att det i regeringens direktiv till trafikverket inför åtgärdsplaneringen 2010–2021 saknades uppgifter om vilken klimatpolitik regeringen planerade. I avsaknad av styrning valde trafikverket att utgå från att strategin för effektivare energianvändning och transporter, den s.k. EET-strategin, skulle genomföras. EET-strategin föreslår

de styrmedelsförändringar som krävs för att begränsa transport- och energisektorernas miljöpåverkan så att miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, Frisk luft och God bebyggd miljö uppnås. Strategin ska också bidra till att nå de transport- och energipolitiska målen. I strategin presenteras ett femtiotal förslag på nya eller förändrade styrmedel.

Trafikverkens val att utgå från EET-strategin medförde, enligt rapporten, att den nationella planens effekter analyserades i ett scenario med hälften så stor trafiktillväxt på väg jämfört med ett scenario utan klimatstyrmedel. EET-strategin innebar även en kraftig överflyttning av trafik till järnvägar i prognosmodellerna. Vidare anfördes i rapporten att det har visat sig att EET-strategin på viktiga punkter inte har genomförts.

Myndigheterna tolkar begrepp på olika sätt

Riksrevisionen anger att regeringen lämnar ett stort utrymme för tolkning av begrepp till myndigheterna och att det ofta anses oklart exakt vad regeringen åsytftar. Exempelvis anges att begreppen "fossiloberoende" och "fordonsflotta" kan tolkas på olika sätt. Trafikverket konstaterar att man kan hävda att fordonsflottan är fossiloberoende redan i dag eftersom det går att framställa syntetisk bensin och diesel från biomassa som går att köra i konventionella fordon. Trafikverket tolkar vidare begreppet "fordonsflotta" som avgränsat till vägtrafik, medan däremot Trafikanalys bedömer att det gäller fordon och farkoster inom samtliga trafik- och transportslag.

Koldioxidutsläppen underskattades i flera led

Granskningen visar att ökad efterfrågan på trafik bara delvis innefattas i Trafikverkets prognos. Vidare beaktades nya investeringar i järnväg i prognoserna för hur godstransportarbetet påverkas av den nationella planen. Däremot beaktades inte de nya väginvesteringar som ingick i planen. Det påpekas också i rapporten att trafikverkens uppskattning i prognosmodellerna av andelen bilar med låga koldioxidutsläpp är mycket optimistisk jämfört med resultaten från aktuell forskning. Under åtgärdsplaneringen underskattades även bilinnehavet. Utsläpp från produktion av el och biodrivmedel beräknas ge noll i koldioxidutsläpp, vilket inte är korrekt, framhåller Riksrevisionen. De höjda banavgifter för järnväg som regeringen har aviserat kommer, anger Riksrevisionen, att leda till ökad efterfrågan på vägtransporter. Detta analyserades, enligt Riksrevisionen, inte heller under trafikverkens åtgärdsplanering.

Den trafikslagsövergripande inriktningen kan leda till ökade koldioxidutsläpp

Slutligen lyfter Riksrevisionen fram att det enligt flera expertmyndigheter finns en risk att den trafikslagsövergripande inriktningen leder till ökade koldioxidutsläpp. Om den nationella planen underlättar mobilitet inom koldioxidintensiva trafikslag kan det leda till att sådana resor och transporter ökar.

Rekommendationer

Riksrevisionen lämnar i rapporten följande rekommendationer till regeringen:

- Tydliggör sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp i rapporteringen till riksdagen av infrastrukturplanen.
- Fastställ en ungefärlig bana för hur utsläppen ska minska, detta för att säkerställa att Trafikverket samordnar rapporteringen av koldioxidutsläpp med infrastrukturplaneringen. Utsläppsbanan kan presenteras i samband med utvecklingen och genomförandet av Färdplan 2050.
- Redovisa för riksdagen på ett tydligt sätt hur regeringen fördelat planeringsramen mellan trafikslagen i den långsiktiga infrastrukturplanen.

Till Trafikverket lämnas följande rekommendationer:

- Trafikverkets planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan anger att en fortsatt ökning av trafikvolymen på väg är svår att förena med klimatmålen. Infrastrukturplanen bygger på fortsatta trafikökningar. Denna målkonflikt behöver redovisas för regeringen och riksdagen.
- Samordna myndighetens planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan med infrastrukturplaneringen, så att regeringen, och därmed även riksdagen, kan få en rättvisande och konsistent bild som grund för infrastrukturbeslut.

Regeringens skrivelse 2012/13:3

Regeringen redovisar i skrivelsen sina bedömningar av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer samt de åtgärder som vidtagits med anledning av rapporten.

Regeringens redovisning till riksdagen

Regeringen påpekar att den årligen i budgetpropositionen rapporterar om utvecklingen av transportsystemet i förhållande till de transportpolitiska målen. Däri ingår bl.a. uppföljning gentemot miljökvalitetsmålen om begränsad klimatpåverkan. I sin skrivelse lyfter regeringen fram vikten av ett trafikslagsövergripande synsätt och betonar att vid tidpunkten för framtagandet av förslaget till den nu gällande trafikslagsövergripande planen fanns fortfarande Vägverket och Banverket. Det var också första gången

som trafikverken gemensamt upprättade ett förslag till nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen anger att dess ambition om en trafikslagsövergripande insats har fått genomslag bl.a. genom att Trafikverket har tilldelats ett samlat ansvar för alla trafikslag i sin långsiktiga planering.

Vidare påpekar regeringen att riksdagen, med undantag av lånefinansierade projekt, inte beslutar om infrastrukturplaner eller objekt i planerna. Inför den senaste åtgärdsplaneringen slog riksdagen fast ramar för drift och underhåll av väg respektive järnväg samt en totalsumma till utveckling av transportsystemet (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Därefter tog trafikverken, på regeringens uppdrag, fram ett förslag till nationell plan som sedan, med vissa justeringar, fastställdes av regeringen. Regeringen framhåller att den redogjorde för resultatet av planeringsarbetet i en skrivelse till riksdagen i samband med fastställandet av den nationella trafikslagsövergripande planen för perioden 2010–2021 (skr. 2009/10:197). Den exakta fördelningen mellan väg- och järnvägsinvesteringar var då ännu inte slutligt bestämd.

Regeringen lyfter fram att den sedan många år i budgetpropositionen redovisar en viss uppföljning av bl.a. nationella och regionala infrastrukturplaner. Sedan budgetpropositionen 2012 är redovisningen dock mer utförlig. Numera redovisar regeringen i budgetpropositionen ramar för, och uppföljning av, den trafikslagsövergripande planen och de regionala planerna.

Klimat och infrastrukturplanering

Regeringen påpekar att inrikes transporter står för ca 30 procent av Sveriges utsläpp av växthusgaser. I relation till trafikeringen av infrastrukturen står infrastrukturhållningen (byggande, drift och underhåll av infrastrukturen) för en mindre del av utsläppen. Utsläppen från vägtrafik är i dag högre än 1990, men de har inte ökat i samma takt som trafikarbetet. Trots att trafikarbetet på väg har ökat mellan 2006 och 2011 har koldioxidutsläppen minskat på grund av fordonsteknisk utveckling och en ökad andel biodrivmedel.

Regeringen betonar att den löpande redovisar de initiativ som tas inom klimatområdet. De svenska klimatmålen lades fram i propositionen *En sammanhållen svensk klimatpolitik* (prop. 2008/09:62). Utgångspunkterna i denna är en minskning av utsläppen av växthusgaser med 40 procent fram till 2020 jämfört med 1990, en prioritering av en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och en vision om inga nettoutsläpp av växthusgaser 2050. I propositionen anges att en kontrollstation ska genomföras 2015 i syfte att analysera utvecklingen i förhållande till målen. Regeringen anger i sin skrivelse att det behövs fortsatta insatser inom följande områden:

- Transporteffektivt samhälle
- Effektiv användning av transportsystemet
- Energieffektiva fordon och förnybar energi i transportsystemet

- Energieffektiv infrastrukturhållning.

Regeringen bedömer att det behövs effektiva styrmedel för en fortsatt positiv utveckling inom dessa områden. Det behövs också en nationell dialog om hållbar utveckling i Sverige mellan olika sektorer samt ett aktivt samspel mellan olika planeringsnivåer. En stor del av den fysiska planeringen, som har betydande inverkan på transportbehov och därmed klimatpåverkan, görs på kommunal nivå. Regeringen lyfter också fram att en stegvis ökad energieffektivitet och minskade utsläpp av koldioxid från nya personbilar regleras på EU-nivå.

Vidare betonar regeringen att Trafikverket tolkat Riksrevisionens rekommendation som att Trafikverket tydligare ska lyfta fram målkonflikter i kommande förslag till nationella planer. I redovisningen av Kapacitetsutredningen uppmärksammades svårigheterna att nå klimatmålen och redovisades konkreta förslag på åtgärder och styrmedel till 2025 som kan vidtas för att nå målen 2030 samt en möjlig inriktning på utvecklingsstrategi för målpåfyllelse 2050.

Skattningar av koldioxidutsläpp

Regeringen tillbakavisar att det i regeringens direktiv till trafikverken inför åtgärdsplaneringen för 2010–2021 skulle ha saknats uppgifter om vilken klimatpolitik regeringen planerade. I direktiven var det tydligt att åtgärdsplaneringen skulle bedrivas utifrån de politiska beslut som fattats eller aviserats. I sina initiala prognoser gjorde trafikverken delvis andra antaganden om bl.a. drivmedelsbeskattning än vad regeringen och riksdagen hade beslutat om eller hade aviserat beslut om. Regeringen anger att den delar Riksrevisionens uppfattning om att det fanns vissa brister i trafikverkens prognoser, t.ex. att andelen bilar med låga koldioxidutsläpp var för hög. Trafikverket hade i ett förberedande uppdrag valt att utgå från EET-strategin som innehöll förslag på en rad styrmedel men som regeringen inte hade tagit ställning till. Regeringen begärde därför att Trafikverket skulle redovisa skillnaderna mellan ett scenario med EET-styrmedel och ett scenario utan EET-styrmedel. Trafikverket drog slutsatsen att den sammanlagda påverkan på utsläppen av koldioxid är liten oavsett om trafikprognoserna utgår från EET-styrmedel eller beslutade styrmedel. Vidare påpekar regeringen att samhällsekonomiska analyser är ett av flera underlag i den samlade effektbedömning som ligger till grund för infrastrukturbeslut.

Regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser

Regeringen framhåller att den redan vidtagit en rad åtgärder som kommer att ge ännu bättre förutsättningar inför kommande åtgärdsplanering. För att uppnå regeringens vision om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2050 har regeringen uppdragit åt Naturvårdsverket att i samarbete med berörda myndigheter utarbeta underlag för en nationell färdplan. Verket ska analysera behovet av långsiktiga förändringar och föreslå

förändringar i styrmedel eller ytterligare styrmedlen som behövs för att nå målet på ett kostnadseffektivt sätt och beräkna hur hela utsläppsreduktionen kan ske inom Sverige samt redovisa hur internationella marknader för utsläppshandel kan användas och utvecklas. Uppdraget ska redovisas senast den 1 december 2012. Regeringen förklarar också sin avsikt att under mandatperioden närmare beskriva hur det svenska arbetet för att nå visionen om noll i nettoutsläpp 2050 ska genomföras.

I skrivelsen anges vidare att regeringen inför den kommande åtgärdsplaneringen den 7 juni 2012 gav Trafikverket i uppdrag att göra en kvalitets-säkring av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet 2010–2021 genom att uppdatera kostnadskalkyler, samhällsekonomiska kalkyler samt effektbedömningar och trafikprognoser. Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2012 och kommer att utgöra underlag i kommande åtgärdsplanering. Regeringen anger att dess inriktning när det gäller det nya planeringssystemet för infrastruktur har synliggjorts i den nya planeringsprocessen för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Förberedande studier med tillämpning av fyrstegsprincipen innan den fysiska planeringen startar är viktiga för att pröva olika åtgärder i förhållande till klimat- och miljö-kvalitetsmålen. Det nya systemet innebär en principiellt viktig skillnad mot dagens system i det att en åtgärd behöver förberedas och utredas för att kunna möta de successivt högre krav som ställs i varje beslutssteg.

Regeringen påpekar också att den i propositionen *Ny kollektivtrafiklag* (prop. 2009/10:200, bet. 2009/10:TU21, rskr. 2009/10:379) lämnade förslag på åtgärder som moderniserar och stärker arbetet med kollektivtrafik samt ökar dess attraktivitet. Vidare redovisade Trafikverket, på regeringens uppdrag, 2011 en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling. Arbetet med den långsiktiga prioriteringen av en fossiloberoende fordonsflotta fortsätter. Den 5 juli 2012 tillsatte regeringen en utredning med uppdrag att bl.a. föreslå åtgärder för att förverkliga denna prioritering. Grunden för omställningen utgörs av generellt verkande styrmedel som sätter pris på utsläppen. Därtill kan det vara nödvändigt med mer riktade styrmedel, t.ex. skärpta krav för skattebefrielse för miljöbilar och införande av kvotpliktsystem för att uppnå en inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselolja. Arbetet med energieffektivisering vid byggande, drift och underhåll av transportinfrastruktur har intensifierats under senare år, framhåller regeringen. Trafikverket arbetar med att ur ett livscykelperspektiv effektivisera energianvändningen ur många olika aspekter. Avslutningsvis påpekar regeringen att den i den nu aktuella infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25) har vidareutvecklat hur transportinfrastrukturen ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Motionerna

I följdmotion 2012/13:T1, yrkandena 1 och 2, påpekar Anders Ygeman m.fl. (S) att Riksrevisionen kommer fram till att lönsamheten för många objekt som granskats i den aktuella rapporten bygger på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som med nu tillgänglig kunskap sannolikt är svåra att förena med klimatmålen. Rapporteringen till riksdagen är inte transparent, och koldioxidutsläppen som följer av den nationella infrastrukturplanen har underskattats. Dessutom framgår av rapporten att regeringen redan hade låst fördelningen mellan vägar och järnvägar och att möjligheterna för de dåvarande trafikverken att påverka fördelningen mellan anslagen i praktiken var begränsad. Vidare framgår av rapporten att riksdagen, till skillnad från tidigare planeringsomgångar, inte hade formell insyn eller beslutsmakt över fördelningen mellan trafikslagen. I sitt svar visar regeringen att den anser att fordonsflottans sammansättning är viktigare än infrastrukturen i sig. Av klimatpropositionen framgår att flera av styrmedlen i EET-strategin inte ska genomföras. Eftersom Trafikverket fick veta detta i ett sent skede fanns, framhåller motionärerna, ingen tid att omarbета beräkningarna i infrastrukturplanen.

Regeringen sätter stor tilltro till ökad användning av biodrivmedel och effektivare fordon samtidigt som försäljningen av bilar som kan drivas med förnybara drivmedel minskar kraftigt, anger motionärerna. Även satsningarna i infrastrukturpropositionen är tveksamma ur miljösynpunkt, påpekar motionärerna, bl.a. genom att inte satsa på höghastighetståg av europeiskt snitt som klarar 320 km/h, vilket skulle öka järnvägens attraktionskraft. Det är också problematiskt att den svenska sjöfarten saknar en sammanhängande politik, eftersom det är mer energieffektivt med transporter på sjön än på väg.

I motionen yrkas att regeringen årligen ska återkomma till riksdagen med en redovisning av hur transportsektorn kan bidra till att klimatmålen nås. Det yrkas också att ett sektorsmål ska utarbetas för transportsektorns miljöpåverkan. Även i följdmotion 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl yrkande 6 yrkas att ett sektorsmål ska införas.

I följdmotion 2012/13:T2 yrkandena 1–2 samt 5–7, framhåller Stina Bergström m.fl. (MP) att Riksrevisionens granskning visar hur bristen på målstyrning i klimatpolitiken leder till att transporterna fortsätter att öka och att klimatförstörande vägar betraktas som lönsamma trots att de leder till ökad klimatpåverkan. Motionärerna pekar på att det i rapporten framkommer att infrastrukturplaneringen i dag är inkonsekvent och bygger på motstridiga antaganden och målsättningar, t.ex. att lönsamheten för många objekt bygger på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som är svåra att förena med klimatmålen.

Vidare belyser motionärerna att regeringen hade låst fördelningen mellan vägar och järnvägar innan åtgärdsplaneringen påbörjades samt att regeringens styrning mot klimatmålen lämnar stort tolkningsutrymme åt myndigheter med planeringsansvar. Det påpekas också i motionen att reger-

ingen inte har förtydligat det transportpolitiska hänsynsmålet i regleringsbrevet till Trafikverket. Den enda tidsangivelse som regeringen anger är att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Det har emellertid inte förtydligats vad begreppet fossiloberoende innebär. Motionärerna lyfter också fram att det i rapporten framhålls att ökad vägkapacitet leder till ökat bilresande. Av klimatscenarioet i Kapacitetsutredningen framkommer också att en av de största potentialerna för att minska klimatpåverkan från transportsektorn är en transportsnål samhällsplanering. Den enda faktor med högre potential, belyser motionärerna, är att höja priset på fossila drivmedel med 50 procent.

Det yrkas i motionen att regeringen bör sätta ett mål för hur mycket transportsektorn ska minska sina koldioxidutsläpp till 2020. Det yrkas också att styrningen av Trafikverket ska riktas mot klimatmålen. Trafikverket bör ges i uppdrag att minska vägtrafikens klimatpåverkan och få ett tydligt uppdrag att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot koldioxidintensiva trafikslag som flyg och bil. Vidare yrkas att regeringen ska redovisa den slutliga fördelningen av planeringsramen för riksdagen. Slutligen yrkas att ett klimatpolitiskt ramverk ska införas, enligt samma modell som det finanspolitiska ramverket. I ramverket bör tydliga regler för bl.a. uppföljning anges men samtidigt bör det finnas utrymme för oväntade händelser i omvärlden. Även i följdmotion 2012/13:T11 yrkande 1 av Åsa Romson m.fl. (MP), motion 2012/13:T503 yrkande 2 av Stina Bergström m.fl. (MP) och motion 2012/13:T509 yrkande 1 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkas att ett klimatpolitiskt ramverk ska införas.

I följdmotion 2012/13:T7 yrkande 4 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhålls att fyrstegsprincipen skapar en bra grund för att stegvis pröva möjliga förbättringar. Motionärerna anser dock att det saknas en tydlig prioritering för hållbara transportmedel. De förespråkar därför att en transporthierarki införs som tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att de övergripande trafik- och miljömålen ska nås. Motionärerna understryker att cykel- och kollektivtrafiken måste få en större andel av dagens och morgondagens resande. Transporthierarkin ska genomsyra alla beslut som rör kommunikationer och innebär att man vid behov av kommunikation först måste ställa frågan om det är nödvändigt att förflytta sig fysiskt, eller om digitala tjänster kanske kan användas i stället. Om det är nödvändigt att förflytta sig bör i första hand gång eller cykel användas. Om detta inte är möjligt ska kollektiva transportmedel väljas, som buss, spårtrafik eller järnväg, i första hand med förnybara drivmedel. Sedan följer sjöfart och därefter vägtransporter, och då i första hand de som drivs med drivmedel som inte påverkar miljön negativt. Endast i sista hand ska flyg användas.

I följdmotion 2012/13:T11 yrkandena 2–3 samt 5 framhåller Åsa Romson m.fl. (MP) att som en övergripande åtgärd för att få långsiktighet, målstyrning och transparens i den svenska klimatpolitiken kan ett klimatpolitiskt ramverk införas enligt samma modell som det finanspolitiska ramverket. Det bör innehålla tydliga regler för uppföljning och redovisning men sam-

tidigt medge utrymme för politiska prioriteringar och oväntade händelser. Vidare belyser motionärerna att det saknas ett tydligt mål för hur mycket transportsektorn ska minska sina utsläpp. I Trafikverkets klimatpaket som presenteras i Kapacitetsutredningen tolkas begreppet ”fossiloberoende fordonsflotta” som en minskning av fossil energi till vägtransporterna med 80 procent till 2030. I motionen anförs att det finns stora möjligheter att styra infrastrukturplaneringen så att den aktivt bidrar till att nå klimatmålen. Trafikverkets klimatpaket visar att målen är möjliga att nå med rätt prioriteringar. Det belyses också i motionen att den nuvarande nationella planen inte kommer att leda till att klimatmålen nås. Denna plan ligger till grund för infrastrukturpropositionen. Av Riksrevisionens rapport framkommer att om infrastrukturplaneringen hade gjorts utifrån klimatmålen skulle det ha gett andra prioriteringar. En stor del av de regionala planerna utgörs av vägobjekt som, påpekar motionärerna, inte leder till att klimatmålen uppnås. Därför vore det, enligt motionärerna, bra om de statliga medel som läggs i de regionala planerna villkoras så att de projekt som ska genomföras bidrar till att nå klimatmålen.

Det yrkas i motionen att ett klimatmål ska införas om att transportsektorn ska minska sina koldioxidutsläpp med 80 procent till 2030. Vidare yrkas att Trafikverket ska ges i uppdrag att utgå från Kapacitetsutredningens klimatpaket i den kommande åtgärdsplaneringen och att den nationella planen för 2010–2021 ska revideras så att den bidrar till att uppnå klimatmålen. Slutligen yrkas att de regionala planerna ska klimatanpassas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis klargöra att transportpolitiken är ett medel för att uppnå flera mål i samhället. Det övergripande målet är att transportsystemet ska ge en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Därutöver har riksdagen fattat beslut om ett funktionsmål: tillgänglighet, samt ett hänsynsmål: säkerhet, miljö och hälsa. De båda målen är jämbördiga. I budgetpropositionen för 2013 har regeringen föreslagit att hänsynsmålet ska justeras för att förtydliga kopplingen till det övergripande generationsmålet för miljö. I arbetet med att förvalta och utveckla transportsystemet uppstår i vissa fall målkonflikter då en enskild åtgärd inte alltid bidrar till alla delar av det transportpolitiska målet: tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa. Det finns ett starkt samband mellan utvecklingen av transportsystemet och samhällsutvecklingen i stort. Det faller sig därför naturligt att transportsystemet och den tillhörande infrastrukturen behöver anpassas till de krav som en långsiktigt hållbar utveckling ställer, såväl ekonomiskt som miljömässigt och socialt. Den nya infrastrukturplaneringen kommer att ge ökade möjligheter att utforma trafikens infrastruktur så att vi kan uppnå ett starkt och hållbart transportsystem med ökad flexibilitet och en förbättrad uppföljning.

Med anledning av regeringens skrivelse och motionsförslagen vill utskottet vidare framhålla att klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar. Det är därför viktigt att bryta sambandet mellan fler transporter och negativ påverkan på miljön och klimatet. Transportsystemet är en viktig del i att uppfylla klimatmålen, men hänsyn måste också tas till att transportsystemet behöver utvecklas i takt med att befolkningen ökar. Utskottet finner därför att Riksrevisionen i sin rapport har lyft fram väsentliga frågor och att det är viktigt att statens arbete med att nå klimatmålen ständigt står i fokus.

Utskottet anser att det är mycket viktigt att sambandet mellan transportsystemet och koldioxidutsläppen och de målkonflikter som kan uppstå mellan tillgänglighet och miljö tydliggörs. Det är en grundsten i arbetet för att uppnå ett hållbart transportsystem. Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att regeringen i budgetpropositionen årligen rapporterar utvecklingen av transportsystemet i förhållande till de transportpolitiska målen, bl.a. en uppföljning gentemot miljö kvalitetsmålet om begränsad klimatpåverkan.

Enligt utskottet behövs det fortlöpande insatser för att begränsa transportsystemets miljöpåverkan. Ett transporteffektivt samhälle och energieffektiva fordon är viktiga komponenter för att uppnå miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. Enligt utskottets mening är styrmedel som påverkar hur infrastrukturen utnyttjas och vilka fordon som köps viktigare för en positiv utveckling vad gäller miljön än infrastrukturutvecklingen i sig. Sett till transportsektorns totala utsläpp leder investeringar i infrastruktur endast till marginella förändringar. Koldioxidskatten och EU:s utsläppshandelssystem är de centrala styrmedlen för att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn. För att uppnå visionen att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2050 har regeringen uppdragit åt Naturvårdsverket att i samarbete med berörda myndigheter utarbeta en nationell färdplan. Utskottet ser positivt på detta initiativ och förutsätter att regeringen återkommer med närmare information om resultatet av utredningen och vilka åtgärder som är nödvändiga.

Vidare vill utskottet peka på det arbete som utförts för att främja miljövänliga transporter som kollektivtrafik och cykling. En mängd andra åtgärder utförs för att uppnå miljö kvalitetsmålen, vilket utskottet anser är viktigt att lyfta fram i sammanhanget. När det gäller en fossilberoende fordonsflotta pågår arbete på flera plan för att nå målet, bl.a. genom styrmedel i form av skärpta krav för skattebefrielse för miljöbilar och kvotpliktssystem för att uppnå inblandning av biodrivmedel i bensin och diesellojla. Satsningarna för att stödja utvecklingen av ny teknik fortsätter, bl.a. genom programmet för demonstration och marknadsintroduktion av elbilar och laddhybrider. Utskottet ser också positivt på regeringens satsning om 200 miljoner kronor för att stödja introduktionen av personbilar med extremt låga koldioxidutsläpp, som elbilar och laddhybrider, genom

införandet av en supermiljöbilspremie. Vidare har regeringen tillkallat en särskild utredare för att kartlägga möjliga handlingsalternativ och identifiera åtgärder som kan reducera transportsektorns utsläpp och beroende av fossila bränslen (dir. 2012:78). Utskottet ser med tillförsikt fram emot att regeringen återkommer med en redovisning av utredningens resultat.

Klimatneutrala transporter på väg (KNEG) är ett samarbete mellan olika aktörer från näringsliv, myndigheter och akademi, med den gemensamma visionen att göra godstransporterna på de svenska vägarna klimatneutrala. Projektet arbetar främst inom följande områden: effektivare transporter, effektivare fordon, effektivare bränsleproduktion och utökad användning av förnybara drivmedel. Initiativ som detta är enligt utskottets mening viktiga för att finna hållbara lösningar som fungerar för samtliga inblandade aktörer.

Det trafikslagsövergripande synsättet är en mycket viktig grund för transportpolitiken. Utskottet pekar på att flera steg har tagits mot ett trafikslagsövergripande synsätt. I dag finns det betydligt bättre förutsättningar än tidigare att göra prioriteringar mellan åtgärder i väg-, järnvägs-, sjöfarts- och luftfartssystem i och med att Trafikverket hanterar den långsiktiga planeringen för samtliga trafikslag. Inför den senaste åtgärdsplaneringen slog riksdagen fast ramar för drift och underhåll för väg respektive järnväg samt en totalsumma till utveckling av transportsystemet. Tidigare fördelades medlen per trafikslag. Därefter tog trafikverken, på regeringens uppdrag, fram ett förslag till nationell plan varefter regeringen, efter vissa justeringar, fastställde planen. Utskottet ser med tillfredsställelse att regeringen, med början i budgetpropositionen 2012, numera redovisar ramar för, och uppföljning av, den nationella trafikslagsövergripande planen och de regionala planerna samt annan information t.ex. uppföljningar och prognos för vissa större investeringsprojekt.

Med anledning av vad som ovan anförts avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T1 (S) yrkandena 1 och 2, 2012/13:T2 (MP) yrkandena 1, 2 och 5–7, 2012/13:T7 (V) yrkande 4, 2012/13:T8 (S) yrkande 6, 2012/13:T11 (MP) yrkandena 1–3 och 5, 2012/13:T503 (MP) yrkande 2 och 2012/13:T509 (MP) yrkande 1. Utskottet föreslår därmed att riksdagen lägger skrivelse 2012/13:3 till handlingarna.

Uppdrag på miljö- och klimatområdet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utredningsarbete med hänvisning till vad utskottet anför bl.a. om att ett framåtsyftande miljö- och klimatarbete är mycket viktigt samtidigt som tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa är jämbördiga mål.

Jämför reservation 6 (MP, V).

Motionerna

I följdmotion 2012/13:T2 yrkandena 3 och 4 samt i följdmotion 2012/13:T11 yrkande 4 framhåller Åsa Romson m.fl. (MP) att Riksrevisionens granskning visar att den nuvarande nationella planen inte leder till att vi når klimatmålen. I stället finns det mycket som talar för att den nuvarande planen leder till ökad klimatpåverkan, eftersom beräkningarna underskattar dess klimatpåverkan. De klimatvänliga transportslagen bör prioriteras. Därför yrkar motionärerna att den nuvarande planen för 2010–2021 ska revideras så att den aktivt bidrar till att nå klimatmålen och att beräkningarna i den nationella planen för 2010–2021 bör uppdateras utifrån slutsatserna i Riksrevisionens granskning.

I motion 2012/13:T508 yrkande 1 framhåller Åsa Romson m.fl. (MP) att det finns goda möjligheter att skapa ett klimatvänligt transportsystem i Stockholm. Redan i dag utnyttjas kollektivtrafik och cykling i hög utsträckning som transportmedel. I samband med utredningen av alternativ till Förbifart Stockholm tog Vägverket fram det s.k. kombinationsalternativet som byggde på en ny pendeltågslinje i kombination med vissa väginvesteringar. Det trafikslagsövergripande synsättet är viktigt framhåller motionärerna. Därför bör Trafikverket, yrkar motionärerna, utreda transportsystemet i Stockholm för att söka lösningar som leder till att klimat- och miljömålen nås.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill särskilt lyfta fram vikten av ett framåtsyftande miljö- och klimatarbete. Arbetet med att uppnå klimatmålen är en av vår tids största utmaningar. Det är också viktigt att de transportpolitiska målen, som riksdagen har godkänt, i samverkan med varandra bidrar till att uppnå ett hållbart och robust transportsystem. Tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa är enligt utskottets mening jämbördiga mål och samtliga är viktiga för en hållbar samhällsutveckling.

Utskottet kan vidare konstatera, som redogjorts för i avsnittet om klimatmålen ovan, att ett omfattande arbete pågår på flera plan för att säkerställa att klimatmålen uppnås.

När det gäller Förbifart Stockholm anser utskottet att, med hänsyn till befolkningstillväxten i Stockholm, det är nödvändigt att transportsystemet utvecklas. Förbifart Stockholm har en nyckelroll i arbetet med att uppnå ett robust transportsystem och kan bidra till en hållbar tillväxt såväl i Stockholmsregionen som i övriga landet. Därutöver tillkommer att Förbifart Stockholm endast kommer att stå för ca 1 procent av vägtrafikens totala utsläpp i regionen. Det finns enligt utskottets mening lämpligare sätt att uppnå en utsläppsminskning från vägtrafiken, inte minst genom energieffektivare fordon. Härvid vill utskottet återigen hänvisa till det arbete som bedrivs för att uppnå klimatmålen och som redogjorts för i avsnittet ovan. Vidare belyser utskottet att Förbifart Stockholm bidrar till ökad framkomlighet för bussar och cyklister i innerstan. Avslutningsvis vill utskottet påminna om att beslutet om Förbifart Stockholm är förenat med ett flertal villkor, bl.a. vad gäller luftkvalitet.

Med anledning av vad som nu har anförts avstyrker utskottet motionerna 2012/13:T2 (MP) yrkandena 3 och 4, 2012/13:T11 (MP) yrkande 4 och 2012/13:T508 (MP) yrkande 1.

Planeringsramar för perioden 2014–2025

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 ska uppgå till 522 miljarder kronor, varav 86 miljarder kronor till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar, 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar, och 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet i form av investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimningsåtgärder och statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Riksdagen godkänner även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025. Riksdagen bemyndigar också regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt fördela medel mellan nationell plan och regionala planer. Riksdagen avslår därmed samtliga behandlade motionsyrkanden om alternativa planeringsramar och insatser för drift och underhåll av trafikens infrastruktur. Utskottet anser att regeringens förslag innebär en kraftigt ökad och angelägen satsning på infrastrukturen. Utskottet bedömer att syftet med flera av motionsförslagen om att skapa bättre förutsättningar i olika delar av transportsystemet därmed torde bli tillgodosedda.

Jämför reservationerna 7 (S), 8 (MP), 9 (SD) och 10 (V).

Propositionen

Förslag till planeringsram för perioden 2014–2025

Regeringen pekar på att den ökning av trafiken som har pågått under en längre tid har lett till ett mycket högt kapacitetsutnyttjande i delar av transportsystemet, vilket är särskilt tydligt i storstadsregionerna, på de högttrafikerade järnvägsspåren och längs de större vägtransportstråken. Regeringen påminner också om att det finns en rad pågående och planerade investeringar i näringslivet runt om i landet som kommer att skapa ytterligare behov av förstärkt transportkapacitet. Vidare framhålls att problemen i järnvägssystemet har varit påtagliga under senare år och visat att resurserna till drift, underhåll och reinvesteringar behöver öka.

Regeringen understryker att ett effektivt transportsystem förutsätter att vägar och järnvägar underhålls för att upprätthålla värdet på den gemensamma nyttighet som transportinfrastrukturen utgör och minimera livscykelkostnaderna. Samtidigt påtalas att det är väsentligt att bygga nya vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur för att möta ett ökat behov av person- och godstransporter. Enligt regeringen måste även effektiviteten inom transportsystemet öka, vilket innebär att insatserna för att förbättra transportinfrastrukturen måste öka parallellt med att kraven på effektivitet skärps. De resurser som frigörs genom effektiviseringar kommer enligt regeringen att kunna användas för fler infrastrukturåtgärder.

Regeringen anser att den nya planeringsperioden bör vara lika lång som nu gällande planer, dvs. 12 år. Planeringsperioden blir därmed 2014–2025. För denna planeringsperiod föreslår regeringen en ekonomisk ram på 522 miljarder kronor (prisnivå 2013) för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. Av medlen föreslås att 86 miljarder kronor avsätts för drift, underhåll och reinvesteringar i statliga järnvägar och 155 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar. Regeringen föreslår att den resterande delen av den ekonomiska ramen, 281 miljarder kronor, avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet.

Regeringen hänvisar också till att ett genomgripande effektiviseringsarbete har bedrivits inom Trafikverket sedan verket bildades 2010. Av propositionen framgår att verkets totala effektivisering under perioden 2014–2025 bör kunna uppgå till ca 17 miljarder kronor. Regeringen pekar följaktligen på att ett utrymme för ytterligare åtgärder motsvarande detta belopp tillkommer utöver de resursförstärkningar som regeringen föreslår för att underhålla och utveckla transportinfrastrukturen under planeringsperioden.

Vidare påminner regeringen om att det i den nationella planen för utveckling av transportsystemet ingår ett antal väg- och järnvägsinvesteringar vars kostnader helt eller delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. De nya väg- och järnvägsinvesteringar där avtal om denna typ av medfinansiering finns är

- de objekt i Stockholms län som enligt Stockholmsöverenskommelsen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, inklusive Förbifart Stockholm
- de objekt i Västra Götalands län som ingår i Västsvenska paketet och som delvis ska finansieras med trängselskatt, inklusive Marieholmstunneln och Västlänken
- broarna över Sundsvallsfjärden på E4:an och över Motalaviken på riksväg 50 som delvis ska finansieras med vägavgifter.

Regeringen bedömer att investeringskostnaden för dessa objekt under perioden 2010–2025, för de delar vars kapitalkostnader finansieras med inkomster från trängselskatt eller avgifter, kommer att uppgå till 53 miljarder kronor (prisnivå 2013). Regeringen föreslår att riksdagen godkänner detta belopp som en planeringsram för de ovannämnda projekten.

Länsplaner

Regeringen anför att under planeringsperioden 2014–2025 bör den totala ekonomiska ramen för länen ligga på motsvarande genomsnittliga årliga nivå som under den nuvarande planeringsperioden. Regeringen anser vidare att fram t.o.m. 2021 bör fördelningen mellan länen vara oförändrad. Vad gäller prioriteringarna för perioden 2022–2025 påminner regeringen om att många olika tänkbara åtgärder behöver vägas mot varandra under åtgärdsplaneringen. De slutliga prioriteringarna bör enligt regeringen baseras på hur väl olika åtgärder bidrar till inriktningen i den framlagda propositionen. Regeringen anser att frågan om hur mycket av den statliga planeringsramen som ska gå till länsplanerna respektive till den nationella planen ska hållas öppen tills åtgärdsplaneringen är genomförd. Genom att hålla denna fråga öppen framhåller regeringen att planeringsansvariga på länsnivå respektive nationell nivå får incitament att noga överväga vilka åtgärder som ska lyftas fram i prioriteringen. Regeringen föreslås följaktligen få ett bemyndigande att *efter* åtgärdsplaneringen besluta om den slutliga fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner för den nya planeringsperioden 2014–2025.

Drift och underhåll av järnväg och väg

I propositionen påminns om att Trafikverket i sin kapacitetsutredning beskriver att det årligen under perioden 2014–2025, jämfört med nivån i gällande nationell plan, finns behov av utökade underhålls- och reinvesteringsåtgärder motsvarande ca 2,5 miljarder kronor för järnväg och ca 1,5 miljarder kronor för väg. Trafikverket bedömer att dessa medel leder till att järnvägssystemet återställs till dess ursprungliga funktion och att de eftersläpade reinvesterings- och underhållsbehoven successivt kommer att tillfredsställas. För vägtransportssystemet bedömer Trafikverket att det behövs ökade medel för att bl.a. motverka de nuvarande och förväntade bristerna för hela vägnätet.

Regeringen delar verkets bedömning av behoven för att återställa och anpassa transportsystemet. Regeringen bedömer att 3 miljarder kronor årligen behöver tillskjutas för perioden 2014–2025 och framhåller att dessa ökade resurser möjliggör en upprustning av standarden av det befintliga järnvägssystemet och en höjd ambition för vägunderhållet. Genom tillskotten bedöms att väginfrastrukturens funktionella nivå kommer att återställas och att de eftersläpande underhållsbehoven gradvis kommer att minska. Regeringen påminner om att därtill kommer dels det interna effektiviseringsarbete som pågår inom Trafikverket att frigöra resurser för att åter-

ställa såväl vägar som järnvägar, dels intäkter från banavgifter att komplettera anslagsmedlen för järnvägsinfrastrukturen (se avsnittet *Finansieringsfrågor*). Regeringen bedömer att de samlade medlen i huvudsak motsvarar Trafikverkets förslag.

Regeringen anser att de ökade resurserna främst ska användas till att återställa de högratifierade delar av trafikinfrastrukturen som bidrar till att underlätta för arbetspendling och till att stärka det svenska näringslivets konkurrenskraft. Standarden på de mindre trafikerade vägarna ska också bibehållas för att upprätthålla tillgängligheten i hela landet.

Utveckling av transportsystemet

Regeringen föreslår att den ekonomiska ram på 281 miljarder kronor som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet för perioden 2014–2025 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimningsåtgärder och statlig medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar m.m., och för medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar. Vidare får ramen användas till att täcka kostnader för räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

Regeringen påminner också om att utöver det utrymme för ytterligare åtgärder som skapas genom Trafikverkets interna effektiviseringsarbete, kompletteras den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet med en planeringsram som uppgår till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025 för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter (se ovan).

I propositionen aviserar regeringen sin avsikt att i den kommande åtgärdsplaneringen särskilt prioritera följande:

- *Utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms län.* Regeringen anför att en förhandlingsperson bör ges i uppdrag att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en utbyggnad av tunnelbanans blå linje i Stockholm och eventuellt nära anslutande åtgärder. Regeringen pekar på att befolkningen i Stockholms län har ökat med ca 40 000 personer årligen de senaste åren och understryker att för att Stockholm ska kunna fortsätta att utvecklas och växa krävs att stadens invånare har tillgång till en fungerande infrastruktur och en bostadsmarknad som är dimensionerad efter framtidens behov. Det understryks också att en tunnelbaneutbyggnad möjliggör en kraftigt utökad bostadsbebyggelse längs de aktuella linjerna. Regeringen meddelar att förhandlingspersonen ska ha i uppgift att ta fram en överenskommelse om förslag till finansiering av tunnelbanans förlängning mellan station Kungsträdgården och Nacka, samt eventuella anslutande åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen till och med 2015. Det fram-

- hålls vidare att förhandlingspersonen ska ha stor frihet att analysera andra möjliga utbyggnader av tunnelbanenätet eller andra projekt för att maximera den samhällsekonomiska nyttan med satsningen.
- *Ny stambana för snabbtåg.* Regeringen meddelar att de första delsträckorna, Ostlänken mellan Järna och Linköping samt den första delen av sträckan Göteborg–Borås mellan Mölnlycke och Bollebygd, bör påbörjas under perioden 2014–2025. Regeringen framhåller att eftersom den nuvarande järnvägen mellan Stockholm och Linköping tillhör landets mest belastade kommer kapaciteten i järnvägssystemet att förbättras avsevärt om Ostlänken byggs, bl.a. genom att en stor del av persontrafiken flyttas över till Ostlänken, vilket frigör kapacitet för godstrafiken på den nuvarande rälsen. Vidare kommer transporterna till och från Skavsta flygplats att bli både snabbare och mer miljövänliga. Vad gäller byggandet av ny järnväg mellan Göteborg och Borås leder detta enligt regeringen till att städerna knyts tätare samman och att förutsättningarna för arbetspendling förbättras betydligt. Därtill framhålls att resorna till Landvetter flygplats blir snabbare, enklare och grönare.
 - *Åtgärder för att möta den växande gruvnäringens behov.* Regeringen konstaterar att befintliga gruvor har gått på högvarv de senaste åren och att ett flertal nya har öppnats eller kommer att öppnas. Regeringen bedömer att gruvnäringens behov behöver tillgodoses snabbt för att till fullo utnyttja de möjligheter tillväxten i gruvnäringen ger. Regeringen anser därför bl.a. att en upprustning av vägen mellan Pajala och Svappavaara bör inledas för att möjliggöra tunga transporter till följd av etableringen av en gruva i Pajala kommun. Regeringen framhåller också bl.a. behovet av ytterligare satsningar på gruvnäringen i Bergslagen.
 - *Ett nationellt trafikledningssystem.* Genom att utveckla och införa ett förbättrat och enhetligt systemstöd för tågtrafikledningen kan enligt regeringen järnvägstrafiken styras mer effektivt, vilket kan öka kapaciteten i järnvägstransportsystemet ytterligare. Ett nytt trafikledningssystem ger också bl.a. höjd robusthet då järnvägssystemet kan styras och övervakas från alla driftledningscentraler oavsett geografiskt läge. Regeringen pekar på att Trafikverket har bedömt att det nya trafikledningssystemet skulle kunna innebära besparingar på upp till 140 miljoner kronor per år när systemet är fullt utbyggt.

Motionerna

Oppositionspartiernas förslag till ekonomisk ram för åtgärder i trafikens infrastruktur under 2014–2025 sammanfattas i tabellen nedan och beskrivs närmare i den efterföljande redovisningen.

Regeringens och oppositionspartiernas förslag till ekonomisk ram för åtgärder i trafikens infrastruktur 2014–2025

Miljarder kronor

	Regeringen	(S)	(MP)	(SD)	(V)
Total planeringsram	522	568	578	552	595
varav					
Drift och underhåll	241	250,6	248	(*)	243
– därav vägar	155	159,8	155	155	134
– därav järnvägar	86	90,8	93	(*)	109
Utveckling av transportsystemet	281	317,4	330	(*)	352
– därav vägar	(*)	(*)	85	(*)	121
– därav spårtrafik	(*)	(*)	210	(*)	231

* Inte specificerat.

I kommittémotion 2012/13:T8 yrkande 1 föreslår Anders Ygeman m.fl. (S) att regeringens förslag till statlig planeringsram avslås. I yrkande 2 föreslås att den totala planeringsramen för perioden 2014–2025 i stället ska uppgå till 568 miljarder kronor. I yrkande 4 föreslås att av medlen i ramen ska 90,8 miljarder kronor avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar och 159,8 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar. Motionärerna avslår följaktligen i yrkande 3 regeringens förslag på 86 miljarder kronor respektive 155 miljarder kronor.

Socialdemokraterna anslår 4,8 miljarder kronor mer än regeringen till drift och underhåll och reinvesteringar i statliga järnvägar. Motionärerna framhåller att detta ger möjligheter att nå den nivå som Trafikverket anser vara nödvändig för att det befintliga järnvägssystemet ska återfå den kapacitet det har designats för. De anför att de ökade insatserna märkbart kan förbättra järnvägens funktionssätt och på relativt kort tid skapa tydliga förbättringar för resenärer och transportköpare. Motionärerna betonar vidare att järnvägssystemet har stora behov av nyinvesteringar, vilket arbetspendlare och godstransportörer upplever dagligen. När det gäller nyinvesteringar vill Socialdemokraterna således att en klar majoritet ska gå till ny järnvägskapacitet. I motionen föreslås investeringar i höghastighetsjärnvägar (se avsnittet nedan om höghastighetsbanor), satsningar på centrala godsstråk (bl.a. hamnbanan i Göteborg och dubbelspår Hallsberg–Mjölby), Norrbotniabanen samt ytterligare satsningar som underlättar för arbetspendling men även delvis anslutande godstransporter och anslutande fjärrtåg i våra tre storstadsregioner. Motionärerna understryker att fortsatt byggnation av kollektivtrafiken är av nationellt intresse och att staten därför måste vara med och bidra till strategiska kollektivtrafikinvesteringar i våra större städer. I yrkande 20 framhålls följaktligen vikten av anslag i åtgärdsplaneringen till kollektivtrafiksatsningar i stortstäderna.

På vägsidan understryker Socialdemokraterna behovet av åtgärder som ökar trafiksäkerheten och framkomligheten för såväl åkerinäringens lastbilar som personbilar och kollektivtrafikens bussar. Socialdemokraterna vill

under planeringsperioden anslå 4,8 miljarder kronor mer än regeringen till drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion, samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar. Motionärerna betonar att detta ger ökade möjligheter till åtgärder för högre trafik-säkerhet och förbättring av de vägar som är särskilt viktiga för skogs- och basindustrin. I yrkande 22 behandlas mötteseparering av vägar och motionärerna konstaterar att det alljämt kvarstår flera hundra mil att separera. Med hjälp av de ökade anslag som Socialdemokraterna föreslår framhålls att mer mötteseparerad väg kan åstadkommas. Socialdemokraterna vill även satsa på ökad användning av intelligenta transportsystem, ITS, såsom variabla hastighetsskyltar, elektronisk trafikinformation och elektronisk infrastruktur för att fordon ska kunna kommunicera med varandra. Motionärerna understryker bl.a. att ITS många gånger kan öka kapaciteten på befintliga vägar. ITS lyfts fram i yrkande 23. Motionärerna berör vidare i yrkande 24 tjälsäkring och bärighetsåtgärder och pekar på att Socialdemokraternas satsningar kommer att innebära stora förbättringar för bl.a. skogsindustrin som i dag förlorar stora ekonomiska värden på grund av tjälskador och bristande bärighet. Motionärerna framhåller att det ökade anslaget till drift och underhåll kan ge snabba effekter både på sysselsättning och vägstandard.

I partimotion 2012/13:T11 yrkande 8 av Åsa Romson m.fl. (MP) föreslår Miljöpartiet att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 ska uppgå till 578 miljarder kronor och att 330 miljarder kronor av denna ram ska användas till utveckling av transportsystemet. Miljöpartiet invänder mot att regeringen inte har föreslagit någon fördelning av ramen för utveckling av transportsystemet på vägar eller järnvägar eller angivit hur stor del av ramen som beräknas gå åt för räntor och amorteringar m.m. Miljöpartiet föreslår själv i yrkande 15 att 85 miljarder kronor avsätts för investeringar i vägar, varav 9 miljarder kronor bör gå till investeringar i cykelvägar och andra cykelåtgärder. Miljöpartiet understryker att en ökning av cyklings andel av persontransporterna är ett snabbt sätt att minska utsläppen från transportsektorn samtidigt som det skulle ha positiva effekter ur hälsosynpunkt. Följaktligen förespråkas i yrkande 18 ökade cykelsatsningar, både på statliga vägar och som delfinansiering för regioner och kommuner. Miljöpartiet föreslår vidare att ytterligare 210 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska gå till investeringar i spårtrafik, varav 12 miljarder kronor för bidrag till spårvägar och tunnelbana och 198 miljarder kronor för investeringar i järnvägar. Miljöpartiet anser att många av landets städer passar utmärkt för spårväg. Partiet förespråkar därför att staten tar ett större ansvar för att möjliggöra satsningar på lokal spårtrafik och föreslår i yrkande 12 en statlig delfinansiering av spårväg och tunnelbana. Enligt Miljöpartiet läggs alltför stor fokus på framkomligheten för person- och lastbilar i infrastrukturplaneringen, vilket är till nackdel för kollektivtrafiken. Följaktligen föreslås i yrkande 17 att Trafikverket ges i uppdrag att

föreslå åtgärder som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft i den kommande åtgärdsplaneringen. Miljöpartiet begär i yrkande 20 att regeringen avbryter planerna på Förbifart Stockholm och i stället söker lösningar för Stockholmstrafiken där uppsatta klimat- och miljömål nås. Partiet framhåller att förbifarten leder till att bilberoendet ökar och att andelen resande med kollektivtrafik i regionen minskar.

När det gäller inriktningen av järnvägsinvesteringarna klargörs i yrkande 25 att Miljöpartiets förslag bygger på att alla järnvägsåtgärder som finns i den nu fastställda planen för 2010–2021 kommer att fullföljas samtidigt som ytterligare investeringar föreslås för 70 miljarder kronor. Av dessa ska 40 miljarder kronor gå till fyra större projekt (bl.a. första etappen av Norrbottenbanan) och 30 miljarder kronor till ett flertal medelstora och mindre projekt, bl.a. en särskild pott på 9 miljarder kronor för trimning och förbättringar av ett antal regionala banor. Miljöpartiet föreslår också ökat underhåll i nivå med de summor som Trafikverkets kapacitetsutredning har identifierat i sitt högsta alternativ. I yrkande 14 föreslås följaktligen att 93 miljarder kronor av den ekonomiska ramen avsätts till drift och underhåll och reinvesteringar i statliga järnvägar och 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar. Det förtydligas i yrkande 19 att en större del av vägunderhållet bör gå till det mer perifera vägnätet på landsbygden. Det framhålls också i motionen att i takt med att klimatförändringarna blir alltmer kännbara, blir också påfrestningarna på infrastrukturen större. Det anförs att det framför allt finns ökad risk för ras och skred i samband med häftiga skyfall och översvämningar. Miljöpartiet önskar därför i yrkande 7 att Trafikverket ges i uppdrag att klimatsäkra infrastrukturen som en del av det kontinuerliga arbetet med drift och underhåll, både för järnväg och för väg.

Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) föreslår i motion 2012/13:T6 yrkande 2 en höjd ambitionsnivå för järnvägen. Motionärerna anser att de satsningar som regeringen har presenterat är otillräckliga och förespråkar därför ett tillskott på ytterligare omkring 2,5 miljarder kronor årligen, dvs. totalt ca 30 miljarder kronor under planeringsperioden, vilket motsvarar den högsta ambitionsnivå som Trafikverket tidigare har identifierat för att kunna förstärka och utöka kapaciteten där bristerna är som störst genom såväl trimningsåtgärder som nyinvesteringar. Motionärerna betonar att förbättringarna i järnvägsnätet bör ske i enlighet med fyrstegsprincipen. Vidare anförs att upprustningen inte ska finansieras genom höjda banavgifter, utan huvudsakligen genom statligt stöd.

Vänsterpartiet välkomnar i partimotion 2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) att regeringen har höjt sina ambitioner för transportsystemet. Mot bakgrund av miljö- och klimatskäl och de stora brister i kapacitet och tillgänglighet som resenärer och godstrafik ställts inför anförs dock att regeringens nivå är otillräcklig. I yrkande 8 föreslår Vänsterpartiet att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perio-

den 2014–2025 i stället bör uppgå till 595 miljarder kronor och att 352 miljarder kronor av denna ram ska användas till utveckling av transportsystemet. Vänsterpartiet anser att det krävs stora järnvägsinvesteringar och nationella satsningar på lokal spårtrafik för att möta medborgarnas och företagens behov av klimatsmarta transporter. Följaktligen föreslås i yrkande 9 en ram för järnvägsinvesteringar motsvarande 231 miljarder kronor, där 218 miljarder kronor avsätts till nya järnvägar och 13 miljarder kronor till lokal spårtrafik. Genom förslaget på större ekonomisk ram skapas enligt Vänsterpartiet utrymme för mer omfattande investeringar i spår. I motionen framhålls vissa prioriterade investeringsåtgärder och inriktningar för perioden 2014–2025, bl.a. höghastighetsbanor, byggande av Norrbotniabanan och en utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholm. För att öka kapaciteten i transportsystemet och stimulera hållbart resande måste enligt motionärerna också det statliga stödet för t.ex. cykelbanor och cykelparkeringar i kommunerna öka. I yrkande 11 föreslås följaktligen att 8,4 miljarder kronor av den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet avsätts för riktade åtgärder för cykelinfrastruktur. Vidare förespråkas i yrkande 12 att 13,2 miljarder kronor av den ekonomiska ramen avsätts för riktade åtgärder för kollektivtrafiken, bl.a. snabbussar, kollektivtrafik på vatten och ett anpassat kollektivt resande för funktionsnedsatta. Motionärerna pekar också på att behovet av hållbara transportlösningar för näringslivet kan uppstå inom relativt kort tidsperiod. I yrkande 13 anförs därför att 10 miljarder kronor bör avsättas i en flexibel pott för investerings- och trimningsåtgärder på kort sikt.

Vänsterpartiet bedömer inte att regeringens höjda ambitioner för banunderhållet räcker till. Enligt partiet bör Kapacitetsutredningens föreslagna nivå betraktas som en absolut mininivå. Således förordas i yrkande 14 ett ökat anslag för banunderhåll. I yrkande 15 anförs att 109 miljarder kronor av den ekonomiska ramen bör avsättas till drift och underhåll av och reinvesteringar i statliga järnvägar, inklusive upprustning av lågtrafikerade banor och kapillärspår. Vänsterpartiet bedömer vidare att det också finns behov av ökade medel till drift och underhåll för vägar, dock i mindre omfattning än regeringen. Av den ekonomiska ramen föreslås således i yrkande 16 att 134 miljarder kronor avsätts till drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.

Anders Ygeman m.fl. (S) understryker i kommittémotion 2012/13:T5 yrkande 6 behovet av att säkerställa tillräckliga anslag till järnvägsunderhållet för att kunna komma upp till den kapacitetsnivå som järnvägssystemet ursprungligen har utformats för. Anders Ygeman m.fl. (S) framhåller också i kommittémotion 2012/13:T477 yrkande 2 behovet av ökad kapacitet i järnvägssystemet. Motionärerna konstaterar att eftersatt underhåll och bristande nyinvesteringar under en längre tid har gjort att driftsäkerheten och punktligheten försämrats kraftigt. De pekar på att det framför allt är bristen på kapacitet i järnvägssystemet som skapar de allvarligaste proble-

men. För att komma till rätta med problemen anförs att det behövs investeringar i såväl ny spårkapacitet som förbättrat underhåll. Motionärerna understryker i yrkande 4 särskilt behovet av fungerande godstransporter på järnväg, både för att avlasta vägarna och för att gynna klimatet. De pekar i sammanhanget också på vikten av att kombitrafiken utvecklas för att främja en effektiv samverkan mellan lastbilstransporter och tåg.

Även i motion 2012/13:T291 av Hillevi Larsson (S) framhålls behovet av satsningar på järnvägen. Motionären pekar på att den senaste tidens problem med försenade och inställda tåg har skapat ett bristande förtroende för järnvägstrafiken, vilket har lett till att tåget väljs bort och att andra transportmedel föredras till men för miljön. Motionären pekar också på att säkerheten inom järnvägen inte kan garanteras så länge inte mer resurser tillskjuts och de grundläggande problemen får en lösning.

Peter Johnsson m.fl. (S) pekar i motion 2012/13:T375 på statens möjligheter att utveckla miljövänligare transporter genom att satsa på järnvägens kapillära bannät och de lågtrafikerade banorna. Att använda och utveckla den infrastruktur som redan finns ligger enligt motionärerna i linje med väletablerat miljötänkande. De understryker följaktligen vikten av att i infrastrukturplaneringen se över behovet av insatser för det kapillära järnvägsnätet.

Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S) lyfter i motion 2012/13:T422 fram järnvägens roll i omställningsarbetet för att minska vår miljöpåverkan. De framhåller behovet av att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett bättre underhåll av vår infrastruktur. De pekar i sammanhanget på att underhållet av det svenska järnvägsnätet har varit eftersatt under många år och att det behövs en ordentlig satsning på underhåll och nyinvesteringar för att klara det framtida behovet av tågtrafik.

I partimotion 2012/13:Fi303 yrkande 15 av Åsa Romson m.fl. (MP) efterlyses förslag om satsningar på utbyggnad av järnväg, klimatsmart kollektivtrafik och cykel. Miljöpartiet understryker behovet av satsningar på de transportslag som ger lägst klimatpåverkan. För att skapa en modern, snabb och tillförlitlig tågtrafik anser motionärerna att satsningarna på järnvägsunderhållet behöver öka, dels för att avhjälpa de akuta problemen, dels för att skapa en robust tågtrafik framöver. Vidare anförs att det på sikt krävs investeringar i ny spårkapacitet, både på befintliga banor och via satsningar på nya sträckningar och höghastighetsbanor. Motionärerna kritiserar regeringens satsningar på nya motorvägar och vill i stället styra om dessa medel till satsningar på kollektivtrafik och cykel. Miljöpartiets förslag innehåller satsningar inom sju områden: i) mer pengar till underhåll, drift och reinvesteringar – i nivå med de summor som Trafikverket har efterfrågat, ii) kapacitetshöjande åtgärder för de mest akuta flaskhalsar som Trafikverket har identifierat samt upprustning av lågtrafikerade banor, iii) investeringar i nya spår (som Ostkustbanan och Norrbottenbanan) och höghastighetståg, iv) en godspott för industrin för att främja hållbara gods-

transporter på järnväg, v) en spårvägssatsning i större städer, vi) en kollektivtrafiksatsning där bl.a. busstrafiken prioriteras framför biltrafiken, och vii) en cykelsatsning för att öka cyklingens andel av persontransporterna.

Stina Bergström m.fl. (MP) understryker i kommittémotion 2012/13:T503 att järnvägskapaciteten behöver öka för att möjliggöra en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik och mer gods i framtiden, samt för att skapa ett mer robust järnvägssystem. Motionärerna önskar vidare i yrkande 9 att regeringen återinför bidrag till köp av och reinvesteringar i fordon. De förespråkar att stödet ska kunna ges till alla typer av spårfordon och att en åtgärd skulle kunna vara att stödja installationen av det nya signalsystemet ERTMS som riksdagen har beslutat om och som innebär stora merkostnader för operatörerna.

I partimotion 2012/13:N400 yrkande 7 av Åsa Romson m.fl. (MP) framhålls behovet av satsningar på hållbara godstransporter. Motionärerna pekar på järnvägstransporternas och sjöfartens betydelse för industrier med tungt gods och stora godsflöden. De påtalar att underhåll och nyinvesteringar i järnväg är eftersatt sedan många år tillbaka och föreslår därför satsningar på flera banor som är strategiska för industrin samt inrättandet av en s.k. godspott med medel för t.ex. investeringar i kombiterminaler samt längre mötesspår.

Även i motion 2012/13:N311 yrkande 3 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) påtalar att mer gods behöver gå på järnväg. Motionärerna efterlyser framför allt åtgärder för att se till att redan befintlig järnväg nyttjas bättre och effektivare. De framhåller att sådana åtgärder utgör effektiva satsningar för snabbare transporter och kan i en överskådlig framtid korta res- och transporttider.

Helena Leander m.fl. (MP) anför i kommittémotion 2012/13:T510 att Kapacitetsutredningen har pekat på att en fördubbling av kollektivtrafiken och en ökning av andelen gång- och cykeltrafik kommer att krävas för att nå klimatmålen. Med utgångspunkt i detta efterlyser motionärerna i yrkande 6 en höjd statlig medfinansiering av kollektivtrafik samt gång- och cykelvägnät.

Mattias Karlsson och Sven-Olof Sällström (båda SD) framhåller i motion 2012/13:T416 behovet av en väl utbyggd infrastruktur som är anpassad efter marknadens villkor och behov. De pekar på att flera tunga aktörer har föreslagit inrättandet av en särskild investeringspott för marknadsdrivna anpassningar av infrastrukturen i syfte att kunna möta snabba förändringar i näringslivets transportbehov. Motionärerna anser att regeringen bör utreda möjligheten att inrätta en sådan investeringspott.

Utskottets ställningstagande

En väl fungerande transportinfrastruktur är avgörande för att skapa tillväxt, välfärd och livskvalitet i hela vårt land. Ökningen av trafiken under lång tid har tillsammans med många år av underinvestering lett till ett mycket

högt kapacitetsutnyttjande i vissa delar av transportsystemet, vilket har lett till ökad trängsel och till att störningar oftare uppstår. Åtgärder för att skapa ett mer robust och tillförlitligt transportsystem är därför av stor betydelse och utskottet ser följaktligen med stor tillfredsställelse på den inriktning som regeringen redovisar i den nu framlagda infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25) som bl.a. syftar till att optimera det befintliga systemet genom en ökad fokusering på drift, underhåll, reinvestering och trimning, och till att öka kapaciteten i systemet samt ta bort flaskhalsarna.

En kraftig ambitionshöjning för transportinfrastrukturen

Regeringens förslag till ekonomisk ram för perioden 2014–2025 innebär en kraftigt ökad satsning på infrastrukturen. Regeringen föreslår att under denna period ska sammanlagt 522 miljarder kronor avsättas för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen. Detta innebär en kraftigt ökad ram i förhållande till tidigare riksdagsbeslut och motsvarar en ambitionsökning med närmare 20 procent i jämförbara priser. Regeringen föreslår att ramen fördelas med 86 miljarder kronor till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar, 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och 281 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet. Utskottet anser att regeringens förslag till hur medlen ska fördelas är väl avvägd mot de behov som finns. Till detta tillkommer en planeringsram för investeringar i vissa väg- och järnvägsinvesteringar för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. För dessa projekt föreslår regeringen en planeringsram för perioden 2010–2025 på 53 miljarder kronor. Utskottet är positivt även till detta.

I propositionen föreslås att den ekonomiska ram som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet får användas i statliga järnvägar och vägar, för trimningsåtgärder och statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag och välkomnar att planeringsramen ges en tydlig trafikslagsövergripande struktur.

Regeringen har meddelat att infrastrukturåtgärderna föreslås öka med totalt 105,6 miljarder kronor under perioden 2014–2025 jämfört med den tidigare perioden 2010–2021. I detta ingår även de resurser som Trafikverket har sagt sig kunna frigöra genom effektiviseringar. Regeringen har framhållit att ökningen motsvarar i genomsnitt 8,8 miljarder kronor per år och en ambitionshöjning på 24 procent jämfört med tidigare plan. Detta kommer enligt utskottet att möjliggöra en mycket omfattande upprustning av standarden på det befintliga järnvägsnätet och en höjd ambitionsnivå för vägunderhållet i hela landet. Den aviserade satsningen och dess inverkan på planeringsramen framgår av tabellen nedan.

Planeringsramar för transportinfrastrukturen*Miljarder kronor*

Total ram för perioden 2010–2021, inkl. låneram (2009 års priser)	417,0
Anslagsnivå för perioden 2010–2021, exkl. låneram för tidigare beslutade investeringsobjekt (t.ex. Trollhättepaketet och Citybanan)	401,5
Anslagsnivå uppräknad till 2013 års priser	423,4
Ambitionshöjning i regeringens förslag	105,6
– varav <i>anslag</i>	90,3
– varav <i>Trafikverkets effektiviseringspotential</i>	15,3
Total ny anslagsbas (för väg, järnväg och sjöfart)	513,7
Låneram för infrastrukturinvesteringar och för el- och teleinvesteringar för järnvägsinfrastrukturen	7,7
Driftbidrag till icke-statliga flygplatser	0,8
Total ram för perioden 2014–2025 (2013 års priser)	522,2

Av den ökade satsningen på 105,6 miljarder kronor har regeringen aviseraat att preliminärt 36,2 miljarder kronor ska användas till vägåtgärder och 69,4 miljarder kronor till järnvägsåtgärder i enlighet med tabellen nedan. Utskottet är positivt till denna preliminära fördelning.

Ökade infrastrukturåtgärder 2014–2025*Miljarder kronor (2013 års priser)*

	Drift och underhåll	Investeringar	Totalt
Järnväg	20,4	49,0	69,4
Väg	16,2	20,0	36,2
Totalt	36,6	69,0	105,6

Regeringen framhåller att ambitionshöjningen för infrastrukturen skapar utrymme för en lång rad angelägna nyinvesteringar, på väg men framför allt på järnväg. Utskottet välkomnar detta. Det meddelas att satsningen inte bara innebär nya objekt i planerna, utan också att det skapas utrymme för att tidigarelägga redan planerade investeringar som är angelägna ur kapacitetssynpunkt och för ökad trafiksäkerhet. Regeringen meddelar sin avsikt att vid ett senare tillfälle återkomma till vilka ytterligare objekt som därmed blir till. Utskottet ser med stort intresse fram emot denna redovisning.

Utskottet noterar att samtliga oppositionspartier har lämnat förslag om högre ekonomiska ramar för åtgärder i trafikens infrastruktur under den kommande planeringsperioden. Utskottet vill med anledning av detta, och med hänsyn till den bristande överenskommelsen mellan planeringsnivåer och anslagstilldelning under föregående regeringar, understryka betydelsen av en realistisk planeringsram. Utskottet välkomnar därför att den föreslagna ramen i infrastrukturpropositionen står i samklang med de anslagsnivåer som regeringen har föreslagit i budgetpropositionen för 2013. Utskottet vill också påminna om att de samlade medel till drift och underhåll av och reinvesteringar i vägar och järnvägar som regeringen föreslår i form av ökade anslagsmedel, banavgifter samt Trafikverkets interna effek-

tiviseringsarbete, i huvudsak motsvarar vad Trafikverket själv har angivit behövs för att återställa transportsystemet till den funktionella nivå som det har byggts för. Utskottet påminner vidare om att åtgärder inom framför allt järnvägssystemet kräver god tid i planeringsarbetet och att det måste finnas ledig tid mellan tågen som passerar på spåret för att man ska kunna komma ut och göra olika typer av underhållsarbeten. Detta är långt ifrån oproblematiskt med tanke på dagens höga kapacitetsutnyttjande. Utskottet vill därför understryka att utförandet av en alltför stor mängd insatser på det befintliga järnvägsnätet inte kan ske utan att detta snabbt får omedelbara negativa återverkningar i järnvägstrafiken. Dessutom vill utskottet hänvisa till vad infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd anförde i Näringsdepartementets nyhetsbrev om transporter och infrastruktur i september 2011 om att kostnaderna för infrastrukturarbeten riskerar att skjuta i höjden om man på kort tid är villig att spendera enormt mycket pengar. Utskottet ställer sig mot bakgrund av det ovan anförda negativt till oppositionspartiernas förslag om alternativa ramar.

Kraftfulla åtgärder för att öka kapaciteten i järnvägsnätet

Alliansregeringen har sedan den tillträdde förra mandatperioden genomfört betydande och välbehövliga satsningar på infrastrukturområdet, inte minst på järnvägsområdet. Anslagen till drift och underhåll av järnvägsnätet ökade med hela 2,2 miljarder kronor mellan 2006 och 2011, vilket motsvarar ca 60 procent i löpande prisnivå. I förra årets budgetproposition (prop. 2011/12:1 utg.omr. 22 Kommunikationer) aviserade regeringen vidare en sammanlagd anslagshöjning för järnvägssatsningar på 3,6 miljarder kronor för 2012 och 2013. Trots de senaste årens satsningar kan dock utskottet konstatera att situationen för järnvägens infrastruktur alltjämt är ansträngd. Mot denna bakgrund är det särskilt välkommet att regeringen i mars 2011 beslutade att låta Trafikverket 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 har sedermera genomfört en omfattande och angelägen utredning som identifierar bristerna i det befintliga systemet, liksom de åtgärder som behövs för ett effektivt utnyttjande av järnvägssystemet och för att bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

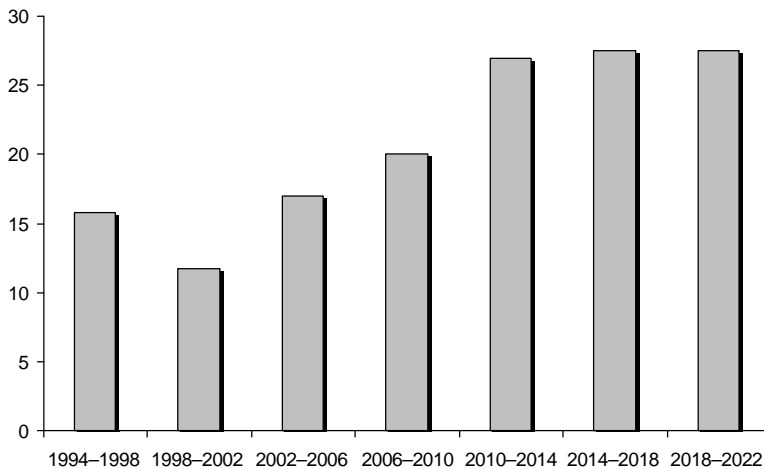
I kapacitetsutredningen beskriver Trafikverket ett behov av utökade underhålls- och reinvesteringsåtgärder för järnvägen motsvarande 2,5 miljarder kronor årligen under perioden 2014–2025, jämfört med nivån i nu gällande plan. Regeringen delar Trafikverkets bedömning av behovet att återställa och anpassa transportsystemet. Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att det tillskott som regeringen föreslår i sin nya satsning, tillsammans med de medel som väntas frigöras genom Trafikverkets effektiviseringsarbete samt de intäkter som förutsetts tillkomma genom banavgifter, i huvudsak kommer att motsvara Trafikverkets förslag. Utskottet

påminner i sammanhanget om att regeringen dessutom föreslår en satsning på ett nytt nationellt trafikledningssystem som på ett effektivt sätt kan styra järnvägstrafiken, och därmed öka kapaciteten i systemet ytterligare.

Utskottet vill framhålla att genom regeringens välbehövliga förslag i den nu framlagda infrastrukturpropositionen permanentas 2012 och 2013 års tillfälliga satsningar på en hög nivå. Jämfört med den befintliga planen ökar således drift- och underhållsåtgärderna under planeringsperioden 2014–2025 med hela 20 miljarder kronor i fasta priser, eller 30 procent, vilket motsvarar 1,7 miljarder kronor årligen. Regeringens förslag och utvecklingen fördelat på mandatperioder redovisas i diagrammet nedan.

Drift och underhåll på järnväg 1994–2022

Miljarder kronor, 2013 års priser



Källa: *Jobb- och tillväxtsatsningar: 55 miljarder till järnväg*, Näringsdepartementet.

De utökade resurserna för drift och underhåll kommer enligt regeringen att användas för tusentals åtgärder för att höja nivån på järnvägsnätet, bl.a. underhåll av kontaktledningar och broar, slipning av spår och byte av växlar. Utskottet välkomnar detta. Liksom regeringen anser utskottet också att en märkbart förbättrad standard på järnvägsnätet även skulle göra det försvarbart för Trafikverket att höja banavgifterna för operatörerna, varigenom resurserna för drift och underhåll blir ännu större än vad som angivits ovan.

Regeringen framhåller i infrastrukturpropositionen att det utöver en ökad satsning på drift, underhåll och reinvesteringar också finns en rad andra s.k. steg 2-åtgärder som kan bidra till en effektiv användning av transportinfrastrukturen. Regeringen pekar i sammanhanget på att blandad trafik på järnväg innebär en begränsning av kapaciteten och att det går att utnyttja kapaciteten mer effektivt med utjämnade hastigheter. Utskottet instämmer i denna bedömning och noterar vidare att det enligt regeringen

sannolikt också finns en potential att öka effektiviteten i järnvägssystemet genom en tydligare separering mellan tåg i olika hastigheter, t.ex. att separera pendelstågtrafiken från övrig järnvägstrafik.

Förutom ovan redovisade ambitiösa satsningar på drift och underhåll av järnvägssystemet presenterar regeringen i propositionen också en omfattande satsning för att bl.a. möjliggöra snabbtåg mellan Stockholm och Linköping. Utskottet behandlar denna satsning i avsnittet *Höghastighetsbanor* nedan.

Ökat fokus på lösningar för kollektivtrafik, m.m.

I flera av de motioner som behandlas här efterlyser motionärerna utökade satsningar på kollektivtrafiken. Utskottet instämmer i att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och på så sätt få en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Det är enligt utskottet angeläget att kollektivtrafiken är 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.

Regeringen framhåller i infrastrukturpropositionen att det behövs ökade insatser för att prioritera kollektivtrafiken och få bättre tvär- och trafikslagsövergripande förbindelser. Utskottet delar denna uppfattning. Utskottet vill också påminna om att regeringen i februari 2011 gav Trafikanalys i uppdrag att ta fram 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. I maj 2011 lämnade Trafikanalys rapporten *Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys* (rapport 2011:3) där det konstateras att det finns uppenbara brister i dagens infrastruktur och i utbudet av kollektivtrafik som påverkar arbetspendlingen i alla tre storstadsregioner. Rapporten har tjänat som underlag till regeringens infrastrukturproposition.

Utskottet vill i sammanhanget även framhålla att det i Trafikverkets kapacitetsutredning konstateras att framtida problem i transportsystemet inte går att lösa utan ett ökat resande med kollektivtrafik, gång och cykel. Därför föreslås ett antal insatser för att öka dessa färd sätt, i synnerhet inom ramen för de föreslagna storstads- och klimatpaketen. Utskottet välkomnar detta och noterar med tillfredsställelse att även regeringen understryker i infrastrukturpropositionen att kollektivtrafik, gång och cykling kan förbättra kapaciteten och tillgängligheten i transportsystemet samt bidra till möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålen och målet om hälsa. Regeringen framhåller också att den, med tanke på arbetspendlingens betydelse för tillväxt och jobbskapande i hela landet, prioriterar åtgärder som förbättrar pendlingsmöjligheterna genom satsningar på spårburen kollektivtrafik. Utskottet är positivt till detta. Regeringen betonar samtidigt att det även behövs en ökad fokusering på lösningar för andra typer av kollektivtrafik.

Regeringen pekar bl.a. på att busstrafiken har potential för att bidra till en kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik, bl.a. genom att utveckla nya direktbusslinjer och matartrafik till de stora busslinjerna och spårburen kollektivtrafik. Det framhålls också att sjöburen kollektivtrafik i vissa fall kan avlasta kollektivtrafiken på land. Vidare pekar regeringen i propositionen bl.a. på behovet av mer medel till vägsystemet för att bl.a. tillgodose utvecklingen av lokal och regional kollektivtrafik. Det understryks även att det bör finnas en potential att öka andelen resor som utförs med cykel. Utskottet delar regeringens uppfattning.

Av budgetpropositionen för 2013 framgår att Trafikverket har genomfört ett stort antal mindre trimningsåtgärder för att stärka kollektivtrafiken på järnväg. Utskottet välkomnar detta. Myndigheten har också bl.a. delfinansierat investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar i syfte att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, attraktiv, trygg och säker. Utskottet är positivt till detta.

Den 3 mars 2011 beslutade regeringen att ge Trafikanalys i uppdrag att bl.a. utvärdera effekterna av den nya lagstiftning på kollektivtrafikområdet som nyligen trätt i kraft (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, deras effekter på resandet och nytan för resenärerna och deras uppfattning om utbudet. Utvärderingen ska redovisas årligen och slutredovisas till Regeringskansliet senast den 1 december 2014. I december 2011 presenterade Trafikanalys sin första årsrapport, *Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2011* (rapport 2011:9). Rapporten fokuserar på hur kollektivtrafikmarknaden har utvecklats, hur olika aktörer förbereder sig inför reformerna samt vilka förutsättningar och potentiella hinder som finns för att liberaliseringen av kollektivtrafikmarknaden ska få avsedda effekter framöver. Vidare identifieras ett antal områden för fortsatt analys. Utskottet emotser med intresse Trafikanalys fortsatta arbete på området.

I sammanhanget kan nämnas att regeringen också har gett Trafikanalys i uppdrag att föreslå utvecklade principer för statens finansiering av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik (dnr N2011/6612/TE). Uppdraget redovisades i april 2012 i rapporten *Användning och styrning av anslaget till trafikavtal* (rapport 2012:5) och regeringen meddelar i budgetpropositionen för 2013 sin avsikt att mot bakgrund av Trafikanalys rapport analysera förutsättningarna för att utveckla styrningen av trafikavtalsverksamheten.

Av redovisningen ovan framgår att ett antal angelägna initiativ har vidtagits för utvärdera och främja kollektivtrafiken. Utskottet är positivt till detta.

Övriga satsningar på särskilda ändamål

Av de motioner som behandlas här finns flera där man föreslår att anslagsmedel ska specialdestineras för särskilda ändamål, exempelvis godssatsningar eller lågtrafikerade banor. Utskottet vill med anledning av detta inledningsvis påminna om att en utvecklingslinje i reformeringen av den statliga budgetpolitiken inom kommunikationsområdet under många år har varit att minska antalet särskilda anslag i statsbudgeten. För att uppnå en effektiv resursfördelning har det i stället ansetts mer lämpligt att de berörda myndigheterna ges flexibla möjligheter att fördela anslagsmedlen på olika ändamål. Det har också bedömts lämpligare att styrningen från riksdag och regering i ökad utsträckning sker i mål- och resultatform med redovisning i efterhand av budgetutfall på enskilda anslagposter.

Flera motioner tar upp frågan om att inrätta en särskild pott inom anslaget för trafikens infrastruktur i syfte att kunna möta snabba förändringar i näringslivets transportbehov. Utskottet vill påminna om att en utgångspunkt för det nya planeringssystemet som riksdagen lade fast våren 2012 för åtgärder i trafikens infrastruktur är att möjliggöra en ökad flexibilitet. Genom en regelbunden och löpande revidering av infrastrukturplanen förutsätts att instrument skapas för att på ett bättre sätt kunna möta nya transportbehov som exempelvis den snabbt förändrade situation som har uppstått när det gäller transportbehovet inom gruvindustrin (se vidare nedan).

I kapacitetsutredningen identifierar Trafikverket ett strategiskt trafikslagsövergripande nät för godstransporter som bl.a. består av ett utpekad järnvägsnät och centrala kombiterminaler och hamnar för gods. Regeringen delar Trafikverkets bedömning att de stråk och noder som har pekats ut bör vara vägledande för framtida prioriteringar i infrastruktursatsningar. Regeringen betonar dock samtidigt i infrastrukturpropositionen att det för att transportlösningar ska fungera behövs infrastruktur av tillräckligt god kvalitet såväl inom som utanför det utpekade nätet. Regeringen menar följaktligen att det kan krävas att även andra stråk och noder håller en tillräckligt hög kvalitet för att binda samman och förstärka transportinfrastrukturen.

I motion 2012/13:T8 (S) yrkandena 22 och 23 berörs frågor om trafiksäkerhet respektive intelligenta transportsystem (ITS). Utskottet vill därför peka på att regeringen klargör att i de poster som föreslås för trimning för väg och järnväg även finns utrymme för att göra särskilda satsningar för ökad trafiksäkerhet. Regeringen framhåller att satsningarna för ökad säkerhet och trygghet på vägarna ska fortsätta och meddelar att alla nya åtgärder som vidtas i transportsystemet ska utformas och genomföras på ett sätt som bidrar till ökad trafiksäkerhet. Det framhålls i sammanhanget att det finns en rad områden där Sverige har varit framgångsrikt, exempelvis genom mitträcken för separering av farliga sträckor. Regeringen understryker också att man genom att vårda det befintliga systemet även främjar

trafiksäkerheten. Regeringen understryker vidare i propositionen att ITS-åtgärder bedöms kunna bidra till en effektivare användning av transportsystemet och att sådana åtgärder finns i flera steg i fyrstegsprincipen.

Förbifart Stockholm

I motion 2012/13:T11 (MP) yrkande 20 begärs att regeringen avbryter planerna på Förbifart Stockholm. Utskottet har vid flera tillfällen behandlat motioner rörande denna satsning, senast i betänkande 2011/12:TU1. Utskottet har då bl.a. anfört att med en starkt växande befolkning och ett sedan tidigare eftersatt trafiksystem finns det stora behov i Stockholmsregionen av att utveckla möjligheterna för människor att förflytta sig och för effektiva varutransporter. Genom förbifarten säkerställs bättre vägförbindelser mellan regionens norra och södra delar, vilket därmed knyter ihop Stockholmsregionen. Därtill kommer Förbifart Stockholm att avlasta Essingeleden, Sveriges hårdast belastade vägsträcka vars bärighet har försvagats. Genom fler förbindelser över Saltsjö–Mälarsnittet minskar också regionens sårbarhet. Utskottet har också understrukit att Förbifart Stockholm inte bara är en angelägenhet för regionen utan har – genom Stockholms och Mälardalens centrala placering i det nationella transportnätet – även betydelse för Sveriges ekonomiska tillväxt. Enligt utskottet äger ovan nämnda synpunkter alltjämt giltighet

Eftersom Stockholmsregionen växer kommer behovet av resor och transporter att öka. Inom infrastrukturen sker i dag stora satsningar för spårburna kollektivtrafik, till exempel Citybanan, Mälardalens och Tvärbanan, men även vägnätet måste hålla en hög kvalitet. De köbildningar som vi har på vägarna i dag bidrar inte till en bättre miljö utan snarare tvärtom. Utskottet vill också understryka att vägarna är av stor betydelse inte minst för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas. Det bör även nämnas att med Förbifart Stockholm utbyggd kommer framkomligheten för bussar och cyklar att kunna förbättras i innerstaden.

Utskottet påminner avslutningsvis om att det i Stockholmsregionen finns en stark politisk samsyn om Förbifart Stockholm och att även riksdagen har tagit ställning till förmån för förbifarten. Med hänsyn till vad som anförts ovan är utskottet inte berett att förorda att riksdagen vidtar något initiativ med anledning av motionsförslaget.

Klimatsäkring av trafikens infrastruktur

I motion 2012/13:T11 (MP) yrkande 7 efterlyses ett uppdrag till Trafikverket att klimatsäkra infrastrukturen. Utskottet vill med anledning av detta peka på att regeringen i propositionen framhåller att det för samtliga trafikslag gäller att anläggningarna måste vara utformade för att hantera skred- och rasrisker. Regeringen klargör att åtgärder för att förebygga sådana händelser ska rymmas inom ramen för drift och underhåll. Utskottet välkomnar detta klargörande.

Utskottet vill även peka på att Statens geotekniska institut (SGI) i ett särskilt regleringsbrev 2008 (dnr M2008/4694/A) fick i uppdrag att utföra en kartering av riskerna för skred längs hela Göta älv med anledning av ett förändrat klimat med ökade flöden i älven. Uppdraget redovisades i mars 2012 i rapporten *Skredrisker i Göta älvdalen i ett förändrat klimat* (dnr SGI 6.1-1203-0204). Rapporten innehåller beräkningar av konsekvenserna för transportinfrastrukturen. Regeringen framhåller att rapporten ger ett gott underlag för den fortsatta underhållsplaneringen. Utskottet är positivt till detta.

Sammanfattande bedömning

Med hänvisning till vad som anförts ovan tillstyrker utskottet regeringens förslag om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 ska uppgå till 522 miljarder kronor varav 86 miljarder kronor till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar, 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och 281 miljarder kronor för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimningsåtgärder och statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Vidare tillstyrks att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 53 miljarder kronor. Regeringen bemyndigas också att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om medelsfördelningen mellan nationell plan och länsplaner. Utskottet anser att regeringens förslag innebär en kraftigt ökad och angelägen satsning på infrastrukturen. Utskottet avstyrker samtliga motionsyrkanden som behandlas i detta avsnitt. Utskottet bedömer dock att önskemålet i flertalet av dessa motioner om att skapa bättre förutsättningar i olika delar av transportsystemet torde bli tillgodosedda genom de satsningar som regeringen föreslår.

Höghastighetsbanor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om höghastighetsbanor, bl.a. med hänvisning till att Trafikverket inom ramen för den stundande åtgärdsplaneringen närmare ska utreda utformningen och det tidsmässiga genomförandet av, samt göra fördjupade kostnadsberäkningar för, den nya stambana för snabbtåg som regeringen föreslår ska byggas.

Jämför reservation 11 (S, MP, V).

Motionerna

I kommittémotion 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) understryks att det är hög tid att Sverige får sina första sträckor för höghastighetståg. Motionärerna pekar på att såväl Ostlänken som sträckan Göteborg–Borås är utredda av Trafikverket som höghastighetsbanor för att klara 320 km/tim. De framhåller att höghastighetståg förkortar restiderna och att befintliga banor avlastas till förmån för regional trafik och godstrafik. Vidare betonas att höghastighetståg är ett konkurrenskraftigt alternativ till både inrikesflyget och bilen, vilket gynnar klimatet och minskar transportsektorns oljeberoende. Det framhålls också att höghastighetståg är viktiga för att skapa större arbetsmarknadsregioner. I yrkande 10 föreslås därför att standarden för Ostlänken och Göteborg–Borås planeras för en hastighet på 320 km/tim. I yrkande 11 framhålls också vikten av att påbörja planeringen av Götalandsbanan och Europabanan, ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor i Sverige. Mot bakgrund av den ökade trafiken till och från Sverige via Danmark och Tyskland när Fehmarn bält-förbindelsen öppnas kring 2022 lyfter motionärerna i yrkande 12 fram vikten av att bygga den första etappen av Europabanan – Lund–Hässleholm – under planeringsperioden. Motionärerna påminner vidare om att Höghastighetsutredningen (SOU 2009:74) har föreslagit att hela den svenska höghastighetssträckningen ska läggas i ett projektbolag som samordnar de statliga instanserna när det gäller projektering, upphandling och förvaltning. Socialdemokraterna vill prova denna möjlighet och möjligheten att inrätta ett sådant projektbolag för de svenska höghastighetsbanorna tas följaktligen upp i yrkande 13. Motionärerna understryker också vikten av att teknikvalen blir kompatibla både med det konventionella nätet och höghastighetsnäten på kontinenten. Motionärerna ser det därför som angeläget att ett tydligt samarbete sker med Danmark och även Norge om de väljer att genomföra en höghastighetssträckning. Även behovet av ett samarbete med Tyskland lyfts fram med anledning av Fehmarn bält-förbindelsen. I yrkande 14 understryks följaktligen behovet av en nordisk och Europeisk dimension i planeringen av de svenska höghastighetsbanorna.

Vänsterpartiet understryker i partimotion 2012/13:T7 yrkande 10 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) att höghastighetsbanor skapar attraktiva resmöjligheter för långväga resenärer. Första etappen bör enligt motionärerna vara Ostlänken och sedan sträckan Göteborg–Borås, samt i ett senare skede ända ner till Malmö. Motionärerna anser också att en planering bör påbörjas för att i framtiden få ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor i Sverige. Ostlänken och Göteborg–Borås bör enligt Vänsterpartiet byggas med en standard som medger en topphastighet på 320 km/tim.

Åsa Romson m.fl. (MP) förklarar i partimotion 2012/13:T11 att de tolkar regeringens beslut om en utbyggnad av de första delsträckorna av en ny stambana som att regeringen tagit ställning för hela Götalandsbanan. Motionärerna stöder detta men menar att fler etapper av banan ska ingå redan i planen för 2014–2025 och anser därför att *hela* sträckan Göteborg–

Borås ska inkluderas i planen. Likaså önskar de att sträckan Lund–Hässleholm bör byggas ut på ett sådant sätt att den senare kan bli en länk i en kommande höghastighetsbana till södra Sverige. Motionärerna anför i yrkande 10 att Ostlänken, Göteborg–Borås och Lund–Hässleholm bör byggas med en standard som möjliggör en topphastighet på 320 km/tim. De pekar på att Trafikverket i sin redovisning bedömer att den långsiktiga merkostnaden för en sådan dimensionering endast är 1–3 procent jämfört med en bana projekterad för maxhastigheten 250 km/tim. Motionärerna framhåller också i yrkande 11 vikten av att Ostlänken och Göteborg–Borås inte planeras för tunga godståg då detta medför merkostnader för byggandet på 20–40 procent samt en ökad hastighets spridning mellan tågen, vilket minskar kapaciteten på banorna. Motionärerna anser vidare att riksdagen bör uttala att även fortsättningen på Götalandsbanan söderut, den s.k. Europabanan Jönköping–Skåne med vidare anslutning till Danmark ska byggas. Miljöpartiet vill följaktligen i yrkande 9 att regeringen fattar ett strategiskt beslut om att påbörja planeringen av ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor.

Stina Bergström m.fl. (MP) välkomnar i kommittémotion 2012/13:T503 att regeringen har inkluderat Ostlänken och en första etapp av Göteborg–Borås i sina planer. Motionärerna ifrågasätter dock att regeringen väljer att begränsa topphastigheten till 250 km/tim och pekar på att investeringen ger den största samhällsekonomiska nyttan med en topphastighet på 320 km/tim. Motionärerna anför därför i yrkande 7 att Ostlänken bör byggas med en standard för höghastighetståg. Motionärerna efterfrågar vidare i yrkande 8 att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för en utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen, och därigenom göra det svenska järnvägsnätet mindre sårbart för störningar. Motionärerna vill se att höghastighetståg knyter samman våra största städer – Stockholm, Göteborg och Malmö/Köpenhamn och senare även Hamburg och Oslo.

Även i motion 2012/13:T502 av Ulf Holm m.fl. (MP) efterlyses en avsiktsförklaring om att bygga ut en infrastruktur för höghastighetståg i Sverige. Motionärerna pekar på att banor för höghastighetståg är av stor betydelse för att kunna uppnå målet om hållbara transporter, inte minst genom att inrikesflyget kan konkurreras ut på berörda sträckor. Vidare framhålls att utbyggnaden av en ny infrastruktur för höghastighetståg frigör kapacitet på befintliga spår för mer regional tågtrafik och godstrafik, vilket i sin tur kan minska såväl bil- som lastbilstrafiken. Motionärerna anför att ett viktigt moment i utbyggnaden är att denna görs i etapper så att man i efterhand kan utvärdera effekterna och optimera kopplingen till regional och lokal kollektivtrafik. Vid en sådan utredning ska bl.a. de ekonomiska kostnaderna samt den totala miljö- och klimatpåverkan analyseras.

Behovet av ett ”tåglyft” med en utbyggnad av helt nya höghastighetsbanor mellan landets största städer tas också upp i kommittémotion 2012/13:T505 yrkande 7 av Annika Lillemets m.fl. (MP). Motionärerna understryker också att höghastighetsbanor gör flygresor mellan berörda städer överflödiga, med stora miljövinster som följd.

Andreas Carlson (KD) välkomnar i motion 2012/13:T266 regeringens förslag om en utbyggnad av järnvägen för snabbtåg. Motionären pekar på att de aviserade satsningarna ska ses som ett inledande steg mot en sammanhängande Götalandsbana, dvs. en snabbtågsbana mellan Stockholm och Göteborg via Jönköping. Motionären understryker därför vikten av att planeringsarbetet för att färdigställa hela sträckan på den nya stambanan för snabbtåg fortsätter.

I motion 2012/13:T457 av Peter Persson m.fl. (S) framhålls behovet av att öka kapaciteten och hastigheten på järnvägsnätet. Motionärerna välkomnar därför den politiska enighet som råder om att åstadkomma bättre förbindelser Stockholm–Linköping och Göteborg–Borås. Motionärerna förordar dock att de nuvarande strategierna påskyndas tidsmässigt och att även den tänkta hastigheten i investeringarna växlas till höghastighetsbana. Motionärerna önskar vidare att förutsättningarna studeras för ett principbeslut om att bygga hela Götalandsbanan. De pekar på att i stråket längs denna bana kan effekter för regionförstoring och klimat vara mycket stora. De framhåller också att det är mycket viktigt att Götalandsbanan ses som ett helt projekt mellan ändpunkterna Stockholm och Göteborg och som dessutom ingår i en strategi sammanlänkad med Europabanan.

Claes-Göran Carlsson m.fl. (S) välkomnar i motion 2012/13:T270 regeringens aviserade satsningar på delar av Europakorridoren, även om motionärerna ifrågasätter hastighetsbegränsningen på maximalt 250 km/h. Motionärerna understryker den avlastning som höghastighetsbanorna skulle innebära för det nuvarande järnvägssystemet liksom för det europeiska luft- rummet. De pekar också på att Europakorridoren behöver byggas för att knyta Sverige närmare kontinenten. Motionärerna menar att projektet är en viktig satsning för kommunikationerna inom landet då det inte bara erbjuder ett snabbt sätt att ta sig mellan storstäderna utan också skulle innebära ett rejält lyft för mellanstora städer och regioner längs höghastighetsbanornas sträckning. Regeringen uppmanas därför att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att bygga resterande delar av Europakorridoren, något som skulle innebära bättre tillväxtmöjligheter för landet och ett snabbt och miljövänligt sätt att resa i Sverige och vidare ut på kontinenten.

Carina Hägg m.fl. (S) påminner i motion 2012/13:T464 om att resandet med persontrafik på järnväg ökade med 60 procent mellan 1997 och 2010 och att godstransporterna har ökat med 20 procent sedan 1997. Motionärerna pekar dock på att den mycket positiva utvecklingen av järnvägstrafiken dessvärre också leder till kapacitetsproblem med stora förseningar samt ett mycket högt slitage på spåren och att kapacitetsproblemen väntas bli större 2021 än de är 2011. Motionärerna ser det därför som positivt att

regeringen har beslutat att bygga ut Ostlänken liksom dubbelspår mellan Göteborg och Borås. Motionärerna betonar dock vikten av ytterligare satsningar. Om man verkligen ska komma till rätta med kapacitetsproblemen krävs att man redan nu beslutar att börja bygga ut ett höghastighetsnät i Sverige, liknande de som byggs i övriga Europa och världen. Motionärerna efterlyser följaktligen att man i infrastrukturplaneringen studerar förutsättningarna för höghastighetsbanor som är sammankopplade med det europeiska höghastighetsnätet. Enligt motionärerna är Europakorridoren och Götalandsbanan dessutom en möjlighet för svensk industri att i full skala utveckla helt ny teknik inom järnvägssektorn, vilket ger Sverige chansen att bryta ny mark och skapa nya exportmöjligheter.

Leif Jakobsson (S) framför i motion 2012/13:T480 att regeringen bör arbeta aktivt för högre hastigheter för järnvägstrafiken på Fehmarnförbindelsen, den planerade fasta förbindelsen mellan Rödbyhavn och Puttgarden. Motionären anför att den nuvarande planeringen med hastigheter på högst 160 km/tim på själva förbindelsen och i stora delar av anslutningen till denna är alltför gammalmodig och menar att det i allra högsta grad ligger i Sveriges intressen att stödja strävanden om en betydligt ambitiösare lösning. Då förbindelsen ska avgiftsfinansieras, vilket kommer att generera intäkter från bl.a. Sverige, anser motionären att det är legitimt för den svenska regeringen att aktivt engagera sig och påverka planeringen.

Lars-Axel Nordell (KD) efterlyser i motion 2012/13:T219 en utredning av möjligheterna att bygga ut en höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Oslo, den s.k. Nobelbanan. Motionären konstaterar att två norska utredningar som visar engagemang för en sådan höghastighetsbana har offentliggjorts under det senaste året. Motionären anför att det nu är angeläget att få till stånd en projektering kring Nobelbanan på den svenska sidan. Det framhålls att förbindelser mellan Stockholm och Oslo är mycket viktiga för Norden och att en satsning på transporter mellan dessa städer skulle ge många positiva effekter.

Utskottets ställningstagande

Regeringen har tidigare under hösten meddelat sin avsikt att avsätta 35 miljarder kronor för byggandet av Ostlänken, som möjliggör snabbtåg mellan Stockholm och Linköping, samt utbyggnad av dubbelspår på delar av sträckan Göteborg–Borås. Enligt regeringen inleds härmed byggandet av en ny modern stambana för snabbtåg. Utskottet välkomnar detta besked.

Som framhålls i propositionen tillhör den nuvarande järnvägen mellan Stockholm och Linköping landets mest belastade. Byggandet av Ostlänken kommer därför att medföra en avsevärd förbättring av järnvägskapaciteten i järnvägssystemet, inte bara i regionen utan i hela landet, till gagn för systemets robusthet och punktlighet. Utskottet vill också peka på att tillväxt och jobbskapande underlättas när pendlingsmöjligheterna förbättras, såväl i Stockholmsregionen som i Linköping/Norrköping. Enligt regering-

ens uppskattning bedöms resan från Stockholm till Norrköping bli 20 minuter kortare och resan till Linköping 30 minuter kortare. Detta är angelägna tidsbesparingar och kommer att innebära att regionerna knyts närmare varandra. Motsvarande positiva effekter gäller också för byggandet av en ny järnväg längs sträckan Göteborg–Borås. Utöver de förbättrade möjligheterna till arbetspendling vill utskottet också framhäva att de stora nyinvesteringarna också kommer att frigöra viktig kapacitet på det befintliga nätet, inte minst för angelägna godstransporter.

Regeringen framhåller att nybyggnadsbeskedet gäller de sträckor som Trafikverket anser vara mest prioriterade och initialt mest angelägna. Utskottet är positivt till detta. Regeringen pekar vidare på att dessa är de mest analyserade sträckorna. Regeringen meddelar att hur, när och på vilket sätt övriga sträckor i den nya stambanan ska byggas, kommer regeringen att ta ställning till när lönsamheten i de olika alternativen utretts i detalj och bara om offentliga finanser tillåter ytterligare utbyggnad.

I ett antal motioner lyfts önskemålet fram om att redan i dag förbinda sig att bygga höghastighetsbanor som medger hastigheter på uppemot 320 km/tim. Regeringen betonar i propositionen att det är angeläget att förbättra kapaciteten i järnvägssystemet. Det grundläggande behovet är dock enligt regeringen inte högre hastigheter utan åtgärder som ökar kapaciteten. Utskottet delar denna uppfattning. Följaktligen meddelas att åtgärder som leder till att järnvägstrafik kan separeras och därigenom ökar kapaciteten bör analyseras och övervägas i den kommande planeringen för utvecklingen av järnvägen.

Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd meddelade i ett interpellationssvar (2012/13:47) den 9 november 2012 att det i det kommande direktivet till Trafikverket om att fortskrida med åtgärdsplaneringen kommer att framgå att regeringen ser Ostlänken som en särskilt prioriterad åtgärd; dess utformning, tidsmässiga genomförande och fördjupade kostnadsberäkningar ska Trafikverket nu utreda och presentera för regeringen under våren 2013. Frågor om hastighetsstandard och restider är därmed verkets sak att nu utreda. Statsrådet pekade vidare på att medan alternativet med en hastighet på 320 km/tim har blivit föremål för en djupare utredning, så är detta inte fallet med alternativet 250 km/tim. Ministern anförde följaktligen att effekter behövde klargöras när det gäller t.ex. slitage, energiåtgång, drift och underhåll innan regeringen kan fatta beslut under nästa år. Utskottet finner det liksom statsrådet rådligt att ett sådant underlag tas fram innan ett beslut kan fattas om vilken hastighet som den nya stambanan ska byggas för.

Mot bakgrund av det ovan anförda avstyrks motionerna 2012/13:T7 (V) yrkande 10 i denna del, 2012/13:T8 (S) yrkandena 10–13 och 14 i denna del, 2012/13:T11 (MP) yrkandena 9–11 och 25 i denna del, 2012/13:T219 (KD), 2012/13:T266 (KD), 2012/13:T270 (S), 2012/13:T457 (S), 2012/13:T464 (S), 2012/13:T480 (S), 2012/13:T502 (MP), 2012/13:T503 (MP) yrkandena 7 och 8 och 2012/13:T505 (MP) yrkande 7 i denna del.

Utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm med hänvisning till det stundande förhandlingsarbetet i frågan.

Jämför reservationerna 12 (S) och 13 (MP, V).

Motionerna

Anders Ygeman m.fl. (S) pekar i kommittémotionerna 2012/13:T8 yrkande 18 och 2012/13:T477 yrkande 15 på behovet av att bygga ut Stockholms tunnelbana. Motionärerna understryker behovet av ytterligare satsningar på en kapacitetsstark kollektivtrafik för att klara den starka befolkningstillväxten i regionen. De framhåller att en sådan utbyggnad även skulle innebära möjligheter att kraftigt öka nybyggnationen av bostäder i Stockholmsområdet.

Även i motion 2012/13:T385 yrkande 1 av Gunnar André (FP) framhålls behovet av att bygga vidare på Stockholmsregionens tunnelbana för framkomlighetens, resenärernas och miljöns skull och för att minska trängseln ovan jord. Motionären anför att utan en utbyggnad kommer trängselproblemen att bli än tydligare, miljöproblemen allt större och regionen fungera sämre än den skulle behöva göra. Motionären anför vidare i yrkande 2 att tydliga statsbidragsbestämmelser bör utarbetas för att stimulera till utbyggnad av tunnelbana i befolkningstäta tillväxtdelar i Sverige. Utöver den finansiering som kommer genom brukaravgifter, avgifter från biltrafik, landstingsskattemedel och intäkter som kan uppstå genom värdehöjande markanvändning framhålls att den statliga delen av finansieringen måste vara långsiktig och förutsebar.

Åsa Romson m.fl. (MP) understryker i partimotion 2012/13:T11 yrkande 13 att den tunnelbana till Nacka som regeringen nu ska utreda ska utgå från kollektivtrafikresenärernas behov. Motionärerna vänder sig mot regeringens förslag om att samköra en tunnelbana till Nacka med en väg-tunnel, den s.k. Österleden, och pekar på att detta skulle leda till en allvarlig försämring för kollektivtrafikanterna eftersom sträckningen av tunnelbanan inte blir densamma med en parallell motorväg. Enligt motionärerna är den sträckning som regeringen föreslår inte alls den bästa för den som åker kollektivt. Exempelvis skulle östra Södermalm och Hammarby sjöstad, som saknar bra kollektivtrafik, inte få någon tunnelbana. Motionärerna anför följaktligen i yrkande 16 att planerna på en östlig motorvägsförbindelse i Stockholm, den s.k. Österleden, bör avbrytas i enlighet med slutsatserna i Trafikverkets klimatpaket. Motsvarande synpunkter framförs i kommittémotion 2012/13:T508 yrkandena 4 och 5 av Åsa Romson m.fl. (MP).

I partimotion 2012/13:T7 yrkande 10 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhålls att utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholm är en prioriterad investeringsåtgärd under planeringsperioden 2014–2025. Vänsterpartiet föreslår bl.a. en förlängd tunnelbana Odenplan–Nya Karolinska sjukhuset/Hagas-taden och tunnelbana från Kungsträdgården till Nacka/Orminge, utan östlig vägförbindelse i form av Österleden.

Utskottets ställningstagande

Regeringen aviserar i den framlagda infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25) sin avsikt att i den kommande åtgärdsplaneringen särskilt prioritera bl.a. en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms län. Utskottet välkomnar detta, inte minst i ljuset av den starka befolkningstillväxten i regionen. Den förhandlingsperson som regeringen avser att tillkalla ska ta fram en överenskommelse om förslag till finansiering av tunnelbanans förlängning mellan station Kungsträdgården och Nacka, samt eventuella anslutande åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen. Regeringen anför också att en samordnad projektering av tunnelbanans förlängning mot Nacka och en vägförbindelse under Saltsjön kan ge stora samordningsvinster och bör prövas.

Regeringen framhåller att den förhandlingsperson som regeringen tillkallar ska säkerställa ett snabbt genomförande av tunnelbaneutbyggnaden och största möjliga samhällsekonomiska nytta. Utskottet är positivt till detta och vill i sammanhanget understryka att åtgärderna enligt regeringen ska vara utformade för att leda till ökad måluppfyllelse utifrån de transportpolitiska målen. Regeringen pekar även på att en samlad bedömning av förslagens samhällsekonomiska lönsamhet ska redovisas.

Utskottet vill vidare också lyfta fram att det i infrastrukturpropositionen betonas att vid medfinansiering bör medfinansierarens och samhällets nytta av aktuella åtgärder vara en utgångspunkt. Utskottet delar denna uppfattning.

Utskottet finner sammanfattningsvis ingen grund att föregripa det stundande förhandlingsarbetet och avstyrker därför motionerna 2012/13:T7 (V) yrkande 10 i denna del, 2012/13:T8 (S) yrkande 18, 2012/13:T11 (MP) yrkandena 13 och 16, 2012/13:T385 (FP) yrkandena 1 och 2, 2012/13:T477 yrkande 15 samt 2012/13:T508 (MP) yrkandena 4 och 5, båda i denna del.

Gruvnäringens transportbehov

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller motionsförslag om att i den kommande åtgärdsplaneringen prioritera satsningar för att främja gruvnäringens transportbehov. Utöver den aviserade upprustningen av vägen mellan Pajala och Svappavaara bör regeringen skyndsamt låta utreda en järnvägsförbindelse mellan Kaunisvaara och Svappavaara.

Motionerna

I följdmotionerna med anledning av regeringens infrastrukturproposition (prop. 2012/13:25) lämnades flera yrkanden om satsningar för att främja gruvnäringens transportbehov; dessa redovisas nedan. Det kan nämnas att även andra motioner har väckts under den allmänna motionstiden 2012 med yrkanden om mer generella satsningar på järnvägsområdet med beröring för bl.a. gruvnäringens transporter. Dessa återfinns i avsnittet *Andra särskilda infrastrukturåtgärder*.

Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) understryker i motion 2012/13:T6 yrkande 3 vikten av att särskilt prioritera gruvnäringens behov. Motionärerna understryker att gruvnäringen står för en stor del av Sveriges godstransporter. De påtalar att betydande delar av gruvnäringens transportbehov hänvisas till lastbil i nuläget, vilket de menar inte är en önskvärd lösning, vare sig ur tillväxt- eller miljöperspektiv. Motionärerna önskar bl.a. att Trafikverket ges i uppdrag att göra en kostnadskalkyl och en efterföljande lönsamhetsstudie av en järnvägssträckning mellan Pajala och Svappavaara. Vidare anförs att ytterligare mötesspår bör prioriteras på strategiska punkter utmed Malmbanan liksom kapacitetsförbättringar på Bergslagsbanan.

Även i partimotion 2012/13:T7 yrkande 10 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhålls att en järnväg mellan Kaunisvaara i Pajala kommun och Svappavaara bör inkluderas bland prioriterade investeringsåtgärder och inriktningar under perioden 2014–2025 för att skapa hållbara transporter mellan järnmalmsgruvan i Kaunisvaara och den befintliga Malmbanan.

Även i partimotion 2012/13:T11 yrkande 25 av Åsa Romson m.fl. (MP) konstateras att i samband med öppnandet av nya gruvor i Pajala kommer malmen i inledningskedet att fraktas med lastbil till Svappavaara, vilket inte är klimatmässigt hållbart. Motionärerna anför att inriktningen därför bör vara att så snabbt som möjligt få till stånd en ny järnväg till Pajala, antingen via Finland eller via Svappavaara. I sammanhanget framhålls att det för Miljöpartiet är naturligt att gruvindustrin själv bekostar huvuddelen av investeringen, men att staten också kan bidra.

Anders Ygeman m.fl. (S) pekar i kommittémotion 2012/13:T8 yrkande 15 på behovet av satsningar på tre centrala godsstråk, däribland Bergslagsbanan/Väster om Väneren. Motionärerna understryker att stråket är centralt för den expanderande gruvnäringen. Även i motion 2012/13:T409 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP) framhålls i yrkande 1 behovet av att öka kapaciteten för godstransporter på järnväg i Bergslagen. De pekar på att under de närmaste åren kommer ett antal tidigare nedlagda gruvor i området att öppnas, vilket innebär krav på stora, tunga och omfattande landstransporter som rimligen borde utföras på räls.

Utskottets ställningstagande

Den svenska gruvnäringen upplever för närvarande en stark tillväxt och det är angeläget att denna inte hämmas av en bristfällig infrastruktur. Det är därför positivt att regeringen i den nu framlagda infrastrukturpropositionen aviserar sin avsikt att prioritera gruvnäringens behov i den kommande åtgärdsplaneringen. Utskottet kan dock konstatera att betydande delar av näringens transportbehov hänvisas till lastbil. Detta är inte en önskvärd lösning, varken i ett miljö-, tillväxt- eller trafiksäkerhetsperspektiv.

Kaunisvaaras järnmalmgruva i Pajala kommun kommer, när den är fullt utbyggd, att vara en av Europas största gruvor. Gruvan kommer att generera ett extremt stort malmtransportbehov. Dessa transporter kommer under inledningsskedet att fraktas med lastbil till Svappavaara, där transportleden kan kopplas ihop med Malmbanan. De specialbyggda 90-tons lastbilarna har fått dispens från regeln om en maximivikt på 60 ton och kommer att gå med sju minuters intervaller varje dag, sju dagar i veckan. Räknat tur och retur halveras intervallerna till fyra minuter. Detta är enligt utskottets mening inte hållbart. Visserligen meddelar regeringen att lastbilstransporterna på sikt ska kunna bli föremål för försök med elektrifiering, s.k. trådträdare, men för att transportererna mellan Kaunisvaara och Svappavaara ska kunna ske på ett hållbart och trafiksäkert sätt är det enligt utskottet angeläget att regeringen därför ger Trafikverket i uppdrag att ta fram ett kostnadsförslag för en sådan järnvägssträckning. Utskottet anser i sammanhanget att det vore naturligt att gruvindustrin var med och finansierade en sådan investering.

Utskottet vill även lyfta fram Malmbanans betydelse för gruvnäringen i de norra delarna av landet. I samband med den kommande åtgärdsplaneringen är det enligt utskottet angeläget att prioritera åtgärder som ökar kapaciteten på denna bana.

Vidare vill utskottet framhålla att även i Bergslagen väntas gruvnäringen expandera kraftigt under de kommande åren. Ett antal tidigare nedlagda gruvor kommer att öppnas, vilket kommer att ställa stora krav på infrastrukturen i området. Bergslagsbanan väster om Väneren är i detta sam-

manhang av central betydelse. För att inte näringens tillväxt ska hämmas av en bristfällig infrastruktur är det angeläget att vidta åtgärder för att öka kapaciteten och förbättra bärigheten även på denna bana.

Utskottet anser att riksdagen bör ge regeringen till känna vad som anförts ovan om behovet av särskilda åtgärder för att främja gruvnäringens infrastrukturbehov. Mot denna bakgrund tillstyrker utskottet motionerna 2012/13:T6 (SD) yrkande 3, 2012/13:T7 (V) yrkande 10 i denna del, 2012/13:T8 (S) yrkande 15 i denna del, 2012/13:T11 (MP) yrkande 25 i denna del och 2012/13:T409 (MP) yrkande 1 i denna del.

Andra särskilda infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som har väckts om olika infrastrukturprojekt i landet. Utskottet hänvisar till den gällande planeringsordningen som innebär att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor. Sådana bör i stället avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen. Enligt utskottet kan flera av de utpekade projekten komma att omfattas av den nationella planen eller de regionala planerna.

Jämför särskilda yttrandena 1 (S), 2 (MP), 3 (SD) och 4 (V).

Motionerna

Under den allmänna motionstiden hösten 2012 har ett stort antal motioner väckts om olika infrastrukturprojekt, främst väg- och järnvägssträckningar i landet. Det handlar bl.a. om upprustningar och utbyggnader samt anläggande av nya väg-, järnvägs- och broförbindelser. Ett flertal förslag har också väckts om att standarden på olika delar av trafikens infrastruktur bör förbättras, bl.a. förslag om utbyggnad av fyrfältsvägar, motorvägar och anläggande av dubbelspår och snabbtågbanor. Motionärerna lämnar i flertalet fall konkreta förslag på sträckningar och olika projekt, men det finns också motionsförslag som mer allmänt pläderar för satsningar på trafikens infrastruktur i vissa regioner eller landsdelar. En sammanställning av samtliga dessa 115 yrkanden redovisas nedan fördelat på väg- och järnvägsprojekt samt förslag som gäller vissa delar av sjöfartens infrastruktur och förslag som gäller främst regionala insatser rörande flera trafikslag.

Vägprojekt

- 2012/13:T201 av Andreas Carlson (KD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en tidigareläggning av ombyggnaden av riksväg 26/47 på sträckan Mullsjö–Jönköping.
- 2012/13:T217 av Lars-Axel Nordell och Annika Eclund (båda KD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i revideringen av den nationella planen för transportsystemet väga in behovet av att bygga ut E20-stråket till fyrfältsväg.
- 2012/13:T240 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att prioritera en ombyggnad av riksväg 68 norrut från Avesta.
- 2012/13:T251 av Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (båda FP) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att långsiktigt verka för en förbindelse, en Kvarkenbro, mellan Umeå och Vaså.
- 2012/13:T269 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av E4 förbi Ljungby.
- 2012/13:T272 av Susanne Eberstein och Marie Nordén (båda S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av E14.
- 2012/13:T367 av Matilda Ernkrans och Håkan Bergman (båda S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att påskynda ombyggnationen av riksväg 50 mellan Åsbro och Askersund.
- 2012/13:T376 av Christina Oskarsson m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av E20 genom Västra Götalandsregionen.
- 2012/13:T378 av Johan Andersson (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på länsväg 211.
- 2012/13:T379 av Johan Andersson och Matilda Ernkrans (båda S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att tidigarelägga byggstarten av sträckan Medevi–Brattebro på riksväg 50.
- 2012/13:T388 av Ulrika Carlsson i Skövde (C), yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av utbyggnaden av E20 till fyrfältsväg.

2012/13:T388 av Ulrika Carlsson i Skövde (C), yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att hela E20 av EU får TEN-klassning och därmed påskynda projektering och produktion av den återstående delen av E20:s utbyggnad till fyrfältsväg mellan Stockholm och Göteborg.
2012/13:T389 av Billy Gustafsson m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av väg E22 i Östergötland.
2012/13:T393 av Olle Thorell m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för motorvägsstandard på sträckan Köping–Västjädra.
2012/13:T424 av Urban Ahlin m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga om E20 till fyrfältsväg.
2012/13:T426 av Katarina Köhler m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att prioritera förbättring av vägstandarderna på E4 mellan Umeå och Skellefteå.
2012/13:T427 av Katarina Köhler och Christina Karlsson (båda S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en ny dragning av E4 genom Västerbotten och Västernorrland.
2012/13:T430 av Peter Hultqvist m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 16 Gävle–Malung–Oslo, riksväg 70 Enköping–Idre och riksväg 50 Bergslagsdiagonalen.
2012/13:T441 av Gunnar Andréén (FP) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda att Europaväg E18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägavsnittet Rosenkälla–Söderhall.
2012/13:T441 av Gunnar Andréén (FP) yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbindelsen till Kapellskär av säkerhetsskäl radikalt förbättras.
2012/13:T441 av Gunnar Andréén (FP) yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en upprustning av riksväg 77.

2012/13:T441 av Gunnar Andrén (FP) yrk. 5	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
2012/13:T441 av Gunnar Andrén (FP) yrk. 6	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.
2012/13:T450 av Josef Fransson (SD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ut E20 till motorväg genom Skaraborg.
2012/13:T465 av Christer Adelsbo m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att prioritera satsningar på E22.
2012/13:T492 av Julia Kronlid (SD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av Europaväg 20.
2012/13:T496 av Emil Källström (C)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över hur ett förbättrat stöd till enskilda vägar kan åstadkommas.
2012/13:T498 av Julia Kronlid (SD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av Europaväg 18.

Järnvägsprojekt

2012/13:T6 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förlänga den planerade Ostlänken till en sydostkustbana.
2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrk. 15 i denna del	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de tre godsstråken.
2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrk. 16	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Norrbotniabanan.
2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrk. 17	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Mäljarbanan genom Sundbyberg.
2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrk. 21	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Västra stambanan och Ostkustbanan.
2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrk. 25 i denna del	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om inriktningen av järnvägsinvesteringar inom en ram på totalt 198 miljarder kronor.

2012/13:T206 av Anders Sellström (KD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utse en förhandlingsman för att lösa medfinansieringen av Norrbottenbanan.
2012/13:T210 av Irene Oskarsson (KD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södra stambanan och de anslutande banornas betydelse för infrastrukturen i södra Sverige.
2012/13:T237 av Jan Lindholm (MP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en utbyggd järnväg till Sälen.
2012/13:T250 av Maria Lundqvist-Brömster (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en statlig förhandlingsperson bör tillsättas i den fortsatta planeringen av Norrbottenbanan.
2012/13:T273 av Lars-Axel Nordell och Per Åsling (KD, C) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda behovet av avlastnings- och omlidningsmöjligheter i det svenska järnvägsnätet.
2012/13:T273 av Lars-Axel Nordell och Per Åsling (KD, C) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att särskilt analysera Inlandsbanans strategiska funktion i det nationella transportsystemet i ljuset av den expanderande gruvnäringen och dess ökade kapacitetsbehov och behov av stabila gods-transporter.
2012/13:T278 av Jan Lindholm (MP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge snart byggs.
2012/13:T297 av Roger Tiefensee (C)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en översyn av förutsättningarna för persontrafik på TGOJ-banan mellan Eskilstuna och Oxelösund.
2012/13:T301 av Helena Lindahl (C) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter och att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbottenbanans förverkligande.
2012/13:T309 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av järnvägen mellan Varberg och Herrljunga.

2012/13:T310 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan.
2012/13:T323 av Jabar Amin m.fl. (MP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reservera medel för att påbörja byggandet av Norrbotniabanan under 2015.
2012/13:T328 av Carina Hägg (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en elektrifiering av järnvägen på sträckorna Värnamo–Nässjö och Vaggeryd–Jönköping.
2012/13:T329 av Ingemar Nilsson och Marie Nordén (båda S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av Mittbanan.
2012/13:T381 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att åtgärda de kvarstående flaskhalsarna på Ådalsbanan och Ostkustbanan.
2012/13:T382 av Eva Sonidsson m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en upprustning av Ådalsbanans norra del.
2012/13:T384 av Johan Andersson och Matilda Ernkran (båda S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett komplett dubbelspår på sträckan Hallsberg–Degerön.
2012/13:T386 av Gunnar Andrén (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Transportstyrelsen utreda en järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter.
2012/13:T391 av Olle Thorell m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny mötestation på järnvägssträckan Västerås–Fagersta.
2012/13:T417 av Johnny Skalin (SD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbereda för byggande av ett dubbelspår till Sundsvall.
2012/13:T419 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för Bergslagspendeln.

2012/13:T423 av Lennart Axelsson m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att ge järnvägsnäten i Bergslagen stabila förutsättningar att utvecklas.
2012/13:T431 av Peter Hultqvist m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att prioritera Dalabanan och Bergslagsbanan för att åstadkomma kortare restider och bättre förutsättningar för basnäringarna samt bidra till regionförstoring.
2012/13:T432 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för godstrafiken på Bergslagsbanan.
2012/13:T435 av Isak From m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att göra Inlandsbanan till ett fungerande transportalternativ till och från norra Norrland.
2012/13:T437 av Lars Eriksson m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga fyrspar på sträckan Tomtebodavägen–Kalhäll.
2012/13:T451 av Patrik Björck m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att öka kapaciteten på Västra stambanan.
2012/13:T454 av Sven-Erik Bucht m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att starta byggandet av Norrbotniabanan.
2012/13:T458 av Jörgen Hellman m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspar mellan Herrljunga och Uddevalla.
2012/13:T461 av Carina Ohlsson m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en satsning på Kinnekullebanan.
2012/13:T469 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.

2012/13:T471 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med näringslivet rusta upp Inlandsbanan och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i Norrlands inland och bidra till den globala klimatomställningen.
2012/13:T473 av Tina Ehn (MP) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att förlänga Bohusbanan till Oslo.
2012/13:T473 av Tina Ehn (MP) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta persontrafiken på Lysekilsbanan.
2012/13:T473 av Tina Ehn (MP) yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att åtgärda den låga höjden i tunnlarna norr om Uddevalla för att godstrafik med Stora Ensos SECU-boxar ska vara möjlig på banan.
2012/13:T493 av Mikael Jansson (SD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en utredning ska visa den möjliga kapaciteten hos en stadsbanejärnväg skild från Trafikverkets banor och biltrafik i en cirkel utanför centrala Göteborg som alternativ till investeringen i Väst-länken.
2012/13:T495 av Emil Källström (C)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägen i Västernorrlands län.
2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) (i denna del)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om byggande av höghastighetståg och Norrbotniabanan som ett led i ett minskat resande med flyg.
2012/13:T507 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se Inlandsbanan som en del av det nordiska järnvägsnätet.
2012/13:T507 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg.
2012/13:T507 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan.

Sjöfartsprojekt

2012/13:T10 av Christer Engelhardt (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inom ramen för ett tilläggsavtal mellan Region Gotland och staten pröva frågan om en reservhamn på Gotland för färjetrafiken.

2012/13:T216 av Carina Herrstedt (SD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det nuvarande borgensåtagandet för Trelleborgs Hamn AB:s utbyggnadslån som Trelleborgs kommun står för samt nya borgensåtaganden för kommande utbyggnader övertas av svenska staten.

2012/13:T222 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om slussarna och broarna vid Vätern, Göta Älv och Trollhätte kanal.

2012/13:T332 av Thoralf Alfsson (SD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge ekonomiskt stöd för förbättringar av farleden in till Grankullavik på norra Öland.

2012/13:T420 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Strömsholms kanal.

2012/13:T428 av Isak From m.fl. (S) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att regeringen tillsätter en arbetsgrupp för att utveckla Kvarckentrafiken.

2012/13:T467 av Ibrahim Baylan (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för färjetrafiken mellan Umeå och Vasa.

2012/13:T468 av Ibrahim Baylan (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för färjetrafiken till och från Holmön i Umeå kommun.

2012/13:N373 av Gunnar Andrén och Anna Steele (båda FP) yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om överväganden beträffande påskyndande av moderniseringen av Södertälje sluss.

Projekt som omfattar både väg och järnväg m.m.

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrk. 10 i denna del

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vissa prioriterade investeringsåtgärder och inriktningar för perioden 2014–2025.

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrk. 19

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om projektering för en andra Öresundsförbindelse, HH-förbindelsen.

2012/13:T202 av Anders Andersson (KD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en fortsatt utbyggnad av infrastrukturen i sydöstra Sverige.

2012/13:T215 av Carina Herrstedt (SD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att besluta om ett infrastrukturpaket för Skåne med utbyggnad av vägar och kollektivtrafik.
2012/13:T230 av Tina Acketoft m.fl. (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
2012/13:T247 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för infrastrukturinvesteringar i Värmland.
2012/13:T304 av Staffan Danielsson (C)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla och förbättra järnvägen och vägen mellan Västervik och Linköping.
2012/13:T315 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en infrastrukturutveckling i Jönköpings län.
2012/13:T357 av Anita Brodén och Nina Larsson (båda FP) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en väl fungerande infrastruktur i Dalsland och Värmland.
2012/13:T357 av Anita Brodén och Nina Larsson (båda FP) yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att klassa Dalsland som ett skogslän.
2012/13:T372 av Peter Johnsson m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra samtliga delar av Trollhättepaketet när det gäller infrastrukturen och en utbyggnad av Europaväg 45 och järnvägen Norge–Väner-länken genom Dalsland.
2012/13:T387 av Gunnar Andrén (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Transportstyrelsen utreda frågan om samfinansiering av en utbyggd Roslagsbana till Arlanda i syfte att dels skapa ytterligare ett spårbundet alternativ att nå Sveriges storflygplats, dels minska miljöbelastningen vid flygplatsen.
2012/13:T395 av Anna Wallén m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för goda transporter i Bergslagen i samband med återupptagen gruvbrytning.
2012/13:T400 av Anna Steele (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södertörns infrastruktur för jobb och tillväxt.

2012/13:T404 av Karin Åström m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för infrastruktursatsningar för ökad tillväxt.
2012/13:T409 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP) yrk. 1 i denna del	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för godstransporter på järnväg i Bergslagen.
2012/13:T409 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för persontransporter på järnväg i Bergslagen.
2012/13:T428 av Isak From m.fl. (S) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av de öst-västliga kommunikationerna.
2012/13:T428 av Isak From m.fl. (S) yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur Sverige ska ta tillvara de möjligheter som bättre kommunikationer mellan Nordlands och Helgelandsregionerna medför.
2012/13:T438 av Kerstin Haglö och Peter Jeppsson (båda S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra infrastrukturen i Blekinge.
2012/13:T439 av Agneta Gille m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i vägar och järnvägar i Uppsala län.
2012/13:T441 av Gunnar André (FP) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättrade kommunikationer av bostads- och näringslivsskäl inom Norrtälje kommun.
2012/13:T452 av Ann-Christin Ahlberg m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en bättre infrastruktur i Västsverige.
2012/13:T453 av Jennie Nilsson m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i infrastrukturen i Halland.
2012/13:T466 av Ann Arleklo m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en fast förbindelse i norra Öresund för att förbättra möjligheterna till ett hållbart och effektivt transportsystem.

2012/13:T469 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.
2012/13:T475 av Anders Sellström (KD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en driftsäker och kapacitetsmässigt väl fungerande transportlösning för Holmön.
2012/13:T481 av Annelie Karlsson m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättring av infrastrukturen i Skåne.
2012/13:T483 av Krister Örnfjäder m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för betydande insatser för att utveckla Kalmar läns infrastruktur och därmed främja tillväxt och utveckling.
2012/13:N371 av Yilmaz Kerimo m.fl. (S) yrk. 5	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av investeringar i Stockholmsregionens kommunikationer och infrastruktur.
2012/13:N377 av Mattias Jonsson m.fl. (S) yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att investera i förstoring av arbetsmarknadsregionerna i Västsverige.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det runt om i landet finns många angelägna infrastrukturprojekt för att främja tillväxt, regional utveckling och omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Detta återspeglas inte minst genom det stora antal motionsyrkanden om särskilt utpekade infrastrukturprojekt som behandlas i detta avsnitt. Enligt utskottets mening betecknar detta det stora engagemang och intresse som infrastrukturfrågorna väcker i hela landet, något som utskottet betraktar som mycket positivt. Utskottet väljer att behandla dessa yrkanden sammanhållet mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som riksdagen har fastställt genom det transportpolitiska beslutet 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Av detta följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser.

Enligt utskottet innebär detta att frågan om vilka åtgärder som ska genomföras och när det ska ske främst bör bestämmas inom ramen för Trafikverkets och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i de beslut som läggs fast av regering och riksdag i samband med inriktningsplaneringen. Riksdagens uppgift är således normalt inte att ta ställning till enskilda infra-

strukturprojekt. Denna grundläggande rollfördelning utesluter emellertid inte att det kan finnas skäl för riksdagen att i vissa fall göra mer preciserade ställningstaganden. Detta kan t.ex. gälla projekt som är av väsentlig betydelse för trafiksystemets effektivitet, som kräver särskilda finansieringslösningar eller som av andra skäl har en särskild dignitet.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att i enlighet med den nya ordning för den ekonomiska planeringsprocessen för transportinfrastrukturen som regeringen föreslog i våras (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257) ska de långsiktiga planer som regeringen fastställer vart fjärde år kompletteras med årliga beslut om genomförande av infrastrukturåtgärder de följande sex åren. Beslut om vilka projekt som får byggstarta de närmast följande tre åren ska stämma överens med de beslut som riksdagen har fattat om statens budget och med den information som regeringen har gett riksdagen i den senast lämnade budgetpropositionen. Härigenom skapas enligt utskottet bättre möjligheter till insyn och bättre tydlighet om det aktuella planeringsläget. Utskottet vill även framhålla att det vid behandlingen av ovannämnda proposition förutsattes att regeringen i det fortsatta arbetet med den nationella transportinfrastrukturen säkerställer att riksdagen får ett tillbörligt inflytande.

I de nu aktuella motionerna lämnas i flertalet fall förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som kan komma att omfattas av åtgärdsplanerna som fastställs på grundval av de övergripande beslut och med de medel som riksdagen fattar beslut om. Enligt utskottets mening torde syftet med många av dessa motionsförslag komma att tillgodoses, även om de inte alltid kommer till utförande så tidigt i planeringsperioden som motionärerna hade önskat. Utskottet påminner också om att med den nu föreslagna planeringsramen för åtgärder i trafikens infrastruktur under perioden 2014–2025 kommer mer medel att avsättas än vad som varit fallet under tidigare valperioder. Detta innebär utökade möjligheter att genomföra angelägna infrastruktursatsningar.

Sammanfattningsvis avstyrker utskottet de här behandlade motionsyrkandena. Dessa har återgetts i det föregående och finns därtill förtecknade i bilaga 2 till betänkandet. Enligt utskottet kan vissa av de här aktuella motionerna komma att omfattas av den nationella planen eller de regionala planerna.

Finansieringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ger regeringen till känna att tydliga principer för medfinansiering bör utarbetas för att komma till rätta med de brister som Riksrevisionens granskning av regeringens medfinansieringspolitik har visat. Riksdagen bifaller därför helt eller delvis motionsförslag om detta och lägger två regeringsskrivelser med anledning av Riksrevisionens effektivitetsgranskning till handlingarna. Riksdagen avslår vidare motionsförslag om en generell övergång till lånefinansiering. Utskottet framhåller att infrastrukturinvesteringar huvudsakligen bör finansieras med anslag men att lån i Riksgäldskontoret kan utgöra finansiering under förutsättning att de slutliga kostnaderna inte beräknas komma att belasta statsbudgeten eller den offentliga sektorns finansiella sparande. Riksdagen ger också regeringen till känna att banavgifterna under den kommande planeringsperioden inte bör höjas fram till dess åtgärder har vidtagits för att skapa mer rättvisa konkurrensvillkor mellan trafiklagen och tills järnvägssystemets kvalitet har förbättrats. Riksdagen bifaller därmed motionsförslag om banavgifter.

Jämför reservationerna 14 (M, FP, C, KD), 15 (V) och 16 (M, FP, C, KD).

Riksrevisionens granskning av medfinansiering av statlig infrastruktur (RiR 2011:28)

Regeringen gav i den senaste åtgärdsplaneringen trafikverken i uppdrag att systematiskt söka medfinansiering till den statliga infrastrukturen i form av finansiella bidrag från kommuner och andra intressenter, trängselskatt och finansierande avgifter. Regeringens mål var att ökad medfinansiering skulle leda till att en större volym investeringsåtgärder kunde genomföras och leda till en bättre infrastruktur till följd av ökad samverkan.

Riksrevisionen har i rapporten *Medfinansiering av statlig infrastruktur* (RiR 2011:28) granskat den medfinansieringssatsning som genomfördes i samband med den senaste åtgärdsplaneringen. Riksrevisionen har i detta sammanhang granskat den process som genomfördes av regeringen och trafikverken för att åstadkomma en ökad medfinansiering samt huruvida utfallet av satsningen har varit effektivt. Riksrevisionen har också granskat de förskotteringsärenden som varit aktuella i trafikverken under perioden 2008–2010.

Granskningens resultat

Riksrevisionens övergripande slutsats är att den medfinansieringssatsning som genomfördes i samband med den senaste åtgärdsplaneringen inte var effektiv och att förskotteringar har bidragit till problemen.

Riksrevisionen finner i sin granskning att medfinansieringssatsningen har inneburit ett nettobidrag till den statliga investeringsramen och att förhandlingar om medfinansiering lett till att man har kunnat samordna och förbättra statliga och lokala investeringar. Revisionen menar dock att storleken på tillskottet understiger regeringens bedömning, dels då Riksrevisionen bedömer att tillskottet från brukaravgifter i form av trängselskatt och vägavgifter inte utgör egentlig medfinansiering, dels då revisionen funnit att delar av medfinansieringsbidragen liksom delar av de statliga medlen gått till investeringar som ligger utanför statens ansvar.

Det finns enligt Riksrevisionen en målkonflikt mellan satsningens två mål om mera pengar till statlig infrastruktur respektive bättre infrastruktur. Riksrevisionen anmärker att trafikverken inte fick några riktlinjer för hur denna målkonflikt skulle hanteras. Vidare pekar Riksrevisionen på att trafikverken inte tog fram tydliga riktlinjer och principer för hur förhandlingarna om medfinansiering skulle genomföras, vilket ledde till att förhandlingarna inte bedrevs enhetligt och inte dokumenterades på ett tillräckligt bra sätt.

Riksrevisionen har i medfinansieringssatsningens utfall identifierat ett antal faktorer som leder till minskad effektivitet. Den viktigaste faktorn är att medfinansiering har kunnat ge förtur till den nationella åtgärdsplanen, vilket inneburit att mindre lönsamma projekt med finansiering konkurrerade ut mer lönsamma åtgärder utan medfinansiering.

Riksrevisionen bedömer vidare att resursstarka intressenter har kunnat förhandla fram de objekt som är av störst intresse för dem. Granskningen visar också att flera av de medfinansierade objektens bidrag till det statliga åtagandet ofta varit små eller t.o.m. tagit statliga medel i nettoanspråk, vilket sammantaget leder till en påtaglig risk för att medfinansieringssatsningen lett till att mer resurssvaga kommuner och regioner inte fått ta del av statliga investeringsmedel i samma utsträckning som tidigare.

Enligt Riksrevisionen gick det i flertalet avtal om medfinansiering inte att avgöra vem som ansvarade för vilken del av infrastrukturen. Bland de medfinansierade objekten finns följaktligen exempel på att staten tagit ansvar och betalat för sådant som borde ha varit kommunens ansvar medan kommunen i andra fall har fått betala för samma sorts investering.

Riksrevisionen konstaterar också att lokala och regionala nyttor är svåra att mäta och värdera och att det inte finns några välutvecklade metoder för detta. Det finns följaktligen en stor risk för att de lokala nyttorna mäts och värderas olika i varje enskilt fall och att jämförbarheten sätts ur spel.

I en förhandlingssituation där alla ska vara nöjda med utfallet ser Riksrevisionen en betydande risk för att den framförhandlade lösningen blir dyrare än statens grundlösning och att medfinansiären inte alltid står för

hela denna fördyring. Riksrevisionen har också identifierat en risk för att medfinansiering från intressenter leder till att mer kostnadseffektiva lösningar på existerande trafikproblem, t.ex. billigare ombyggnadsåtgärder eller trafikdämpande åtgärder, inte prövas i tillräcklig utsträckning eftersom intressenterna är mer intresserade av att få nyinvesteringar till sin region.

Riksrevisionen fann också i sin granskning att avtalen om medfinansiering i flertalet fall var konstruerade så att det inte fanns några kostnadskontrollerande incitament för medfinansieraren.

Slutligen anser Riksrevisionen att förskotteringar inte har använts ändamålsenligt: enligt granskningen har dessa använts av trafikverken för att hantera förseningar och av intressenterna för att försäkra sig om att det ”egna” projektet ska bli av. Förskottering har också blandats in i medfinansieringsförhandlingarna. Sammantaget anser Riksrevisionen att detta har inneburit att den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden delvis har satts ur spel och att förskotteringar även begränsar det framtida handlingsutrymmet.

Mot bakgrund av slutsatserna ovan rekommenderas regeringen

- att återgå till den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden där investeringarnas finansieringsform inte spelar in
- att överväga att utreda effektivt utformade, likformiga brukaravgifter
- att överväga att utreda om det är möjligt och önskvärt att återföra delar av ökade markvärden till staten
- att utveckla tydliga principer för statens ansvar för infrastrukturen
- att se över hur olika aktörers drivkrafter kan balanseras mot allmänintresset i förhandlingar om infrastruktur
- att överväga att sänka taket för förskotteringar och förtydliga dess syfte.

Vidare rekommenderas Trafikverket

- att förbättra dokumentationshanteringen generellt i verket
- att tydliggöra vem som är beställare av och syftet med olika underlag
- att förbättra den samlade redovisningen av investeringarnas kostnader och finansiering
- att utveckla metoderna för värdering, beräkning och behandling av lokala nyttor
- att utveckla mallen för den samlade effektbedömningen
- att ta fram riktlinjer för hur förhandlingar om finansiering, utformning och genomförande ska dokumenteras
- att utveckla centrala principer för brukaravgifter
- att anpassa de verksintra rutinerna för förskottering till regleringsbrevets riktlinjer och utveckla prioriteringsprinciper.

Regeringens skrivelse 2011/12:139

Regeringen redovisar i skrivelse 2011/12:139 sina bedömningar av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer i granskningsrapporten *Medfinansiering av statlig infrastruktur*.

Regeringen tillstår inledningsvis att åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2012 synliggjorde brister i hanteringen av medfinansiering och påminner om att regeringen därför tillsatte en särskild utredare för att föreslå processer och riktlinjer för medfinansiering i det framtida planeringssystemet för transportinfrastrukturen (dir. 2010:92).

Vad gäller Riksrevisionens bedömning att brukaravgifter inte bör betraktas som medfinansiering konstaterar regeringen att detta delvis är en definitionsfråga. Regeringen understryker att finansieringslösningar som bygger på uttag av trängselskatt eller avgifter för användande av infrastruktur ger ett nettotillskott till den statliga investeringsramen. Utan de aktuella investeringarna skulle inte heller investeringsmedlen finnas. Vilka riktlinjer som ska gälla framöver vid en eventuell tillämpning av medfinansiering genom ekonomiska bidrag är enligt regeringen en fråga som hör hemma i beslut om politisk inriktning för infrastrukturplaneringen.

Regeringen instämmer med Riksrevisionen i att det funnits brister i den genomförda åtgärdsplaneringen och att berörda myndigheter behöver tydligare vägledning om målsättningar, villkor och processer. Liksom Riksrevisionen anser regeringen att det faktum att arbetet helt förlades till åtgärdsplaneringen medförde vissa problem till följd av tidspress. Regeringen delar dock inte uppfattningen att det skulle finnas en genuin målkonflikt mellan målen om mer respektive bättre infrastruktur. Enligt regeringen kan samverkan skapa en förbättrad utformning av infrastrukturen och markvärdesökningar som leder till ett intresse för medfinansiering.

Vad gäller Riksrevisionens kritik mot trafikverkens interna processer avseende bl.a. bristande dokumentation och riktlinjer pekar regeringen på att det framgår av Trafikverkets remissyttrande att myndigheten redan har vidtagit eller avser att vidta åtgärder i enlighet med Riksrevisionens rekommendationer.

Regeringen konstaterar att gränsen mellan statlig och kommunal infrastruktur aldrig har varit skarp men framhåller samtidigt att det ökade inslaget av förhandlingar om medfinansiering har satt fokus på att det är viktigt med principer för var gränsen för det statliga åtagandet går. Regeringen betonar också att förhandlingarna om medfinansiering har lett till positiva effekter när det gäller möjligheterna till samordning och samplanering av statliga och lokala investeringar.

Vad gäller Riksrevisionens bedömning att medfinansiering har kunnat ge förtur till den nationella åtgärdsplanen pekar regeringen på att Trafikverket i sitt remissyttrande framhållit att verket inte har omprioriterat utifrån utebliven medfinansiering. Regeringen påminner i sammanhanget om att Medfinansieringsutredningens uppdrag även inkluderade frågan om medfinansiering bör kunna påverka prioriteringen mellan och utformningen av

uppdrag, och i så fall på vilket sätt. Regeringen anför vidare att det inte finns ett system med strikt prioritering efter samhällsekonomisk lönsamhet att återgå till, på det sätt som Riksrevisionen rekommenderar. Regeringen pekar på att Riksrevisionen förefaller likställa samhällsekonomisk lönsamhet med resultaten från myndigheternas samhällsekonomiska kalkyler. Regeringen understryker dock med anledning av detta att vid en politisk helhetsbedömning kan i vissa fall andra prioriteringsgrunder än de som fångas av kalkylerna vara avgörande; det kan t.ex. finnas komplexa orsaksamband kopplade till specifika arbetsmarknader som är svåra att fånga i en lönsamhetskalkyl. Regeringen bedömer i stället att planeringsprocessen behöver ändras mer i grunden, så att det blir fler kontrollstationer och tydligare krav på myndigheternas beslutsunderlag. Regeringen påminner om att genom den modell för ekonomisk planering av infrastruktur som regeringen presenterade i propositionen *Planeringssystem för transportinfrastruktur* (prop. 2011/12:118) införs ett system med årliga beslut om vilka åtgärder i den nationella planen som får genomföras de närmast följande tre åren och ett beslut om vilka åtgärder som bör förberedas för genomförande de därpå följande tre åren. Regeringen bedömer att den nya processen kommer att bidra till ökad tydlighet kring prioriteringen mellan olika åtgärder samtidigt som regeringen också kommer att kunna ta ett formellt större ansvar för vilka åtgärder som slutligen ska genomföras. Kraven på utredning för specifika åtgärder blir med den nya processen högre när åtgärden närmar sig ett möjligt genomförande – därmed bör enligt regeringen möjligheterna att på ett rättvisande sätt jämföra och prioritera mellan åtgärder som skulle kunna bli aktuella för byggstart öka.

Med anledning av Riksrevisionens befaran att förhandlingarna har lett till en oönskad omfördelning från resurssvaga till resursstarka kommuner och regioner framhåller regeringen det självklara i att statens förhandlare har till uppgift att företräda staten och allmänintresset, vilket även inbegriper att bevaka konsekvenser för den regionala fördelningen. Regeringen betonar också att om förhandlingsprocessen har bidragit till en förskjutning i den faktiska tillämpningen mot ett ökat statligt åtagande för transportinfrastrukturen behöver detta åtgärdas genom tydligare riktlinjer. Enligt regeringen är framtagandet av sådana principer en central del i Trafikverkets uppdrag.

Vad gäller Riksrevisionens rekommendation om att kunna återföra delar av ökade markvärden till staten påtalar regeringen att detta innebär vissa svårigheter då den mån i vilken det uppstår exploateringsvinster i samband med infrastrukturinvesteringar är beroende av hur en kommun väljer att använda det kommunala planmonopolet. Den lokala nyttan är följaktligen inte något absolut resultat av den statliga investeringen som staten ensidigt kan fastställa.

Riksrevisionen påtalar vidare att kommuner som förhandlar om införande av avgifter eller trängselskatt upplever en svagare budgetrestriktion eftersom finansieringen ska betalas av de framtida brukarna, vilket riskerar

att öka kostnaderna för den lösning som förhandlas fram. Regeringen understryker att beslut om införande av denna typ av pålagor bör förankras lokalt och regionalt, och att dess utformning måste utgå från dess syfte och uppfylla de olika krav som följer av den nationella och EU-rättsliga reglering som är tillämplig i respektive fall. Vad gäller Riksrevisionens rekommendation att överväga att utreda effektivt utformade och likformiga brukaravgifter påpekar regeringen att en sådan analys sker fortlöpande inom ramen för Trafikanalys uppdrag. Vidare pekar regeringen på att en särskild utredare har tillsatts med uppdrag att ta fram författningsförslag för uttag av avgifter vid användandet av de nya broar som ska finansieras med vägavgifter (dir. 2011:47).

Riksrevisionen rekommenderar regeringen att överväga att sänka taket för förskotteringar och förtydliga syftet med dessa. Regeringen anser att frågan om i vilken utsträckning förskottering ska tillämpas hör hemma i ett beslut om politisk inriktning för infrastrukturplaneringen. Vidare pekar regeringen på att Trafikverket i sitt remissvar anger att den verksinterna rutinen för förskottering kommer att förtydligas och att prioriteringsprinciper kommer att tas fram.

Riksrevisionens granskning av Citybanans regionala medfinansiering (RiR 2012:8)

I januari 2007 gav regeringen en statlig förhandlingsman i uppdrag att förhandla om regional medfinansiering av Citybanan med regionala och lokala aktörer i Mälardalsregionen och Östergötland. I december 2007 redovisade förhandlingsmannen ett förslag till avtal för regeringen som innehöll ett regionalt åtagande om medfinansiering på 2 miljarder kronor till Citybanan. I avtalet ingick även att ett antal statliga åtaganden, främst att omkringliggande järnvägsprojekt i Mälardalen, till en av Riksrevisionen beräknad kostnad av 15,2 miljarder kronor utöver kostnaden för Citybanan, skulle genomföras inom till stora delar fasta tidsramar.

Riksrevisionen har i rapporten *Citybanans regionala medfinansiering* (RiR 2012:8) granskat den regionala medfinansieringen av Citybanan. Syftet har varit att bedöma om medfinansieringen har varit effektiv med avseende på medfinansieringens påverkan på berörda infrastrukturprojekt och den övergripande infrastrukturplaneringen.

Granskningens resultat

Riksrevisionens två övergripande slutsatser i granskningsrapporten är att medfinansiering inte har varit en effektiv finansieringsform för Citybanan och att medfinansieringen inte har varit tillräckligt underbyggd eller transparent.

Medfinansieringen har enligt Riksrevisionens bedömning lett till en ökad samordning mellan region och stat, en effekt som dock bedöms vara begränsad och svår att belägga. Riksrevisionen konstaterar att de projekt

som utgör statens övriga åtaganden i avtalet om medfinansiering av Citybanan inte jämfördes med andra projekt i landet när de prioriterades i den senaste åtgärdsplanen. Om projekten hade prioriterats utifrån de samhälls-ekonomiska analyser som togs fram under den senaste planeringsomgången hade de enligt Riksrevisionen troligtvis prioriterats lägre än de gör i den nuvarande planen. Det konstateras dock att eftersom det inte finns något underlag som beskriver hela systemutbyggnadens samhälls-ekonomiska effektivitet går det heller inte att avgöra om förhandlingen har lett till en effektiv utbyggnad. Riksrevisionen pekar också i sammanhanget på att en prioritering av projekt utan ett samhälls-ekonomisk underlag bryter mot principen att samhälls-ekonomisk lönsamhet ska vara den vägledande prioriteringsgrunden på infrastrukturområdet.

Riksrevisionen riktar även kritik mot att avtalet, för flera av de statliga åtagandena, inbegriper klausuler om att staten ska betala vite till de regionala parterna vid förseningar som beror på underlåtenhet från statens sida. Avtalet medger inga förbehåll för kostnadsökningar i projekten och vitena kan därför enligt Riksrevisionen leda till låsningar i framtida handlingsutrymme, som i sin tur kan bli kostnadsdrivande eller leda till ett ineffektivt genomförande av åtgärdsplanen.

Riksrevisionen kritiserar också att informationen till riksdagen om Citybanans regionala medfinansiering inte har varit transparent. Riksrevisionen pekar på att den totala kostnaden för de åtgärder som staten åtar sig att genomföra genom avtalet om Citybanans regionala medfinansiering inte har redovisats för riksdagen, vilket strider mot principen om att regeringen och myndigheter ska ha riksdagens medgivande för att fatta beslut om åtaganden inför framtiden.

Riksrevisionen bedömer vidare att den regionala medfinansieringen av Citybanan har varit godtycklig utifrån flera aspekter. Riksrevisionen pekar bl.a. på att de län som har bjudits in till förhandlingarna inte har valts utifrån någon väl motiverad princip – det konstateras att Citybanan är av nationellt intresse och att det finns flera län som får nytta av Citybanan som inte bjöds in till förhandlingarna. Riksrevisionen pekar också på att den finansieringsprincip som har varit vägledande för hur mycket de regionala parterna skulle bidra med till Citybanan utgår från Stockholms bidrag till pendeltågsstationerna, trots att de regionala parterna inte får någon del i ägandet eller driften av infrastrukturen till skillnad från Stockholms läns landsting.

Riksrevisionen invänder också mot att ingen statlig aktör hade ett tydligt ansvar att tillgodose allmänintresset i förhandlingarna om Citybanans regionala medfinansiering. Riksrevisionen pekar på att de regionala medfinansierarnas intresse var att tillgodoräkna sig så mycket investeringar som möjligt till sin region medan förhandlingsmannen utgick från sitt uppdrag att få till stånd ett avtal.

I samband med förhandlingarna om Citybanans medfinansiering ändrades lagstiftningen för kommunal redovisning i syfte att underlätta kommunernas medfinansiering av statlig infrastruktur. Lagändringen gav kommunerna möjlighet att redovisa lämnade bidrag till statlig infrastruktur som en tillgång i balansräkningen, något som enligt Riksrevisionen strider mot god redovisningssed och som gör det möjligt för kommunerna att öka sina utgifter för medfinansiering utan att begränsas av det kommunala balanskravet. Riksrevisionen menar att detta skapar incitament för kommunal skuldsättning, vilket kan komma att urholka förtroendet för de offentliga finanserna.

Riksrevisionen konstaterar också att dokumentationshanteringen i ärendet har varit bristfällig, vilket innebär att det har varit svårt att följa hur faktiska omständigheter och händelser av betydelse har påverkat ärendets utgång.

Riksrevisionens sammantagna bedömning är att de positiva effekterna av medfinansieringen inte kompenserar de negativa. Den regionala medfinansieringen av Citybanan innebär enligt Riksrevisionen ökade risker och kostnader för den offentliga sektorn som inte föreligger då infrastrukturprojekt anslagsfinansieras. Riksrevisionens slutsats är att projekt som bedöms vara av nationellt intresse borde finansieras genom anslag. I andra hand menar Riksrevisionen att staten kan låta utreda möjligheten att få in medel genom en finansieringsform som inte bygger på förhandlingar eller på annat sätt bryter mot väl motiverade principer för styrning av medel inom infrastruktursektorn.

Mot bakgrund av slutsatserna ovan lämnar Riksrevisionen följande rekommendationer till regeringen:

- Respektera den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden vid planeringen av transportinfrastruktur.
- Om förhandlingar om medfinansiering bedöms nödvändiga: redovisa detta transparent, utveckla riktlinjer för medfinansiering och ange hållbara motiv som hanterar avstegen från viktiga principer.
- Ge en statlig aktör ett uttalat ansvar för att bevaka och balansera allmänintresset mot andra aktörers drivkrafter i förhandlingar om infrastruktur.
- Informera riksdagen om framtida kostnader för medfinansierade projekt.
- Utred konsekvenserna av medfinansiering i den offentliga redovisningen.
- Använd inte vitesklausuler i medfinansieringsavtal.
- Förbättra dokumentationshanteringen.

Regeringens skrivelse 2012/13:15

Regeringen redovisar i skrivelse 2012/13:15 sina bedömningar av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer i granskningsrapporten *Citybanans regionala medfinansiering*.

Regeringen konstaterar inledningsvis att en stor andel av de slutsatser som Riksrevisionen drar i rapporten har samma utgångspunkter som i granskningsrapporten om medfinansiering av statlig infrastruktur (RiR 2011:28). Regeringens bedömning med anledning av sistnämnda rapport återfinns följaktligen till stor del även i skrivelsen om Citybanans regionala medfinansiering, t.ex. vad gäller behovet av att vid en politisk helhetsbedömning av större projekt beakta andra prioriteringsgrunder än de som fångas av samhällsekonomiska kalkyler. Regeringen påminner också om att genom förslagen i propositionen *Planeringssystem för transportinfrastruktur* (prop. 2011/12:118) bör förutsättningarna öka för att komma till rätta med en del svagheter i medfinansieringsprocesser som Riksrevisionen påtalat. Regeringen meddelar också att riktlinjerna för medfinansiering kommer att utvecklas vidare i infrastrukturpropositionen som lämnas till riksdagen hösten 2012.

Vad gäller Riksrevisionens kritik om att förhandlingsmannen för Citybanans regionala medfinansiering saknade ett tydligt uppdrag och mandat att tillgodose allmänintresset framhåller regeringen att det av den ursprungliga uppdragsbeskrivningen (dnr N2006/9229/IR) framgår att förhandlingsmannen skulle prioritera åtgärderna utifrån deras samhällsekonomiska nytta samt ha ett nationellt perspektiv på frågorna.

Beträffande Riksrevisionens kritik om bristande information till riksdagen om kostnaderna för de åtgärder som staten åtagit sig att genomföra i och med avtalet om Citybanans regionala medfinansiering påminner regeringen om att den i propositionen *Framtidens resor och transporter – Infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35) angivit hur statens åtgärder för att fullfölja avtalet ska hanteras. Regeringen framhåller att den i den nämnda propositionen har angivit att villkoret för medfinansieringen är att staten åtar sig åtgärder på kort och lång sikt – åtgärder som också specificerades i propositionen. Regeringen pekar vidare på att man inväntade riksdagens beslut om propositionen innan avtalet godkändes och att inga invändningar mot den tänkta hanteringen framkom vid riksdagens behandling av propositionen.

Vad gäller Riksrevisionens synpunkter på de nya redovisningsreglerna för kommuners medfinansieringsbidrag till statlig infrastruktur meddelar regeringen bl.a. att Statistiska centralbyrån årligen samlar in ekonomisk statistik från kommuner och landsting, däribland det sammanlagt beslutade bidraget till statlig infrastruktur. Avsikten med insamlingen av dessa uppgifter uppges vara att eliminera de risker för fel i nationalräkenskaperna som Riksrevisionen påpekar.

I fråga om vitesklausuler meddelar regeringen att sådana vanligtvis inte förekommer i medfinansieringsavtal och att dessa måste ses mot bakgrund av de speciella omständigheterna i detta fall. Regeringen instämmer i Riksrevisionens iakttagelser om att vitesklausuler innebär en ökad riskexponering för staten och bedömer därför att vitesklausuler bör undvikas i den

mån det är möjligt. Regeringen anser dock samtidigt att detta bör vara en förhandlingsfråga från fall till fall och meddelar att frågan behandlas ytterligare i den infrastrukturproposition som lämnas till riksdagen hösten 2012.

Regeringen instämmer delvis i den kritik Riksrevisionen har riktat mot regeringen i frågan om beställningsbemyndiganden och avser därför att i höstens infrastrukturproposition klargöra vilka rutiner som ska gälla för beställningsbemyndiganden framöver i medfinansieringssammanhang. I enlighet med Medfinansieringsutredningens förslag avser regeringen att fr.o.m. nästkommande planeringsperiod även låta statens eventuellt tillkommande ekonomiska åtaganden till följd av att Trafikverket eller någon annan statlig myndighet ingår medfinansieringsavtal med t.ex. kommuner omfattas av begärda beställningsbemyndiganden.

Regeringen uttrycker slutligen förståelse för den kritik som Riksrevisionen riktat mot hur förhandlingsarbetet med Citybanan har dokumenterats och arkiverats. Regeringen meddelar att frågan om hur ärenden ska dokumenteras och arkiveras på ett tydligt och transparent sätt diskuteras löpande i Regeringskansliet. Frågan uppges också vara en naturlig del i de utbildningar i ärendehantering som hålls regelbundet både centralt i Regeringskansliet och i Näringsdepartementet.

Propositionen

Regeringen bedömer att den övervägande delen av utgifterna för utvecklingen av transportinfrastrukturen under planeringsperioden för 2014–2025 bör finansieras med anslag, i enlighet med huvudprincipen i budgetlagen. Det påminns dock om att riksdagen under vissa förutsättningar kan besluta att investeringar i transportinfrastruktur får finansieras på annat sätt.

Regeringen har i en tidigare proposition (prop. 2011/12:118) redogjort för sin bedömning att ställningstaganden rörande om, i vilken omfattning och på vilket sätt alternativ finansiering av transportinfrastruktur ska ske behöver kunna variera över tid. I den nu lämnade infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25) meddelar regeringen att det under planeringsperioden 2014–2025 kan finnas goda skäl till alternativ finansiering. Regeringen bedömer att de former av alternativ finansiering som kan bli aktuella under perioden är medfinansiering i form av bidrag från kommuner, landsting och företag, samt brukaravgifter och trängselskatt och bidrag från EU. Regeringen bedömer vidare att finansiering med statsinterna lån i Riksgäldskontoret kan användas i de fall återbetalningen av de slutliga kostnaderna inte ska belasta statsbudgeten eller den offentliga sektorns finansiella sparande.

Regeringen meddelar sin avsikt att i fråga om medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting och företag (inklusive s.k. förskottering) tillämpa en liknande ordning som för lånefinansiering, varigenom riksdagen i behandlingen av budgetpropositionen bemyndigar regeringen att besluta om ramar för finansiering av pågående väg- och järnvägsprojekt.

Regeringen avser således att fr.o.m. nästkommande planeringsperiod låta statens eventuella åtaganden till följd av att Trafikverket eller någon annan statlig myndighet ingår medfinansieringsavtal omfattas av begärda beställningsbemyndiganden. Det förtydligas att riksdagens ställningstaganden huvudsakligen ska gälla planerade byggstarter med tre års framförhållning. Härigenom görs enligt regeringen en tydlig koppling till det nya system för ekonomisk planering som kommer att tillämpas fr.o.m. 2014.

Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting och företag

Regeringen bedömer att medfinansiering av statlig transportinfrastruktur genom bidrag från kommuner, landsting och företag kan vara ett bra sätt att åstadkomma effektiva lösningar i transportsystemet. Regeringen lyfter fram att volymen av transportpolitiskt motiverade åtgärder kan utökas genom externa bidrag som kan läggas till de satsningar som regeringen gör. Vidare anføres att en fördel med medfinansiering är att ett gemensamt finansiellt ansvarstagande för ett projekt mellan stat och kommun eller andra direkt berörda kan antas leda till ett mer effektivt genomförande av aktuella projekt samt bättre avvägda lösningar. Regeringen framhåller att vid medfinansiering bör medfinansiärens och samhällets nytta av aktuella åtgärder vara en utgångspunkt. Regeringen understryker samtidigt att medfinansiering genom bidrag inte ska innebära avsteg från de mål som gäller för transportpolitiken: de transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende om det förekommer medfinansiering eller inte.

Regeringen betonar att all medfinansiering är frivillig och understryker behovet av att säkerställa att medfinansiering varken är eller kan uppfattas som ett sätt att ”köpa sig förbi kön”. I syfte att undvika att kommuner och landsting ser sig tvingade att bidra till statliga investeringar framhålls att initiativ till medfinansiering som huvudregel bör komma från den medfinansierande parten. Regeringen anför att en central utgångspunkt för förhandlingar och diskussioner om medfinansiering bör vara att så långt möjligt skapa tydliga premisser för under vilka förutsättningar medfinansiering ska kunna bli aktuellt. Regeringen anser att följande sju typfall som Medfinansieringsutredningen har identifierat för när det kan vara aktuellt med diskussioner om medfinansiering utgör en bra utgångspunkt:

1. Staten bygger och den andra parten passar då på att samtidigt göra investeringar som faller på dennes ansvar.
2. Staten bygger och den andra parten vill ha en tidsmässig samordning med investeringar som denne har planerat.
3. Staten bygger och den andra parten vill ha en högre standard hos den aktuella statliga anläggningen.
4. Staten bygger och den andra parten vill ha en annan utformning (t.ex. överdäckning, planskild korsning).

5. Staten bygger och den andra parten vill ha en annan lokalisering för anläggningen som bättre överensstämmer med dennes planering.
6. Staten bygger och den andra parten vill ha en annan principiell lösning.
7. Staten och den andra parten vill ta ett större samlat grepp om flera komponenter av transportförsörjningen i ett område (t.ex. Stockholms-överenskommelsen och Västsvenska paketet)

Regeringen konstaterar att de två första fallen inte avser egentlig medfinansiering då det inte handlar om intäkter i staten; i det andra fallet kan det dock vara aktuellt med förskottering. Medfinansiering enligt typfallen 3–6 har enligt regeringen den fördelen att det är uppenbart att det finns en tydlig koppling mellan nyttan hos medfinansiärerna och viljan att lämna bidrag. Regeringen framhåller i sammanhanget att vad som ska avses vara det helstatligt finansierade grundutförandet blir en fråga för Trafikverket att definiera och ta ställning till i varje enskilt fall.

Det sjunde typfallet bör enligt regeringens bedömning kunna handla om enskilda åtgärder för vilka det finns kommuner, landsting eller företag som bedömer sig ha så stor nytta att de även är beredda att lämna bidrag till grundutföranden. Regeringen anför här att det finns åtminstone två möjliga varianter att förhålla sig till.

- Det kan för det första handla om en situation där en åtgärd eller en del av en åtgärd, oberoende av bedömd samhällsekonomisk lönsamhet, till en så stor del är att betrakta som en kommunal eller privat angelägenhet att staten genom Trafikverket anser att berörda kommuner eller företag bör vara med och betala. Det skulle t.ex. kunna handla om att en statlig väg avlastar ett kommunalt vägnät i en sådan utsträckning att vissa framtida investeringar i kommunens egna vägnät inte längre blir nödvändiga.
- Det kan för det andra handla om åtgärder där den av staten, enligt gängse kriterier, bedömda samhällsekonomiska lönsamheten inte motiverar tillräckligt hög prioritering för ett genomförande, men där bidragsgivarnas vilja att medfinansiera ses som uttryck för att åtgärdernas sammanlagda positiva samhällsekonomiska effekter i själva verket är större än vad bedömningar enligt gängse kriterier visar. Det kan t.ex. gälla värdering av exploateringsvinster men det kan även gälla andra bedömningar av hur stort resandet kommer att bli som kan grunda sig på att en medfinansiär har andra kunskaper eller helt enkelt gör andra bedömningar än vad som görs i de kalkyler som används. Regeringen understryker att viljan till medfinansiering således indikerar samhällsekonomisk nytta på ett sätt som kompletterar andra bedömningsmetoder.

Regeringen anför i propositionen att medfinansiering genom bidrag främst bör avse tillägg eller andra förbättringar i förhållande till grundutföranden av åtgärder som helt finansieras med statliga anslag. Regeringen anser dock att medfinansiering även ska kunna användas till grundutföranden om det finns tydliga motiv för det. Det bör i dessa fall enligt regeringen fin-

nas tydliga beskrivningar av vilka nyttor Trafikverket, efter samråd med andra aktörer, bedömer att medfinansierarna har av aktuella investeringar eller investeringsdelar. Vidare bör det vara tydligt att bidraget står i rimlig proportion till medfinansierarens nytta och ansvarsområde. I de fall Trafikverket gör bedömningen att en vilja till medfinansiering indikerar samhälls-ekonomisk nytta samtidigt som gängse bedömningsgrunder inte motiverar tillräckligt hög prioritering för ett genomförande understryker regeringen att det är av särskilt stor vikt att verket lämnar tydliga motiveringar till varför myndigheten anser att de sammanlagda positiva samhälls-ekonomiska effekterna av aktuella åtgärder ändå är tillräckligt stora. Huvuddragen av medfinansieringen bör enligt regeringen framgå av den nationella planen för 2014–2025.

I frågan om bemyndigande för statliga myndigheter att teckna medfinansieringsavtal som medför utgifter för staten på längre sikt anser regeringen att det är en lämpligare ordning om staten i medfinansieringsavtal inte binder sig vid någon motprestation. Eventuella löften att genomföra åtgärder bör enligt regeringen i första hand vara politiska. I stället föreslås att utgångspunkten för framtida medfinansieringsavtal är att en kommun eller annan medfinansierare förbinder sig att lämna bidrag till staten så snart staten genomför givna insatser. Enligt regeringen bör följaktligen överenskommelser om medfinansiering som regel betraktas som preliminära fram till dess att regeringen har fattat beslut om att ett projekt ska byggstarta de närmast följande tre åren. Regeringen anför dock att i vilken mån staten ska bli bunden att genomföra åtgärder gentemot en medfinansierare ytterst bör vara en förhandlingsfråga som avgörs från fall till fall.

Brukaravgifter

Regeringen påminner i propositionen om att avgifter som tas ut för att finansiera investeringar i statlig väg- eller järnvägsinfrastruktur, s.k. brukaravgifter, ska godkännas av riksdagen och beslutas av regeringen. Det framhålls att beslutsunderlaget, utöver sedvanliga planeringsunderlag, kostnadsberäkningar och samhälls-ekonomiska kalkyler, behöver innehålla analyser av de konsekvenser själva finansieringslösningen för med sig samt en analys av om de transportpolitiska målen nås. Regeringen understryker också att beslut om att införa brukaravgifter bör förankras med närmast berörda kommuner och övriga intressenter.

Regeringen erinrar om att distansbaserade infrastrukturavgifter (vägtullar) i dag tas ut på förbindelserna över Svinesund och Öresund och att infrastrukturavgifter även avses att tas ut på de nya broarna i Motala, Sundsvall och Nacka när de öppnar för trafik. Investeringskostnaden för dessa broar finansieras delvis med lån i Riksgäldskontoret och kapitalkostnaderna för dessa lån ska finansieras genom inkomsterna från infrastrukturavgifterna. Regeringen påminner vidare om att en särskild utredare har haft i uppdrag att ta fram författningsförslag om uttag av avgifter för fordon som trafikerar de nya broarna. Uppdraget redovisades i denna del i betänkandet

Avgifter på väg och elektroniska vägtullsystem (SOU 2012:60) och remissbehandlas för närvarande. Regeringen utesluter inte i propositionen att det med ett nytt regelverk kan bli aktuellt med nya väginvesteringar som finansieras med lån som återbetalas med brukaravgifter. Regeringen utesluter inte heller att det på sikt även kan bli aktuellt med motsvarande finansieringslösning för investeringar i järnvägsinfrastruktur men betonar samtidigt att det innan detta kan bli aktuellt behövs en fördjupad analys av det relevanta regelverket.

Banavgifter

Trafikverket tar i egenskap av infrastrukturförvaltare av det statliga järnvägsnätet ut avgifter för trafik på statligt ägd och förvaltd järnvägsinfrastruktur, s.k. banavgifter, och för tjänster som utförs i samband med trafiken. Intäkterna används för finansiering av drift, underhåll och kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen samt till produktionskostnader för tjänsterna. Regeringen framhåller att dessa medel utgör ett komplement till den finansiering av Trafikverkets verksamhet avseende järnvägsinfrastrukturen som sker genom anslag.

Enligt regeringens mening bör intäkterna från banavgifterna i större utsträckning än i dag täcka kostnader för drift, underhåll och reinvestering av järnvägsinfrastruktur. Regeringen anför att intäkterna från banavgifterna bör i sin helhet användas för detta ändamål. Regeringen förtydligar vidare att intäkterna från de avgifter som tas ut för att täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon bör användas för de kostnader som har utgjort underlag för beräkningen av avgifterna.

Trängselskatt

Regeringen framhåller att huvudsyftet med trängselskatt är att öka framkomligheten för vägtrafiken. Det förtydligas att skatten till skillnad från brukaravgifter inte är en avgift som används för att slutligt finansiera den infrastruktur för vars användande den tas ut. Det handlar i stället om en skatt vars inkomster måste redovisas mot inkomsttitel och som kan föreslås användas för att finansiera annan infrastruktur. I den mån anslag som motsvarar inkomsterna förs upp på statens budget för finansiering av administration av trängselskattesystemet och investeringar i transportinfrastruktur handlar det enligt regeringen inte om alternativ finansiering, utan om finansiering enligt huvudregeln.

Regeringen anför att vid prövningar av eventuella framställningar om införande av trängselskatt i andra kommuner än Stockholm och Göteborg bör regeringen försäkra sig om att framställningarna har lokal och regional förankring. Vidare meddelas att en förutsättning för att införa ett sådant nytt skattesystem är att det kan motiveras utifrån förekomsten av trängsel. Detsamma gäller för framställningar om förändringar i de befintliga trängselskattesystemen.

Regeringen bedömer att överskottet från trängselskatten även i fortsättningen bör komma de berörda länen till godo i form av investeringar i infrastruktur. Lånefinansiering av infrastrukturinvesteringar kan enligt regeringen övervägas till den del kapitalkostnaden ska täckas av inkomster från trängselskatt.

Lånefinansiering

Regeringen fastslår att infrastrukturinvesteringar i normalfallet ska finansieras med anslag och att lånefinansiering endast undantagsvis bör användas för finansiering av åtgärderna i planeringsramen. Av detta följer att regeringen inte heller anser att offentlig-privat samverkan (OPS) i form av extern lånefinansiering (dvs. utanför Riksgälden) bör användas som huvudregel vid utbyggnaden av infrastrukturen. För att bedöma när lånefinansiering kan komma i fråga ser regeringen det som väsentligt att se till huruvida de slutliga kostnaderna ska belasta statsbudgeten och den offentliga sektorns finansiella sparande, i vilka fall anslagsfinansiering ska utgöra huvudalternativet.

Av den tidigare redovisningen följer att det i vissa fall kan vara aktuellt att helt eller delvis finansiera infrastrukturinvesteringar med brukaravgifter eller med trängselskatt och att lån bör få tas upp i Riksgäldskontoret för att finansiera anskaffningen av dessa objekt. Regeringen föreslår i propositionen att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 53 miljarder kronor (2013 års prisnivå) för perioden 2010–2025. Regeringen framhåller att denna planeringsram utgör ett komplement till den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder på 522 miljarder kronor (2013 års prisnivå) för perioden 2014–2025 som regeringen föreslår i propositionen.

Regeringen pekar vidare på att det kan vara aktuellt att ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa andra investeringar i anslutning till transportinfrastrukturen. Trafikverket har på så vis redan i dag möjlighet att med lån finansiera broar som ersätter färjor – lånen förutses i detta fall återbetalas med inbesparade medel för färjedriften. Trafikverket har också genom särskilda bemyndiganden kunnat finansiera el- och teleinvesteringar för järnvägsinfrastrukturen med lån i Riksgäldskontoret. Regeringen meddelar i propositionen sin avsikt att se över om det är lämpligt att ändra den nuvarande ordningen och hur en övergång till anslagsfinansiering skulle kunna ske utan att olika slags verksamheter i Trafikverket påverkas.

Motionerna

Motioner med anledning av regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om medfinansiering (RiR 2011:28)

Med anledning av regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om medfinansiering av statlig infrastruktur (skr. 2011/12:139) har två följd-motioner väckts.

I kommittémotion 2011/12:T12 av Siv Holma m.fl. (V) framhålls att Riksrevisionens rapport bekräftar att medfinansieringen försvagar ett effektivt byggande av en nationellt hållbar infrastruktur för klimat och sysselsättning. Motionärerna avvisar därför detta förfaringsätt och pekar på att det riskerar att förändra prioritetsordningen för nationella infrastrukturprojekt och påföra kostnader från staten till lokala och regionala företrädare. De understryker följaktligen i yrkande 1 att regeringen bör utveckla tydliga principer för att infrastruktur som är nationellt viktig även ska finansieras av staten. Motionärerna understryker vidare vikten av att de olika transportslagens ekologiska hållbarhet leder mot det övergripande målet om ekologisk hållbarhet. De befarar dock att denna inriktning försvåras genom en ökad satsning på medfinansiering då finansieringsformen kan avgöra prioriteringsordningen. Motionärerna påtalar därför i yrkande 2 behovet av att återgå till den samhällsekonomiska prioriteringsgrund där investeringarnas finansieringsform inte spelar in.

I kommittémotion 2011/12:T13 av Anders Ygeman m.fl. (S) framhålls vikten av att hörsamma Riksrevisionens kritik för att få samhällsekonomiskt rationella infrastrukturinvesteringar. Motionärerna är positiva till god samverkan mellan staten och de berörda regionerna och kommunerna i samband med finansiering och genomförande av stora infrastrukturprojekt. De understryker samtidigt att infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund och inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka och möjligheter till politisk påtryckning. Motionärerna konstaterar att regeringens politik för medfinansiering har uppvisat stora brister och betonar därför behovet av ett tydligare regelverk på området.

Motioner med anledning av regeringens infrastrukturproposition (prop. 2012/13:25)

Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) anser i motion 2012/13:T6 att medfinansiering av infrastruktur riskerar att leda till felprioritering då objekt som medfinansieras prioriteras högre än andra. Motionärerna är inte helt emot finansieringsalternativet, som de menar kan innebära viss samhällsekonomisk nytta, men de anför i yrkande 5 att tydliga riktlinjer och processer för medfinansiering av infrastrukturen måste upprättas.

I partimotion 2012/13:T7 yrkande 5 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) anföras att budgetlagen bör ändras så att lånefinansiering kan utgöra en huvudprincip. 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. Vänsterpartiet vill i stället att en investeringsbudget ska införas varvid kostnaden för en investering kan fördelas över dess livslängd; det framhålls att kostnaden för järnvägssträckor som kan användas av många generationer framöver och bidra till ökad hållbarhet rimligen ska kunna delas upp under en längre amorteringstid. För att finanserna ska vara stabila över tid och hållas under god kontroll anser Vänsterpartiet också att ett tak för investeringsbudgeten bör införas, att den enbart ska omfatta fysiska investeringar och att de offentliga finanserna ska vara i balans över en konjunkturcykel. I partimotionen framhålls vidare att investeringar i infrastruktur i hög grad bör förbli en i huvudsak statlig angelägenhet. Vänsterpartiet är inte principiellt motståndare till medfinansiering men delar många instansers farhågor om att metoden kan bli ett sätt att ”köpa sig fri i kön” och att målet om samhällsekonomisk effektivitet frångås. I yrkande 6 framhålls följaktligen att regeringen bör utveckla tydliga principer för att den samhällsekonomiska nyttan ska vara överordnad finansieringsform vid prioritering av infrastrukturprojekt.

Vänsterpartiet framhåller vidare att höjda banavgifter allvarligt riskerar att påverka järnvägstrafikens konkurrensförutsättningar gentemot andra trafikslag. Partiet anser visserligen att alla transportslag på sikt ska bära sina samhällskostnader, men motionärerna pekar på att så länge flygtrafiken och vägtrafiken inte betalar för sina samhällsekonomiska kostnader är det inte rimligt att ytterligare belasta ett hållbart transportslag. Således förordas i yrkande 14 ett moratorium för fortsatta höjningar av banavgiften under planeringsperioden så länge man inte har uppnått villkor som är jämbördiga med konkurrerande trafikslag.

Även Anders Ygeman m.fl. (S) tar i kommittémotion 2012/13:T8 yrkande 8 upp frågan om järnvägens banavgifter och menar att det kan vara rimligt att höja dessa för att finansiera omfattande nybyggnationer av järnväg. Motionärerna understryker dock att detta måste ske på ett sådant sätt att det inte skadar järnvägens konkurrenskraft gentemot andra transportslag. De bedömer därför att det vore ogenomtänkt att höja banavgifterna innan järnvägen har en acceptabel leveranssäkerhet och den tunga lastbils-trafiken har börjat betala en vägslitageavgift.

I partimotion 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) framhålls flera risker med att medfinansieringen spelar en så stor roll i regeringens infrastrukturplaner, främst att ekonomiskt starka kommuner kan köpa sig före i kön, till skillnad från kommuner som inte har råd att medfinansiera objekt. Motionärerna framhåller i yrkande 23 att det är samhällsnytta och uppfyllelse av miljömål som ska styra prioriteringen av objekt, inte viljan till medfinansiering. I sammanhanget betonas även att investeringar som

främst har ett statligt intresse också ska finansieras av staten, liksom att det kan finnas anledning till medfinansiering från näringslivet i de fall investeringar görs som enbart kommer näringslivet till nytta.

Motion från allmänna motionstiden 2012

Stina Bergström m.fl. (MP) understryker i motion 2012/13:T507 att infrastruktur är en statlig angelägenhet, och de är därför kritiska till regeringens politik rörande kommunal medfinansiering av vägar och järnvägar. Motionärerna ställer sig dock i yrkande 4 annorlunda när det gäller näringslivets medfinansiering och menar att för spår som endast uppfyller ett eller några företags behov bör näringslivet ta en del av kostnaden.

Utskottets ställningstagande

Medfinansiering

Utskottet vill inledningsvis välkomna de granskningar av medfinansiering (RiR 2011:28 och RiR 2012:8) som behandlas här. Utskottet påminner om att de ingår i den granskningsstrategi som Riksrevisionen inledde för några år sedan med fokus på transportområdet. Utskottet är positivt till denna fokusering. Att säkerställa en effektiv finansiering av transportinfrastrukturen liksom en god användning av avsatta medel är enligt utskottets mening ytterst angeläget, inte minst mot bakgrund av de betydande belopp som anslås inom området.

Riksrevisionen riktar i rapporten *Medfinansiering av statlig infrastruktur* (RiR 2011:28) stark kritik mot regeringens politik för medfinansiering. Granskningen visar att regeringens satsning inte var effektiv och att medfinansierade projekt kan ha fått förtur framför andra projekt, vilket innebär att mindre lönsamma projekt med medfinansiering kan ha trängt ut mer lönsamma åtgärder utan medfinansiering och att den samhällsekonomiska effektiviteten därför har blivit lägre liksom nyttan för medborgarna. Detta är inte acceptabelt. Utskottet betonar att infrastrukturens satsningar ska styras utifrån samhällsekonomisk nytta, inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka och möjligheter till politisk påtryckning. Om inte denna utveckling bryts är risken att mer resurssvaga kommuner och regioner inte får ta del av statliga investeringsmedel i samma utsträckning som tidigare, vilket ytterligare försämrar förutsättningarna för tillväxt i dessa områden. Riksrevisionens rekommendationer till regeringen är tydliga på denna punkt; det handlar om att återgå till den samhällsekonomiska prioriteringsgrund där investeringarnas finansieringsform inte spelar in. Utskottet instämmer till fullo i denna uppfattning. För att få samhällsekonomiskt rationella infrastrukturinvesteringar är det därför mycket viktigt att regeringen rättar sig efter Riksrevisionens kritik.

Riksrevisionen har i sin granskning även framfört kritik om otydligheter kring vilka mandat de berörda statliga myndigheterna agerade med och vilka riktlinjer som gällde för arbetet. Utskottet noterar med tillfredsstäl-

lelse att Trafikverket redan har vidtagit eller avser att vidta åtgärder i enlighet med Riksrevisionens rekommendationer, vilket framgår av verkets remissyttrande om Riksrevisionens granskning. Trafikverket har på så vis t.ex. tagit fram en rutin för förvaltning av medfinansieringsavtal. Det framgår också att verket inför kommande planeringsomgång avser att förbättra processen för förhandlingar om medfinansiering och framtagande av medfinansieringsavtal. Verket avser också att bl.a. ta fram rutiner för att förbättra dokumentationen under förhandlingsarbetet. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet är positivt till god samverkan mellan staten och de berörda regionerna och kommunerna i samband med finansiering och genomförande av stora projekt. Utskottet vill dock samtidigt framhålla att investeringar och underhåll av vägar och järnvägar enligt grundprincipen är ett statligt åtagande och att det därför inte är rimligt att vältra över kostnaderna för detta ansvar på kommuner och regioner.

Utskottet vill i sammanhanget också klargöra att det kan vara väl berättigat med medfinansiering från näringslivet när investeringar görs som huvudsakligen kommer näringslivet till nytta, vilket exempelvis skulle vara fallet med en järnväg mellan Malmbanan och den nya gruvan i Pajala. Enligt utskottets mening bör regeringen utveckla tydliga riktlinjer för detta.

Utskottet anser sammanfattningsvis att Riksrevisionens granskning tydligt påvisat att regeringens medfinansieringspolitik har haft stora brister. För att få så samhällsekonomiskt effektiva infrastrukturinvesteringar som möjligt är det därför väsentligt att regeringen utarbetar tydligare principer i enlighet med vad utskottet har framhållit ovan. Utskottet anser att detta bör ges regeringen till känna. Utskottet tillstyrker följaktligen motionerna 2011/12:T12 (V) yrkandena 1 i denna del och 2, 2011/12:T13 (S), 2012/13:T6 (SD) yrkande 5, 2012/13:T7 (V) yrkande 6, 2012/13:T11 (MP) yrkande 23 och 2012/13:T507 (MP) yrkande 4. Utskottet föreslår också att riksdagen lägger skrivelse 2011/12:139 och 2012/13:15 till handlingarna.

Lånefinansiering

Utskottet har vid flera tillfällen behandlat motioner om att lånefinansiera infrastruktursatsningar i stället för att anslagsfinansiera och direktavskrivna dem, senast i betänkandet *Planeringssystem för transportinfrastruktur* (bet. 2011/12:TU13). Här påmindes 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 på om en investering anslagsfinansie-

ras 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 procent 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 alljämt giltighet.

I enlighet med huvudprincipen i budgetlagen anför regeringen i infrastrukturpropositionen att den övervägande delen av utgifterna för utvecklingen av transportinfrastrukturen under planeringsperioden 2014–2025 bör finansieras med anslag. Regeringen bedömer dock att lån i Riksgäldskontoret kan utgöra finansiering av investeringsutgifter under förutsättning att de slutliga kostnaderna inte beräknas komma att belasta statsbudgeten eller den offentliga sektorns finansiella sparande. Utskottet välkomnar denna utgångspunkt och tar i sammanhanget avstånd från en övergång till generell lånefinansiering som innebär att kostnaderna inte syns inom utskottets utgiftsområde 22 Kommunikationer men likväl inskränker det finansiella utrymmet i statsbudgeten samtidigt som transparensen i budgetberedningen eroderas. Motion 2012/13:T7 (V) yrkande 5 avstyrks följaktligen.

Banavgifter

I ett exportberoende land som Sverige med långa avstånd är väl fungerande transporter grunden för jobb och välfärd. En viktig del av människans frihet är också att vi enkelt, hållbart och säkert ska kunna förflytta oss oavsett om det gäller den dagliga arbetspendlingen eller resor på fritiden. Ett transportsystem som präglas av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet är enligt utskottet av grundläggande betydelse för detta. Men att skapa ett ekologiskt hållbart transportsystem med låga koldioxidutsläpp är också en av transportsektorns största utmaningar. En viktig pusselbit i detta är att skapa möjligheter för resenärer och transportköpare att välja klimatsmarta transportalternativ. Med rätt förutsättningar kan, enligt utskottets mening, järnvägen vara ett sådant alternativ.

Trafikverket och regeringen har dock aviserat kraftigt höjda banavgifter i syfte att finansiera en ökad ram för drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen. Utskottet vill inledningsvis särskilt lyfta fram att det inte principiellt motsätter sig banavgifter utan är av den uppfattningen att det är av central betydelse att alla transportslag på sikt bär sina samhällskostnader. Utskottet anser vidare att det kan vara helt rimligt att höja järnvägens banavgifter för att bidra till att finansiera omfattande nybyggnationer av järnväg. Men för att järnvägen faktiskt ska kunna bidra i arbetet med att skapa ett ekologiskt hållbart transportsystem är det av mycket stor betydelse att en höjning av banavgifterna inte sker på bekostnad av järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag. Om banavgifterna höjs på det

sätt som aviserats, dvs. mer än en fördubbling under en femårsperiod och en tredubbling under en tioårsperiod, kommer kostnadsbilden mellan järnväg och väg att förskjutas ytterligare till järnvägens nackdel. Mot bakgrund av att den tunga lastbilstrafiken inte betalar för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader finns det då inte längre ett realistiskt utrymme för järnvägen att vara en konkurrenskraftig spelare i transportsystemet; konsekvensen blir att godset och resenärerna i stället väljer mindre klimatsmarta transporter. Att höja banavgifterna på det dramatiska vis som regeringen aviserar är därför enligt utskottets uppfattning ett effektivt sätt att motarbeta målet om ett ekologiskt hållbart transportsystem. I sammanhanget vill utskottet lyfta fram att Trafikverket i sin rapport *Höjda banavgifter och deras effekter i ett trafikslagsövergripande perspektiv* (2011:080) pekar på att banavgiftshöjningen kan komma att minska den samhällsekonomiska välfärden genom att transporterna flyttar från järnväg till väg. Vidare anges i rapporten att om en beslutad banavgiftshöjning kompletteras med en höjning av avgifter på väg eller en minskning av externa effekter på väg skulle det dock minska risken att negativt påverka samhällets välfärd.

Utskottet vill även påpeka att problemen i järnvägssystemet har varit påtagliga under senare år och att järnvägsnätet inte är i ett sådant skick att det kan motivera höjda avgifter. Det framstår enligt utskottets mening inte som rimligt att höja kostnadsnivån för transportköpare och resenärer när järnvägen inte levererar tillfredsställande. Innan banavgifterna höjs bör därför järnvägen också ha uppnått en acceptabel leveranssäkerhet. Utskottet anser det vara av ytterst stor vikt att resurser satsas på underhåll av järnvägen, men så länge järnvägen inte lever upp till rimliga krav på punktlighet och robusthet anser utskottet att underhåll av järnvägssystemet även måste finansieras genom anslag.

Utskottet är medvetet om att banavgifter enligt gällande rätt ska tas ut av infrastrukturförvaltaren för att finansiera tågtrafikens samhällsekonomiska marginalkostnader. Det måste dock kunna ankomma på riksdagen och regeringen att reagera om aviserade banavgifter framstår som orimliga och omöjliga i förhållande till den banstandard som erbjuds eller om avgiftsförändringarna får snedvridande effekter på järnvägens möjligheter att utvecklas till ett samhällsekonomiskt effektivt och kundanpassat transportmedel.

Det kan även påpekas att det av regeringens proposition framgår att ett antal remissinstanser, såsom bl.a. Svenskt Näringsliv och Tågoperatörerna, framför kritik mot en höjning av banavgifterna.

Sammanfattningsvis vill utskottet framhålla att det enligt vår uppfattning inte är rimligt att belasta järnvägstrafiken med ökade kostnader enligt ovan, med dyrare resor för resenärer och ökade transportkostnader för godstrafiken som följd. Det försämrar järnvägens attraktionskraft gentemot de övriga trafikslagen och rimmar illa med vår strävan att skapa ett mer ekologiskt hållbart transportsystem. Utskottets uppfattning är därmed att banav-

gifterna inte bör höjas under den kommande planeringsperioden fram till dess åtgärder har vidtagits för att skapa mer rättvisa konkurrensvillkor mellan trafikslagen och tills järnvägssystemets kvalitet har förbättrats. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2012/13:T7 (V) yrkande 14 i denna del och 2012/13:T8 (S) yrkande 8.

Järnvägssystemets organisation och underhåll

Utskottets förslag i korthet

Med bifall till motionsförslag tillkännager riksdagen för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om att en utförlig utredning av järnvägssystemets organisation bör genomföras. Det är enligt utskottet en nödvändig åtgärd för att säkerställa att järnvägen utvecklas och förvaltas på bästa sätt. Riksdagen avslår vidare motionsförslag om ett återförande av drift och underhåll till Trafikverket med hänvisning till vad utskottet anger om att en konkurrensutsatt underhållsmarknad ger bäst möjligheter att skapa ett väl fungerande järnvägssystem. Riksdagen avslår även motioner om hur drift och underhåll bör genomföras mot bakgrund av utskottets övervägande om att det bl.a. inte bör ankomma på riksdagen att föreskriva om vilken kontraktsform Trafikverket ska använda i sin verksamhet.

Jämför reservationerna 17 (V) och 18 (S, MP, V) samt särskilt yttrande 5 (SD).

Bakgrund

Organisationsförändringar inom järnvägen

År 1988 fattade riksdagen beslut om att infrastrukturorganisationen skulle skiljas från trafikverksamheten. Dåvarande Statens järnvägar delades upp i ett affärsverk, Statens järnvägar (SJ), med ansvar för tågtrafiken och en förvaltningsmyndighet, Banverket, med ansvar för den statliga järnvägens infrastruktur. Järnvägsinspektionen bildades som en självständig enhet inom Banverket med ansvar för säkerheten inom järnvägssektorn. Staten tog genom Banverket det fulla ansvaret för investeringar och underhåll av infrastrukturen och SJ blev ett järnvägsföretag som betalade banavgifter för att få använda spåren. SJ fortsatte att ha exklusiv rätt att bedriva järnvägstrafik på stombanenätet medan länstrafikhuvudmännen övertog trafikeringsrätten för den lokala och regionala tågtrafiken inom länen, varvid de kunde upphandla trafik av olika järnvägsföretag. År 1996 öppnades marknaden för inrikes godstrafik nästan helt för konkurrens. Vid årsskiftet 2000/2001 bolagiserades affärsverket Statens Järnvägar och delades upp i bl.a. SJ AB, Green Cargo AB, Euromaint AB, Swemaint AB och Jernhu-

sen AB. Den kommersiella inrikestrafiken började avreglerades år 2007 då SJ:s monopol på chartertrafik och nattågstrafik togs bort. År 2007 öppnades marknaden för nattåg och chartertåg. År 2009 öppnades marknaden för veckoslutstrafik. I januari 2010 öppnades marknaden för internationell persontrafik och i oktober öppnades marknaden för nationell persontrafik. Detta innebär att SJ nu har full konkurrens avseende den nationella persontrafiken, och den ensamrätt som SJ har att bedriva länsöverskridande trafik har upphört.

Drift och underhåll

För att järnvägsinfrastrukturen ska vara framkomlig och kunna användas på avsett sätt är det nödvändigt att den underhålls och ibland förnyas. Drifts- och underhållsåtgärder är också nödvändiga för att infrastrukturen ska vara trygg och säker och inte orsaka olyckor i järnvägssystemet. Ett fungerande underhåll behövs också för att bevara infrastrukturens beräknade livslängd.

I boken *Den svenska järnvägen* (Sven Bårström och Pelle Granbom, 2012) framgår att löpande underhåll består av dels förebyggande, dels avhjälpande insatser. Det avhjälpande underhållet består i princip av reparation eller byte av komponenter som skadats eller slitits ut så att de inte fungerar på avsett sätt. Avhjälpande underhåll måste ofta genomföras med kort varsel och anpassas till den pågående trafiken. Möjligheten att planera avhjälpande underhåll är därmed också begränsad. Förebyggande underhåll genomförs däremot på ett genomtänkt sätt en tid innan systemet blir defekt och dess funktion sätts ned. Detta förutsätter en hög kunskap om anläggningens tillstånd och hur fort detta kan nå tillåtna undre kvalitetsgränser.

För att järnvägssystemet ska kunna drivas och användas på avsett sätt är även åtgärder som exempelvis snöröjning helt nödvändiga. Även reinvesteringar, dvs. större förebyggande underhållsåtgärder som genomförs i syfte att återställa en anläggning till ursprungligt tillstånd, är nödvändigt för att järnvägssystemet ska fungera.

Trafikverket som infrastrukturförvaltare

Trafikverket är enligt verkets instruktion infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten, om inte något annat beslutats. Statens spårinnehav uppgår till över 90 procent av det totala nätet. Utöver Trafikverket finns det 480 små eller mycket små infrastrukturförvaltare.

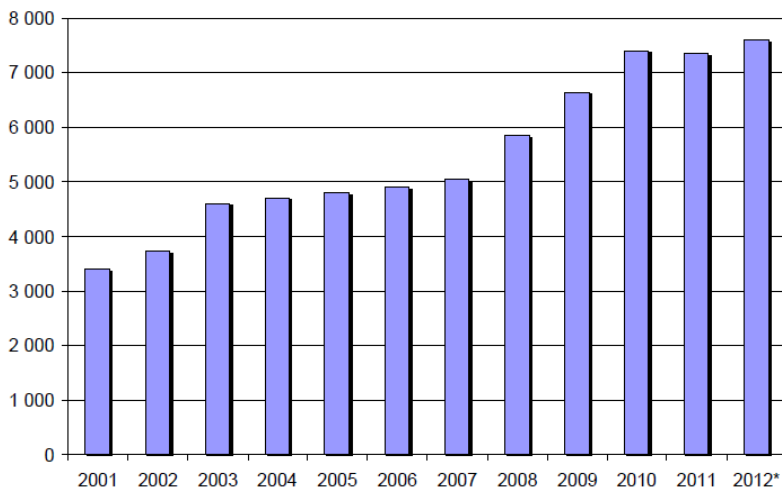
Av Trafikverkets instruktion framgår vidare att verket i sin roll som beställare särskilt ska verka för att produktiviteten, innovationen och effektiviteten på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ska öka. Trafikverket får vidare enligt instruktionen bedriva bl.a. upphandlingsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt.

Trafikverkets kostnader för drift och underhåll

Som framgår av följande diagram har sedan 2001 Trafikverkets kostnader för drift och underhåll ökat från drygt 3 000 miljoner kronor 2001 till drygt 7 000 miljoner kronor 2011.

Diagram 1 Total kostnad för drift och underhåll, inkl. reinvestering

Miljoner kronor



Källa: Trafikverket (* prognos).

Aktörer på drifts- och underhållsmarknaden

Av Trafikverkets rapport *Organisering av underhåll av den svenska järnvägsinfrastrukturen* (TRV2012/63556) framgår att marknadskoncentrationen av ledande företag är hög, men har minskat på senare år. Enligt rapporten täcker följande sex aktörer enligt nuvarande kontrakt behovet av förebyggande och avhjälpande underhåll på hela det statliga järnvägsnätet.

- Infranord AB
- Strukton Rail AB
- Belfour Beatty Rail AB
- VR Track Sweden AB
- Infratek AB
- NCC Roads AB.

Av samma rapport framgår vidare att huvuddelen av allt förebyggande och avhjälpande underhåll utförs av de fyra först nämnda entreprenörerna som tillsammans ansvarar för 97 procent av antalet upphandlade spårkilometer i underhållskontrakten. Av Trafikverkets rapport framgår dock att dessa aktörer i sin tur upphandlar andra entreprenörer att utföra exempelvis specialiserade uppgifter varför det finns ytterligare aktörer som arbetar med drifts- och underhållsarbeten.

Från Banverket Produktion till Infranord AB

Järnvägens organisation har fortlöpande förändrats sedan 1988 då förvaltningen av järnvägens infrastruktur separerades från Statens Järnvägar och övertogs av nybildade Banverket.

När det gäller drifts- och underhållsverksamheten beslutade Banverkets styrelse att konkurrensutsätta denna 2001. Konkurrensutsättningen har skett gradvis, och enligt uppgift från Trafikverket har för närvarande 95 procent av underhållet på det statliga spårnätet upphandlats i konkurrens.

Banverket Produktion (BVP) bildades 1998 och drevs som en resultatenheter inom Banverket (nu Trafikverket). I Banverkets regleringsbrev för 2000 angav regeringen att Banverket skulle redovisa förutsättningarna för och konsekvenserna av en konkurrensutsättning av hela eller delar av produktionsverksamheten senast den 1 oktober 2000.

I september 2000 redovisade Banverket rapporten *Utvecklingsstrategi för Banverkets produktionsverksamhet, förutsättningar och strategier för konkurrensutsättning av Banverkets produktionsverksamhet* (GD00-2827/01). I rapporten föreslås att det förebyggande underhållet upphandlas i konkurrens fr.o.m. den 1 juli 2001 produktvis eller i lämpliga produktkombinationer. Skälet för en successiv konkurrensutsättning angavs vara beställarorganisationens ovana vid att upphandla dessa tjänster. Vidare föreslogs att driften och det avhjälpande underhållet skulle upphandlas i konkurrens fr.o.m. den 1 januari 2002. Även i detta fall föreslogs en successiv konkurrensutsättning mot bakgrund av ovana och bristande förutsättningar att effektivt och säkert upphandla drift och avhjälpande underhåll.

Banverkets styrelse tog sedermera beslut i enlighet med utredningen, och Trafikverket har stegvis upphandlat drift och underhåll i konkurrens sedan 2001.

I samband med riksdagsbehandlingen av regeringens proposition 2008/09: 23 *Ändrad verksamhetsform för delar av Vägverket och Banverket* framhöll utskottet att en bolagisering av BVP är en naturlig följd av den successiva konkurrensutsättningen. Bolagiseringen tillsammans med övriga åtgärder som regeringen vidtagit skulle enligt utskottets mening komma att leda till en gynnsammare utveckling på anläggningsmarknaden, till gagn för genomförandet av framtida infrastruktursatsningar. Utskottet framhöll även att konkurrensutsättningen genomförts med tillbörlig varsamhet varigenom Banverket gradvis kunnat bygga upp erfarenhet av upphandling av denna typ av underhållstjänster samtidigt som leverantörernas resurser och kompetens utvecklats.

Efter ett beslut 2009 bolagiserades BVP 2010, och det statligt ägda bolaget Infranord AB bildades. Enligt årsredovisningen för 2011 har Infranord ungefär 3 000 anställda. Företaget erbjuder drift och underhåll samt om- och tillbyggnader av järnvägar i Sverige, Norge och Danmark. När det gäller drifts- och underhållsprojekt inom den svenska järnvägen var omsättningen för Infranord ca 2 236 miljoner kronor 2011. Företagets marknads-

andel var ca 45 procent. Den största kunden är Trafikverket, men företaget har uppdrag även för Storstockholms Lokaltrafik (SL), Göteborgs Spårvägar, Öresundsbron och för olika industrispårsägare.

Ansvar för järnvägssäkerheten

Det grundläggande syftet med offentligrättslig säkerhetsreglering på transportområdet är att förebygga olyckor och därmed hindra att människor, egendom och miljö kommer till skada i samband med transporter. Av EU-rätten följer att det är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är ytterst ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. I svensk rätt är detta reglerat i järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter meddelade med stöd av den.

I 2 kap. finns bestämmelser om krav på järnvägssystem. En säker drift av järnvägssystemet ska uppnås genom att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har ett förfarande för riskhantering och ett säkerhetsstyrningssystem som kan hantera de risker som verksamheten ger upp upphov till så att verksamheten kan bedrivas säkert. Detta gäller även risker hos anlitade entreprenörer.

Av 2 § samma kapitel följer att bl.a. infrastrukturförvaltares verksamhet ska utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs. Verksamheten ska vidare vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt.

Av 3 § samma kapitel följer att de som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten får endast utföras av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

I järnvägslagen bemyndigas regeringen eller den myndighet regeringen utser (Transportstyrelsen) att meddela föreskrifter om bl.a. säkerhetsstyrningssystem och utbildning. EU-ommissionen har vidare utfärdat förordningar om gemensamma säkerhetsmetoder för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd respektive säkerhetsintyg för järnväg (kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg och kommissionens förordning (EU) nr 1169/2010 av den 10 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg). Av dessa följer bl.a. att säkerhetsuppgifter ska vara delegerade till personal med lämplig kompetens.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen. Det är i huvudsak genom tillsyn av säkerhetssystemet som Transportstyrelsen försäkras sig om att bl.a. infrastrukturförvaltare klarar av att driva sin verksamhet enligt gällande regler. Om Transportstyrelsen inom ramen för tillsyn eller vid ett eventuellt tillbud uppmärksammas på att ett järnvägsfö-

retag eller en infrastrukturförvaltare inte uppfyller gällande krav och således inte har tagit vederbörligt ansvar för att hantera de risker som verksamheten ger upphov till kan styrelsen ingripa. I vissa fall kan det även utdömas straffrättsligt ansvar.

Drift och underhåll inom EU

Inom EU pågår det ett arbete med att harmonisera järnvägen och skapa ett gemensamt europeiskt järnvägssystem. EU-rätten föreskriver att det är infrastrukturförvaltaren och järnvägsoperatörerna som är ansvariga för en säker drift av järnvägssystemet. EU-rätten innehåller däremot inte regler för hur en medlemsstat ska organisera och utföra drifts- och underhållsverksamhet. Oavsett hur en medlemsstat har valt att organisera och utföra drifts- och underhållsverksamheten är det dock infrastrukturförvaltaren som är ansvarig för en säker drift av järnvägssystemet. Som exempel på hur verksamheten organiseras kan nämnas att i Tyskland, Frankrike, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Belgien och Irland är det infrastrukturförvaltaren som i huvudsak utför drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen. I Norge upphandlas vissa delar, bl.a. spårriktning. I Finland och Nederländerna upphandlas drift och underhåll i konkurrens.

Riksdagens beslut under 2012

I maj 2012 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att snarast återkomma till riksdagen med förslag på hur järnvägsunderhållet fortsättningsvis ska organiseras. Enligt trafikutskottets betänkande har den ordning som finns i dag inte lett till ökad effektivitet utan i stället bidragit till förseningar och inställda tåg samt trafiksäkerhetsrisker (bet. 2011/12: TU5). Utskottet framhöll därför att underhållsarbetet måste organiseras på ett effektivare sätt och att Trafikverket i en framtida organisation måste ta ett tydligare helhetsansvar för underhållet.

Regeringens skrivelse 2012/13:19

Bakgrund

Med anledning av riksdagens tillkännagivande från våren 2012 har regeringen i skrivelse 2012/13:19 Utförande av drift och underhåll av järnväg av den 4 oktober 2012 redovisat sina bedömningar om hur utförande av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen bör organiseras.

Regeringen har hämtat in underlag från Trafikverket om fakta och bedömningar som är av betydelse för ärendet utifrån myndighetens perspektiv som ansvarig för utförande av drift och underhåll av statliga järnvägar.

Transporterna på järnväg

Av skrivelsen framgår att mellan 1988 och 2010 steg persontransporterna från 7,2 till 11,2 miljarder personkilometer. Mellan samma år ökade gods-transporterna från 19,2 till 23,5 miljoner tonkilometer. I skrivelsen anges vidare att den trafikerade banlängden varit väsentligen konstant vilket lett till att järnvägen i dag är mer utnyttjad än tidigare och därmed betydligt mer belastad, och att tidsmarginalerna är mindre.

I skrivelsen anges att järnvägens reseutbud, mätt i antal avgångar och restid, har ökat de senaste 20 åren, framför allt på sträckor mellan städer såsom Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö/Köpenhamn. Vidare framgår att antalet dagsturer för SJ AB:s fjärtrafik ökade med 79 procent mellan 1991 och 2009 samtidigt som genomsnittshastigheten steg med 27 procent. Vidare nämns i skrivelsen att år 1990 reste 44 miljoner människor till och från Stockholm via Stockholms centralstation. I dag, drygt två decennier senare, väntas antalet passagerare passera 90 miljoner.

Regeringen lyfter även fram att trots ökade person- och godstransporter har punktligheten för tågen ökat över tiden. Det anges att under de vädermässigt svåra vintrarna 2009–2010 och 2010–2011 föll punktligheten tillbaka, men då till nivåer som ändå var väsentligt högre än under 1970- och 80-talen. En internationell jämförelse visar dock att även närliggande länder drabbades hårt av de extrema väderförhållandena.

I skrivelsen framhålls att de senaste vintrarnas situation med svårigheter att uppnå hög punktlighet förvärrades av bristande trafikinformation till resenärerna. Vidare anges att majoriteten av tågets resenärer utgörs av pendlare och affärsresenärer med väsentligt högre krav på relevant och tillförlitlig information. I skrivelsen lyfts fram att järnvägens aktörer inte lyckats leverera detta.

Marknaden inom järnvägssektorn

I regeringens skrivelse anges att verksamheter som utförande av trafiker- ing, byggande, underhåll och drift idag huvudsakligen är konkurrensut- satta. Regeringen menar att respektive marknads effektivitet i hög grad beror på antalet år som respektive marknad har varit öppen, dess storlek och inträdesbarriärer till den. När det gäller antalet företag som bedriver tågtrafik har de fortlöpande ökat sedan konkurrensutsättningen inleddes. Sedan 2007 har antalet operatörer ökat från 24 till 29. När det gäller under- håll och service av lok och vagnar är de största leverantörerna SweMaint AB och EuroMaint AB.

För att skapa lika villkor för entreprenörer på marknaden och utnyttja skalfördelar i inköp upphandlar och tillhandahåller Trafikverket en stor del av det järnvägsspecifika material som behövs i entreprenaderna. Av skrivelsen framgår att med undantag för två snöslungor äger och tillhandahåller Trafikverket inga maskiner för järnvägsunderhåll.

Regeringen framhåller att marknadsdominansen av ledande företag är hög men har minskat på senare år. År 2008 vann Infranord AB upphandlingar av underhållskontrakt som motsvarade 79 procent av antalet spårkilometer på den svenska järnvägen. År 2012 hade denna andel sjunkit till 65 procent. Enligt regeringen är marknaden fortfarande relativt ny och lönsamheten låg. Den genomsnittliga rörelsemarginalen för 2011 uppges vara nära 0. Stora variationer i anbudssummor indikerar enligt regeringen att långsiktiga marknadspriser ännu inte har etablerats. Det visar sig genom att anbudssummorna för två anbud som gäller samma kontrakt och funktionsuppfyllande kan skilja sig åt markant.

Vidare anges i skrivelsen att sex aktörer (Infranord AB, Strukton Rail AB, Balfour Beatty Rail AB, VR Track AB, Infratek AB och NCC Roads AB) enligt nuvarande kontrakt täcker behovet av förebyggande och avhjälpanande underhåll på hela det statliga järnvägsnätet. Aktörerna på marknaden upphandlar i sin tur underentreprenörer, exempelvis för att utföra specialiserade arbeten eller för att på annat sätt fylla sina resursbehov. I genomsnitt kommer hälften av de största aktörernas svenska intäkter från drift och underhåll och hälften från reinvestering- och investeringsverksamhet.

Säkerhet

I regeringens skrivelse anges att det inte går att dra slutsatsen att de senaste årens dödsolyckor är en del i en negativ trend, och det finns inga belägg för att olyckorna skulle kunna relateras till konkurrensutsättningen av underhållet eller ha ett samband med bolagiseringen av Banverket Produktion. Av skrivelsen framgår dock att en djupare studie av de dödsfall som inträffat indikerar att mycket arbete återstår för att säkra att tillfredsställande säkerhetsrutiner finns och att dessa följs. I skrivelsen anges att urspårningar, som är en typ av olyckor som delvis kan kopplas till bristande underhåll, har minskat över tid, särskilt mätt per utfört trafikarbete. Det är Trafikverket som föreskriver säkerhetskrav för de entreprenörer myndigheten anlitar. Av skrivelsen framgår vidare att en stor del av Trafikverkets förbättringsarbete inom säkerhet bedrivs i samarbete med övriga aktörer inom järnvägssystemet.

År 2011 initierade verket ett samarbete med entreprenörer och tågoperatörer för att utveckla målstyrningen inom säkerhetsarbetet. Det pågår även förbättringsarbete bland operatörer och entreprenörer inom säkerhet. Exempel på sådant arbete är insatser för att tydliggöra säkerhetskrav, öka tillbudsrapporteringen och upprätta standardiserade och enkla arbetsmoment för säkert arbete.

Järnvägssektorn står inför stora utmaningar

Av regeringens skrivelse framgår att den svenska järnvägen står inför ett antal stora utmaningar såsom bristande kapacitet att ta emot en växande trafikering, ett åldrande system, punktlighet och robusthet, säkerhet och modernisering av trafikledning samt behov av en väl fungerande trafikinformation.

Vidare framför regeringen att de senaste decenniernas ökning av trafiken på det statliga järnvägsnätet inte har motsvarats av ökad infrastrukturkapacitet. Med anledning av att antalet aktörer på spåret har ökat sedan konkurrensutsättningen av den svenska järnvägsmarknaden inleddes finns det i dag mindre ledig kapacitet än tidigare, och det svenska järnvägsnätet närmar sig sitt kapacitetstak på ett antal linjedelar.

Regeringen menar även att komponenterna i den statliga järnvägens infrastruktur över lag har åldrats snabbare än de förnyats.

I skrivelsen identifieras bl.a. följande utmaningar inom säkerhetsområdet: kompetens, kultur och säkerhetsarbete hos operatörer, externa omständigheter såsom exempelvis svåra vinterförhållanden, obehöriga på och vid spåren samt säkerhetsbeteende hos allmänheten.

I skrivelsen anges att punktligheten för järnvägen har ökat under de senaste 20 åren. Dock innebär det ökande kapacitetsutnyttjandet att även mindre störningar kan få stora konsekvenser.

Av skrivelsen framgår att trafiklednings- och trafikinformationsprocessen är komplex med många aktörer och system som ska samverka för att korrekt information ska nå rätt mottagare i så god tid som möjligt och för att tågtrafiken ska ledas så smidigt och säkert som möjligt. Det framhålls att det finns både organisatoriska och tekniska utmaningar att få denna kommunikation förmedlad felfritt och snabbt.

Utvecklingsarbete inom järnvägen

Av skrivelsen framgår att ett av regeringens viktigaste syften med bildandet av Trafikverket var att bedriva ett omfattande förbättringsarbete för att stärka beställarförmågan, sänka de interna kostnaderna och främja långsiktig produktivitetsutveckling i anläggningsbranschen. En ökad produktivitet och innovationsgrad är ett av regeringens prioriterade områden, och för närvarande bereds Produktivitetskommitténs betänkande (SOU 2012:39) inom Regeringskansliet.

Av skrivelsen framgår vidare att det pågår förbättringar inom följande områden:

- punktlighet och robusthet
- säkerhet
- trafikledning och trafikinformation.

När det gäller punktlighet och robusthet framhålls att Trafikverket för att optimera den erbjudna kapaciteten exempelvis arbetar med differentierade banavgifter och successiv tilldelning av tåglägen. Trafikverket har

även initierat ett antal samarbeten med framför allt operatörer för att förbättra punktligheten och minska störningarna. Av skrivelsen framgår vidare att initiativ har tagits för att förbättra trafikledningen, genom en övergång från att optimera ledningen på regional nivå, vilket kan orsaka störningar i närliggande regioner, till nationell nivå.

Tidigare erfarenheter av konkurrens

Av skrivelsen framgår att sex år efter det att konkurrensutsättningen för vägsektorn påbörjats för utvärderades erfarenheterna av Riksrevisionen. Riksrevisionen konstaterade att produktionskostnaden för driftsverksamheten hade minskat med i storleksordningen 25 procent, men det var oklart hur mycket en vikande konjunktur och minskade anslag hade påverkat kostnadsnivån. Trafikverkets egen analys av underhållskontrakt inom tio driftsområden indikerar en fortsatt produktivitetsutveckling under perioden 2000–2011 på i storleksordningen 15–20 procent.

När det gäller konkurrensutsättning inom järnvägssektorn påbörjades den betydligt senare, och samma underlag för utvärdering som på vägsidan finns ännu inte. På samma sätt som inom vägsektorn fanns initialt en stor osäkerhet om hur förfrågningsunderlagen skulle utformas.

Regeringen framhåller att Trafikverksutredningen (SOU 2009:04) konstaterade att en tydlig effekt av konkurrensutsättningen av drift och underhåll av järnväg är att kostnaderna mätt i kronor per spårmeter har sänkts kraftigt. Försiktigt räknat anges kostnaderna vid den tidpunkten som minst 25 procent lägre än före konkurrensutsättningen samtidigt som kvaliteten och säkerheten var fortsatt hög. Vid en europeisk jämförelse var Banverket en av de effektivaste järnvägsförvaltningarna när det gällde drift och underhåll. I skrivelsen anges att det fortfarande finns utmaningar för att förbättra upphandling, mätbarhet och marknadsförutsättningarna för drift och underhåll men att konkurrensutsättningen ur Trafikverkets perspektiv varit positiv och lett till en bättre styrning och högre produktivitet.

Internationella erfarenheter

Enligt skrivelsen kan man förenklat säga att icke-järnvägsspecifikt anläggningsbyggande i de allra flesta fall i dag utförs i konkurrensutsatt upphandling. Större järnvägsspecifika investeringsåtgärder sker också ofta i konkurrens, exempelvis i England, Norden och Nederländerna. Vidare anges att järnvägsspecifikt drift och järnvägsspecifikt underhåll i en majoritet av länderna i egen regi, medan exempelvis Sverige och Nederländerna har valt att handla upp detta i konkurrens. Underentreprenörer anlitas i de flesta länder även inom de järnvägsspecifika aktiviteter som utförs i egen regi, både för att fylla ut säsongvariationer såsom vid snöröjning och för att utföra arbete som den egna organisationen inte har kapacitet till.

Effektivisering inom transportområdet

Av skrivelsen framgår att Trafikverket gör bedömningen att vissa av de önskade effekterna från konkurrensutsättningen ännu inte har uppstått. Exempelvis konstaterar Trafikverket att marknaden för drift och underhåll ännu inte är fullt utvecklad, vilket märks genom att antalet aktörer fortfarande är begränsat och att anbud på mycket olika nivåer fortfarande kommer in. I skrivelsen gör Trafikverket bedömningen att efter konkurrensutsättningen har transparensen ökat, produktiviteten inom utförande av drift och underhåll har höjts genom bl.a. ökat kostnadsfokus, utvecklade arbetssätt och bättre planering, kompetensen har höjts och utveckling av nya metoder har ägt rum, och den svenska entreprenadmarknaden för järnvägsspecifikt underhåll fungerar, men ännu inte är perfekt.

Alternativa organisationsformer

Av skrivelsen framgår att mindre organisationsförändringar är en del av det pågående effektiviseringsarbete inom Trafikverket och transportsektorn i stort som redan har initierats av regeringen. Regeringen menar att en korrigering av organisationen efter effektiviseringsarbetets framskridande är ett naturligt inslag i utvecklingsarbetet.

I skrivelsen anges att för att utvärdera hur verksamheten lämpligen kan organiseras bör särskilt två kriterier belysas inledningsvis: dels förutsättningarna för att uppnå en effektiv verksamhet genom synergieffekter och tillfredsställande volym, dels vilken påverkan en förändring av dagens situation skulle få för den återstående marknads villkor.

Regeringen menar att om enbart det avhjälpande underhållet utförs i Trafikverkets regi minskar skalfördelarna avsevärt eftersom personal och maskiner inte längre kan användas i både det förebyggande och det avhjälpande underhållet. Två parallella organisationer måste då byggas upp, vilket ökar kostnaderna totalt sett. Samtidigt minskar möjligheten att balansera de säsongsvariationer som uppstår i och med att förebyggande underhåll främst sker under sommarhalvåret, medan behovet av avhjälpande underhåll normalt sett är högre under vintern. Genom att både det avhjälpande och det förebyggande underhållet återtas blir synergierna bättre, men samtidigt försvinner den skalfördel som utgörs av synergier bland personal och utrustning mellan det förebyggande underhållet och mindre reinvesteringar och investeringar. Högre effektivitet skulle uppnås om även mindre reinvesteringar inkluderades.

I skrivelsen anges att en viktig konsekvens av ett eventuellt återtagande är att den kvarvarande marknaden blir för liten för att attrahera marknadsaktörerna. Regeringen anger att den totala upphandlade underhållsvolymen från Trafikverket framöver antas vara ungefär 3 miljarder kronor. För det fall det avhjälpande och förebyggande underhållet skulle återtas innebär det att runt två tredjedelar av Infranord AB:s och Strukton AB:s omsätt-

ningar försvinner, och Balfour Beatty Rail AB förlorar omkring en tredjedel av sin nuvarande omsättning. För övriga aktörer skulle enligt regeringen cirka hälften av omsättningen försvinna.

Konsekvenser och risker av återtagandet utförande av underhåll

I regeringens skrivelse framförs vidare att ett återtagande av hela eller delar av underhållsverksamheten skulle innebära ett antal praktiska utmaningar att hantera. Exempelvis skulle en tidsplan behöva upprättas för utfasning av nuvarande kontrakt. Regeringen bedömer att tidrymden innan samtliga kontrakt skulle vara upplösta är omkring fem år. I skrivelsen framhålls att det finns en risk med att låta kontrakten löpa ut efter ett beslut om återtagande, nämligen att incitamenten för entreprenörerna att satsa på långsiktiga förbättringar, innovation och utveckling, utbildning av personal samt produktivitetsförbättring minskar kraftigt. Det framförs dock att risken delvis kan hanteras genom att återtagandet sker successivt under exempelvis en treårsperiod, under vilken delar av kontrakten bryts i förtid och Trafikverket tar över verksamheten allt eftersom den egna kompetensen och organisationen hunnit byggas upp.

Av skrivelsen framgår att kostnader som skulle kunna påverkas av en förändrad organisering kan delas in i direkta engångskostnader och löpande långsiktiga effekter. Enligt skrivelsen har Trafikverket uppskattat de engångskostnader som skulle uppstå till ungefär 1–2 miljarder kronor. Kostnaderna kommer från följande områden: förtida lösande av kontrakt, uppbyggande av en kapacitetsbuffert för att hantera produktionsbortfall orsakat exempelvis av minskad effektivitet hos entreprenörer, arbetstid för Trafikverkets ledning för att hantera frågor som är kopplade till omorganisationen samt arbetsträning för tillkommande personal, rekrytering och utbildning av ny personal, uppgradering och utökning av IT-system, rådgivning och konsulttjänster inom ledning, revision, juridik samt kostnader för marknadsföring, information och omskytning etc.

De negativa operativa konsekvenser som uppges i skrivelsen är att organisationens och ledningens kapacitet under en övergångsperiod går till att fokusera på förändringsarbetet snarare än till att utveckla och driva den operativa verksamheten. Vidare anges att efter Trafikverkets tillkomst har organisationen fokuserat på att driva ett omfattande förbättringsarbete för att öka beställarkompetensen och främja förbättrad produktivitet inom investerings- och underhållsverksamheten. En genomgripande organisationsförändring skulle sannolikt bromsa utvecklingstakten för dessa initiativ.

Av skrivelsen framgår att positiva effekter av ett återtagande skulle kunna vara möjligheten till förenklad taktisk styrning, prioritering och planering. Kostnader för upphandling m.m. skulle också reduceras.

Regeringen framhåller att det inte finns övertygande skäl som talar för att säkerheten skulle öka vid ett återtagande, eftersom säkerheten inte tycks ha försämrats av konkurrensutsättningen och eftersom de nuvarande aktörerna har tydliga incitament för att arbeta för en hög säkerhet. Reger-

ingen menar att säkerhetskraven kan höjas ytterligare, vilket troligen skulle ge högre kostnader för underhållet, men det kan göras både om Trafikverket eller externa entreprenörer står för utförandet.

Vidare menar regeringen att ett återtagande skulle kunna ge ökad detaljstyrning över vilka åtgärder som faktiskt genomförs. Regeringen menar dock att det är troligt att ett väsentligt lägre konkurrenstryck och incitament att prestera skulle minska produktiviteten över tid, vilket skulle motverka eventuella besparingar genom minskad administration kring upphandlingar och uppföljning.

När det gäller kvaliteten på underhållet framför regeringen att Trafikverket i dag mäter den tekniska statusen på järnvägsanläggningen relativt väl, men det saknas detaljerade fakta om hur väl underhållet utförs, liksom hur väl det fungerade förr. Regeringen menar att en märkbar försämring av underhållets kvalitet efter konkurrensinförandet borde ha gett större utslag på punktligheten och antalet störningar. I skrivelsen anges att det därför är svårt att bedöma om kvaliteten skulle bli bättre med utförande i Trafikverkets regi. Förbättrad uppföljning och styrning av kvalitet kan driva fram kvalitetshöjningar, vilket är möjligt både i egen och i extern regi.

I skrivelsen anger regeringen att påverkan på den återstående entreprenörsmarknaden nogga bör övervägas när man diskuterar ett eventuellt återtagande. I huvudsak bör man beakta effekten på nybyggnations- och investeringsmarknaden och dess aktörer i syfte att avgöra hur attraktiviteten på marknaden för dessa aktörer förändras av ett återtagande, vilken effekten blir på entreprenörer och underleverantörer av de olika modellerna för återtagande i fråga om utvecklingen av kompetensutveckling, marknadsattraktivitet och konkurrens samt hur den övergripande utvecklingen av svenskt kunnande inom järnvägsindustrin påverkas.

I skrivelsen anges att följande faktorer huvudsakligen är oberoende av hur järnvägens underhåll organiseras. Dessa faktorer är också de som spelar störst roll för tillståndet på järnvägen.

- Nivån på och ambitionen med underhållet som ytterst beslutas av riksdagen
- möjlig tidsmässig planering av underhållet, exempelvis hur mycket tid som avsätts till underhåll i trafikskemat, styrt bl.a. av trafikintensitet och kapacitet i spåren samt hur väl man lyckas utveckla planeringen
- den strategiska styrningen av underhållet, exempelvis hur olika tillgångslag eller banavsnitt ska prioriteras baserat på bl.a. effektsamband och tillståndsmätning.

Regeringens sammanfattande bedömning

I skrivelsen framför regeringen att utgångspunkten för arbetet med att skapa en mer effektiv statlig verksamhet inom transportområdet har varit att förstärka och samla de verksamheter som svarar för statens kärnuppgifter och samtidigt bolagisera konkurrensutsatt verksamhet som inte bör

drivas i myndighetsform. Om den pågående effektiviseringen av transportsektorn avbryts genom ett återtagande av drift och underhåll av järnvägens infrastruktur finns det enligt regeringen en överhängande risk för att de kraftsamlingar som måste göras för att möta järnvägens stora utmaningar avmattas i hög grad. Regeringens inriktning är att den inslagna vägen mot ökad effektivisering inom transportsektorn ska fortskrida. Målet är att få mesta möjliga nytta av anslagna medel till infrastrukturen genom fortsatt konkurrensutsättning av de verksamheter som är lämpade för detta. För att det ska kunna genomföras så snabbt och effektivt som möjligt framstår medvetet framkallade störningar i form av organisationsförändringar och betydande ändringar i marknadens funktions sätt enligt regeringens mening som olämpliga.

Motionerna

Med anledning av regeringens skrivelse har tre följdmotioner väckts. Till ärendet har vidare hänförts ett par motioner från den allmänna motionstiden 2012 som gäller frågan om ansvaret för utförandet av drift och underhåll av järnvägen. Vidare har ett yrkande i en följdmotion till regeringens proposition om ett starkt och hållbart transportsystem förts till ärendet.

I partimotion 2012/13:T5 yrkandena 1 efterlyser Anders Ygeman m.fl. (S) en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering, där varje del av järnvägssystemets fragmentisering utvärderas. I yrkande 2 anges att regeringen bör återkomma till riksdagen med en genomgång av järnvägens faktiska status och underhållets faktiska kvalitet för att säkra underhållsbehovets omfattning och att resurserna prioriteras rätt. Motionärerna anser i yrkande 3 att Trafikverket fortsättningsvis ska utföra säkerhets- och underhållsbesiktning av järnvägen samt att regeringen i väntan på kvalificerat beslutsunderlag och resultatet av de nyss nämnda föreslagna översynerna bör verka för en tydligare samordning av underhållet och en effektivare organisation av detsamma. I yrkande 4 anges att detta bör ske genom att sammanhållna och strategiskt avgränsade underhållsregioner skapas. I motionärernas yrkande 5 framförs att Trafikverket bör pröva framkomlighetsbaserade underhållskontrakt för att premiera långsiktigt förebyggande underhåll.

Som stöd för sina yrkanden framför motionärerna bl.a. följande. Det svenska järnvägssystemet befinner sig enligt motionärernas mening i en mycket allvarlig situation. Inställda tåg och timslånga förseningar hör till vardagen både för arbetspendlare och för exportindustrins transportköpare. Motionärerna framhåller att Trafikverkets kapacitetsutredning visar att det svenska järnvägssystemet är starkt ansträngt. Socialdemokraterna har därför i budgeten för 2013 valt att anslå 400 miljoner extra till drift och underhåll av järnvägen.

Regeringen har i sin skrivelse inte lämnat några förslag på åtgärder för att järnvägssystemet ska kunna organiseras på ett sätt som ger en tillförlitligare järnväg. Motionärerna menar att det är illa i sig, men än värre är att regeringen inte har kontroll över hur underhållet faktiskt fungerar. Enligt motionärernas mening är det då inte möjligt att fatta långsiktiga underhållsbeslut. Det är därför nödvändigt att regeringen först tillgodogör sig detaljerad kännedom om underhållets faktiska kvalitet.

Enligt motionärernas uppfattning finns det en risk att ett uppsplittrat underhåll leder till ineffektivitet och ökade kostnader, sämre information om järnvägens kvalitet samt ökade säkerhetsrisker. Sverige är närmast unikt i det avseendet att banhållaren inte själv inspekterar banans status. Enligt motionärernas uppfattning är det centralt att Trafikverket genomför säkerhets- och underhållsbesiktning av järnvägen för att så tidigt som möjligt upptäcka tekniska fel och brister som kan leda till säkerhetsrisker och driftsavbrott. Att Trafikverket har fullständig kunskap om järnvägens tekniska status och har egen kompetens att utföra dessa inspektioner är mycket viktigt för att få en tydligare styrning av järnvägsunderhållet. Motionärerna påpekar att under vintern 2010–2011 var Trafikverket tvungna att bryta ett stort underhållskontrakt med entreprenören Balfour Beatty då leverantören inte klarade av sina åtaganden. För detta kompengades Balfour Beatty med 125 miljoner kronor – medel som annars hade kunnat gå till angeläget järnvägsunderhåll.

Motionärerna menar vidare att det uppsplittrade underhållet har lett till säkerhetsrisker upprepade gånger. I en utredning gjord av Statens haverikommission med anledning av ett allvarligt tillbud då två godståg höll på att kollidera, konstateras att en av orsakerna till det allvarliga tillbudet var att flera olika entreprenörer varit inblandade i ett underhållsarbete. Det vill säga den ene entreprenören visste inte vad den andre hade gjort. I motionen anges att det är märkligt att regeringen i sin skrivelse inte har nämnt att i Storbritannien orsakade avreglering av järnvägsunderhållet ett flertal olyckor.

I motion 2012/13:T291 menar Hillevi Larsson (S) att en återreglering inom järnvägen till hur det såg ut tidigare inte är aktuell men att det finns behov av en utvärdering av järnvägens avreglering. Som skäl för yrkandet framför motionären att avregleringen inom järnvägstrafiken har lett till betydande problem, både för resenärer, personal och för samhället i stort. Som exempel kan nämnas försenade och inställda tåg samt bristande säkerhet. Problemen beror enligt motionären bl.a. på bristande samordning.

I motion 2012/13:T308 av Phia Andersson (S) yrkas att en översyn av avregleringen av järnvägen bör göras för att skapa helhetssyn och bättre samordning av järnvägssystemet. Som skäl för yrkandet framförs att det inte längre finns någon som tar ansvar för helheten. Det är flera olika bolag som kör tågen, sköter underhållet och gör reparationer osv. Motionären menar att många klagar på underhållet av järnvägen och de upphand-

lade bolagens skötsel av sitt uppdrag. Motionären lyfter vidare fram att järnvägen är en viktig del av landets infrastruktur och att miljövänliga transporter av varor är viktigt för Sverige.

I motion 2012/13:T383 yrkar Pia Nilsson m.fl. (S) att en återföring av det löpande och avhjälpande underhållet till Trafikverket bör övervägas. Som skäl för yrkandet anges att det svenska järnvägssystemet befinner sig i djup kris och att ständiga förseningar samt inställda tåg har blivit en del av tågpassagerarnas och näringslivets vardag. I motionen anges att de åtgärder som vidtagits under den senaste tiden för att öka järnvägssystemets motståndskraft är otillräckliga. Motionärerna menar att det behövs en skyndsam översyn av hur järnvägsunderhållet organiseras. I motionen påpekas att de extrema kraven på samordning med spårhållaren (trafikledningen) som gör att det finns klara fördelar med en återföring av det löpande och avhjälpande underhållet till Trafikverket.

I kommittémotion 2012/13:T4 yrkandena 1–3 menar Stina Bergström m.fl. (MP) att det bör göras en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering, där varje del av järnvägssystemets fragmentisering utvärderas (yrkande 1). Vidare bör regeringen återkomma till riksdagen med en genomgång av järnvägens faktiska status och underhållets faktiska kvalitet för att säkra underhållsbehovets omfattning och att resurserna prioriteras rätt (yrkande 2). Motionärerna anser också att regeringen bör genomföra en särskild granskning av säkerheten på spåren, hur den påverkats i och med konkurrensutsättningen av underhållet och ifall en mer samlad organisation skulle vara bättre eller sämre för säkerheten (yrkande 3).

Motionärerna lyfter fram att konkurrensutsättningen av underhållsverksamheten har lett till en rad problem, bl.a. har fackliga företrädare gett signaler om att säkerheten på spåren har försämrats. Under 2010 och 2011 har det varit sju arbetsrelaterade dödsolyckor. Ett exempel är Kimstadolyckan där flera entreprenörer var inblandade. Trafikverket hade utsett Strukton Rail till entreprenör för spårarbetet. De i sin tur hade anlitat Svensk Järnvägsteknik AB som i sin tur hade anlitat grävfirman Gabriel Nilsson AB. Dessutom fanns ytterligare två entreprenörer på platsen.

Motionärerna framhåller att drift och underhåll har upphandlats i konkurrens i tolv år, vilket torde vara tillräckligt för att kunna dra en slutsats om huruvida det fungerar eller inte. Motionärerna menar därför att det är dags att ändra riktning för att komma rätt.

Motionärerna vill se en analys av kostnader på lång sikt och inte bara ett konstaterande av vad det kostar att skapa en ny underhållsorganisation. Detta mot bakgrund av att motionärerna anser att vinsterna med en förändrad organisation i förlängningen kan bli större, bl.a. genom förbättrad punktlighet, effektivitet och tillförlitlighet i tågtrafiken. I motionen anges att en av de största vinsterna med en omorganisation är synergieffekter mellan avhjälpande och förebyggande underhåll. Det innebär att så snart en brist upptäcks kan det åtgärdas snabbare, eftersom det finns någon som har ett helhetsansvar för banan.

Eftersom den enligt motionärerna mest grundläggande frågan kring en omorganisation, dvs. hur kvaliteten skulle påverkas, inte har besvarats bör en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering genomföras, där varje del av järnvägssystemets fragmentisering utvärderas. Utifrån en sådan utredning bör nya slutsatser kunna dras om hur underhållet ska kunna effektiviseras och samordnas på ett bättre sätt. Motionärerna anser att ett förslag som utredningen bör titta närmare på är ett system där Trafikverket tillhandahåller inte bara materiel, utan även maskiner.

Vidare för motionärerna fram att utredningen bör titta på avregleringens effekter på andra områden än underhållet och hämta in åsikter från fler parter än enbart Trafikverket.

Motionärerna menar att en svårighet med att upphandla drift och underhåll är att definiera uppdragen. Många av de konflikter Trafikverket har i dag med entreprenörer är just kontraktsfrågor. Om Trafikverket har drift och underhåll i egen regi blir det även lättare att ha tillräckligt god planering och reservresurser för att jobben ska kunna avslutas på avtalad tid.

I motionen anges att det bör göras en särskild granskning av säkerheten på spåren, hur den har påverkats i och med konkurrensutsättningen av underhållet och ifall en mer samlad organisation skulle vara bättre eller sämre. I granskningen bör ingå att titta på olyckstillbud och på hur Trafikverket arbetar med säkerheten idag. Frågor som bl.a. bör belysas är på vilket sätt Trafikverket ser till att säkerhetsföreskrifterna för arbetsmiljö faktiskt beaktas i genomförandet av entreprenader och om de som jobbar på spåren har rätt utbildning.

Motionärerna anser att drift och underhåll av järnvägen ska utföras i egen regi av Trafikverket, men exakt vilken gränsdragning mellan olika typer av underhåll som bör göras kan diskuteras.

I motion 2012/13:T6 yrkande 1 anser Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) att drift och underhåll av järnvägen ska återregleras. Motionärerna framhåller dock att avtalen mellan operatörer och trafikhusvudmän som regel omfattar 3–8 år, och att lösa dessa avtal i förtid skulle innebära en för stor kostnad för staten. Mot den bakgrunden måste enligt motionärerna återregleringen göras under tillräckligt lång tid för att berörda avtal ska löpa ut. I motionen framförs att efter att de första avtalen har löpt ut bör regeringen tillsätta en statlig utredning som får visa avregleringens konsekvenser. Motionärerna menar att även det samlade ansvaret för underhåll och nyinvesteringar i järnvägsnätet ska övergå i Trafikverkets regi – för att säkerställa kostnadseffektiviteten.

I kommittémotion 2012/13:T3 av Siv Holma m.fl. (V) yrkas att regeringen återkommer med en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering, där varje del av järnvägssystemets fragmentisering utvärderas. Motionärerna delar i och för sig regeringens syn på att de senaste årens störningar i tågtrafiken är ett resultat av för låga underhållsnivåer under lång tid. Motionärerna menar dock att problemet är större än så och pekar på att regeringen inte lämnar några förslag om att ändra organisationen för

drift och underhåll för att skapa en helhetslösning. Motionärerna anför att det är anmärkningsvärt att Trafikverket, såsom anges i regeringens skrivelse, anser sig ha saklig grund för att bedöma produktivitetens utvecklingen för drifts- och underhållsåtgärder. Detta eftersom det faktiskt framgår av både Trafikverkets årsredovisning och Riksrevisionens rapport att Trafikverket inte har fungerande metoder för att mäta produktivitetens utveckling på ett heltäckande sätt. Motionärerna konstaterar vidare att det inte görs några uppskattningar av vilka ekonomiska vinster eller vilken samhällsnytta ett underhåll i Trafikverkets regi ger. Däremot görs kostnadsuppskattningar, med stora osäkerheter, för återtagande av utförande av drift och underhåll i Trafikverkets regi på 1–2 miljarder kronor. Enligt motionärerna har varken punktligheten eller antalet störningar varit på sådana nivåer att det ger stöd för en fortsatt organisation utan tydligt helhetsansvar för verksamheten. Motionärerna anser sammanfattningsvis att skrivelsen är undermålig och inte motsvarar det uppdrag som riksdagen har gett regeringen.

I partimotion 2012/13:T320 yrkande 4 anser Jonas Sjöstedt m.fl. (V) att det är dags att Trafikverket utför det nödvändiga banunderhållet i egen regi. Motionärerna pekar på att järnvägstrafik är ett naturligt monopol, där de olika delarna är intimt förknippade och beroende av varandra för att skapa en större helhet. I motionen anges att konkurrensutsättningen har lett till att det på underhållssidan finns 1 500 färre anställda än vad som var fallet för 10–15 år sedan, dvs. ett färre antal personer som arbetar ute i spåren.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlar i det följande inledningsvis de motionsyrkanden som förordar att en utredning tillsätts för att utvärdera hela järnvägssystemets organisation. Därefter tar utskottet ställning till de motionsförslag som väckts för att återta drifts- och underhållsverksamheten av järnvägens infrastruktur till att utföras helt i egen regi av Trafikverket. Vidare behandlar utskottet i ett tredje och avslutande avsnitt regeringens skrivelse och de motionsyrkanden som rests kring olika frågor om hur drifts- och underhållsverksamheten bör utföras.

Utredning om järnvägssystemets organisation

För att kunna nå de nationella och internationella miljö- och klimatmålen är det nödvändigt att en större del av resenärerna och näringslivet väljer miljömässigt hållbara transporter. Ett väl fungerande järnvägssystem med hög kvalitet och punktlighet är enligt utskottet en förutsättning för att järnvägen ska bli ett attraktivare transportalternativ – ett transportalternativ som verksamt kan bidra till att i högre grad uppnå de transportpolitiska målen och till att utveckla ett hållbart samhälle. Utskottet kan konstatera att vårt svenska järnvägssystem i alla delar inte lever upp till detta i dag. Det råder ingen tvekan om att det i vissa regioner är trångt på spåren och

att järnvägens person- och godstransporter dras med problem när det gäller punktlighet. Ständiga förseningar men även inställda avgångar har blivit en del av resenärernas och näringslivets vardag. Vissa vintrar har situationen varit så allvarlig att åtskilliga större industriföretag har fått göra produktionsneddragningar som en direkt följd av försenade och inställda tåg. Utskottet är även mycket oroat över de många olyckor som skett i samband med arbete på järnvägen. Totalt i år har 29 mer eller mindre allvarliga händelser anmälts där personal eller maskiner befunnit sig på trafikerade spår. Haverikommissionen ser så allvarligt på saken att kommissionen har beslutat att inleda en granskning där orsaken till de många olyckorna ska utredas.

Utskottet kan konstatera att den svenska järnvägsmarknaden ur ett europeiskt perspektiv har gått längst när det gäller avreglering och uppdelning av järnvägssystemet. Utskottet är medvetet om att man även inom EU har beslutat om en viss avreglering och uppdelning av medlemsstaternas järnvägssystem. Det begränsar givetvis Sveriges handlingsutrymme i vissa avseenden. Men enligt utskottet kan det finnas anledning att se över om den väg Sverige har valt genom att gå längre än vad EU-rätten kräver när det gäller uppdelning och konkurrensutsättning av järnvägssystemet verkligen är rätt för att ge järnvägen förutsättningar att spela en roll i ett hållbart samhälle. Det är, menar utskottet, viktigt att komma ihåg att järnvägen är ett system med klara stordriftsfördelar. För att kunna säkerställa att resurser satsas i rätt tid och på rätt ställe krävs att det finns ett långsiktigt ansvar, en helhetsbild och även kunskap om systemet i sin helhet.

Utskottet anser mot denna bakgrund att en utförlig utvärdering av järnvägssystemets organisation bör genomföras. För att säkerställa att vi förvaltar och utvecklar vår järnväg på bästa sätt delar därför utskottet motionärernas uppfattning och anser att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att genomföra en utförlig utvärdering av järnvägssystemets organisation och överväga hur järnvägssystemet bör organiseras för att på bästa sätt möta framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. En sådan utvärdering bör påbörjas snarast, och beakta pågående och planerade utredningar och utvärderingar. Med hänsyn till frågans samhällsbetydelse bör utredningsarbetet ske i former som medger ett parlamentariskt deltagande. Mot denna bakgrund tillstyrker utskottet motionerna 2012/13:T3 (V), 2012/13:T4 (MP) yrkande 1, 2012/13:T5 (S) yrkande 1, 2012/13:T291 (S) i denna del och 2012/13:T308 (S).

Återföring av underhållet till Trafikverket

Frågan om organisering av drift och underhåll har tidigare varit föremål för behandling i utskottet (bet. 2012/13:TU5). Utskottet framförde då att konkurrensutsättningen av drifts- och underhållsverksamheten har skett med tillbörlig varsamhet, och tack vare det har Trafikverket gradvis kunnat bygga upp erfarenhet av upphandling av denna typ av underhållstjänster samtidigt som leverantörernas resurser och kompetens har utvecklats. I

samband med behandlingen av regeringens proposition om ändrad verksamhetsform för Banverkets enhet Banverket Produktion (bet. 2009/10:TU5) ställde sig riksdagen även bakom regeringens bedömning att det behövs en tydligare gränsdragning mellan förvaltning, politik och marknad. Utskottet framförde att bolagiseringen, tillsammans med övriga åtgärder som regeringen har vidtagit, kommer att leda till en gynnsammare utveckling på anläggningsmarknaden till gagn för genomförandet av framtida infrastruktursatsningar.

Utskottet kan konstatera att Trafikverksutredningen i sitt betänkande *De statliga beställarorganisationerna och anläggningsmarknaden* (SOU 2009:04) framförde att en tydlig effekt av konkurrensutsättningen av drift och underhåll av järnväg är att kostnaderna mätt i kronor per spårmeter har sänkts kraftigt. Försiktigt räknat anges kostnaden vid den tidpunkten som minst 25 procent lägre än före konkurrensutsättningen. Samtidigt konstaterades att kvaliteten var densamma och att säkerheten var fortsatt hög.

Trafikverket har inlett ett omfattande arbete inom drifts- och underhållsområdet bl.a. med Riksrevisionens rapporter (2009:16 och 2010:16) och slutbetänkandet *Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen* (SOU 2010:69) som grund. Det pågår även ett projekt inom Regeringskansliet om strategisk styrning av drift och underhåll för väg och järnväg, vars syfte är att skapa förutsättningar för regeringen och Trafikverket att bedriva en effektivare resursstyrning av drift och underhåll för väg och järnväg samt att effektivisera och förtydliga regeringens målstyrning av Trafikverkets drifts- och underhållsverksamhet.

Utskottet välkomnar de initiativ som har tagits för att utveckla drifts- och underhållsområdet. Det är även positivt att det på Trafikverket pågår ett arbete med att renodla beställarrollen, menar utskottet. Det övergripande målet med en renodlad beställarroll är att öka produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen.

I sammanhanget vill utskottet även lyfta fram det arbete som har gjorts de senaste tolv åren och som fortfarande pågår med att bygga upp en väl fungerande drifts- och underhållsmarknad för järnvägsinfrastruktur. Det kan konstateras att drifts- och underhållsmarknaden har upphandlats i konkurrens i snart tolv år och att det finns flera aktörer på marknaden, i vilka svenska entreprenörer verkar. Motionärernas förslag om ett återförande av banunderhåll till att utföras i egen regi av Trafikverket skulle innebära att den svenska drifts- och underhållsmarknaden skulle försvinna för dessa aktörer samtidigt som en oklarhet skulle skapas om den fortsatta färdriktningen för hur vårt gemensamma järnvägskapital på bästa sätt kan underhållas.

Enligt utskottet är det av stor betydelse att Sveriges järnvägar underhålls och att medlen som avsätts till detta används på ett ändamålsenligt och effektivt sätt. Den rätta vägen framåt för detta är, menar utskottet, en konkurrensutsatt och väl fungerande underhållsmarknad, varför utskottet

säger nej till ett återförande av drift och underhåll till Trafikverket. Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2012/13:T6 (SD) yrkande 1, 2012/13:T320 (V) yrkande 4 och 2012/13:T383 (S).

Utförande av drifts- och underhållsverksamhet

Utskottet delar motionärernas uppfattning när det gäller betydelsen av ett väl fungerande järnvägssystem. Att uppnå ett hållbart transportsystem med så låg klimatpåverkan som möjligt är högt prioriterat. Järnvägen har stor potential att bidra till det arbetet. För tyngre gods kan också järnvägen ibland vara det enda realistiska alternativet. Grundläggande förutsättningar för att järnvägen ska vara konkurrenskraftig och leva upp till de krav som resenärer och transportköpare ställer är bl.a. robusthet, säkerhet och pålitlighet.

Mot den bakgrunden anser utskottet att det finns anledning att lyfta fram att Sveriges järnväg kan betraktas som framgångsrik. Antalet transporter med järnväg har ökat väsentligt. Det kan nämnas att antalet järnvägsresor med persontrafik har ökat med över 100 miljoner resor från 1988 till 2011 trots att den trafikerade banlängden i huvudsak har varit densamma sedan 1988. I Europa ligger Sverige tvåa när det gäller trafikökning. Mot den bakgrunden och med tanke på att punktligheten blir bättre och bättre - i oktober 2012 var punktligheten 97,2 procent för persontrafiken - kan utskottet konstatera att vårt järnvägssystem har fått en högre produktivitet.

Som en följd av den ökade trafiken har dock järnvägssystemet blivit känsligare för störningar, och fler människor och transportköpare drabbas vid en störning. Utskottet är därför väl medvetet om att de brister som har rått i järnvägens tidtabellshållning, inte minst under vintrarna 2010 och 2011, och som har utsatt landets resenärer och transportföretag för stora påfrestningar. Det är förstås inte acceptabelt. Det är därför med tillfredsställelse som utskottet har tagit del av bl.a. regeringens skrivelse, där det framgår att en rad initiativ har tagits för att ytterligare förstärka järnvägens robusthet och för att minimera störningsriskerna.

Trafikverket har bl.a. tagit initiativ till förbättringar inom trafikledning och trafikinformation så att bl.a. relevant, korrekt och snabb information ses som en prioriterad del av den service som levereras till resenärerna. För att förbättra punktligheten och robustheten arbetar Trafikverket även med att införa styrmedel såsom differentierade banavgifter och successiv tilldelning av tåglägen. Det är vidare med tillfredsställelse utskottet konstaterar att Trafikverket har initierat ett antal samarbeten med framför allt operatörer för att förbättra punktligheten och minska störningarna.

Enligt utskottets mening ska järnvägssystemet vara en säker miljö, inte minst för dem som har järnvägen som arbetsplats. Utskottet ser mycket allvarligt på de olyckor och tillbud som har rapporterats på grund av att personal eller maskiner befunnit sig på trafikerade spår. Därför ser utskottet med tillförsikt på informationen i regeringens skrivelse om att Trafikverket har initierat ett samarbete med entreprenörer och tågoperatörer för

att utveckla målstyrningen inom säkerhetsarbetet och gemensamt kunna förbättra säkerheten. Ytterligare initiativ för att få ett säkrare järnvägssystem är att Transportstyrelsen har genomfört projektet *Kompetenskrav avseende säkerhet vid drift och underhåll samt nybyggnation av väg och järnväg, en förstudie* (TSG 2012-420) i syfte att öka kunskapen om vilka kompetenskrav som ställs eller bör ställas vid drift, underhåll och nybyggnation av väg och järnväg. I rapporten föreslås bl.a. att Transportstyrelsen ska delta i Trafikverkets pågående strategiska dialog med branschen om att skapa och förankra en samordnad strategi för kompetenssäkring vid arbete på järnväg. Utskottet har även informerats om att Statens haverikommission ska inleda en granskning av orsaken till olyckor i samband med arbete på spårren. Utskottet anser att motionärerna tar upp en viktig fråga i yrkandet om en granskning av spårsäkerheten. Utskottet är dock av den uppfattningen att redan pågående arbete och initiativ i frågan tillgodoser syftet med motionsyrkandet.

När det gäller motionsyrkandet om att Trafikverket ska utföra underhålls- och säkerhetsbesiktning vill utskottet framhålla att Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm har framfört att det på Trafikverket pågår ett omfattande arbete med att effektivisera organisationen. Ett effektiviseringsarbete som kommer att komma både resenärer och transportköpare till godo. Det vore därför enligt generaldirektören olyckligt om Trafikverkets resurser ska gå till att driva igenom organisationsförändringar.

När det gäller motionsyrkandet om att pröva framkomlighetsbaserade kontrakt kan utskottet konstatera att det är av stor betydelse att Trafikverket är en kompetent beställare. Utskottet har därför med tillfredsställelse tagit del av att det på Trafikverket pågår ett projekt för att renodla beställarrollen. Vidare har utskottet sammanträffat med den tidigare produktivitetsskommitténs ordförande Malin Lövsjögård som framhöll att totalentreprenader kan leda till en snabbare projekterings- och byggfas och, mindre kostnadsökningar, till att tidsförskjutningar uppstår i mindre utsträckning och till lika eller bättre kvalitet. Enligt utskottets uppfattning har det således tagits initiativ för att utveckla Trafikverket till en kompetent upphandlare som ger mest järnväg för pengarna. Utskottet vill även påpeka att det inte kan vara riksdagens uppgift att föreskriva vilken kontraktsform Trafikverket ska använda i sin verksamhet.

Regeringen lyfter i sin skrivelse fram att komponenterna i den statliga järnvägsinfrastrukturen över lag har åldrats snabbare än de har förnyats, vilket utskottet också är väl medvetet om. Utskottet har därför med tillfredsställelse tagit del av de stora satsningar på järnvägens underhåll och åtgärder för att öka kapaciteten på kritiska järnvägssträckor som regeringen har presenterat. Enligt utskottet tyder de stora satsningarna och även andra vidtagna eller påbörjade åtgärder på en medvetenhet om järnvägens behov. En genomgång av järnvägens status skulle försena och fördröja den möjlighet som nu finns att faktiskt genomföra en rad förbättringar.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att syftet med motionsförslagen om att få en effektiv och välordnad underhållsverksamhet i former som tillgodoser krav på fullgod trafiksäkerhet tillgodoses väl med nuvarande verksamhet och det utvecklingsarbete som pågår inom området.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet kommittémotion 2012/13:T4 (MP) yrkandena 2–3 och partimotion 2012/13:T5 (S) yrkandena 2–5. Utskottet föreslår vidare att regeringens skrivelse läggs till handlingarna.

Flexibilitet i planeringsprocessen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en mer förutseende planeringsprocess med tydligare redovisning av olika vägval. Utskottet anser att åtgärder har vidtagits för att främja en planering som är anpassad till omvärldens utveckling. Utskottet bedömer vidare att syftet med motionsförslaget om att tydliggöra olika ambitionsnivåer i planeringen av trafikens infrastruktur är väl tillgodosett.

Jämför reservation 19 (S).

Motionen

För att få en så bred kunskap och så bra beredskap som möjligt anför Anders Ygeman m.fl. (S) i kommittémotion 2012/13:T8 yrkande 25 att det är angeläget med en större planeringskatalog över angelägna projekt. De pekar på behovet av en förutseende planering som kan ta hänsyn till att nya transportbehov uppstår snabbt. Motionärerna understryker vidare vikten av att inom ramen för åtgärdsplaneringen tydliggöra de olika vägvalen inom transportområdet. Följaktligen framhålls i yrkande 26 behovet av att belysa olika ambitionsnivåer inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Utskottets ställningstagande

I kommittémotion 2012/13:T8 (S) yrkande 25 framhålls behovet av en planering som är anpassad till att förändringar kan ske snabbt i vår omvärld. Utskottet vill med anledning av detta påminna om att regeringen tidigare under året i proposition 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur* lämnat förslag för att effektivisera den strategiska och ekonomiska infrastrukturplaneringen. En utgångspunkt för det nya planeringssystemet var behovet att uppfylla såväl övergripande, strategiska och långsiktiga som konkreta och kortsiktiga syften. Regeringen framhöll att staten med jämna mellanrum borde 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 underströk också behovet av en planering som kunde vara flexibel och ge resultat på

kortare sikt, t.ex. för att anpassa sig till snabba förändringar i omvärlden som leder till förändrade transportbehov inom näringslivet. I propositionen presenterades följaktligen en modell där långsiktiga åtgärdsplaner kompletteras med årliga beslut om åtgärders genomförande. Härigenom skapas enligt regeringen bättre möjligheter för successiv omprövning av enskilda åtgärders prioritet i takt med att kunskaper om åtgärdens faktiska förutsättningar och konsekvenser utvecklas. Regeringen uppgavs också på så vis bättre kunna bemöta oförutsedda händelser. Utskottet är positivt till den nya ordningen som även innebär en bättre anknytning av den ekonomiska planeringen till den statliga budgetprocessen, för att på så vis skapa större överensstämmelse med de beslut som riksdagen har fattat om statens budget liksom bättre möjligheter till uppföljning och rapportering till riksdagen.

Det är avgörande att de prognoser för trafikutveckling som ligger till grund för kommande åtgärdsplanering är underbyggda med god kvalitet och regelbundet uppdateras. Utskottet påminner om att det av Trafikverkets instruktion (2010:185) följer att verket har ansvar för att utveckla och förvalta metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet och för att ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser. Regeringen meddelar i infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25) att Trafikverket successivt bör utveckla detta arbete och årligen i samband med budgetunderlaget redovisa uppdaterade prognoser. Utskottet välkomnar detta. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att regeringen, i syfte att höja kvaliteten i det kommande arbetet med åtgärdsplaneringen, har uppdragit åt Trafikverket att kvalitetssäkra den nu gällande nationella planen för utveckling av transportsystemet 2010–2021 (dnr N2012/2939/TE). Med kvalitetssäkring avses enligt uppdraget att uppdatera kostnadskalkyler, samhällsekonomiska kalkyler samt effektbedömningar och trafikprognoser. Likaså har regeringen gett Trafikanalys i uppdrag att analysera de befintliga trafikplanernas känslighet för prognoser avseende bl.a. befolkningsutveckling (dnr S2012/4391/PBB).

Mot bakgrund av önskemålet i motion 2012/13:T8 (S) yrkande 26 om att tydliggöra olika vägval inom ramen för åtgärdsplaneringen vill utskottet peka på att det i det uppdrag som regeringen gav till Trafikverket för ökad kapacitet i järnvägssystemet (dnr N2011/1933/TE) explicit framfördes att verket skulle redovisa föreslagna åtgärder i tre steg: i) åtgärder som kunde genomföras med sedan tidigare beräknade medel, ii) åtgärder som kunde genomföras genom omfördelning över tid av medel, och iii) åtgärder som kunde genomföras vid en utökning av de medel som finns avsatta för järnvägsinsatser i gällande plan. I delrapporten *Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012–2021* (TRV 2011/17304) redovisades följaktligen åtgärdsförslag enligt ovan nämnda kategorisering. Vad gäller de åtgärdsförslag som innebar ramökningar valde Trafikverket att redovisa dessa i fyra ambitionsnivåer, från att behålla kapacitet och punktlighet på dagens nivå till att utöka kapaciteten genom nyinvesteringar där bristerna är som störst.

Utskottet påminner vidare om att det i Kapacitetsutredningens slutrapport formulerades ett antal åtgärds paket som kunde möjliggöra en prioritering: ett godspaket, ett storstadspaket, ett persontransportpaket (exklusive storstad) samt ett klimatpaket. Inom varje paket gjorde Trafikverket dessutom en prioritering och lyfte fram de insatser som borde genomföras vid lägre respektive högre ambitionsnivåer; för det sistnämnda föreslogs vidare tre olika prioritetsnivåer.

Av redovisningen ovan framgår enligt utskottets mening att åtgärder vidtagits för att främja en planering som är anpassad till omvärldens utveckling. Likaså bedömer utskottet att syftet med motionsförslaget om att tydliggöra olika ambitionsnivåer i planeringen av trafikens infrastruktur är väl tillgodosett. Med hänvisning till vad som anförts ovan avstyrks därför motion 2012/13:T8 (S) yrkandena 25 och 26.

Samhällsplanering och samordning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om minskad klimatpåverkan genom effektivare samhällsplanering och om en förbättrad samordning i samhällsplaneringen. Utskottet bedömer att frågorna är väl uppmärksammade och hänvisar till ett flertal vidtagna initiativ. Jämför reservation 20 (MP, V).

Motionen

I partimotion 2012/13:T7 yrkande 7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) anfördes att det inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Motionärerna pekar på att det handlar om att få till stånd en samhällsplanering och ett byggande som minskar behovet av långväga fysiska transporter samt en planering som bygger på mer energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektiva transporter på spår och med buss. Motionärerna föreslår bl.a. att kommuner kan ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner för minskad miljö- och klimatpåverkan, att befintliga stadskärnor utvecklas och att det i plan- och bygglagen införs begränsande bestämmelser rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen. I avvaktan på sådana lagändringar bör det enligt motionärerna införas ett moratorium mot externa köpcentrum.

Ola Johansson (C) lyfter i motion 2012/13:T298 upp behovet av att stimulera till ökad samordning vid förläggning av transportinfrastruktur. Motionären pekar på fallet då allmännyttig verksamhet behöver nyttja ett vägområde för en bredbandsförläggning med kanalisation och anmärker mot att en statlig myndighet, Trafikverket, genom sin taxesättning tar en inte obetydlig andel av den resurs som en bredbandsamfällighet fått i stats-

bidrag för att kunna koppla upp bygdens invånare och företag. Regeringen bör därför enligt motionären låta utreda möjligheterna till ett taxesystem vid förläggning av allmännyttig ledningsstruktur till vägområden som främjar god samhällsekonomisk hushållning liksom samverkan mellan myndigheter å ena sidan och civilsamhället å den andra.

Rickard Nordin (C) pekar i motion 2012/13:T401 på fall av bristande samordning där stora projektörer av infrastruktur inte talar med varandra om potentiella sträckningar och samordningsvinster. Motionären hänvisar exempelvis till hur stora kraftledningar skulle kunna grävas ned i samband med vägbyggen, vilket skulle medföra enklare underhåll i form av ökad tillgänglighet samtidigt som markägarna skulle gynnas genom att en betydligt mindre yta måste tas i anspråk av staten genom expropriation. Motionären anser därför att regeringen borde uppmana de stora myndigheterna samt verk och bolag i statlig ägo att i högre grad samordna sina planer.

Även i motion 2012/13:T412 yrkande 1 av Anita Brodén (FP) efterfrågas krav på att myndigheter och aktörer samordnar infrastrukturinvesteringar för att minimera markintrång. Motionären förespråkar också en myndighet med ett regionalt helhetsansvar som har att säkerställa att investeringar genomförs med så begränsat intrång som möjligt för företag och boende.

Utskottets ställningstagande

Minskad klimatpåverkan genom effektivare samhällsplanering

I partimotion 2012/13:T7 (V) yrkande 7 understryks behovet av en klimatsmart samhällsplanering. Trafikutskottet har vid flera tillfällen framhållit att vissa transporter skulle kunna undvikas genom bättre tillgänglighet och att det därför är angeläget med en mer framsynt samhällsplanering i t.ex. urbana miljöer (se bl.a. utl. 2010/11:TU17). Också civilutskottet har i betänkandet *Planering och byggande* (bet. 2011/12:CU14) behandlat bl.a. frågan om hur samhällsplaneringen skulle kunna bidra till en mer miljöanpassad transportsektor. Civilutskottet konstaterade här att överväganden om olika transportfrågor ingår som en naturlig del i kommunernas fysiska planering, och utskottet påminde om att det också framgår av bestämmelserna i plan- och bygglagen att planläggning ska ske med hänsyn till bl.a. miljö- och klimataspekterna. Vidare påpekades att Boverket i flera rapporter hade uppmärksammat hanteringen av frågor om miljöanpassade transporter i samband med fysisk planering och utarbetat vägledning för kommunernas arbete på detta område, bl.a. i rapporten *Planer som styrmedel för att minska samhällets klimatpåverkan* (Boverket, juni 2010).

Trafikutskottet vill i sammanhanget även påminna om det befintliga miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* som bl.a. innebär att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö, och att byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt (prop.

2000/01:130 bet. 2001/02:MJU3, rskr. 2001/02:36). I propositionen *Svenska miljömål – för ett effektivare miljöarbete* (prop. 2009/10:155) förtydligades att preciseringarna av miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* bl.a. inbegriper följande:

- En långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur utvecklas både vid nylokalisering av byggnader, anläggningar och verksamheter och vid användning, förvaltning och omvandling av befintlig bebyggelse samtidigt som byggnader utformas hållbart.
- Städer och tätorter planeras utifrån ett sammanhållet och hållbart perspektiv på sociala, ekonomiska samt miljö- och hälsorelaterade frågor.
- Infrastruktur för energisystem, transporter, avfallshantering m.m. integreras i stadsplaneringen och utformas för att minska resurs- och energianvändning samt klimatpåverkan.

Det kan även noteras att i budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 20 Allmän miljö- och naturvård) aviserar regeringen sin avsikt att gå vidare med ett uppdrag för att ta fram förslag till en strategi med relevanta och ändamålsenliga etappmål och styrmedel för genomförande av miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö*.

Utskottet vill framhålla att regeringen i proposition 2009/10:155 betonar att en medveten samhällsplanering spelar en viktig roll i klimat- och miljöarbetet då den ger mindre klimatpåverkande utsläpp genom ett mer transportsnålt och energieffektivt samhällsbyggande. Regeringen anför att en hållbar stadsutveckling kräver bred samverkan av många aktörer på lokal nivå, kunskaps- och erfarenhetsutbyte och en samhällsplanering som är sektorsövergripande. Utskottet ansluter sig till denna uppfattning.

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen inledde en satsning på hållbara städer 2008 genom att tillsätta en delegation med uppgiften att t.o.m. 2010 verka för en hållbar utveckling av städer, tätorter och bostadsområden (M2008/3402/A). Delegationen ska genomföra olika åtgärder som bidrar till förbättrade förutsättningar för utvecklingen av hållbara städer. Insatserna ska sammantaget utgöra en nationell arena för hållbar stadsutveckling. Delegationens uppdrag förlängdes sedermera fram till december 2012, för att konsolidera och avsluta det arbete som inletts (dir. 2011:29).

Utskottet vill också framhålla att i den nyligen avlämnade propositionen *Forskning och innovation* (prop. 2012/13:30) föreslår regeringen en satsning på forskning kring hållbart samhällsbyggande. Regeringen framhåller att planeringen och byggandet är centrala ur hållbarhetsperspektiv och att mer forskning om en hållbar stadsutveckling behövs för att bidra till lösningar på de samhällsutmaningar som uppstår i samband med den fortsatta koncentrationen till storstadsregionerna. Utskottet välkomnar detta och understryker liksom regeringen behovet av samordning av planeringen för bebyggelse och transporter.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att det på uppdrag av trafikutskottet, civilutskottet och miljö- och jordbruksutskottet har tagits fram en forskningsöversikt med fokus på hur hållbara och klimatsmarta städer kan se ut i framtiden: *Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden* (2010/11:RFR3). I rapporten anføres att det för att skapa trafiksystem för hållbart transportbeteende bl.a. krävs följande:

- att transportkonsekvenser och transportlösningar inkluderas tidigt i planeringsprocesser även i andra samhällssektorer, t.ex. lokalisering av verksamheter
- integrerade åtgärdsplaner för hållbara transporter i städer, där markanvändning, lokalisering och transportfrågor kopplas samman
- tydliga kopplingar mellan städernas utveckling/planering och nationella/regionala trafikplaneringsfrågor eftersom enskilda städer ensamma varken äger problemen eller lösningarna
- att planeringen av städer alltid startar med fokus på ordningen gång, cykel, kollektivtrafik och bil.

Också i Trafikverkets kapacitetsutredning framhålls behovet av bättre samordning mellan trafik- och samhällsplanering och verksamheter inom andra samhällsområden, inte minst i storstadsregionerna. Trafikverket förespråkar därför bl.a. en utvecklad aktörssamverkan; utskottet ser positivt på detta. Samspel behövs i samhällsplaneringen och i planeringen av transportsystemet och av bebyggelse och markanvändning. I det storstadspaket som föreslås i Kapacitetsutredningen betonas att styrmedel och utvecklad samhällsplanering utgör viktiga delar för att leda till ett effektivare utnyttjande av systemet liksom ett effektivare resande med kollektivtrafik. Utskottet delar denna uppfattning och noterar också med tillfredsställelse att regeringen i den nu framlagda infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25) meddelar att i den kommande åtgärdsplaneringen för utvecklingen av transportinfrastrukturen bör Trafikverket, länsplaneupprättare och regionalt tillväxtansvariga gemensamt komma med förslag på åtgärder för förbättrad samordning mellan de berörda aktörerna inom områdena tillväxt och samhällsplanering.

Av redovisningen ovan följer att ett flertal initiativ vidtagits som syftar till att genom en reviderad samhällsplanering minska samhällets klimatpåverkan. Motion 2012/13:T7 (V) yrkande 7 avstyrks följaktligen.

Samordning med övrig samhällsplanering

Flera motioner har väckts som efterfrågar en större grad av samordning i samhällsplaneringen. Utskottet vill med anledning av detta påpeka att även regeringen i infrastrukturpropositionen framhåller att samarbetet mellan ansvariga aktörer på lokal nivå, länsnivå och nationell nivå hela tiden bör utvecklas, och att utvecklingen av ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem i ökad utsträckning bör samordnas med planering av markanvändning, bostadsförsörjning och övrig samhällsplaner-

ing. Utskottet är positivt till detta. Som redovisats i föregående avsnitt anges också i propositionen att i den kommande åtgärdsplaneringen bör bl.a. Trafikverket och regionalt tillväxtansvariga gemensamt komma med förslag på åtgärder för förbättrad samordning mellan berörda aktörer inom områdena tillväxt och samhällsplanering.

Regeringen framhåller vidare att Trafikverket har ett ansvar för att underlätta utbyggnad av annan infrastruktur, t.ex. it-infrastruktur i anslutning till vägar och järnvägar. Regeringen förtydligar att Trafikverket i sin verksamhet avseende kanalisering vid nyanläggning och ombyggnad av vägnätet ska samverka med aktörer som tillhandahåller elektroniska kommunikationer. Utskottet är positivt till detta och noterar att det av verkets regleringsbrev för 2012 (dnr N2011/7177/TE) också följer att Trafikverket i sin verksamhet även ska verka för att befintlig kanalisering i vägnätet görs tillgänglig för dessa aktörer på marknadsmässiga och konkurrensneutrala villkor. Detta ska göras med hänsyn till den egna verksamhetens behov och krav på säkerhet m.m. Trafikverket ska i sin årsredovisning redovisa vilka åtgärder myndigheten vidtagit i samband med detta. Utskottet vill likaledes peka på att det i regleringsbrevet för 2012 för Affärsverket svenska kraftnät framhålls att verket i sin verksamhet ska samråda med Post- och telestyrelsen (PTS) vad gäller anläggning av tele- och kommunikationsnät (dnr N2011/6131/E m.fl.).

I sammanhanget vill utskottet även uppmärksamma Ledningskollen, ett webbaserat verktyg som initierades av PTS och skapades för att minimera kostnader för kabelbrott på ledningar i samband med grävarbeten. Verktyget finansieras sedan 2011 av PTS tillsammans med Affärsverket svenska kraftnät och Trafikverket. Genom Ledningskollen kan entreprenörer och andra i dag få uppgifter om vilka ledningar som finns där grävarbeten utförs. Därutöver finns även möjlighet att använda verktyget för samordning av grävarbeten; denna funktionalitet används dock inte i någon större utsträckning i dag. Regeringen har därför i juni 2012 uppdragit åt PTS att genomföra en studie om hur Ledningskollen mer effektivt kan användas för en sådan samordning vid förläggning av bredband (dnr N2012/3135/ITP). Utskottet välkomnar detta. Uppdraget ska redovisas senast den 31 oktober 2013.

PTS har även på uppdrag av regeringen (dnr N2011/3321/ITP) genomfört en studie om kanalisering. I rapporten *Affärsmöjligheter med bredbandskanalisering* (PTS-ER-2011:26) betonas att genom samordning av grävarbeten, samförläggning mellan energinät och bredbandskanalisering samt där möjligt genom gemensamt utnyttjande av existerande kanalisering kan kostnaden för bredbandsnät sänkas avsevärt. Vidare framhålls bl.a. att Trafikverket, i egenskap av ägare och förvaltare av vägbanker och banvallar, är en viktig aktör för att öka möjligheten att samförlägga bredband för kanalisering i samband med byggnation. PTS efterlyser en utredning som genomlyser markfrågor relaterat till utbyggnad av både energinät och elektroniska kommunikationsnät. Vidare föreslås bl.a. att Trafikverket bör

använda sig av informationssystemet Ledningskollen som innehåller uppgifter om kabelförlängningar som på ett enkelt sätt kan delges entreprenörer och andra som utför markarbeten. Med anledning av önskemålet i motion 2012/13:T298 (C) om att överväga ett nytt taxesystem kan nämnas att PTS i sin rapport förslår en modell med ett ”Infrastructure Clearing House” (ICH), dvs. en neutral aktör som inledningsvis bekostar samförläggning av tomrör för bredband vid nedläggning av annan infrastruktur och som, när eller om en teleoperatör utnyttjar röret för fiberdragning tar betalt av operatören. I den mån en modell med ICH tas i drift, bör det enligt PTS säkerställas att Trafikverket och eventuella andra statliga verksamheter samverkar med ICH. PTS rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Av redovisningen ovan följer att behovet av en förbättrad samordning i samhällsplaneringen är väl uppmärksammat. Mot denna bakgrund avstyrks motionerna 2012/13:T298 (C), 2012/13:T401 (C) och 2012/13:T412 (FP) yrkande 1.

Trafikbuller

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag med anledning av den i propositionen aviserade utredningen om trafikbuller och bostadsbyggande. Utskottet välkomnar de åtgärder som regeringen avser vidta när det gäller hanteringen av bulleraspekter i den fysiska planeringen och utgår ifrån att regeringen i det fortsatta arbetet säkerställer att tillbörlig hänsyn tas till människors hälsa och miljö.

Jämför reservation 21 (MP).

Propositionen

Bakgrund

I propositionen konstateras att omkring två miljoner människor i Sverige bedöms vara exponerade för trafikbuller som överskrider riktvärdet 55 dBA. De flesta bullerutsatta bor längs det kommunala vägnätet och statliga medel har under ett antal år avsatts för skyddsåtgärder. I propositionen *Infrastrukturinriktning för framtida transporter* (prop. 1996/97:53) redovisade regeringen sin bedömning, som också riksdagen ställde sig bakom, om vilka riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Riktvärdena är följande:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,

- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

För utomhusnivån avses för flygbuller FBN (en för flygbuller viktad ekvivalentnivå) 55dB(A). Vid åtgärder i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Regeringen konstaterar att de riktvärden och avstegsfall som redovisades i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och i propositionen *Svenska miljömål – för ett effektivare miljöarbete* (prop. 2009/10:155) är väl etablerade och anser att de även fortsättningsvis bör vara vägledande i planerings-sammanhang för såväl transportinfrastruktur som bostadsbebyggelse. I propositionen gör regeringen bedömningen att frågor om planering av infrastruktur och planering av bostadsförsörjning bör samordnas i större utsträckning än vad som har gjorts tidigare. Regeringen framhåller dock att en förutsättning för en god samverkan mellan infrastrukturåtgärder och planering för nya bostäder är att det är tydligt hur buller ska hanteras vid planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen respektive prövning och tillsyn enligt miljöbalken, vilket enligt regeringens bedömning inte är fallet i dag.

I propositionen framhålls även att Riksrevisionen i rapporten *En effektiv och transparent plan- och byggprocess? Exemplet buller* (RiR 2009:5) konstaterade att det finns brist på transparens och förutsebarhet i plan- och byggprocessen i frågor om buller samt en bristande samordning av de statliga myndigheternas vägledningar inom bullerområdet. Till följd av rapporten fick Naturvårdsverket i uppgift att samordna myndigheternas arbete när det gäller omgivningsbuller. Regeringen framhåller att ansvaret för bullerfrågan är fördelat på olika myndigheter beroende på vilken lagstiftning som utgör utgångspunkt.

Bättre samordning i fråga om buller

I regeringens proposition konstateras att det råder brist på bostäder i Stockholm men även i andra tillväxtregioner, vilket riskerar att hämma den ekonomiska tillväxten i landet som helhet. Regeringen pekar på att ett av hindren för bostadsbyggande är att det i vissa fall råder osäkerhet kring hur buller från bl.a. trafik ska hanteras vid planering och byggande av nya bostäder. Osäkerheten beror i huvudsak på att det i samband med kommunal planering i vissa fall kan vara oklart om framtida prövnings- eller tillsynsbeslut enligt miljöbalken kan komma att leda till konsekvenser för verksamheter som ligger nära den planerade bostadsbebyggelsen.

I dag kan det innebära en ekonomisk risk för infrastrukturhållare om bostäder byggs med avsteg från riktvärdena för trafikbuller. Om bullersituationen bedöms utgöra en olägenhet för människors hälsa kan infrastrukturförvaltaren i efterhand, med stöd av miljöbalken, föreläggas att vidta åtgärder. Vidare kan avsteg från riktvärdena leda till att näringsverksamhet

i närheten av bostäder, såsom flygplatser, hamnar och industrier, begränsas vid kommande tillståndsprövningar enligt miljöbalken. Regeringen pekar särskilt på flyg- och hamnverksamhet i citynära områden. I propositionen framhålls att de beskrivna situationerna bl.a. kan försvåra en god bostadsförsörjning och en god samordning av infrastruktur- och bostadsförsörjningsåtgärder.

I propositionen anger regeringen att för att det ska bli enklare att bygga bostäder i bullerutsatta lägen bör en utredning tillsättas med uppdraget att bl.a. lämna förslag på nya eller ändrade bestämmelser i syfte att öka samordningen av planläggningen och lovgivning enligt plan- och bygglagen med prövning och tillsyn enligt miljöbalken i fråga om buller. Regeringen lyfter fram att förslagen ska leda till att det blir tydligt hur man ska förhålla sig till givna tillstånd enligt miljöbalken, kända infrastrukturplaner och framtida trafikprognoser vid planering enligt plan- och bygglagen respektive hur man vid en prövning enligt miljöbalken ska förhålla sig till beslutade planer och lov enligt plan- och bygglagen. Vidare framhåller regeringen att utredningen bl.a. ska samarbeta med berörda myndigheter och den förhandlingsperson som tillkallats för uppdraget om utbyggnad av tunnelbanan och ett ökat bostadsbyggande i Stockholms län.

Boverkets roll

I propositionen konstateras att Boverket har i uppgift att ge råd och stöd om tillämpning av plan- och bygglagen. Boverket ska även inom sitt verksamhetsområde verka för att det generationsmål för miljöarbetet och miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås och vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling och samordna uppföljning, utvärdering och rapportering när det gäller miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* som bl.a. tar upp buller. Sammanfattningsvis ingår det i Boverkets uppdrag att vägleda kommuner och andra när det gäller hur riktvärdena för trafikbuller och avsteg från dessa ska tillämpas vid planering och byggande av bostäder. Enligt propositionen avser regeringen att ytterligare tydliggöra detta genom en ändring i Boverkets instruktion.

Buller vid hamnar och industrier m.m.

I propositionen framhålls att dagens samhällsbyggande i ökad utsträckning är inriktad mot att omvandla befintliga, centralt belägna hamn-, industri- och järnvägsområden till attraktiva bostadsområden. Det innebär bl.a. att den nya bostadsbebyggelsen växer fram på mark i anslutning till sådana områden eller på områden som är under omvandling eller successiv avveckling. Regeringen konstaterar att ett sådant stadsbyggande försvåras av att det saknas tillräcklig vägledning från centrala myndigheter om hur bullerförhållanden ska beaktas i samband med planering för och byggande av bostäder.

Regeringen menar därför att Boverket bör ges i uppdrag att efter samråd med Naturvårdsverket och övriga berörda myndigheter utarbeta en vägledning för planering för och byggande av bostäder avseende förekomsten av buller från hamnar och industrier och liknande verksamhet i enlighet med plan- och bygglagen.

Regeringen menar även att det är angeläget att det finns aktuell vägledning om hur buller från miljöstörande verksamheter, t.ex. hamnar och industrier, kan behandlas i samband med tillsyn och prövning enligt miljöbalken. Regeringen anser därför att Naturvårdsverket bör ges i uppdrag att efter samråd med Boverket och övriga berörda myndigheter utarbeta en vägledning för hur buller från miljöfarlig verksamhet som t.ex. hamnar och industrier kan hanteras vid prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

Motionen

I partimotion 2012/13:T11 yrkande 22 menar Åsa Romson m.fl. (MP) att syftet med den i propositionen omnämnda utredningen är att göra det enkla att bygga nya bostäder i bullerutsatta lägen. Motionärerna konstaterar att buller har negativa konsekvenser för hälsan då det bl.a. leder till stress och att trafikbuller är ett växande problem.

Motionärerna anser, liksom regeringen, att det finns ett stort behov av nya bostäder i storstadsregionerna. Dock framhåller motionärerna att de inte är beredda att kompromissa med människors hälsa och att bullret i första hand ska åtgärdas vid källan. Det kan exempelvis ske genom att hastigheten på en väg sänks eller att ett flertal flygplatser med stadsnära lägen läggs ned. På så sätt frigörs även stora ytor för bostadsbyggande. Motionärerna menar att den föreslagna utredningen om trafikbuller och bostadsbyggande i första hand bör fokusera på att åtgärda trafikbullret vid källan och inte genom att kompromissa med människors hälsa.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att buller är en utbredd miljöstörning och att många människor i dag är störda av bl.a. trafikbuller. Buller påverkar människors hälsa och livskvalitet negativt och det leder även till samhällskostnader. Mot bakgrund av det råder brist på bostäder i Stockholm och andra tillväxtregioner lyfter därför regeringen, enligt utskottets mening, fram en viktig fråga i propositionen, dvs. hur bulleraspekterna ska behandlas i den fysiska planeringen.

Utskottet har noterat att civilutskottet (bet. 2011/12:CU14) i sitt av riksdagen godkända betänkande under förra riksmötet framförde att frågor om hur bulleraspekterna ska hanteras i den fysiska planeringen är föremål för stor uppmärksamhet och att regeringen har vidtagit ett arbete med att tydliggöra och klarlägga hur bulleraspekter ska beaktas i samhällsplaneringen.

Utskottet vill vidare lyfta fram att av budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1, utg.omr. 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik) framgår bl.a. att arbetet med att tydliggöra och klarlägga hur bulleraspekter ska beaktas i samband med prövning av den framtida samhällsutvecklingen fortgår. Ett exempel är ett projekt som Naturvårdsverket startat i syfte att identifiera och om möjligt lösa målkonflikter.

Utskottet välkomnar därför att regeringen avser tillsätta en utredning som ska få i uppdrag att bl.a. lämna förslag i syfte att öka samordningen av planläggningen och lovgivningen enligt plan- och bygglagen med prövning och tillsyn enligt miljöbalken i fråga om buller. Utskottet välkomnar även övriga initiativ om vägledning m.m. som regeringen aviserar i propositionen.

När det gäller motionsförslag om att den föreslagna utredningen om trafikbuller och bostadsbyggande i första hand bör fokusera på att åtgärda trafikbullret vid källan, förutsätter utskottet att regeringen i det fortsatta arbetet säkerställer att tillbörlig hänsyn tas till bl.a. människors hälsa och miljön. Det finns därför enligt utskottets mening ingen anledning för riksdagen att ta något initiativ i ärendet. Utskottet avstyrker således motionsyrkandet 2012/13:T11 (MP) yrkande 22.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiken till Gotland mot bakgrund av det pågående arbetet med upphandlingen av denna.

Jämför reservationerna 22 (S) och 23 (V) samt särskilt yttrande 6 (MP).

Motionerna

Med anledning av regeringens nu framlagda infrastrukturproposition (prop. 2012/13:25) har följande motionsyrkanden väckts om färjetrafiken på Gotland.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhåller i partimotion T7 yrkande 17 att Gotland är en landsbygdsregion som trots nedläggning av storföretag och militära förband haft en relativt positiv utveckling under 2000-talet. En viktig orsak till det är övergången till moderna snabbfärjor som förkortat restiden och gjort en bättre tidtabell möjlig. Det nuvarande avtalet för trafiken har dock genom sin konstruktion inneburit problem, då resenärer och fraktköpare drabbas av kraftiga prishöjningar på grund av stigande oljepriser. I motionen uppmärksammas vidare att det inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att ta fram underlag inför nästa upphandlingsperiod som beräknas starta 2017. Kraven inför den nya avtalsperioden måste där-

för enligt motionärerna bygga på att Gotlandstrafiken främjar öns regionala utveckling. Det sker genom att trafiken har en god tillgänglighet vad avser tidtabell, turlista och pris. Bastrafiken måste året runt bygga på moderna snabbfärjor (28 knop) som helst ska drivas med miljövänligt bränsle. I motionen heter det vidare att färjetrafiken till Gotland måste ses som vägen till Gotland genom att den ersätter de broar, vägar och vägfärjor som erbjuds invånarna i andra delar av Sverige. Regeringen uppmanas därför under 2013 återkomma till riksdagen med ett konkret förslag till ett vägprissystem för Gotlandstrafiken.

I följdmotion 2012/13:T9 av Christer Engelhardt m.fl. (S) framhålls att färjetrafiken på Gotland utgör en del av hela landets infrastruktur. Det motiverar att speciella insatser görs av staten för att motverka de transport- och konkurrensnackdelar som Gotland har. Denna trafik måste därför ges långsiktiga och stabila förutsättningar. Motionärerna förordar därför i yrkande 1 att de anslagsmedel som går till Gotlandstrafiken omförs inom utgiftsområde 22 Kommunikationer från anslaget *Trafikavtal* till anslaget *Väghållning*. Därmed skapas enligt motionärerna ökat handlingsutrymme vad gäller alternativa sätt att stödja Gotlandstrafiken samtidigt som Gotlandstrafiken behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur. Dessutom anges att en hantering av Gotlandstrafiken inom en större anslagspost gör det lättare att hantera årliga kostnadsvariationer inom anslaget.

Motionärerna anger vidare att Trafikverket är i slutfasen av sitt arbete med upphandlingsunderlag inför den kommande avtalsperioden för Gotlandstrafiken från år 2017 där Trafikverket är på väg att föreslå en sänkning av dagens överfartshastighet i Gotlandstrafiken från 28 knop till 22 knop. Enligt motionen får även små sänkningar av hastigheten i bastrafiken stora konsekvenser för turlistan, vilket påverkar tillgängligheten till och från Gotland mycket negativt. I motionen yrkas därför i yrkande 2 att en minimihastighet på 28 knop läggs fast som överfartshastighet i Gotlandstrafiken.

Slutligen efterlyses i yrkande 3 ett klarläggande från riksdagen om att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet samt att detta gäller även Gotland. I detta avseende får Gotland enligt motionärerna inte ges sämre villkor än övriga landet.

Utskottets ställningstagande

Gotlands län präglas av beroendet av goda förbindelser med fastlandet, såväl för gods och egen befolkning som för turistflöden. Regeringen framhåller i såväl budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 22 Kommunikationer) som i den nyligen överlämnade infrastrukturpropositionen att det är av stor betydelse att färjetrafiken till och från Gotland även

fortsättningsvis ger god tillgänglighet som tillfredsställer behoven hos medborgare och näringsliv i regionen. Utskottet instämmer till fullo i denna uppfattning.

Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd har i ett svar på en riksdagsfråga under förra året om Gotlandstrafiken (fr. 2011/12:4) betonat att staten har ansvar för att se till att det finns en tillfredsställande trafikförsörjning till och från Gotland. Mot bakgrund av det pågående arbetet inför upphandlingen av den framtida Gotlandstrafiken framhöll ministern att det är Trafikverket som är ansvarig myndighet för avtalet om denna trafik. Statsrådet underströk också att en helhetssyn behövdes vid utformningen av denna trafik; i sammanhanget konstaterade ministern att det från regionens sida fanns förståelse för statens behov av kontroll över kostnadsutvecklingen för trafiken och att det fanns en samsyn om att konkurrens måste eftersträvas i den kommande upphandlingen. Ytterligare en viktig aspekt som lyftes fram var att minska den miljöbelastning som är ett resultat av trafiken. Ministern framhöll också att statens strävan bör vara att ge förutsättningar för det rederi som vinner nästa upphandling att utveckla trafiken på ett sätt som tillgodoser den framtida efterfrågan. Utskottet ansluter sig till statsrådet uppfattning.

Vidare kan nämnas att infrastrukturministern tidigare under hösten i ytterligare ett svar på en riksdagsfråga om Gotlandstrafiken (fr. 2012/13:51) underströk vikten av att Trafikverket ingår ett avtal om trafik som är långsiktigt, stabilt och miljömässigt hållbart. Statsrådet lyfte fram att verket i arbetet med att ta fram anbudsunderlag och teckna avtal behövde ta hänsyn till ett tämligen stort antal faktorer som är betydelsefulla för att trafikupplägget ska bli långsiktigt, stabilt och miljömässigt hållbart. Bland faktorerna pekade ministern ut bl.a. turutbud, tid för överfart, priser för passagerare och gods samt miljöpåverkan. Ministern betonade också att faktorerna behövde vägas mot varandra i syfte att hitta rätt balans mellan dem. Utskottet delar denna bedömning.

Utskottet noterar att Trafikverket den 9 november 2012 meddelade att verket skjuter på upphandlingen av Gotlandstrafiken. I stället vill Trafikverket tillsammans med bl.a. Region Gotland ytterligare fördjupa analysen av olika alternativ och dess konsekvenser, särskilt mot bakgrund av den diskussion som varit om överfartstider. Verket avser därför se över förutsättningarna för upphandlingen och även undersöka andra alternativ, t.ex. direktupphandling och inköp av fartyg i statlig regi. Utskottet välkomnar att en noggrann genomgång görs av olika alternativ och att Trafikverket tar sig tid att tillsammans med Region Gotland åstadkomma en bra lösning i frågan.

Utskottet vill inte föregripa det pågående arbetet om Gotlandstrafiken. Motionerna 2012/13:T7 (V) yrkande 17 och 2012/13:T9 (S) yrkandena 1–3 avstyrks härmed.

Prissättningen på Öresundsbron

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om prissättningen på Öresundsbron med hänvisning till gällande regeringsavtal mellan Sverige och Danmark.

Bakgrund

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. 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. 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.

Motionen

I motion 2012/13:T296 av Ulf Nilsson m.fl. (FP) understryks Öresundsbrons 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 då ett viktigt argument för att bygga bron var förväntad integration och ekonomisk tillväxt. Vidare väcker motionärerna frågan om broavgifterna när lånen till investeringarna är slutbetalda, vilket väntas ske tidigare än beräknat. Om avgifterna blir kvar anser motionärerna att de borde gå till Öresundsregionen, t.ex. till bygget av förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. De förespråkar därför i yrkande 2 en utredning i samverkan med Danmark om hur eventuella framtida broavgifter kan användas till väg- och järnvägsinvesteringar i Skåne och på Själland.

Utskottets ställningstagande

Frågan om avgiftssättningen på Öresundsbron har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2011/12:TU13. Utskottet har vid dessa tillfällen understrukit att principerna för betalnings- och avgifts-

ansvaret för trafiken på bron regleras i bilaterala regeringsavtal med Danmark och att det ankommer på styrelsen i Öresundsbrokonsortiet att lägga fast priser och prisstrategi. Utskottet har förutsatt att Öresundsbrokonsortiet noga följer utvecklingen av trafiken och intäkterna från broavgifterna. Utskottet har vidare framhållit att om det skulle finnas skäl till förändringar av avgifterna är det konsortiet som har att ta initiativ till sådana. Utskottet finner i dagsläget inga skäl till att ompröva detta ställningstagande. Motion T296 (FP) yrkandena 1 och 2 avstyrks därför.

Cykeltrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om cykeltrafik. Utskottet hänvisar i huvudsak till pågående beredning av den s.k. Cykelutredningen och lyfter fram cykeln som ett transportmedel med många fördelar, inte minst ur ett klimat- och trängselperspektiv. Utskottet välkomnar de initiativ som har tagits till att förbättra trafikens infrastruktur för cykling och möjligheterna att kombinera cykeln med övriga transportmedel. Utskottet understryker även vikten av att säkerheten för cyklister blir bättre.

Jämför reservationerna 24 (S, MP, V), 25 (MP, V), 26 (S, MP, V) och 27 (MP).

Bakgrund

Cykelns andel av antalet resor

Enligt den senaste resvaneundersökningen, Res 2005–2006 (Sika statistik 2007:19), var andelen av befolkningen som tog cykeln under den studerade perioden (den 1 oktober 2005–30 september 2006) 10 procent för män och 9 procent för kvinnor. Av kollektivtrafikbarometern, som är en attityd- och kvalitetsundersökning och tas fram av Svensk Kollektivtrafik tillsammans med trafikhuvudmännen, framgår det att cykelns andel för 2011 var 11 procent under sommarmånaderna och 7–8 procent under vintermånaderna. Även på kommunal nivå görs viss datainsamling när det gäller cykling där flera kommuner har redovisat en ökning under senare år.

Av den s.k. Kapacitetsutredningen (Trafikverkets rapport *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag för lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050* (2012:100)) framgår att andelen cykelresor av kortväga resor är ca 10 procent. I rapporten anges att en prognos för persontransporter från 2001 till 2020 visar att antalet resor, med alla färd-sätt, kommer att öka med 13 procent men cykelresorna endast med 1 procent. Undersökningar visar dock att ca 20 procent av korta arbets- och fritidsresor med bil skulle kunna ersättas med gång och cykel. Vidare

anges i rapporten att till 2050 är det realistiskt att 30 procent av de kortväga resorna sker med cykel. Med starka styrmedel skulle det finnas en potential att cykling t.o.m. utgör 50 procent av de kortväga resorna, förutsatt att infrastruktur, drift och underhåll anpassas.

I utredningen *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv* (SOU 2012:70) redovisas att ungefär var tionde resa i Sverige är en cykelresa och att medelreslängden för resan är ungefär tre kilometer. I cykelutredningen anges att andelen resor är högre om man begränsar sig till tätbebyggda områden. Enligt utredaren verkar det som om trenden går mot att cykeln används för allt längre resor även om det fortfarande generellt sett är så att cykling väljs som transportsätt i huvudsak vid kortare resor och att antalet resor avtar vid resor som överstiger fem kilometer. I storstadsregioner är medellängden på en cykelresa längre, åtta-nio kilometer. Vidare anges att andelen cykelresor varierar över landet, över året och i olika åldersgrupper. I åldersgruppen 25–44 år görs de längsta cykelresorna medan det är personer i åldersgruppen 13–17 år som är mest beroende av cykeln som transportmedel och det är också de som sett till andelen resor cyklar mest.

Jämförelsevis kan nämnas att i Köpenhamn cyklar över 50 procent av dem som har mindre än 10 km till arbetet eller studieorten. Av dem som har mellan två och fem km till arbetet eller studieorten cyklar 64 procent.

Olycksutveckling för cyklister

Generellt är cyklister en trafikantgrupp som är mycket utsatt. Skadade cyklister, särskilt i singelolyckor med lindriga skador, är starkt underrepresenterade i den officiella statistiken. Det beror på att det sällan finns skäl för polisen att utreda om det skett något trafikbrott i samband med olyckan. Under 2011 uppgick antalet förolyckade cyklister till 21 personer. Antalet svårt skadade cyklister uppgick till 323 personer samma år. Till och med den 15 oktober 2012 har enligt preliminära uppgifter från Transportstyrelsen 23 cyklister omkommit.

Nationella mål för cykeltrafiken

Riksdagen godkände våren 2009 regeringens förslag om transportpolitikens övergripande mål. Enligt propositionen ska förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras så att de utgör de mest attraktiva färdmedlen i allt fler situationer. Inte minst när de gäller korta resor är gång och cykel goda alternativ. Kombinerade resor med gång/cykling och kollektivtrafik bör underlättas och cykelturismen i Sverige bör utvecklas. För detta talar inte bara tillgänglighets- och valfrihetsskäl utan även klimat- och hälsoskäl. Transportpolitiken ska göra klimatsmarta val attraktiva och tillgängliga.

Cykelutredningen

Hösten 2010 tillkallade regeringen en särskild utredare för att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Översynen skulle syfta till att öka cykeltrafiken och göra den säkrare.

I oktober 2012 lämnade den särskilde utredaren sitt betänkande *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv* (SOU 2012:70) (fortsättningsvis *Cykelutredningen*).

Inledningsvis framhålls i utredningen att cykling har fått alltmer uppmärksamhet de senaste åren och att cykling som transportsätt kommer att öka. Faktorer som bidrar till den ökade uppmärksamheten är, menar utredaren, de samhälleliga förändringar som medfört en ökad betydelse av miljöfrågor och folkhälsofrågor.

I utredningen konstateras att cyklingens intresse i huvudsak kan hanteras inom ramen för i dag gällande lagstiftning och planeringsprocesser. Det är enligt utredarens bedömning inte främst regeländringar som krävs, utan i stället incitament för att lagstiftningen och planeringsprocesserna ska tillämpas på ett sådant sätt att cyklingen beaktas. Det behövs också, menar utredaren, ytterligare ekonomiska satsningar på cykling och ökad politisk prioritering av cyklingsfrågan nationellt, regionalt och lokalt.

I utredningen uppskattas att det behövs satsningar på åtgärder för cykling på 800–1 000 miljoner kronor i närtid. Utredaren understryker dock att med ökad cykling står också mycket att vinna samhällsekonomiskt, bl.a. ur ett folkhälso- och miljöperspektiv.

Utredaren framhåller att för att öka cyklingen är det avgörande att åstadkomma ökad tillgänglighet och framkomlighet samt ökad säkerhet och trygghet för cyklister. För detta krävs, menar utredaren, att cykling ses som ett eget likvärdigt transportsätt inom trafikslaget väg, men liksom övriga transportsätt hanteras utifrån sina egna förutsättningar.

När det gäller trafikregler av betydelse för cykling konstaterar utredaren att de flesta problem kopplade till trafikregler och cykling inte har sin grund i reglerna i sig och därför löses bättre genom åtgärder i trafikmiljön. I utredningen återfinns dock följande förslag till författningsändringar med avseende på trafikregler:

- Cyklar med mer än två hjul eller med en sidvagn eller cykelkärra tillkopplad ska under vissa förutsättningar få föras på körbanan även om det finns en cykelbana.
- Skyldigheten för bl.a. cyklister att använda vägrenen ska förtydligas.
- Barn ska, om cykelbana saknas, t.o.m. det år de fyller åtta få cykla på trottoaren.
- Förare ska få väjningsplikt mot bl.a. cyklister som färdats ut på eller just ska färdas ut på en cykelöverfart. Vissa krav ska ställas på cykelöverfarternas utformning och en hänsynsbestämmelse för bl.a. cyklister ska införas för att tillgodose trafiksäkerheten.
- En möjlighet att inrätta s.k. cykelgator ska införas.

I utredningen anges vidare att kommunerna, inom ramen för gällande lagstiftning samt utifrån det kommunala planmonopolet, har goda möjligheter att ta ett ansvar för planeringen av cykelparkeringar och se till att fastighetsägare ordnar cykelparkering, även vid kollektivtrafiknoder. När det gäller cykelparkeringar framhåller utredaren bl.a. att ett arbete med att skapa en samlad policy för cykelparkeringar vid större kollektivtrafiknoder bör påbörjas och föreslår att regeringen ger bl.a. Trafikverket i uppdrag att göra en nationell behovsanalys för cykelparkeringar. Även utvecklingsplaner för driftsinsatser behöver tas fram och ansvaret för varje objekt behöver redas ut. När det gäller möjligheter att ta med cykeln på tåg menar utredaren att dagens lagstiftning inte utgör något hinder för detta. Enligt EU:s förordning om passagerares rättigheter har tågresenärer under vissa förutsättningar rätt att ta med sig cyklar på tåg. För busstrafik finns inte motsvarande rättighet. Utredaren föreslår att regeringen, som en fortsättning på cykelstrategin, ger Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen ta fram en idékatalog inom området.

Propositionen

I propositionen konstaterar regeringen att infrastrukturen traditionellt har utformats utifrån bilismens behov och krav medan cykling vid infrastrukturplaneringen ofta har betraktats som ett transportsätt som är likställt med gång. Regeringen menar att för att cykling på allvar ska kunna bidra till att lösa framtida problem i transportsystemet behöver den i större utsträckning ses som ett eget transportsätt (i infrastrukturpropositionen användes begreppet trafikslag, vilket sedermera Näringsdepartementet har velat ändra till transportsätt) med specifika behov i infrastrukturen. Detta förstärks enligt regeringen av den utveckling som sker av cykeln som ett fordon, exempelvis genom ökad andel elcyklar men även genom att hastigheten har ökat. En utmaning som regeringen pekar på är därför att öka säkerheten för cyklister och deras medtrafikanter. Av betydelse för cyklisters säkerhet nämns bl.a. underhåll och väghållning samt cykelhjälmsanvändning. Enligt regeringen finns den stora potentialen för att åstadkomma ökad och säker cykling i och nära tätorter och större städer genom samordnade insatser från stat och kommun. För att cykling ska kunna ses som ett attraktivt alternativ för en del av eller hela resan bör det enligt regeringen smidigt kunna kombineras med kollektiva färdmedel. Den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är enligt regeringen att förbättra infrastrukturen för cyklister, främst i fråga om väl utformade och underhållna cykelvägar. Samtidigt framhålls i propositionen en rad andra åtgärder som är viktiga för att stimulera ökad cykling såsom kunskapsspridning, arbete med regionala cykelstråk och attraktiva cykelparkeringar.

Åtgärder för ökad och säker cykling

Motionerna

I motion 2012/13:T205 av Caroline Szyber (KD) konstateras att det behövs tydligare, riktade och samordnade satsningar på infrastruktur för cykling såsom fler cykelbanor. Bakgrunden till yrkandet är bl.a. att ökad cykling är en lönsam affär för samhället då det leder till bättre miljö och folkhälsa samt mindre trängsel i trafiken. En studie som har gjorts av Vägverket visar enligt motionären att fler skulle välja att cykla om samhället satsade på ökad framkomlighet för cyklister. Motionären pekar även på att majoriteten av alla bilresor i dag görs på sträckor som är kortare än fem kilometer vilket innebär att det finns en stor potential att omvända vanebilister till cykelpendlare. Vidare konstaterar motionären att brist på motion leder till kostnader för samhället på 6 miljarder kronor årligen. Att främja cykling kan vara en viktig del i att öka fysisk aktivitet.

I motion 2012/13:T242 av Kerstin Nilsson (S) yrkas att den berörda myndigheten får i uppdrag att utforma enhetliga regler för hur cykelbanor och korsningar ska anläggas och utformas. Som stöd för yrkandet framför motionären att trafikförordningen saknar definitioner för hur utformning och skyltning ska ske för cykelbanor och korsningar för cykeltrafik. Varje kommun utformar därför cykelbanor och övergångar enligt egna modeller. Detta kan lätt leda till brister i cyklisternas säkerhet och föranleder också olyckor. Ett exempel är vägen mellan Lund–Malmö. På vägen passeras Lomma och Burlöv. Cyklisten behöver således vara insatt i fyra kommuners olika utformning av cykelbanor och korsningar. Även Sveriges kommuner och landsting har uppmärksammat en del av dessa problem och i skrift gjort vissa rekommendationer. Det är dock fråga om rekommendationer och inte bindande regler.

I kommittémotion 2012/13:T249 av Siv Holma m.fl. (V) konstaterar motionärerna att cykeln som transportmedel har en rad fördelar. En ökad andel cykeltrafik ger minskad miljö- och klimatpåverkan och förbättrad folkhälsa samt minskar trängselproblematiken i våra storstäder. Motionärerna konstaterar vidare att det finns ett flertal positiva sociala dimensioner med ökad cykling eftersom cykeln är tillgänglig även för dem med låga inkomster. Mot bakgrund av att kvinnor har lägre inkomster än män kan åtgärder för ökad cykeltrafik därför även ses som en jämställdhetsfråga inom trafikpolitiken. I yrkande 1 anges att cykelns andel av antalet resor varierar stort i landet. Ett mål om att cykelns andel av antalet resor i Sverige till 2020 ska vara 20 procent bör därför antas. I yrkande 2 förs fram att det för att stärka arbetet med att uppnå målsättningen om ökad andel cykeltrafik bör inrättas en nationell cykelsamordnare. Uppgifterna för en nationell cykelsamordnare ska vara att samordna forskning och utveckling inom området cykeltrafik, vara aktiv och deltagande i infrastrukturplaneringen på nationell nivå samt ansvara för relevanta utbildningar inom området m.m. Motionärerna konstaterar i yrkande 8 att även cykelöverfar-

ter måste bli säkrare genom t.ex. färgmarkering i gatan eller genom en särskild vägs skylt. Utformningen av cykelöverfarter bör enligt motionärerna vara densamma över hela landet. Vidare framför motionärerna i yrkande 10 att två-plus-ett-vägar har ett flertal fördelar men ofta innebär försämrade framkomlighet för cyklister. Motionärerna anser att vid byggande av sådana vägar ska alltid cykeltrafikanternas framkomlighet vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister.

I motion 2012/13:T261 av Anna Wallén (S) yrkas att det i infrastrukturplaneringen bör tas hänsyn till framkomligheten för cyklister vid planering av s.k. två-plus-ett-vägar. Som stöd för yrkandet framförs bl.a. att byggandet av fler två-plus-ett-vägar har ökat trafiksäkerheten och minskat dödsolyckorna vilket är väldigt positivt. Ett problem med detta är enligt motionären att det tidigare gick att cykla på dessa sträckor men att det inte är tillåtet på mötesfria vägar.

Nina Lundström (FP) har väckt två motioner om cykling. I motion 2012/13:T335 i denna del anges att cykelturism växer runt om i världen och turister kan njuta av allt från stillsam cykling mellan gårdar, cykling i storstäder, avancerade turer för vältränade landsvägscyklister och motionslopp. För att utveckla cykelturismen i Sverige krävs enligt motionären bättre information, lättillgängligt kartmaterial, skyltning av nationella cykelleder och information åtminstone på engelska. Berörda verk som ansvarar för vägar, cykelbanor, planering och besöksnäring bör därför tillsammans med berörda turistorganisationer skapa förutsättningar för ökad cykling i Sverige.

Nina Lundström framhåller vidare i motion 2012/13:T336 att cykling innebär en klimatsmart form av transport och ett sätt att förbättra folkhälsan. Motionären framför att det även finns risker med cykling och ett viktigt mål bör vara att öka säkerheten för cyklister. I yrkande 1 i denna del framförs därför att det behövs åtgärder för att förebygga olyckor och tillbud vad gäller cyklismen. En cykelinfrastruktur med bra underhåll och med en beläggning av god standard är grundläggande för säkerheten. I yrkande 2 framhålls därför att cyklingens villkor och säkerhet borde göras än mer tillgängligt genom en nationell informationskampanj om cykling. Bland annat borde kunskapen om trafikregler, vikten av att använda cykelhjälm och effekter av alkoholinlag i samband med cykling spridas. Det förutsätter enligt motionären ett nationellt uppdrag eftersom frågan berör nationella, regionala och lokala förutsättningar med många olika ansvariga myndigheter och beslutsorgan. I yrkande 3 anges att när det gäller styrstångsfylleri har ett flertal undersökningar påtalat detta som orsak till olyckor. En berusad cyklist är mer benägen att ta risker i trafiken och har sämre balans och reaktionstid än en nykter cyklist. Motionären menar därför att det behövs informationsåtgärder för att tydliggöra riskerna med alkohol och cykling. I yrkande 4 framhåller motionären att myndigheter såsom Trafikverket, Transportstyrelsen, Boverket och Naturvårdsverket har

olika roller i utvecklingen av förutsättningarna för cykling. Det finns därför behov av nationella beslut som tar ett helhetsgrepp för att skapa säkrare cykling.

I motion 2012/13:N361 anser Annelie Karlsson m.fl. (S) yrkande 5 att möjligheterna att bygga ut cykelvägar för upplevelsens, miljöns och säkerhetens skull behöver ses över. Motionärerna framför att cykelvägar har goda förutsättningar att bli något som lockar många turister från andra länder. I Skåne är säsongen lång för cykling och närheten till den internationella marknaden är en stor fördel.

Désirée Liljevall (S) har i motion 2012/13:T398 konstaterat att för att kunna skapa ett hållbart och miljöanpassat samhälle behöver vi underlätta användandet av cykeln som transportmedel. I yrkande 1 anges därför att man i infrastrukturplaneringen bör studera förutsättningarna för fler cykelvägar. I yrkande 2 menar motionären att när landsvägar byggs om till två-plus-ett-vägar måste man även ta cyklingen i beaktande. Motionären för fram att en studie gjord av Vägverket visar att fler skulle välja att cykla om samhället satsade på ökad framkomlighet för cyklister. I yrkande 5 anges därför att infrastrukturen för cyklister måste förbättras och det behövs fler cykelstråk och cykelvägar m.m. Enligt yrkande 6 bör Trafikverket få i uppdrag att ta fram en strategi för säkra gång- och cykelvägar i anslutning till alla skolor. Motionären lyfter även fram att cyklister är en särskilt utsatt trafikantgrupp och skaderisken beräknas till nio gånger högre än för biltrafikanter. I yrkande 7 anges därför att en målsättning bör vara att halvera antalet allvarligt skadade cyklister med hälften 2020 jämfört med i dag.

I motion 2012/13:T405 av Tina Ehn och Jan Lindholm (båda MP) framförs att Trafikverket bör ges ett tydligare uppdrag i regleringsbrevet i fråga om cykelmöjligheter på det statliga vägnätet. Trafikverket bör enligt motionärerna få ett uppdrag som tydliggör myndighetens ansvar för att föreslå och genomföra cykelmöjligheter vid omfattande restaureringar av vägsträckor och vid större vägarbeten samt vid planering för nya vägar och vid de statliga vägarna. Som skäl för yrkandet framförs bl.a. att genom en samhällsplanering med bilen som norm skapar vi ett bilberoende som ger oss allt mindre möjligheter att cykla. Det finns ofta ingen eller lite plats för cyklister längs landsvägar. Att grundlägga goda vanor och lära barn att cykla är därmed svårt. Det är inte säkert att man som vuxen upplever att cykla vissa sträckor som ett alternativ på grund av hård trafik. Motionärerna pekar även på att Riksrevisionen uppmärksammat att formuleringar till Trafikverket om cykling i regleringsbrevet blivit mindre precisa.

I motion 2012/13:T407 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkas att Trafikverket ges i uppdrag att planera för och samarbeta med kommuner kring cykelmotorvägar längs lämpliga järnvägssträckor. Som skäl för yrkandet framförs bl.a. att i våra storstäder pendlar allt fler till och från arbete eller studier, och även den långväga cykelpendlingen ökar. Motionärerna menar att för att underlätta för den långväga cyklingen behöver cykelinfrastrukturen för-

bättras kraftigt. Cykelbanor längs med järnvägssträckor skulle utgöra utmärkta cykelmotorvägar för långväga cykelpendling då järnvägen går rakt in i centrum och inte har några branta uppförsbackar.

I kommittémotion 2012/13:T472 konstaterar Stina Bergström m.fl. (MP) i yrkande 6 att cyklingen är på frammarsch och att många kommuner uppriktar cykelplaner, bygger cykelvägar och sänker hastigheten i tätorterna. Det är därför enligt motionärerna hög tid även för rikspolitiken att göra det enklare och säkrare att cykla i hela landet. I motionen konstateras att när man bygger nya vägar, t.ex. två-plus-ett-vägar, eller breddar en befintlig väg försvinner ofta vägrenen där man tidigare har kunnat cykla. Av en utredning som Trafikverket låtit göra är det endast 2 procent av landets två-plus-ett-vägar och två-plus-två-vägar som har riktiga cykelbanor i direkt anslutning till vägen. Motionärerna menar att Trafikverket eller kommunen inte ska kunna ta bort cykelväg eller cykelbar vägren utan att ersätta den med en ny likvärdig eller bättre väg. Pengarna ska enligt motionärerna tas från vägbudgeten eftersom det är biltrafiken som orsakar kostnaden.

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 43 i denna del lyfts fram att cykeln är ett mycket miljövänligt transportmedel som främjar folkhälsan och som även kan avlasta kapaciteten för andra transportmedel. Cykeln kan komplettera både bil- och kollektivtrafik på kortare sträckor varför det är viktigt med åtgärder som underlättar framkomligheten för cyklisterna. Motionärerna framför att det av Trafikverkets kapacitetsutredning framgår att det finns risk för att det uppstår trängsel i cykeltrafiken i storstäderna 2025. Det visar på vikten av att planera för nya cykelbanor. Grannkommuner bör även samverka för att ordna cykelvägar även över kommungränserna. Motionärerna anser att mötesseparerade vägar är mycket viktigt för trafiksäkerheten men att det ibland kan försvåra och skapa risker för cyklisterna. I motionen yrkas därför att mötesseparerade vägar, i de fall det är rimligt, bör anpassas till cyklisterna.

Utskottets ställningstagande

Transportsektorn står inför utmaningar när det gäller bl.a. trängseln i städerna, klimatfrågan och övriga miljöfrågor såsom buller. Utskottet vill därför lyfta fram cykeln som ett transportmedel med många fördelar. Cykeln tar mindre av gatumarken i anspråk, vilket minskar trängseln. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är cykeln i princip oslagbar som transportmedel. Cykling har dessutom positiva effekter på folkhälsan.

Mot den bakgrunden instämmer utskottet med motionärerna om att det är angeläget att stärka cykelns roll som transportmedel och göra det mer attraktivt att cykla. Det är dock enligt utskottet också angeläget att säkerheten för cyklisterna blir bättre och att antalet allvarligt skadade cyklisterna minskar i takt med att cyklingen ökar.

Utskottet ser därför med tillfredsställe på att bl.a. behovet av insatser för att främja ökad cyklistm lyfts fram när riktlinjerna för medelsanvisningen av den föreslagna planeringsramen behandlas i regeringens proposition.

I budgetpropositionen för 2013 framhåller regeringen att den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att åstadkomma förbättrad infrastruktur för cyklister. Även utskottet har vid flera tillfällen framhållit att förbättrad infrastruktur för cykling är den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om en ökad cykelandel av resandet.

I den tidigare nämnda cykelutredningen konstateras att för att öka cyklingen är det centralt med förbättrad tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet och trygghet för cyklister. Vidare konstateras att det behövs ytterligare ekonomiska satsningar på cykling och ökad politisk prioritering av cyklingsfrågan nationellt, regionalt och lokalt. Utskottet vill även lyfta fram att regeringen hösten 2010 gav Trafikverket i uppdrag att i samarbete med Transportstyrelsen och i samråd med SKL m.fl. utarbeta en strategi och en handlingsplan för ökad och säker cykling. En delredovisning lämnades i april 2011 och en slutredovisning lämnades i december 2011. Trafikverket har vidare i uppdrag att ta fram en mer detaljerad handlingsplan. Därefter kommer beredning att påbörjas inom Regeringskansliet. Av rapporten från december 2011 framgår bl.a. att infrastrukturåtgärder som leder till ett sammanhängande säkert cykelnät av många anses som en av de viktigaste faktorerna för att cyklingen ska öka.

Det är därför positivt, menar utskottet, att ett antal förbättringar i cyklingens infrastruktur redan har ägt rum och att mycket arbete pågår med att förbättra cykelmiljön. Utskottet har bl.a. informerats om att Trafikverket under 2011 byggde 91 km nya gång- och cykelvägar och 14 planskilda korsningar för gång- och cykelvägar.

I motionerna behandlas frågan om vägar med mitträcken, s.k. två-plus-ett- och två-plus-två-vägar, och de därmed inskränkta möjligheterna till cykling. Utskottet anser i likhet med motionärerna att det är en viktig fråga, inte minst mot bakgrund av att olycksstatistiken visar att antalet omkomna och allvarligt skadade personer i vägtrafiken minskar kraftigt i och med att mötesseparerade vägar och vajerräcken ökar, samtidigt som åtgärderna kan påverka cyklingen negativt. Utskottet konstaterar att sådana vägar har inventerats av Trafikverket som i maj 2010 redovisade rapporten Vardagscyklisters förutsättningar för säker cykling längs två-plus-ett-vägar och två-plus-två-vägar. Frågan följs upp i Trafikverkets tidigare nämnda regeringsuppdrag om ökad och säker cykling. I förslaget till handlingsplan sägs att det bör tas fram en plan för åtgärder för cykling längs med mötesfri landsväg, dvs. två-plus-ett-vägar. Trafikverket har redan sedan tidigare sett över möjligheter att bygga två-minus-ett-vägar på vissa sträckor. Det innebär att endast ett centrerat dubbelriktat körfält för motorfordon används i kombination med två cykelfält. Trafikverket har prövat lösningen i bl.a. Dalarna och det pågår studier även i Skåne.

När det gäller motionsyrkandet om bättre skolväg kan utskottet med tillfredsställelse konstatera att det i budgetpropositionen för 2013 framgår att Trafikverkets insatser under 2011 bedöms ha lett till att tillgängligheten till skolan har förbättrats genom bl.a. gång- och cykelvägar, hastighetsdämpande åtgärder, gångpassager, räcken samt gång- och cykelportar. Dessutom tillkommer ett antal åtgärder som kommunerna genomfört med hjälp av statlig medfinansiering. Trafikverket beräknar att mer än 1 400 barn fick förbättrade skolvägar 2011 till följd av myndighetens åtgärder. Utskottet vill även lyfta fram att Trafikverket medverkar i EU-projektet SAFEWAY2SCHOOL som har syftet att utveckla och integrera teknik för tillhandahållandet av säker transport av barn till och från skolan.

Utskottet kan dock konstatera att cykelfrågor är föremål för övervägande på i första hand lokal nivå, exempelvis ingår större delen av cykelvägnätet i kommunernas vägnät. Av propositionen framgår att den stora potentialen för att åstadkomma ökad och säker cykling finns i och nära tätorter och större städer genom samordnade insatser från stat och kommun. Även i cykelutredningen anges att andelen resor är högre om man begränsar sig till tätbebyggda områden. Enligt utredaren är det generellt så att cykling väljs som transportsätt i huvudsak vid kortare resor, och att antalet resor avtar vid resor som överstiger fem kilometer, även om trenden enligt utredaren verkar gå mot att cykeln används för allt längre resor. Att sätta av medel till cykelåtgärder längs det kommunala väg- och gatunätet i de större tätorterna bedöms därför av utredaren som den faktor som har störst potential för att åstadkomma ett sammanhängande cykelnät.

Mot den bakgrunden välkomnar därför utskottet de många lokala och regionala initiativ som har tagits.

Som exempel kan nämnas att det inom ramen för EU-projektet SATSA II (Samverkan för ett effektivt transportsystem i Stockholmsregionen) pågår ett projekt i syfte att ta fram en regional cykelstrategi. Deltagare i projektet är Tillväxt, miljö och regionplanering, Trafikverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Storstockholms Lokaltrafik och Kommunförbundet i Stockholms län. Ett syfte med projektet är att man ska ta fram en gemensam cykelplan för hela länet, där man kommer överens om en prioriterings- och utbyggnadsordning.

Av ytterligare initiativ som har tagits på lokal nivå för att förbättra trafikens infrastruktur för cykling kan nämnas att Örebro var först i Sverige med att bygga s.k. cykelmotorvägar. En utvärdering visar att 7 av 10 upplever fördelar med cykelmotorvägarna. Trafikverket har även genomfört en studie om att införa en cykelmotorväg mellan Malmö och Lund.

Utskottet har även konstaterat att det pågår ett arbete inom Trafikverket med att ta fram en funktionell standard för drift och underhåll av statliga cykelvägar. Som exempel på ny teknik som används för att höja standarden på cykelvägarna vill utskottet lyfta fram att i Umeå kommun finns den enda utrustningen för varmsandning på gång- och cykelvägar.

Utskottet anser vidare att det är mycket positivt att det pågår arbete med att studera faktorer bakom cykelolyckor. Som exempel kan nämnas att det på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) pågår en förnyad och fördjupad analys gällande cyklisters singelolyckor. Projektets målsättning är bl.a. att förbättra kunskapen om vilka åtgärder som skulle kunna förhindra singelolyckor med cykel eller lindra svårigheten i skadorna. Vidare kan nämnas att Trafikverket har initierat en utredning om styrdoktriner och styrmedel för att reducera cyklisters riskbeteende.

När det gäller motionsyrkandet om en nationell cykelsamordnare vill utskottet lyfta fram att Trafikverket är sammankallande för det nationella cykelrådet som består av Transportstyrelsen, Region Halland, Tillväxtverket, Boverket, Naturvårdsverket, Folkhälsoinstitutet, Cykelfrämjandet, Svenska Cykelsällskapet, SKL och Näringsdepartementet. Utskottet har informerats om att det nationella cykelrådet träffas ett par gånger per år.

Ett exempel på ytterligare initiativ som tagits för att främja cykling är att det i ett flertal städer, bl.a. i Stockholm finns en cykelreseplanerare som ger förslag på bästa färdväg och informerar om cykelvägar, cykelparkeringar, cykelpumpar m.m.

Utskottet finner att regeringen har tagit ett brett grepp om cykelfrågor både när det gäller mål och infrastruktur. Utskottet konstaterar vidare att mycket arbete pågår regionalt och lokalt när det gäller åtgärder för att främja cykling. Mot den bakgrunden och med anledning av att det pågår beredning inom regeringskansliet av bl.a. cykelutredningen finner inte utskottet att riksdagen har skäl att agera med anledning av motionerna. Utskottet avstyrker således motionerna 2012/13:T205 (KD), 2012/13:T242 (S), 2012/13:T249 (V) yrkandena 1, 2, 8 och 10, 2012/13:T261 (S), 2012/13:T335 i denna del (FP), 2012/13:T336 (FP) yrkandena 1 i denna del och 2–4, 2012/13:T398 (S) yrkandena 1, 2, 5–7, 2012/13:T405 (MP), 2012/13:T407 (MP), 2012/13:T472 (MP) yrkande 6, 2012/13:T477 (S) yrkande 43 i denna del och 2012/13:N361 (S) yrkande 5.

Trafikregler för cykling

Bakgrund

Gällande rätt

Trafikförordningen (1998:1276) innehåller bestämmelser som i olika utsträckning rör cyklande och förhållandet till andra trafikantgrupper eller olika trafikområden:

- Allmänna bestämmelser (1 kap.).
- Bestämmelser för alla trafikanter (2 kap.).
- Bestämmelser för trafik med fordon (3 kap.).
- Bestämmelser för trafik med cykel och moped (6 kap.).
- Bestämmelser för gående på väg (7 kap.).

- Bestämmelser för trafik på gågata och i gångfartsområde (8 kap.).
- Lokala trafikföreskrifter m.m. (10 kap.).
- Ansvarsbestämmelser m.m. (14 kap.).

Enligt kapitlet om lokala trafikföreskrifter m.m. (10 kap.) får särskilda trafikregler, med vissa angivna undantag, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett område. I bestämmelsen räknas 22 fall upp då lokala trafikföreskrifter får gälla. De kan t.ex. röra fall när viss väg etc. ska vara gågata eller gångfartsområde, förbud mot trafik med fordon, förbud mot eller påbud att svänga eller köra i en viss riktning, avvikelser från de bestämmelser om hastighet eller begränsning till en lägre hastighet än vad som följer av de bestämmelser som det hänvisas till – förutsatt att detta är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

Vissa definitioner

Väjningsplikt innebär att fordonsföraren i god tid ska sänka hastigheten eller stanna. Man får köra vidare bara om det kan ske utan fara eller hinder. Cyklister har väjningsplikt i de allra flesta fall. Om man däremot leder sin cykel över vägen räknas man som gående, och då har alla fordonsförare väjningsplikt.

En cykelöverfart är markerad med vita kvadrater i vägbanan. Cyklister får bara korsa vägen om det kan ske utan fara. Väjningsplikten gäller visserligen inte strikt, men man bör aldrig cykla rakt ut över en väg. Det är inte förbjudet för cyklister att korsa en väg på ett övergångsställe. En cyklist som korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt – både mot gående och mot fordon på vägen. När man cyklar på en gågata eller ett gångfartsområde är den högsta tillåtna hastigheten s.k. gångfart. Mot fotgängare gäller väjningsplikt.

En cykelväg är en väg avsedd endast för cykeltrafik. En cykelbana definieras enligt förordningen om vägtrafikdefinitioner (2001:651) som en väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II i ett område för cykeltrafik som avgränsas genom en upphöjning i vägbanan.

Ett cykelfält är ett särskilt körfält som genom vägmarkering (vanligtvis en målad linje) anvisats för cyklande och förare av moped klass II. En cykelbox är en informell benämning på ett område framför en trafikreglerad korsning, markerat med en tillbakadragen stopplinje för övriga fordon. Genom systemet avses risken för svåra olyckor mellan högersvängande motorfordon och cyklister minska.

Regler för cykelhjälm

Enligt trafikförordningen (1998:1276) gäller att den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel ska använda cykelhjälm eller ett annat lämpligt huvudskydd. Dessutom ska cykelföraren se till att passagerare

under 15 år använder cykelhjälm. Barn och ungdomar under 15 år som inte använder hjälm kan stoppas av polisen men inte bötfällas. Däremot kan föräldrar eller andra personer som fyllt 15 år bötfällas, om de på sin cykel skjutsar ett barn som inte har cykelhjälm. Bestämmelsen infördes den 1 januari 2005.

Användningen av cykelhjälm

Många av dem som dödas eller skadas i cykeltrafiken får huvudskador. Även en till synes liten smäll mot huvudet kan innebära att den intellektuella och sociala förmågan försvagas allvarligt. Likaså kan personens uppfattnings- och rörelseförmåga drabbas. Medicinsk forskning visar att de svåra skallskador som kan uppkomma vid cykelolyckor effektivast kan lindras eller stoppas helt av en cykelhjälm. Användningen av cykelhjälm minskar risken för dödliga skallskador med ca 40 procent. Den stora potentialen finns dock i minskat lidande och minskade kostnader eftersom de allvarliga skadorna skulle minska i antal om cykelhjälmansvändningen ökade. VTI genomför mätningar av cykelhjälmansvändning. I slutet av 1980-talet låg användningen på 4–5 procent. De senaste åren har användandet legat stilla på ungefär 27–28 procent. År 2011 uppgick hjälmanvändandet till nästan 32 procent. Av barn mellan 6 och 12 år använder 80 procent hjälm och lite mindre än hälften av 13–15-åringarna. År 2011 använde 67 procent av invånarna i Stockholm hjälm jämfört med endast 33 procent i Helsingborg.

Motionerna

I kommittémotion 2012/13:T249 av Siv Holma m.fl. (V) framförs att cykeln som transportmedel har många fördelar såsom minskad miljö- och klimatpåverkan och förbättrad folkhälsa samt minskad trängselproblematik i våra storstäder. Studier visar enligt motionärerna att länder som har hög andel cykeltrafik har färre antal döda i trafiken än länder med låg andel cykeltrafik. Motionärerna menar dock att det i dag finns en rad regler som inte är anpassade till cykeltrafiken vilket försvårar ambitionen att öka andelen cyklande. Enligt motionärerna leder enkelriktade gator till att cykeltrafikanten får ta långa omvägar vilket motverkar användningen av cykel. I yrkande 6 anges därför att det bör vara tillåtet att en cykel körs mot enkelriktat, under förutsättning att det finns tydliga markeringar i gatan för cykelfältet. I yrkande 7 menar motionärerna att cyklister bör ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter. Som skäl för yrkandet anges att när fotgängare möter biltrafik vid ett övergångsställe har de företräde varför det bör gälla även då cykelleder och cykelöverfarter möter vägleder. Motionärerna anser vidare att cyklister och bilar i så stor utsträckning som möjligt bör separeras genom exempelvis cykelbanor. I yrkande 9 framhåller motio-

närerna att det krävs hastighetssänkningar för att öka trafiksäkerheten i blandad trafik, och i tätbebyggda områden bör hastighetsbegränsningen inte överstiga 30 km/h.

I motion 2012/13:T317 yrkar Mikael Cederbratt (M) att för att utöka säkerheten för cyklister på landsvägar eller andra platser där det saknas ändamålsenliga cykelvägar och högsta hastigheten är 70 km/h eller högre, bör möjligheten att tillåta cykling på vänster sida av vägen ses över. Motionären pekar dock på att effekterna i stort av att tillåta cyklister göra ett säkrare val i trafiken noggrant måste beaktas före ett genomförande. Som stöd för sitt yrkande framför motionären bl.a. att cyklister liksom gångtrafikanter är oskyddade, men cyklister utsätter sig för högre risker bl.a. eftersom en cyklist inte hinner agera då ett upphinnande fordon snabbt närmar sig bakifrån för att sedan i hög fart passera bara någon meter från cyklisten. Motionären framför att antalet skadade och dödade i trafiken har minskat och att det beror på en rad åtgärder, bl.a. utbyggnaden av cykelbanor i städerna och tätbebyggda områden. Enligt motionären har dock inte samma utbyggnad kunnat ses på landsbygden, åtminstone inte i normalfallet.

Nina Lundström (FP) har väckt två motioner som rör trafikregler för cykling. I motion 2012/13:T335 i denna del konstateras att vissa trafikregler i tätort mest tar hänsyn till bilburna resenärer, vilket påverkar cyklingen negativt. Det finns enligt motionären goda internationella exempel på hur bl.a. regler kan utvecklas. Nina Lundström framför vidare i motion 2012/13:T336 yrkande 1 i denna del att trafikregler påverkar både säkerheten och flödet i trafiken. Motionären lyfter särskilt fram att stopplikten bör ses över liksom reglerna om skyldighet att använda cykelbana om sådan finns. Avgörande bör vara fart, säkerhet och framkomlighet.

I motion 2012/13:T363 av Catharina Bråkenhielm (S) framförs att det bör vara obligatoriskt att använda cykelhjälm. Som skäl för yrkandet anges bl.a. att cykelolyckor ökar i antal, men konsekvenserna har varit ett dolt problem varför cyklisternas säkerhet har varit lågt prioriterad. Konsekvenserna av cykelolyckor har främst betydelse i fråga om huvudskador. Huvudskador leder oftare till livslånga problem jämfört med andra skador. Cykelhjälmen har enligt motionären stor betydelse för att förhindra skallskador. Motionären menar att det är svårt att förstå åldersgränsen på 15 år i lagen om cykelhjälm och anser att i likhet med vad som gäller för andra trafiksäkerhetsregler bör lagen omfatta alla åldrar.

I kommittémotion 2012/13:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) anges att det är dags att göra det enklare och säkrare att cykla i hela landet. Enligt motionärerna är en stor del av lagstiftningen som rör cykeltrafik gammal och framtagen med bilen som norm. Ett sådant exempel är enkelriktade gator som tvingar cyklister att ta omvägar trots att vägbredden gör det möjligt att låta bilar möta cyklister. I yrkande 2 anger motionärerna att framkomligheten skulle öka på många håll, utan att bidra till större risker, om man låter cyklister köra mot enkelriktat. Det är även tillåtet i många andra länder. I yrkande 3 framför motionärerna att bilar bör få väja för

cyklister då cyklisten färdas på huvudled och inte tvärtom. I yrkande 4 yrkas även att den s.k. zebra-lagen ska gälla även för cyklister, dvs. bilar ska stanna då cyklister vill följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe. Motionärerna menar att för att göra regelverket tydligt, öka trafiksäkerheten och göra det enkelt att cykla är det viktigt med en enhetlig nationell trafikregel om detta. I motionen konstateras att en av de mest effektiva åtgärderna för att öka trafiksäkerheten för cyklister är sänkta hastigheter. Risken för att en cyklist som blir påkörd av en bil dör är mycket hög vid 50 km/h men liten vid hastigheter under 30 km/h. Enligt forskningsresultat framgår enligt motionärerna att en bilist som kör i 30 km/h kan samspela med gående och cyklande på ett helt annat sätt än den som kör i 50 km/h. I yrkande 5 anger motionärerna att mot den bakgrunden bör Trafikverket därför införa en bashastighet på 30 km/h i tätorten. I yrkande 7 framför motionärerna att åtskilliga av dem som vill cykla snabbt ofta väljer bilarnas körfält som med avseende på underlag, vinklar och annat är dimensionerade för hög hastighet. Motionärerna menar att detta måste vara tillåtet så länge det saknas bra alternativ för snabb cykling.

I motion 2012/13:T488 av Anne Marie Brodén (M) yrkas att möjligheterna att öka användandet av hjälm bland vuxna ska ses över genom exempelvis en nationell informationskampanj. Som skäl för yrkandet anges bl.a. att 16 av 17 som omkom förra året inte skyddade huvudet. Motionären pekar på att trafikforskare på Folksam framfört att man kan undvika hälften av alla potentiella huvudskador om cyklisten bär hjälm. Enligt motionären förhindras många år av individuellt lidande och sociala kostnader genom att förebygga huvudskador. Trafikverket har angett att en hjälmlag i kombination med informationskampanjer behövs för att öka hjälmb bruket till 70 procent år 2020.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inleda med att framhålla att det är angeläget att olika trafikreglerande åtgärder prövas för att främja en ökad cyklist i samhället samtidigt som det är viktigt att arbetet med att öka trafiksäkerheten drivs vidare. Utskottet delar motionärernas bedömning att det finns ett behov av att se över hur de regler som rör cyklingen kan bidra till målen om ökad och säker cykling.

Utskottet välkomnar därför den av regeringen tillsatta cykelutredningen med uppdrag att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. I cykelutredningen konstateras att de flesta problemen kopplade till trafikregler och cykling inte har sin grund i reglerna i sig utan bättre lösas genom åtgärder i trafikmiljön. Exempelvis konstaterar utredaren att när det gäller möjligheten att tillåta cykling i båda trafikriktningarna på enkelriktade gator är detta redan i dag möjligt. Utredarens förslag är därmed att regeringen bör ge Transportstyrelsen och Trafikverket ett gemensamt upp-

drag att, i samråd med SKL, sprida kunskap om gällande reglering för enkelriktat och möjligheterna att, inom ramen för denna reglering och i vissa fall möjliggöra cykling i båda riktningarna. Utredaren föreslår dock bl.a. att barn ska få cykla på trottoaren t.o.m. det år de fyller åtta om cykelbana saknas, och att förare ska få väjningsplikt mot bl.a. cyklist som färdats ut på eller just ska färdas ut på en cykelöverfart. Som nämnts tidigare har Näringsdepartementet uppgett att cykelutredningen ska remissbehandlas inom kort.

Utskottet har fått veta att det inom regeringskansliet pågår beredning av en utvärdering som gjorts av Trafikverket när det gäller nya hastigheter, införda med stöd av den nya hastighetsstrategin som riksdagen beslutade om 2007.

I Trafikverkets tidigare nämnda redovisning föreslås att ett nytt angreppssätt för att öka användningen av cykelhjälm bland vuxna prövas. Det innebär en samverkan med försäkringsbolag, landsting och företag. Trafikverket föreslår även att en studie av vilka åtgärder som bidragit till att användandet av cykelhjälm har ökat i vissa kommuner bör göras. Utskottet utgår från att regeringen i det fortsatta arbetet för en säker cykeltrafik tar initiativ till de åtgärder som bedöms nödvändiga för att användningen av cykelhjälm ska öka. Med anledning av vad utskottet anfört avstyrks motionen.

Mot bakgrund av pågående beredningen av bl.a. Cykelutredningen anser inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att ta något initiativ med anledning av motionerna och avstyrker därmed motionerna 2012/13:T249 (V) yrkandena 6, 7 och 9, 2012/13:T317, 2012/13:T335 i denna del (FP), 2012/13:T336 yrkande 1 i denna del (FP), 2012/13:T363 (S), 2012/13:T472 (MP) yrkandena 2–5 och 7 samt 2012/13:T488 (M).

Underlättande av kombinerade resor med cykel

Motionerna

I kommittémotion 2012/13:T249 anser Siv Holma (V) m.fl. i yrkande 3 att kollektivtrafiklagen bör ändras så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan ta med sig cykel. I yrkande 4 framför motionärerna vidare att Trafikverket bör få ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där det är berättigat och efterfrågan finns hos resenärerna. Motionärerna menar att ett miljöanpassat samhälle målmedvetet måste arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. För att öka möjligheterna att kunna ta med sig cykeln inom kollektivtrafiken och tågtrafiken är nämnda åtgärder enligt motionärerna nödvändiga.

I motion 2012/13:T335 i denna del av Nina Lundström (FP) framförs att en angelägen satsning för att utveckla cykelturismen i Sverige är att koppla ihop cykling med andra transportslag. Enligt motionären måste det

bli möjligt att kombinera kollektivt resande med cykling. Det gäller även transporter till och från flygplatser. Motionären menar också att trafikhuvudmännen även bör ha i uppdrag att planera för cykelparkeringar och cykelförvaring.

I motion 2012/13:T398 anser Désirée Liljevall (S) i yrkandena 3 och 4 att cykling bör kunna vara en del av resan och att man ska kunna ta med cykeln på tåg och andra transportmedel. Det måste vidare finnas kapacitet att parkera cykeln vid resecentrum och andra knutpunkter.

I kommittémotion 2012/13:T472 yrkar Stina Bergström m.fl. (MP) i yrkande 8 att kollektivtrafiklagen bör kompletteras så att det blir obligatoriskt att kräva av både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken. Kravet bör enligt motionären utformas på ett sådant sätt att det inte tränger ut resenärer. Motionärerna framhåller att det redan i dag finns möjlighet att ta med sig cykeln på vissa regionala tåg och på pendeltåg. Men det finns enligt motionären tågoperatörer som inte tillåter cykel på tåg vilket leder till problem om man behöver byta operatör för att genomföra sin resa.

I kommittémotion 2012/13:T477 yrkande 43 i denna del framför Anders Ygeman (S) m.fl. att cykeln är ett mycket miljövänligt transportmedel som främjar folkhälsan. Ökad cykling innebär även en avlastning av kapaciteten för andra transportslag. För att främja cykling är det därför viktigt med bl.a. större cykelparkeringar med tak och åtgärder som underlättar att använda cykel till och från kollektivtrafiken.

Utskottets ställningstagande

Frågan om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik har varit uppe till behandling i riksdagen vid flera tillfällen. Utskottet har i de sammanhangen betonat vikten av att cykeltrafik kan utgöra en del av hela resan. Det förutsätter först och främst att det är tillåtet och möjligt att ta med cykeln på olika kollektiva färdmedel såsom tåg och buss. Ytterligare en förutsättning är attraktiva, säkra och trygga cykelparkeringar i anslutning till järnvägsstationer och resecentrum. Utskottet välkomnar därför de initiativ som har tagits i frågan.

Den tidigare nämnda cykelutredningen har bl.a. haft i uppdrag att se över de regler och andra förutsättningar som påverkar cykelparkering och möjligheterna att ta med cykel på tåg och buss. Utredaren föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen ta fram en idékatalog inom området. När det gäller cykelparkeringar framhåller utredaren bl.a. att ett arbete med att skapa en samlad policy för cykelparkeringar vid större kollektivtrafiknoder bör påbörjas. Enligt uppgifter från Näringsdepartementet kommer remissbehandling av cykelutredningens betänkande att påbörjas inom kort.

Utskottet konstaterar även att Trafikverket har tagit fram en karta som visar linjer där det går att ta cykeln på tåget samt en tabell som visar de villkor som gäller för cyklar på ifrågasvarande linjer. Det kan konstateras att möjligheterna att ta med cykel på tåg har ökat och att allt fler trafikhusvudmän och järnvägsföretag tillåter cyklar ombord.

Utskottet vill även påminna om att hänsyn måste tas till att det finns EU-reglering på området vilket har betydelse för eventuell svensk reglering.

När det gäller cykelparkeringar framhåller regeringen i propositionen att utformningen och funktionen på bytespunkten är av avgörande betydelse för hur resenären upplever sin resa. Valet av färdstätt kan påverkas av i vilken utsträckning den som reser kan använda bytespunkten smidigt, effektivt och enkelt. Exempel på faktorer som nämns i propositionen är hur plattformar och planskildheter är organiserade, parkeringsmöjligheter för cykel och bil, bagagehantering, trafikinformation osv. Det är flera aktörer (Trafikverket, Jernhusen AB, kommunen, privata fastighetsägare m.fl.) involverade i bytespunkterna, och det krävs enligt regeringen en aktiv samverkan mellan dessa.

Utskottet vill lyfta fram de lokala initiativ som har tagits när det gäller cykelparkeringshus. I Lund finns sedan länge ett cykelparkeringshus och den 9 juli 2012 öppnade Stockholms första cykelparkeringshus i Älvsjö. Det finns plats för 370 cyklar och parkeringen är kostnadsfri. På två våningsplan finns det cykelställ med utrymme för två cyklar på höjden. Med hjälp av en gasfjäder skjuter man enkelt in och upp cykeln på sin rätta plats. Parkeringshuset är kameraövervakat. Vid Hyllie station i Malmö invigdes i december 2010 Malmös första Bike and Ride-anläggning. Anläggningen erbjuder kameraövervakade cykelparkeringsplatser, tillgång till dusch, yta för enklare reparationer och anslutning till kundcenter där man kan köpa kollektivtrafikbiljetter. Bike and Ride Hyllie var finalist i fördubblingsprojektets tävling Goda Exempel. En ytterligare Bike and Ride-anläggning öppnade sommaren 2012 vid Triangeln i Malmö och ytterligare en anläggning ska öppna 2013 eller 2014 vid centralstationen.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om de målkonflikter som ökade krav på kollektivtrafiken kan leda till. Krav på både den allmännyttiga trafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiserar och kommersiell kollektivtrafik kan bidra till ökade kostnader för kollektivtrafiken och därmed också en dyrare kollektivtrafik för resenärerna. Det i sin tur kan inverka negativt på människors vilja att välja kollektivtrafik. Utskottet anser dock att det finns starka skäl att tro att det arbete som pågår med att öka och förbättra kollektivtrafiken också kommer att leda till en ökad investeringsvilja i de fordon, exempelvis bussar och tåg, som används av kollektivtrafikföretagen och är anpassade till olika resekategorier som bl.a. cykelresenärer. Utskottet vill även peka på att enligt kollektivtrafiklagen är det den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för kollektivtrafiken i länet. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar fram trafikför-sörjningsprogram, som omfattar all kollektivtrafik i respektive län.

Programmen har sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och beaktar även andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. I samband med upprättandet av planerna förs även en dialog med bl.a. operatörer, kollektivtrafikföretag och övriga intressenter. Utskottet anser det vara en lämplig ordning och är av uppfattningen att det också är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är mest lämpliga att göra en avvägning av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet.

Utskottet välkomnar de olika initiativ som har tagits för att förbättra möjligheterna att kombinera cykeln med övriga transportmedel och möjligheterna till cykelparkering. Genom dessa och andra pågående och planerade åtgärder förutsätts berörda motionsförslag kunna bli helt eller delvis tillgodosedda. Med anledning av detta och mot bakgrund av att beredning pågår av cykelutredningens förslag anser inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att ta något initiativ varför utskottet avstyrker motionerna 2012/13:T249 (V) yrkandena 3 och 4, 2012/13:T335 i denna del (FP), 2012/13:T398 (S) yrkandena 3 och 4, 2012/13:T472 (MP) yrkande 8 och 2012/13:T477 (S) yrkande 43 i denna del.

Cykel till Öland

Motionerna

I motion 2012/13:T225 framför Désirée Liljevall (S) att förutsättningarna för att underlätta cykeltrafik på Ölandsbron bör studeras i infrastrukturplaneringen. Motionären anför att ju fler som cyklar desto bättre miljö, folkhälsa och trafiksituation får vi. Trots det är cykeln på många platser i Sverige inte det alternativ den skulle kunna vara. Motionären pekar på att cykeltrafik i dag är förbjuden på Ölandsbron. Det enda sättet att ta sig mellan Kalmar och Öland är med färja som kostar 40 kronor enkel resa. Motionären framför också att som ett led i de nationella miljö- och hälsomålen samt för upplevelseturismen satsas 90 miljoner kronor på en nationell cykelled på Öland. Men detta rimmar illa med att det är omöjligt att ta sig till Öland på cykel. Att cyklisterna kan ta sig över Kalmarsund antingen genom att cykla över bron eller genom en avgiftsfri cykelbuss eller färja skulle öka tillgängligheten för alla till Öland, öka cyklandet och minska fossilbränsleanvändningen.

I motion 2012/13:T324 yrkar Stina Bergström och Annika Lillemets (båda MP) att cyklisterna ska kunna ta sig över Kalmarsund utan kostnad. Motionärerna framför att cyklisterna i dag inte kan ta sig till Öland utan att betala avgifter trots att det sedan 40 år finns en bro till ön. Cykeltrafik är förbjuden på Ölandsbron och en gratisbuss som tidigare tagit cyklisterna över bron är indragen. Det går enligt motionärerna tvärsamt mot våra nationella miljö- och hälsomål. Det strider även mot Trafikverkets övergripande transportpolitiska mål som numera även inkluderar folkhälsa. Tillgänglighe-

ten till Öland är vidare viktig för alla som vill kunna ta del av de rika miljöerna och landskapet samt för att ön ska kunna nyttjas till fullo som en rekreationsplats för turister från hela världen. Enligt motionärerna har en liten och enkel insats, som gav stort mervärde för turister, invånare och miljö, prioriterats bort. Motionärerna menar vidare att Trafikverket går emot fyrstegsprincipen enligt vilken steg två klart fastställer att man bör bevara åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon. Motionärerna anser att möjligheterna att cykla inte får tas bort när Trafikverket bygger två-plus-ett-vägar utan att man måste kunna ta sig kostnadsfritt över Kalmarsund.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är viktigt att förbättra för cyklingen såväl till vardags som vid rekreation och instämmer med motionärerna i att det är mycket positivt att cykelturismen utvecklas även på Öland. Cykelturism är ett miljövänligt och hälsosamt alternativ, och utskottet föreställer sig att ökad cykelturism också kan komma att bidra till ökad användning av cykeln som transportmedel till vardags.

Utskottet har fått information om att det mellan den 16 april och den 30 september var möjligt att kostnadsfritt ta med sig cykeln på färjan mellan Kalmar och Färjestaden. Biljettpriset för en vuxen person var 80 kronor tur och retur. Enligt uppgifter som utskottet tagit del av kommer färjan att starta igen under våren 2013. Det finns även möjlighet att ta med cykeln på länsbussarna som går mellan Kalmar och Öland till ett pris av 20 kronor. Kostnaden för en vuxenbiljett är för närvarande 32 kronor.

Mot den bakgrunden finner utskottet att syftet med motionerna delvis får anses vara tillgodosett. Utskottet finner ingen anledning för riksdagen att ta något initiativ i ärendet varför motionsförslagen 2012/13:T225 (S) och 2012/13:T324 (MP) avstyrks.

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. Fyrstegsprincipen, punkt 1 (MP, V) av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

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
2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 6 och
2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 14.

Ställningstagande

Fyrstegsprincipen är en planeringsmetod för att hushålla med resurser och minska vägtransportsystemets miljöpåverkan. Det har sedan flera år tillbaka förutsatts att förslag till åtgärder i transportsystemet ska analyseras och prioriteras utifrån denna princip.

Tidigare granskningar har påvisat att det finns tydliga brister i hur fyrstegsprincipen har tillämpats, se bl.a. *Fyrstegsprincipen – Infrastrukturplaneringens nya Potemkinkuliss?* (Sika rapport 2005:11), och vår bedömning är att det alljämt kvarstår brister i efterlevnaden. Principen nämns ofta men alltför lite tid och kraft läggs på steg 1- och steg 2-åtgärder. Även regeringen lyfter fram vikten av fyrstegsprincipen i propositionen, vilket är positivt, men dessvärre tillämpas alltför sällan i praktiken. 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 motorvägen 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 valet 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, i syfte att öka tillämpningen av steg 1 och 2, och att med hjälp av denna princip omfördela resurser inom ramen för den nationella planen för att uppnå de transportpolitiska målen till lägre kostna-

der. 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 tillkännage för regeringen som sin mening.

2. Styrmedel och avgifter, punkt 2 (S, MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 9.

Ställningstagande

Effektivt utformade styrmedel kan enligt vår mening öka den samhällsekonomiska effektiviteten och bidra till den långsiktiga hållbarheten i användningen av transportsystemet. Många av de kapacitets- och effektivitetsbrister som finns eller kan förväntas uppstå i transportsystemet kan härigenom åtgärdas. Vi ställer oss bakom principen att de som använder infrastrukturen själva står för de samhällsekonomiska kostnader som uppstår. I dag finns dock stora skillnader mellan transportslagen och även mellan olika länder. Vi anser därför att det är viktigt att konkurrensneutraliteten förbättras. Av Trafikverkets rapport *Styrmedel för ett effektivare transportsystem* (2012:106) framgår att lastbilstrafiken bara bär ungefär hälften av sina samhällsekonomiska kostnader. Samtidigt kommer konkurrensförhållandena för sjöfarten och järnvägstrafiken att försämrats genom de ökade kostnader som följer av de nyligen beslutade svavelreglerna respektive de aviserade höjningarna av banavgifterna. Detta är inte tillfredsställande. Vi vill i stället se att man inför bl.a. en avståndsbaserad vägslitageavgift för tunga lastbilar, med hänsyn tagen till skogindustrins behov, liksom en tonnage-skatt för rederinärningen.

Avgifter och styrmedel måste präglas av förutsägbarhet. I dag råder dock oklarhet kring många av avgifterna och styrmedlen i transportsektorn, vilket skapar stor osäkerhet såväl för näringslivets transportplanering som för den statliga infrastrukturplaneringen. Vi anser vidare att en samlad kostnadsöversyn måste göras av effekterna för näringslivets konkurrenskraft av de förslag som lagts fram om höjda skatter och avgifter, t.ex. de kraftigt höjda banavgifterna, Transportstyrelsens avgifter och effekterna av de nya svavelreglerna inom EU. Samtidigt vill vi understryka att högsta

prioritet måste ges till åtgärder som leder till minskad miljö- och klimatpåverkan liksom för goda finansieringsmöjligheter till investeringar som främjar sysselsättning och utveckling.

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

3. Infrastrukturens betydelse för arbetspendling och turism, punkt 3 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T380 av Johan Andersson (S) och

avslår motion

2012/13:T470 av Per Åsling (C).

Ställningstagande

Bra kommunikationer är en förutsättning för en fungerande arbetsmarknad och en bättre miljö. På många mindre orter passerar dock tågen i dag utan att stanna. För att öka möjligheterna till arbetspendling liksom attraktionskraften för sådana små kommuner och mindre orter är det angeläget att antalet tågstopp ökar. Vi anser därför att det i den fortsatta infrastrukturplaneringen är viktigt att studera förutsättningarna för åtgärder som underlättar för tågstopp på mindre orter.

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

4. Nordiskt och europeiskt samarbete, punkt 4 (S, MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 14 i denna del och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 10 och 11 samt bifaller delvis motion

2012/13:T506 av Jan Lindholm (MP).

Ställningstagande

Det är viktigt med en tydlig nordisk dimension i transportpolitiken, ur såväl politiskt och ekonomiskt som kulturellt perspektiv. Genom ett ökat samarbete och en mer framsynt infrastrukturplanering där hänsyn tas till transportflöden och transportbehov i våra grannländer skulle många potentiella vinster kunna uppnås, inte minst på järnvägsområdet. Den gränsöverskridande trafiken skulle gynnas, på såväl gods- som passagerarområdet. En satsning som med fördel skulle kunna behandlas är bl.a. Malmbanan mellan Kiruna och Narvik liksom frågan om höghastighetsbanor.

En stark nordisk samverkan behövs också inom ramen för EU:s program för transeuropeiska transportnät (TEN-T) för att kunna säkerställa medfinansiering av angelägna gränsöverskridande projekt. Vi vill understryka vikten av att ta till vara de möjligheter som TEN-T erbjuder. Vi vill också betona vikten av att i EU-arbetet generellt värna svenska intressen liksom projekt som stärker svensk konkurrenskraft och främjar sysselsättningen. I sammanhanget vill vi framhålla vikten av att projekten inte bara stannar vid projektstadiet utan faktiskt genomförs.

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

5. Transportpolitiken och klimatmålen, punkt 5 (S, MP, V)

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

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
2012/13:T1 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 2,
2012/13:T2 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 5–7,
2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 4,
2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,
2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 1–3 och 5,
2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och
2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1 och
lägger skrivelse 2012/13:3 till handlingarna.

Ställningstagande

Utsläppen av växthusgaser fortsätter att öka. Det finns en oroande diskrepans mellan naturvetarnas rapporter om de faktiska förändringar av klimatet som sker och kommer att ske och de åtgärder politiker beslutar om. Sverige har tidigare spelat en avgörande roll i den internationella klimatpo-

litiken, både genom att gå före och visa på goda exempel och genom att bedriva ett ansvarsfullt förhandlingsarbete inom FN och i andra sammanhang.

Riksrevisionens granskning ger mot denna bakgrund viktig information. Den visar hur bristen på målstyrning i klimatpolitiken leder till att transporterna fortsätter att öka och att infrastrukturinvesteringar som leder till ökad klimatpåverkan ses som lönsamma. Det framgår av Riksrevisionens rapport att lönsamheten för många objekt bygger på antaganden om trafikvolymer och trafikökningar som är svåra att förena med klimatmålen, och om infrastrukturplaneringen skulle genomföras med utgångspunkten att klimatmålen ska nå skulle det påverka vilka investeringar som blir lönsamma.

Som Riksrevisionen konstaterar har regeringen inte tydliggjort sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp. Det innebär att rapporteringen till riksdagen inte blir transparent, konsistent eller rättvisande utifrån klimatmålen, vilket vi anser är allvarligt. Regeringen har heller inte redovisat fördelningen av planeringsramen mellan vägar och järnvägar till riksdagen.

Vidare har koldioxidutsläppen som följer av den nationella infrastrukturplanen underskattats, bl.a. på grund av att trafikverken utgick från att EET-strategin skulle genomföras. Samtidigt har riksdagens trafikskott uttalat att investeringar i ny infrastruktur behöver bidra till att minska utsläppen och att det krävs en prioritering av objekt som bidrar till en sådan utveckling.

Det trafikslagsövergripande synsätt som vi anser är ett mycket viktigt redskap för att minska klimatpåverkan och utsläppen från transportsystemet har inte fått genomslag i planeringen. Enligt vår mening är det viktigt att det skapas en struktur där hållbara transportmedel prioriteras. Det är viktigt att cykel- och kollektivtrafiken får större utrymme och att prioriteringar av hållbara transportmedel tillämpas vid samtliga beslut som rör kommunikationer. Stora delar av infrastrukturplaneringen ankommer på regionerna, där satsningarna många gånger inte leder till förbättrade möjligheter att uppnå klimatmålen.

I skrivelsen är regeringen tydlig med att fordonsflottans sammansättning är viktigare än infrastrukturen i sig. Tilltron sätts till ökad andel biodrivmedel och effektivare fordon. Vi delar inte den uppfattningen utan anser att även infrastrukturen är en avgörande pusselbit i klimatfrågan, särskilt på längre sikt. Regeringen anger att transportsektorns utsläppsutveckling tydligt ska redovisas i budgetpropositionen. Vi vill därför särskilt peka på att många nyckeltal i 2012 års budgetproposition visar att utvecklingen går långsamt när det gäller att minska transportsektorns klimatpåverkan. Regeringen kommer allt längre bort från sitt eget mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Försäljningen av bilar som kan drivas med förnybara drivmedel har minskat kraftigt.

Vi konstaterar att regeringen för en svag politik för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Regeringens styrning mot begränsad klimatpåverkan i transportsektorn har minskat i regleringsbrevens och lämnar stort

tolkningsutrymme för myndigheter med planeringsansvar. Det är otydligt vad regeringen menar med stegvis ökad energieffektivitet, och regeringen har inte redovisat någon ungefärlig bana för hur utsläppen förväntas minska. Den enda tidsangivelse som regeringen redovisar är att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. De berörda myndigheterna har dock inte fått något förtydligande av vad en fossiloberoende fordonsflotta innebär.

Även i den nyligen framlagda infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25) återspeglas ett bristande miljöengagemang från regeringens sida. Exempelvis ska man satsa på persontåg på de nya järnvägssträckorna där hastigheten begränsas till 250 km/h, trots att detta beräknas bli dyrare än att satsa på de planerade höghastighetstågen av modernt europeiskt snitt som klarar 320 km/h och som skulle öka järnvägens attraktivitet. Även när det gäller den svenska sjöfarten saknas en främjande och sammanhängande politik. Sjöfarten är ett energieffektivt transportsätt jämfört med godstransporter på väg. Givetvis är vi medvetna om att det för att öka sjöfartens energieffektivitet krävs ett brett spektrum av åtgärder, såväl inom IMO som inom EU och på nationell nivå.

Vi anser att det finns skäl att utarbeta ett tydligt sektorsmål för transportsektorns klimatpåverkan. EU har antagit ett sektorsmål för transportsektorn där målsättningen är att transportsektorns utsläpp ska minska med 60 procent till 2050. Ett sådant mål saknades i klimatpropositionen.

Ett klimatpolitiskt regelverk enligt samma modell som det finanspolitiska ramverket för de svenska utsläppen av växthusgaser skulle innebära ett steg närmare klimatmålen, anser vi. Ett sådant klimatpolitiskt regelverk bör ange tydliga regler för exempelvis hur uppföljning och redovisning ska ske. Samtidigt måste regelverket medge utrymme för politiska prioriteringar och val av styrmedel samt vara flexibelt för oväntade händelser i omvärlden. I Trafikverkets kapacitetsutredning redovisas konkreta åtgärder som gör det möjligt att minska fossilberoendet inom vägtransportsektorn med 80 procent till 2030. För att nå dit krävs exempelvis investeringar i järnväg. Ett klimatpolitiskt regelverk skulle även bli ett svar på Riksrevisiönens efterlysning av en ungefärlig utsläppsbana, som visar hur klimatpåverkan ska minska från år till år för att nå klimatmålen på både lång och kort sikt.

Sammanfattningsvis vill vi att regeringen årligen ska återkomma med en redovisning till riksdagen för hur transportsektorn kan bidra till att klimatmålen nås och att ett sektorsmål ska utarbetas för transportsektorns miljöpåverkan. Vi vill också att ett klimatpolitiskt regelverk, enligt samma modell som det finanspolitiska ramverket, ska införas och att ett system ska utvecklas där miljömässigt hållbara transporter prioriteras vid infrastrukturplanering. Vidare bör regeringen sätta ett mål för hur mycket transportsektorn ska minska sina koldioxidutsläpp till 2030. Styrningen av

Trafikverket bör riktas mot klimatmålen, där Trafikverket i den kommande åtgärdsplaneringen bör få i uppdrag att utgå från klimatmålen. Det är även angeläget att de regionala planerna klimatanpassas.

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

6. Uppdrag på miljö- och klimatområdet, punkt 6 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2012/13:T2 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4, 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 4 och 2012/13:T508 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 1.

Ställningstagande

Riksrevisionens granskning visar att den nuvarande nationella planen inte leder till att vi når klimatmålen. I stället finns det mycket som talar för att den nuvarande planen leder till ökad klimatpåverkan, eftersom beräkningarna underskattar dess klimatpåverkan.

Vi anser att det är helt orimligt att lägga 417 miljarder kronor på en plan som inte leder oss närmare en lösning på klimatfrågan. Riksrevisionen visar bl.a. hur väginvesteringarnas lönsamhet bygger på trafikökningar och koldioxidutsläpp som är svåra att förena med klimatmålen. Om infrastrukturplaneringen skulle ha gjorts utifrån klimatmålen skulle det ha gett en helt annan prioritering mellan väg och järnväg och mellan biltrafik och kollektivtrafik.

Vi vill särskilt påpeka att transportsystemet i dagsläget är en stor del av klimatproblemet, trots att det inte skulle behöva vara på det sättet. Med en offensiv politik där de klimatvänliga transportslagen prioriteras, på bekostnad av bilen, flyget och lastbilen, kan transporternas utsläpp minska. Ett viktigt första steg är att göra en revision av den nationella planen.

Vidare vill vi framhålla att det finns goda möjligheter att skapa ett klimatvänligt transportsystem i Stockholm. Redan i dag utnyttjas kollektivtrafik och cykling i hög utsträckning som transportmedel. I samband med utredningen av alternativ till Förbifart Stockholm tog Vägverket fram det s.k. kombinationsalternativet som byggde på en ny pendeltågslinje i kombination med vissa väginvesteringar. Vi anser att det trafikslagsövergripande synsättet är viktigt. Trafikverket är numera en trafikslagsövergripande myndighet och bör därmed ha goda förutsättningar att på ett förutsättningslöst sätt, med klimatet i fokus, utreda transportsystemet i Stockholm.

Vi anser därför sammanfattningsvis att den nuvarande planen för 2010–2021 ska revideras så att den aktivt bidrar till att klimatmålen nås och att Trafikverket ska få i uppdrag att utreda transportsystemet i Stockholm för att söka lösningar som leder till att klimat- och miljömålen nås.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

7. Planeringsramar för perioden 2014–2025, punkt 7 (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 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

a) beslutar

1. att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 ska uppgå till 568 miljarder kronor,
2. att 90,8 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar och 159,8 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar,

b) godkänner vad regeringen föreslår om

1. att den ekonomiska ram som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet för perioden 2014–2025 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimningsåtgärder och statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån,
2. att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängsel-skatt eller vägavgifter, ska uppgå till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025,

c) bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner,

d) tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:25 punkterna 2, 4 och 5 samt motionerna

2012/13:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 14 i denna del,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1–4, 20 och 22–24,

2012/13:T291 av Hillevi Larsson (S) i denna del,

2012/13:T422 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S),
 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2 och 4 samt
 2012/13:N311 av Matilda Ernrans m.fl. (S) yrkande 3,
 bifaller delvis motionerna
 2012/13:Fi303 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 15,
 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 12, 17 och 19,
 2012/13:T375 av Peter Johnsson m.fl. (S) och
 2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 6 och
 avslår proposition 2012/13:25 punkterna 1 och 3 samt motionerna
 2012/13:T6 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) yrkande 2,
 2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 8, 9, 11–13, 15 och 16,
 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 7, 8, 14, 15, 18 och 20,
 2012/13:T416 av Mattias Karlsson och Sven-Olof Sällström (båda SD),
 2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9 och
 2012/13:N400 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 7.

Ställningstagande

Behoven av nyinvesteringar och underhåll av trafikinfrastrukturen är mycket stora runt om i landet, inte minst på järnvägsområdet. Eftersatt underhåll och bristande nyinvesteringar under en längre tid har gjort driftsäkerheten och punktligheten försämrats kraftigt. Trafikverkets kapacitetsutredning visar att transportsystemet i flera delar av landet slagit i kapacitetstaket och mot 2025 kommer situationen att bli ännu allvarligare. Detta är inte hållbart. Sex år med en borgerlig regering har visat sig vara sex förlorade år på infrastruktur- och transportområdet, något som i dag drabbar hårt prövade arbetspendlare och godstransportörer dagligen. Det krävs kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med behoven i transportsystemet. Inom järnvägen behövs såväl förbättrat underhåll som investeringar i ny spårkapacitet.

Vi socialdemokrater anser inte att det paket av satsningar som finns i regeringens infrastrukturproposition (prop. 2012/13:25) räcker till. Den föreslagna planeringsramen på 522 miljarder kronor för perioden 2014–2025 är för liten. Samtidigt som regeringen nu talar om att de genomför de största satsningarna i historien kan vi konstatera att anslagen till nyinvesteringar i järnväg har halverats under mandatperioden. Detta duger inte. Vi vill anslå 568 miljarder kronor till transportinfrastruktur under planperioden 2014–2025, dvs. totalt 46 miljarder kronor mer än regeringen. Av detta vill vi avsätta 159,8 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och statlig medfinansiering av enskilda vägar samt 90,8 miljarder kronor till drift och underhåll av och reinvesteringar i statliga järnvägar, dvs. nära 5 miljarder kronor mer per trafikslag än regeringen. Härigenom kan vi nå den nivå som Trafikverket själv menar är nödvändig för att det befintliga järnvägssystemet ska återfå den kapacitet som det har designats för. De ökade insatserna för underhåll kan märkbart förbättra järnvägens funktionssätt och leder redan på relativt kort tid till tydliga förbät-

ringar för resenärer och transportköpare. På vägsidan innebär vår ökade satsning ytterligare möjligheter till åtgärder för högre trafiksäkerhet liksom angelägna förbättringar av de vägar som är särskilt viktiga för skogs- och basindustrin. Inom ramen för vår vägsatsning vill vi starkt prioritera trafiksäkerheten; det handlar både om mötteseparering och om en satsning på s.k. intelligenta transportsystem, ITS.

Vi vill vidare satsa över 36 miljarder kronor mer än regeringen på åtgärder för att utveckla transportsystemet. En klar majoritet av dessa nyinvesteringar anser vi ska gå till ny järnvägskapacitet. Vi vill således investera

- i Sveriges första höghastighetsjärnvägar
- i ett omfattande godspaket med fokus på tre centrala godsstråk som det svenska näringslivet pekat ut som riksangelägenheter: hamnbanan i Göteborg, dubbelspår Hallsberg–Mjölby och Bergslagsbanan/Väster om Vänern
- i Norrbotniabanan
- i Stockholmsområdet på en utbyggnad av tunnelbanan liksom Mälärbanan genom Sundbyberg
- i Västra stambanan och Ostkustbanan.

Dessutom anser vi att medel bör avsättas till en särskild marknadspott där Trafikverket inom ramen för sitt uppdrag ges mandat att besluta om resurser till samhällsekonomiskt lönsamma infrastruktursatsningar som kan dyka upp relativt plötsligt, t.ex. till följd av strukturförändringar. Härigenom kan en ökad flexibilitet skapas i medelsanvändningen liksom ökad samhällsnytta.

Vi anser vidare att en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken är av nationellt intresse och att staten följaktligen måste vara med och bidra till strategiska kollektivtrafikinvesteringar i våra större städer. Statliga medel bör därför reserveras för detta inom ramen för den kommande åtgärdsplaneringen.

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

8. Planeringsramar för perioden 2014–2025, punkt 7 (MP)

av Stina Bergström (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen

a) beslutar

1. att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 ska uppgå till 578 miljarder kronor och att 330 miljarder kronor av denna ram ska användas till utveckling av transportsystemet,

2. att 93 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar och 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar,

3. att 85 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska avsättas för investeringar i vägar och 198 miljarder kronor för investeringar i spårtrafik,

b) godkänner vad regeringen föreslår om

1. att den ekonomiska ram som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet för perioden 2014–2025 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimningsåtgärder och statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån,

2. att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängsel-skatt eller vägavgifter, ska uppgå till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025,

c) bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner,

d) tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:25 punkterna 2, 4 och 5 samt motionerna

2012/13:Fi303 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 15,

2012/13:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1, 3 och 24,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 7, 8, 12, 14, 15 och 17–20,

2012/13:T291 av Hillevi Larsson (S) i denna del,

2012/13:T422 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S),

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2 och 4,

2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9,

2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 6,

2012/13:N311 av Matilda Ernrkans m.fl. (S) yrkande 3 och

2012/13:N400 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 7,

bifaller delvis motionerna

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 14 i denna del,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 20, 22 och 23 samt

2012/13:T375 av Peter Johnsson m.fl. (S) och

avslår proposition 2012/13:25 punkterna 1 och 3 samt motionerna

2012/13:T6 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) yrkande 2,
2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 8, 9, 11–13, 15 och 16,
2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2 och 4 samt
2012/13:T416 av Mattias Karlsson och Sven-Olof Sällström (båda SD).

Ställningstagande

Miljöpartiet de gröna har en bred strategi för att modernisera transportsystemet och minska trafikens miljöpåverkan. Ett bärande inslag i transport- och klimatpolitiken måste vara en kraftig överflyttning av såväl gods- som persontrafik till de transportslag som ger lägst klimatpåverkan. Följaktligen föreslår vi i Miljöpartiet framför allt omfattande satsningar på järnväg, både i form av höjda anslag till drift och underhåll och till nyinvesteringar. Miljöpartiet föreslår en planeringsram för 2014–2025 på totalt 578 miljarder kronor för satsningar på klimatsmart infrastruktur. Av detta ska 330 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet.

Det finns i dag en stor underhållsskuld som beror på försummelser under både tidigare och nuvarande regering. Regeringen har visserligen börjat inse lägets allvar de senaste åren och höjt underhållsnivån, men dessa satsningar är dock otillräckliga. Miljöpartiet föreslår i stället ett ökat underhåll i nivå med de summor som Trafikverkets kapacitetsutredning har identifierat i sitt högsta alternativ och som de anser behövs för att komma till rätta med det eftersatta underhållet. Således föreslås att banunderhållet tillförs ytterligare 600 miljoner kronor per år jämfört med regeringens förslag, dvs. totalt 93 miljarder kronor under perioden 2014–2025.

För att klara den kraftiga överflyttningen av trafik från väg och flyg till järnväg som är nödvändig för att klara klimatomställningen behövs också betydande nyinvesteringar i nya spår och dubbelspårutbyggnader. Miljöpartiet föreslår en ram för järnvägsinvesteringar på totalt 198 miljarder kronor för planeringsperioden 2014–2025, vilket är hela 70 miljarder kronor mer än vad som troligtvis ryms inom regeringens ramar. Detta tillskott fördelas med 40 miljarder kronor på fyra större strategiska projekt (Norrbotniabanan, dubbelspårutbyggnad på Ostkustbanan Gävle–Sundsvall, höghastighetsbana hela sträckan Göteborg–Borås och fyrspår/höghastighetsbana Lund–Hässleholm) och 30 miljarder kronor på ett antal medelstora och mindre projekt som väsentligt skulle förbättra järnvägens kapacitet och attraktivitet på många platser runt om i landet, bl.a. en godspott för ett antal mycket angelägna åtgärder för att snabbt kunna öka godstrafiken på befintliga banor.

Miljöpartiets satsningar på klimatsmarta transporter präglas av en helhetssyn där resenären och klimatet är i fokus. Vi vill understryka att det ska vara enkelt att kombinera klimatsmarta transportslag som tåg, spårvagn, buss och cykel. I många städer runt om i Europa satsas offensivt på spårvagnar, vilket har lett till stora framgångar både i ökat kollektivtrafikresande och i minskad klimatpåverkan. Miljöpartiet anser att det även i Sverige finns stora möjligheter för den lokala spårtrafiken att utvecklas i

städer och vi menar att staten bör ta ett större ansvar för att möjliggöra sådana satsningar. Vi föreslår följaktligen en statlig delfinansiering av investeringar i spårväg och tunnelbana på 12 miljarder kronor under planeringsperioden. Vi vill även att statsbidraget till inköp av spårfordon återinförs och utvidgas till att också gälla för reinvesteringar i befintliga tåg. En lämplig åtgärd skulle kunna vara att stödja installationen av det nya signalsystemet ERMTS som riksdagen tidigare beslutat om och som innebär stora merkostnader för tågoperatörerna.

Det finns ett behov av robusta vägar runt om i hela landet, inte minst på landsbygden. Vi föreslår att 155 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska avsättas till drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till medfinansiering av enskilda vägar. Den stora potentialen att minska klimatpåverkan från transporterna finns i städer och tätorter och det är framför allt där som bilanvändningen kan och ska minska. Enligt vår mening bör därför också en större del av vägunderhållet gå till det mer perifera vägnätet på landsbygden. Den planerade sexfiliga motorvägen Förbifart Stockholm som regeringen driver kommer att leda till att bilberoendet ökar och att andelen resande med kollektivtrafik minskar i regionen. Projektet måste avbrytas och regeringen måste söka en lösning där uppsatta klimat- och miljömål nås. Vi anser att det i dagens infrastrukturplanering finns alltför stort fokus på framkomlighet för person- och lastbilar, vilket är till nackdel för kollektivtrafiken. Trafikverket bör därför ges i uppdrag att i den kommande åtgärdsplaneringen föreslå åtgärder som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot koldioxidintensiva transportslag. Vi vill även se en omprioritering inom Trafikverkets budget till förmån för cykelåtgärder och för detta ändamål öronmärka 9 miljarder kronor under den nya planeringsperioden ur de 85 miljarder kronor som vi föreslår ska avsättas för investeringar i vägar.

Miljöpartiets förslag till ram för infrastrukturplaneringen 2014–2025 i förhållande till regeringens förslag sammanfattas i nedanstående tabell.

Miljöpartiets ram för infrastrukturplaneringen 2014–2025

Miljarder kronor

	Miljöpartiets förslag	Regeringens förslag
Drift och underhåll	248	241
därav – vägar	155	155
– järnvägar	93	86
Utveckling av transportsystemet	330	281
därav – räntor och återbetalning	32	32
– vissa mindre poster	3	3
– investeringar vägtrafik	85	(118*)
<i>varav cykelvägar</i>	9	
– investeringar spårtrafik	210	

	Miljöpartiets förslag	Regeringens förslag
<i>därav</i>		
– <i>bidrag till byggande av spår- vägar</i>	12	(0*)
– <i>järnvägar</i>	198	(128*)
Total ram	578	522

(*) Enligt Miljöpartiets bedömning i motion 2012/13:T11.

Klimatförändringarna medför konsekvenser i form av ökade risker för ras och skred i samband med häftiga skyfall och översvämningar. Behovet av olika typer av bärighetsåtgärder för vägar och banvallar kommer därför att öka framöver. Vi anser att Trafikverket bör få i uppdrag att klimatsäkra infrastrukturen som en del av det kontinuerliga arbetet med drift och underhåll, både för järnväg och väg.

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

9. Planeringsramar för perioden 2014–2025, punkt 7 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen

a) beslutar att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 ska uppgå till 552 miljarder kronor,

b) godkänner vad regeringen föreslår om

1. att den ekonomiska ram som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet för perioden 2014–2025 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimningsåtgärder och statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån,

2. att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängsel-skatt eller vägavgifter, ska uppgå till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025,

c) bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner,

d) tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:25 punkterna 2, 4 och 5 samt motionerna

2012/13:T6 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) yrkande 2,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 3,
2012/13:T291 av Hillevi Larsson (S) i denna del och
2012/13:T416 av Mattias Karlsson och Sven-Olof Sällström (båda SD),
bifaller delvis proposition 2012/13:25 punkt 3 och motionerna
2012/13:Fi303 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 15,
2012/13:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,
2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2 och 4,
2012/13:N311 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 3 och
2012/13:N400 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 7 och
avslår proposition 2012/13:25 punkt 1 och motionerna
2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 8, 9, 11–13, 14 i denna
del, 15 och 16,
2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2, 4, 20 och 22–24,
2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 7, 8, 12, 14, 15 och 17–
20,
2012/13:T375 av Peter Johnsson m.fl. (S),
2012/13:T422 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S),
2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9 och
2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 6.

Ställningstagande

Efter många års försummelser från nuvarande och tidigare regeringar finns det i dag allvarliga kapacitetsbrister i vårt transportsystem, främst inom järnvägen. Trafikverket redovisar i rapporten *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag till lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050* (2012:100) förslag till åtgärder på fyra olika ambitionsnivåer för att komma till rätta med dessa brister. Regeringen nöjer sig i den nu framlagda infrastrukturpropositionen med att föreslå åtgärder som kan återställa systemet till den nivå det ursprungligen designats för, vilket motsvarar ambitionsnivå 2 i Trafikverkets förslag. Detta är otillräckligt. Trafiken i Sverige har ökat under lång tid och vi menar därför att det är avgörande att kapaciteten i det befintliga systemet utökas. Regeringen bör följaktligen anslå tillräckliga medel för att komma upp till den av Trafikverket etablerade högsta ambitionsnivån, vilket motsvarar ett tillskott på ytterligare ca 2,5 miljarder kronor årligen, totalt ca 552 miljarder kronor under planeringsperioden 2014–2025.

Bland de satsningar som vi Sverigedemokrater förespråkar kan särskilt nämnas Ostlänken liksom olika initiativ för att tillgodose gruvnäringens transportbehov (se närmare i vår följdmotion 2012/13:T6).

För att säkerställa en väl utbyggd infrastruktur som är anpassad efter marknadens villkor vill vi också låta utreda möjligheten att inrätta en särskild investeringspott för att på så vis kunna möta snabba förändringar i näringslivets transportbehov.

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

10. Planeringsramar för perioden 2014–2025, punkt 7 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen

a) beslutar

1. att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 ska uppgå till 595 miljarder kronor och att 352 miljarder kronor av denna ram ska användas till utveckling av transportsystemet,

2. att 109 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar inklusive och 134 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar,

3. att av den ekonomiska ramen ska 231 miljarder kronor avsättas för investeringar i spårtrafik,

b) godkänner vad regeringen föreslår om

1. att den ekonomiska ram som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet för perioden 2014–2025 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimningsåtgärder och statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån,

2. att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängsel-skatt eller vägavgifter, ska uppgå till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025,

c) bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner,

d) tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:25 punkterna 2, 4 och 5 samt motionerna

2012/13:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 6,

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 8, 9, 11–13, 14 i denna del, 15 och 16,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1, 3 och 24,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 17, 19 och 20,

2012/13:T291 av Hillevi Larsson (S) i denna del,

2012/13:T422 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S),

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2 och 4 samt

2012/13:N311 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 3,

bifaller delvis motionerna

2012/13:Fi303 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 15,
 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 20, 22 och 23,
 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 12 och 18,
 2012/13:T375 av Peter Johnsson m.fl. (S),
 2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 6 och
 2012/13:N400 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 7 och
 avslår proposition 2012/13:25 punkterna 1 och 3 samt motionerna
 2012/13:T6 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) yrkande 2,
 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2 och 4,
 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 7, 8, 14 och 15,
 2012/13:T416 av Mattias Karlsson och Sven-Olof Sällström (båda SD) och
 2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 9.

Ställningstagande

Vänsterpartiet anser att ett systemskifte måste genomföras inom transportinfrastrukturen. Åtgärder inom infrastrukturen måste minska vår miljö- och klimatpåverkan, utjämna sociala skillnader samt stärka jämställdhet och tillgänglighet.

Regeringens förslag till planeringsram för transportinfrastrukturen under 2014–2025 är alldeles för låg. Mot bakgrund av miljö- och klimatskäl samt de stora brister i kapacitet och tillgänglighet som resenärer och gods- trafik i hela landet dagligen ställs inför anser vi i Vänsterpartiet att det behövs en rejäl höjning av ambitionsnivån. Vi bedömer att den totala ramen bör uppgå till 595 miljarder kronor, varav 352 miljarder ska användas till utveckling av transportsystemet.

Det är en stor brist att regeringen i sin inriktningsproposition inte specificerar hur stor andel av de föreslagna investeringarna som ska gå till vägar respektive järnvägar. Vi konstaterar dock att med regeringens sedan tidigare aviserade ökade järnvägsinvesteringar för perioden 2014–2025 på i genomsnitt ca 4 miljarder kronor per år, jämfört med den nuvarande planeringsperioden, är gapet ändå alltför stort för att investeringarna ska kunna växa i takt med BNP. Vi anser att det krävs en kraftigt höjd nivå på järnvägsinvesteringarna liksom satsningar på lokal spårtrafik för att möta behovet av klimatsmarta transporter i både storstäder och i övriga delar av landet. Följaktligen föreslår vi att det under nästkommande planperiod avsätts 218 miljarder kronor till järnvägsinvesteringar och 13 miljarder kronor till lokal spårtrafik. Bland de investeringsåtgärder som vi anser bör prioriteras finns

- höghastighetsbanor
- högre hastigheter längs Ostkustbanan, Dalabanan och Södra stambanan
- Norrbottenbanan
- järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara

- kapacitetshöjande åtgärder på Västra stambanan och Hamnbanan Göteborg, liksom på Malmbanan, Inlandsbanan, Godsstråket genom Bergslagen och sträckan Hallsberg–Degerön
- utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholm
- dubbelspårutbyggnad på Ostkustbanan.

Under perioden 2014–2025 föreslår regeringen en genomsnittlig ram för banunderhållet på ca 7,2 miljarder kronor per år. Det är positivt att regeringen på så vis har höjt ambitionerna jämfört med innevarande planeringsperiod. Regeringens förslag är dock otillräckligt. Enligt Trafikverkets kapacitetsutredning behövs en årlig ram för underhåll och reinvestering på 8,2 miljarder kronor per år. Detta bör enligt vår mening betraktas som en absolut miniminivå. Regeringen förutser dessutom att intäkterna från successivt höjda banavgifter ska utgöra ett komplement till de framtida anslagen för banunderhåll – vi avvisar å det starkaste en lösning som bygger på höjda banavgifter eftersom det allvarligt skulle försämra järnvägstrafikens konkurrensförutsättningar gentemot andra trafikslag. I stället förordar vi att anslaget för banunderhåll höjs. Vi menar därför att av den ekonomiska ramen bör 109 miljarder kronor avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar. Vi vill också framhålla att dessa medel bl.a. ska användas för en angelägen upprustning av lågtrafikerade banor och kapillärspår.

Det är viktigt att den infrastruktur vi har vårdas väl. Vi i Vänsterpartiet anser därför att det även finns ett behov av ökade medel till drift och underhåll av vägar. Vi prioriterar dock satsningar på nya vägar i betydligt mindre omfattning än regeringen, vilket innebär lägre drift- och underhållskostnader i framtiden. Av den ekonomiska ramen föreslår vi att 134 miljarder kronor avsätts till drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.

Regeringen väljer i den nyligen avlämnade infrastrukturpropositionen att åter lägga huvudfokus på nya vägar och vägtrafik trots rådande klimathot. Detta är fel väg att gå! För att stärka konkurrenskraften för järnvägstrafiken och främja ett ökat resande med kollektivtrafik är det viktigt att inte öka utbudet av vägar. I stället för nya vägar vill vi inom vägtrafiken satsa mer på miljöåtgärder, trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykeltrafik. Vi föreslår därför att det i den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet avsätts 8,4 miljarder kronor för riktade åtgärder för cykelinfrastruktur, t.ex. cykelbanor och cykelparkeringar. Vidare föreslår vi att 13,2 miljarder kronor avsätts för riktade åtgärder för kollektivtrafiken för att därigenom möjliggöra en satsning på snabbussar, s.k. BRT, kollektivtrafik på vatten, åtgärder för att öka tillgängligheten och jämställdheten samt för att anpassa kollektivt resande för funktionsnedsatta.

För att möjliggöra satsningar till följd av oförutsedda och snabba händelser i vår omvärld anser vi också att det bör inrättas en flexibel pott för kortsiktiga investeringar i hållbara transportlösningar för näringslivet. Vi föreslår därför att 10 miljarder kronor avsätts i ramen för utveckling av transportsystemet för investerings- och trimningsåtgärder på kort sikt.

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

11. Höghastighetsbanor, punkt 8 (S, MP, V)

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

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 motionerna

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 i denna del,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 10–13 och 14 i denna del,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 9–11 och 25 i denna del,

2012/13:T266 av Andreas Carlson (KD),

2012/13:T270 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S),

2012/13:T457 av Peter Persson m.fl. (S),

2012/13:T464 av Carina Hägg m.fl. (S),

2012/13:T502 av Ulf Holm m.fl. (MP),

2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 7 och 8 samt

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 7 i denna del och bifaller delvis motionerna

2012/13:T219 av Lars-Axel Nordell (KD) och

2012/13:T480 av Leif Jakobsson (S).

Ställningstagande

Det finns en stor kapacitetsbrist i det svenska järnvägsnätet. I takt med att kraven och förväntningarna på kapaciteten i järnvägssystemet ökar blir situationen dessutom allt allvarigare, vilket bl.a. har framhållits med all tydlighet i Trafikverkets grundliga kapacitetsutredning. Höghastighetsbanor är enligt vår mening en väsentlig del av lösningen på denna stora kapacitetsbrist. Ett system med höghastighetsbanor skapar en kraftigt utökad kapacitet i det svenska järnvägsnätet och minskar samtidigt sårbarheten i nätet. En satsning på höghastighetståg är också väsentligt av klimatskäl,

bl.a. genom att det skapas klara alternativ till inrikesflyget på berörda sträckor och genom att befintliga spår frigörs för mer regional tågtrafik och mer godstrafik, vilket bidrar till att minska bil- och lastbilstrafiken.

Regeringen har i samband med infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25) aviserat sin avsikt att inledande byggandet av en ny stambana för snabbtåg mellan dels Järna och Linköping, dels den första delen av sträckan Göteborg–Borås. Detta är givetvis glädjande och kommer att leda till en avsevärt förbättrad kapacitet på några av landets mest belastade järnvägssträckor. Regeringens förslag är dock omgärdat av ett antal frågetecken.

Av propositionen framgår inte vilken typ av snabbtågsbana som regeringen föreslår ska byggas och regeringens olika uttalanden i frågan har bidragit till en betydande förvirring. Det har exempelvis talats om banor för maximalt 250 km/tim och det har även pratats om att banorna ska projekteras för tung godstrafik. Vår uppfattning i denna fråga är tydlig; sträckorna ska förberedas så att de kan ingå i ett framtida höghastighetsnät för tåg som går i 320 km/tim. Detta överensstämmer med den inriktning som Trafikverket har haft i sin planering av banorna och som framgår av verkets kapacitetsutredning (2012:100) bedöms de utökade byggkostnaderna för en sådan dimensionering bara vara 1–2 procent jämfört med en bana projekterad för 250 km/tim. Det är enligt vår mening angeläget att ta tillfället i akt att bygga en framtidssäkrad infrastruktur som är kompatibel både med det konventionella nätet och med höghastighetsnäten på kontinenten. I sammanhanget vill vi också kraftfullt motsätta oss att banorna skulle projekteras för tung godstrafik. Detta skulle enligt Trafikverket innebära betydande merkostnader på 20–40 procent. Dessutom skulle detta innebära att hastighetsspridningen mellan tågen ökar, vilket drastiskt minskar kapaciteten på banorna.

Vi tolkar regeringens förslag att påbörja byggandet av vissa delsträckor som att regeringen har tagit ställning för att bygga hela Götalandsbanan, dvs. sträckan Göteborg–Borås–Jönköping–Linköping–Stockholm. Detta är positivt och det är nu angeläget att gå vidare med den konkreta planeringen. Vi anser likaså att planeringen bör fortskrida för Europabanan, dvs. den tänkta sträckningen från Jönköping ner genom Skåne till Lund–Malmö–Köpenhamn. Regeringen bör med andra ord fatta ett strategiskt beslut om att påbörja planeringen av ett sammanhängande höghastighetsnät. Enligt vår mening bör också fler etapper av dessa banor ingå redan i planen för åren 2014–2025. Det är exempelvis angeläget att den första etappen på Europabanan, Lund–Hässleholm, påbörjas under planeringsperioden mot bakgrund av de ökade trafikflöden som kan väntas till och från Sverige via Danmark och Tyskland i samband med att Fehmarn bält-förbindelsen öppnar 2022. I sammanhanget vill vi understryka vikten av ett samarbete med Danmark och även Norge om de väljer att genomföra en höghastighetssatsning.

Vi skulle även vilja prova möjligheten att lägga hela den svenska höghastighetsstråket i ett projektbolag som samordnar de statliga insatserna när det gäller projektering, upphandling och framtida förvaltning, i enlighet med vad som föreslås i Höghastighetsutredningens betänkande *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74). Detta skulle kunna medföra en snabbare och effektivare byggnation som gör att nyttorna med banorna snabbare kan realiseras.

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

12. Utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm, punkt 9 (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 9 borde ha följande lydelse:

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

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 18 och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 15 och avslår motionerna

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 i denna del,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 13 och 16,

2012/13:T385 av Gunnar Andrén (FP) yrkandena 1 och 2 samt

2012/13:T508 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5.

Ställningstagande

Befolkningen i Stockholms län har de senaste åren ökat med 40 000 människor per år och aktuella prognoser pekar på en befolkningsökning på upp till en halv miljon fram till 2030. För att klara denna omfattande befolkningstillväxt krävs satsningar på en kapacitetsstark kollektivtrafik; en utbyggnad av Stockholms tunnelbana är därför mycket angelägen. Därigenom skapas också möjligheter att kraftigt öka nybyggnationen av bostäder i Stockholmsområdet. Vi anser vidare att en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken är av nationellt intresse och att staten därför måste vara med och bidra till en sådan strategisk kollektivtrafikinvestering. Särskilda medel bör reserveras för detta ändamål inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Trots tillväxten i Stockholm har endast en ny tunnelbanestation öppnats efter 1985; detta är ohållbart. Regeringen aviserar i infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25) att en förhandlingsperson ska tillsättas för att i första hand hitta lösningar för en utbyggnad av tunnelbanans blå linje till Nacka. Det är positivt att regeringen äntligen har hört sammat de krav som

vi socialdemokrater drivit under flera år om en utbyggd tunnelbana. Vi vill understryka att tunnelbanan inte är färdigbyggd. Vi vill skapa fler bytesmöjligheter mellan tunnelbana och pendeltåg, tvärbana, spårväg och bus-sar. Det gör vi genom att bygga ut tunnelbanan på strategiska platser, t.ex. till Karolinska universitetssjukhuset och Karolinska institutet, för att knyta ihop tunnelbanan med annan kollektivtrafik men också genom att skapa bättre bytesmöjligheter vid de stationer som redan finns. Vi vill därför att staten och regionen tillsammans utformar en långsiktig strategi för en kraftfull utbyggnad av Stockholms tunnelbana. Det är angeläget att den fortsatta hanteringen sker skyndsamt.

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

13. Utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm, punkt 9 (MP, V) av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

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

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 10 i denna del,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 13 och 16 samt

2012/13:T508 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 4 och 5 samt avslår motionerna

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 18,

2012/13:T385 av Gunnar Andrén (FP) yrkandena 1 och 2 samt

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 15.

Ställningstagande

Det finns stora möjligheter att skapa ett klimatsmart transportsystem i Stockholmsregionen. Redan i dag finns en väl fungerande kollektivtrafik som dagligen används av de flesta stockholmare. Mot bakgrund av den stora befolkningstillväxten i regionen är det dock angeläget med ytterligare satsningar på kollektivtrafiken och regeringens aviserade utbyggnad av tunnelbanenätet är därför efterlängtat.

Regeringen presenterar i propositionen ett förslag om en tunnelbana till Nacka. Detta är välkommet eftersom det i dag saknas bra kollektiva förbindelser till östra Södermalm och Hammarby sjöstad i Stockholm. Regeringen meddelar dock att tunnelbanans förlängning bör samordnas med en motorväg under Saltsjön (Österleden). Detta är djupt olyckligt. En sådan lösning riskerar att omöjliggöra en bra sträckning för kollektivtrafikanterna. Östra Södermalm och Hammarby sjöstad skulle t.ex. inte få någon tunnelbana. Vi finner det också högst anmärkningsvärt att regeringen på

detta sätt föregriper och detaljstyr pågående utredningar om den mest samhällsnyttiga dragningen av tunnelbanan. Enligt vår mening är tunnelbanans sträckning främst en regional/lokal fråga. Vi anser det också vara självklart att den tunnelbana till Nacka som regeringen ska låta utreda måste utgå från kollektivtrafikresenärernas behov.

Idén med Österleden är vidare dålig för att den, precis som Förbifart Stockholm, leder till att vi låser fast oss ytterligare i ett bilberoende och innebär en ökad klimatpåverkan. Planerna på en utbyggnad av Österleden bör därför avbrytas, vilket också är en av de slutsatser som presenteras i klimatpaketet i Trafikverkets kapacitetsutredning.

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

14. Medfinansiering, punkt 12 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T12 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2011/12:T13 av Anders Ygeman m.fl. (S),

2012/13:T6 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) yrkande 5,

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 6,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 23 och

2012/13:T507 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4 och

lägger skrivelserna 2011/12:139 och 2012/13:15 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis välkomna granskningarna om medfinansiering (RiR 2011:28 och RiR 2012:8) som ingår i den granskningsstrategi som Riksrevisionen inledde för några år sedan med fokus på transportområdet. Vi är positiva till denna fokusering. Att säkerställa en effektiv finansiering av transportinfrastrukturen liksom en god användning av avsatta medel är ytterst angeläget, inte minst mot bakgrund av de betydande belopp som anslås inom området.

Vi anser att medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting och företag kan vara ett angeläget sätt att öka investeringsvolymen för åtgärder i trafikens infrastruktur. Det är oomtvistat att behoven inom området är mycket stora, trots de senaste årens angelägna ambitionshöjningar från statsmakternas sida. Vi välkomnar därför att regeringen tillvaratar möjligheten att utöka den befintliga planeringsramen genom olika former av

alternativ finansiering. Vi noterar med tillfredsställelse att Riksrevisionens granskning visar att medfinansieringssatsningen har inneburit ett nettobidrag till den statliga investeringsramen. Vidare vill vi liksom regeringen framhålla att en stor fördel med medfinansieringen är den positiva samverkan och samordning av statliga och lokala investeringar som förhandlingarna har lett till. Ett ökat samarbete har på så vis kunnat ge en bättre utformning av åtgärderna samtidigt som det har skapat utrymme för fler förbättringar av den statliga infrastrukturen.

Riksrevisionen uppmärksammar dock i sina granskningar ett antal brister i effektiviteten av genomförda medfinansieringssatsningar. Det är viktigt att dessa tas på stort allvar. Riksrevisionen pekar bl.a. på att medfinansiering har kunnat ge förtur till den nationella åtgärdsplanen, något som också starkt kritiseras i flera av de motioner som behandlas här. Vi vill med anledning av detta understryka att samma utgångspunkter ska gälla för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering genom bidrag eller inte. De infrastrukturprojekt som genomförs ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås och som huvudregel vara samhällsekonomiskt lönsamma oberoende av finansieringsform. Vi vill också hänvisa till Trafikverkets remissyttrande över Riksrevisionens granskning (TRV 2012/4173) där verket understryker att de samhällsekonomiska kalkylerna tillsammans med kompletterande kvalitativa analyser utgör ett grundläggande och viktigt underlag för beslut om vilka objekt som ska genomföras. Trafikverket framhåller dock att den osäkerhet som råder om framtiden alltid ger utrymme för tolkningsmöjligheter och att aktörer utifrån sina respektive perspektiv kan komma till olika slutsatser. Verket anför att överenskommelser mellan flera parter om att samverka om finansiering undanröjer osäkerheter och ger stabilare förutsättningar för alla involverade aktörers planering och investeringsbeslut. Trafikverket anser att medfinansieringslösningar kan bidra till en bra planeringsprocess om de hanteras på ett transparent och strukturerat sätt. Vi delar denna uppfattning. Samtidigt vill vi i likhet med regeringen peka på att det inte finns något system med strikt prioritering efter samhällsekonomisk lönsamhet att återgå till. Som anförts av regeringen kan det vid en politisk helhetsbedömning i vissa fall vara andra prioriteringsgrunder än de som fångas av kalkylerna som är avgörande, t.ex. komplexa orsakssamband kopplade till specifika arbetsmarknader som är svåra att fånga i en lönsamhetskalkyl. I sammanhanget understryker regeringen också att en vilja till medfinansiering indikerar samhällsekonomisk nytta på ett sätt som kompletterar andra bedömningsmetoder. Vi delar denna uppfattning.

Genom den modell för ekonomisk planering av infrastrukturen som regeringen presenterade i propositionen *Planeringssystem för transportinfrastruktur* (prop. 2011/12:118) införs ett system med årliga beslut om vilka åtgärder i den nationella planen som får genomföras de närmast följande tre åren och ett beslut om vilka åtgärder som bör förberedas för genomförande de därpå följande tre åren. Regeringen framhåller i den infrastruktur-

proposition som nu lagts fram att den nya planeringsprocessen kommer att bidra till ökad tydlighet kring prioriteringen mellan olika åtgärder. Vi välkomnar detta. Enligt vår mening kommer flertalet problem som rör hur alternativ finansiering förhåller sig till planeringsprocessen att kunna få en ändamålsenlig lösning genom det nya systemet för årlig ekonomisk planering.

Vi vill vidare understryka att medfinansiering sker på frivillig grund och inte ska kunna bli en förutsättning för eller en grundläggande del av finansieringen av den statliga infrastrukturen. Vi noterar därför med tillfredsställelse att regeringen i skrivelserna och propositionen framhåller flera åtgärder som syftar till att komma till rätta med farhågan om att kommuner och landsting skulle känna sig tvingade att bidra till statliga investeringar, bl.a. följande:

- Utöver ett nytt planeringssystem enligt ovan framhåller regeringen att initiativet till medfinansiering som huvudregel ska komma från den medfinansierande parten.
- I de fall Trafikverket gör bedömningen att en vilja till medfinansiering indikerar samhällsekonomisk nytta samtidigt som gängse bedömningsgrunder inte motiverar en tillräckligt hög prioritering understryks att det är särskilt viktigt att Trafikverket lämnar tydliga motiveringar.
- För att staten ska acceptera att en åtgärd i sitt grundutförande får finansiering från en annan part bör det vara tydligt att bidraget framstår i rimlig proportion till medfinansierarens nytta och ansvarsområde.

Regeringen pekar vidare på att det inte är möjligt att dra någon skarp gräns mellan statens och kommunernas ansvar i fråga om framtida investeringar i infrastruktur, utan menar att sådana frågor behöver avgöras från fall till fall i förhandlingar mellan de berörda parterna. Regeringen anför i propositionen att om en statlig investering till någon del är att betrakta som en främst kommunal angelägenhet kan det också i vissa fall vara rimligt att de kommunala skattebetalarna bidrar till investeringsdelen i fråga. Vi delar denna uppfattning och vill liksom regeringen understryka att medfinansiering genom bidrag från den kommunala eller privata sektorn kan vara motiverad under förutsättning att den utgår från medfinansierarens nytta.

Riksrevisionen har i sin granskning även framfört kritik mot otydligheter kring med vilka mandat de statliga myndigheterna agerade och vilka riktlinjer som gällde för arbetet. Vi noterar med tillfredsställelse att det i Trafikverkets remissyttrande över Riksrevisionens granskning framgår att myndigheten redan har vidtagit eller avser att vidta åtgärder i enlighet med Riksrevisionens rekommendationer. På uppdrag av regeringen har på så vis Trafikverket t.ex. tagit fram en rutin för förvaltning av medfinansieringsavtal. Det framgår också att verket inför kommande planeringsomgångar avser att styra upp processen kring hur förhandlingar om

medfinansiering och framtagande av medfinansieringsavtal ska gå till. Verket avser också att bl.a. ta fram rutiner för att förbättra dokumentationen under förhandlingsarbetet. Vi välkomnar detta.

När det gäller vilka mandat Trafikverket har att medfinansiera statlig infrastruktur vill vi även peka på att regeringen i infrastrukturpropositionen klargör att åtaganden i avtal som binder regeringen att genomföra åtgärder ska rymmas i de beställningsbemyndiganden som beslutas av riksdagen. Vi vill också påminna om att riksdagen, genom den nya modell för ekonomisk planering som regeringen tidigare har aviserat, i behandlingen av budgetpropositionen kommer att ges möjlighet att godkänna den medfinansiering som planeras med tre års framförhållning. Härigenom skapas en tydligare ordning än hittills vad beträffar rätten att ingå medfinansieringsavtal för statens räkning och rätten att ta emot bidrag som finansiering till statlig infrastruktur.

Vi anser sammanfattningsvis att medfinansiering utgör ett angeläget bidrag till den ekonomiska ramen för åtgärder i transportinfrastrukturen. Vi bedömer också att genom de åtgärder som redovisats ovan, liksom genom den nya planeringsprocess som ska börja tillämpas inom kort, har tillfredsställande åtgärder vidtagits för att komma till rätta med de problem som har identifierats i Riksrevisionens granskning. Vi avstyrker följaktligen motionerna 2011/12:T12 (V) yrkandena 1 och 2, 2011/12:T13 (S), 2012/13:T6 (SD) yrkande 5, 2012/13:T7 (V) yrkande 6, 2012/13:T11 (MP) yrkande 23 och 2012/13:T507 (MP) yrkande 4. Vi föreslår också att riksdagen lägger skrivelserna 2011/12:139 och 2012/13:15 till handlingarna.

15. Lånefinansiering, 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 motion 2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 5.

Ställningstagande

Investeringar i infrastruktur ska enligt huvudregeln i budgetlagen skrivas av direkt. Detta är inte rimligt. Vi i Vänsterpartiet anser att staten ska införa en investeringsbudget varigenom kostnaden för en investering fördelas över dess livslängd, i likhet med det förfarande som används i företag, kommuner och landsting. 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. Det sätt på vilket staten redovisar infrastrukt-

turinvesteringar 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 runt om i landet är dock mycket stora och det behövs ökade statliga investeringar för att möta framtidens utmaningar, inte minst miljö- och klimatmålen.

Genom att ändra principen för hur infrastrukturinvesteringar bokförs menar vi att värdefulla resurser skulle kunna frigöras för ökade satsningar i vår infrastruktur. Vi anser därför att regeringen bör ges i uppdrag att ändra budgetlagen så att lånefinansiering kan utgöra huvudprincip för investeringar i transportinfrastruktur. För att finanserna ska vara stabila över tid och hållas under god kontroll anser vi vidare att ett tak för investeringsbudgeten bör införas och att de offentliga finanserna ska vara i balans över en konjunkturcykel.

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

16. Banavgifter, punkt 14 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 14 i denna del och

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8.

Ställningstagande

I motionerna 2012/13:T7 (V) yrkande 14 och 2012/13:T8 (S) yrkande 8 framförs betänkligheter mot höjda banavgifter med hänvisning till bl.a. järnvägens konkurrenskraft. Med anledning av detta påminner vi inledningsvis om att avgifter enligt järnvägslagen (2004:519) får tas ut av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. Enligt den grundläggande avgiftsbestämmelsen i 7 kap. 2 § järnvägslagen ska avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen fastställas till ”den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon”. Infrastrukturförvaltaren har dock möjlighet att ta ut högre avgifter (s.k. särskilda avgifter) för att nå kostnadstäckning för verksamheten, under förutsättning att det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Som framgår av 7 kap. 4 § järnvägslagen får dock de totala avgifterna inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den

direkta kostnaden, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen. Vi vill framhålla att det således är olagligt att ta ut högre avgifter än ett marknadssegment klarar av att bära och att detta kan överprövas av Transportstyrelsen och domstol. Trafikverkets avgiftsnivåer blir följaktligen alltid prövade mot dessa legala utgångspunkter, vars syfte är att säkra järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.

Mot bakgrund av utskottsmajoritetens önskemål om att frysa storleken på banavgifterna under den kommande planeringsperioden vill vi understryka att det ankommer på varken riksdagen eller regeringen att avgöra storleken på dessa avgifter. Järnvägslagens avgiftsbestämmelser grundar sig på EU-direktiv som fastslår att avgifterna ska fastställas av infrastrukturförvaltaren, dvs. Trafikverket, som tar ut avgifterna för att finansiera sin verksamhet. Vidare vill vi peka på att banavgifterna som ska tas ut enligt bestämmelserna ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Det är följaktligen inte tillåtet att ha lägre banavgifter än så. I sammanhanget vill vi också påminna om att den ovan nämnda EU-regleringen nyligen har varit föremål för översyn och att avgiftsbestämmelserna i den nya regleringen har justerats framför allt i förtydligande och harmoniserande syfte. Enligt regeringen kan de nya reglerna förväntas förtydliga kraven på de kostnadsunderlag som ska användas för beräkning av avgifternas nivå och utformning. Detsamma gäller enligt regeringen för de krav som vid tillämpning av särskilda avgifter ställs på analyser av vilka marknadssegment den svenska järnvägsmarknaden naturligen bör delas in i och vilken betalningsförmåga dessa segment har. Regeringskansliet avser att inleda ett arbete med att revidera den svenska järnvägslagstiftningen och anpassa den till EU-regelverket.

Riksdagen har sedan tidigare ställt sig bakom planerna på att successivt höja banavgifterna genom trafikutskottets betänkande Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021 m.m. (bet. 2009/10:TU24, rskr. 2009/10:349). Regeringens utgångspunkt är att banavgifterna ackumulerat ska ge 15,6 miljarder kronor (2009 års prisnivå) för perioden 2010–2021. Planen förutsätter enligt Kapacitetsutredningen en successiv höjning av banavgiftsintäkterna under planeringsperioden till ca 2 miljarder kronor vid planeringsperiodens slut. Enligt uppgift från Näringsdepartementet bedöms att de totala banavgiftsintäkterna under planeringsperioden 2014–2025 bör kunna uppgå till totalt ca 22 miljarder kronor (2013 års prisnivå). Regeringen meddelar i den infrastrukturproposition som nu lagts fram att dessa intäkter, i likhet med vad som föreslagits av Kapacitetsutredningen, i sin helhet bör användas för drift och underhåll av och reinvestering i järnvägsinfrastruktur. Vi är positiva till detta. Genom den beräknade intäktsökningen skapas enligt vår mening ytterligare utrymme för angelägna och kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen. Utskottsmajoriteten väljer dessvärre att beskära detta betydelsefulla tillskott. Med utskottsmajoritetens

förslag fråntas järnvägsunderhållet närmare 10 miljarder kronor under den kommande planperioden. Detta är beklämmande, inte minst i ljuset av de stora behov som vi alla är överens om finns på området.

Vi vill vidare understryka att genom den omfattande upprustning av standarden på det befintliga järnvägsnätet som möjliggörs genom regeringens ambitiösa satsningar, vilka har redovisats i avsnittet *Planeringsramar för perioden 2014–2025*, blir det också berättigat för Trafikverket att successivt höja banavgifterna för operatörerna. Vi vill även påminna om att banavgifterna i Sverige är förhållandevis låga i ett europeiskt perspektiv. De nuvarande banavgifterna är också för låga för att täcka de direkta kostnader som järnvägstransporterna orsakar. Av Trafikverkets rapport *Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta* (TRV 2011/5297 A) framgår att intäkterna från banavgifter 2013 väntas understiga marginalkostnaderna med ca 1,5 miljarder kronor.

I sammanhanget vill vi också framhålla att utskottet i betänkanden som tidigare har godkänts av riksdagen, senast i betänkande 2011/12:TU13, har 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 också – i likhet med regeringen – gett uttryck för uppfattningen att det av effektivitetsskäl är önskvärt att det utvecklas metoder för såväl tilldelning som tillhandahållande av tåglägen, baserade på användning av ekonomiska styrmedel. Vi välkomnar mot denna bakgrund att regeringen i januari 2011 gav 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 ingick 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 omfatta bl.a. en analys av potentialen för att genom kvalitetsavgifter minska störningarna i järnvägssystemet under perioden fram till 2025. I verkets första delredovisning från maj 2011, *Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta*, framhölls att avgiftsstrukturen behöver kompletteras med nya inslag för en effektiv användning av kapaciteten som tillgodoser behoven inom olika marknadssegment. Trafikverket lämnade en andra delredovisning i slutet av april 2012. Verket anger här bl.a. att banavgifterna på sikt bör differentieras med utgångspunkt i de kostnader som tågtrafiken ger. Målet bör vara att de kortsiktiga marginalkostnaderna för drift, underhåll och reinvestering som tågtrafiken ger upphov till ska täckas med en infrastrukturavgift. Verket föreslår vidare att det bör tas ut en avgift för externa effekter, främst emissioner och buller, som tågtrafiken ger upphov till. Verket menar också att det behövs nya inslag i avgiftsstrukturen för att förstärka den styrning som prisdifferentiering ger; i sammanhanget nämns rabatterade banavgifter liksom införandet

av av- och ombokningsavgifter. Trafikverket bedömer även att kvalitetsavgifter, som infördes 2012, kan bli ett effektivt ekonomiskt styrmedel. Trafikverkets uppdrag ska slutredovisas i maj 2014.

Vi vill också framhålla att regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att årligen redovisa transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatter och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn. Som framgår av infrastrukturpropositionen avser regeringen att fortsätta det arbete som är relaterat till trafikens kostnadsansvar; regeringen pekar i sammanhanget på att bl.a. bättre kunskapsunderlag behöver tas fram. Vi vill mot denna bakgrund uppmärksamma att regeringen, enligt vad vi erfarit, inom kort avser att uppdraga åt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att ta fram och uppdatera kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Uppdraget kommer att omfatta alla trafikslag, såväl gods- som persontransporter. I uppdraget kommer det även att klargöras att underlag ska tas fram utifrån Sveriges geografiska förutsättningar samt näringslivets totala kostnadsbild och konkurrenssituation avseende trafikens samhällsekonomiska kostnader.

Vi anser sammanfattningsvis att ökade banavgiftsintäkter utgör ett betydelsefullt tillskott till finansieringen av de kvalitetshöjande insatserna i järnvägsinfrastrukturen. Enligt vår mening finns det vidare stor potential att utforma dessa avgifter så att de främjar en effektiv användning av bankapaciteten. Vi avvisar följaktligen motionärernas förslag som innebär att järnvägsunderhållet fråntas närmare 10 miljarder kronor under planperioden 2014–2025. Mot bakgrund av detta avstyrks motionerna 2012/13:T7 (V) yrkande 14 i denna del och 2012/13:T8 (S) yrkande 8.

17. Återföring av underhållet till Trafikverket, punkt 16 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 4 och bifaller delvis motionerna 2012/13:T6 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD) yrkande 1 och 2012/13:T383 av Pia Nilsson m.fl. (S).

Ställningstagande

Under lång tid har del efter del i järnvägssystemet styckats av, delats upp och ofta privatiserats. Detta trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol, där de olika delarna är intimt förknippade och beroende av varandra för att kunna skapa en större helhet. Fragmentiseringen har fört med sig

att vi har fått ett järnvägsunderhåll som hanteras av flera olika aktörer utan helhetsansvar eller fullgod kunskap om arbete på spåren. Det kan enligt min uppfattning leda till kapacitetsbrist och förseningar men även säkerhetsrisker. En kedja av inblandade aktörer gör att det blir svårare att kontrollera och säkerställa att personalen på spåren har nödvändig säkerhetskunskap. Enligt en rapport från Transportstyrelsen är en bakomliggande orsak till antalet olyckor på spåren att arbetsplaneringen ofta måste ändras under tiden som arbetet pågår på grund av ändrade förutsättningar. Det visar på betydelsen av samordning mellan trafikledning och underhållsverksamheten. När det gäller järnvägsunderhåll har konkurrensutsättningen även lett till att det finns 1 500 färre anställda än vad som var fallet för 10–15 år sedan. Det är således färre personer som arbetar ute på spåren, vilket blir synligt när det är snöiga vintrar. Jag vill således framhålla att den uppdelning och splittring vi har sett under senare år av drifts- och underhållsverksamheten har bidragit till bristerna i järnvägssystemet och anser därför att det är dags att Trafikverket nu återtar det nödvändiga banunderhållet i egen regi.

Vad jag har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

18. Utförande av drifts- och underhållsverksamhet, punkt 17 (S, MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2012/13:T4 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3 samt 2012/13:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 2–5 och lägger skrivelse 2012/13:19 till handlingarna.

Ställningstagande

Inledningsvis kan vi konstatera att det svenska järnvägssystemet är i en mycket allvarlig situation. Inställda tåg och timplånga förseningar hör till vardagen både för arbetspendlare och för exportindustrins transportköpare. Även Trafikverkets kapacitetsutredning visar att det svenska järnvägssystemet är starkt ansträngt. Vi anser att det är en olycklig utveckling, i synnerhet eftersom ett väl fungerande järnvägssystem, med hög kvalitet och punktlighet, är en förutsättning för att järnvägen ska bli ett attraktivt transportalternativ – ett transportalternativ som också verksamt kan bidra till att uppnå de transportpolitiska målen och till att utveckla ett hållbart

samhälle. Utskottet har tidigare framfört att den fragmentisering vi har sett av drifts- och underhållsverksamheten under senare år har bidragit till bristerna, i verksamheten och riksdagen har bett regeringen återkomma till riksdagen med förslag på hur underhållet av järnvägsinfrastrukturen ska organiseras. Utskottet poängterade att det är en nödvändig åtgärd för att få en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet.

Vi har tagit del av regeringens skrivelse och kan med besvikelse konstatera att regeringen inte har lämnat några förslag på åtgärder som innebär att järnvägsunderhållet kan organiseras på ett sätt som ger en effektiv, samordnad och säker underhållsverksamhet.

Av skrivelsen framgår att regeringen inte har kontroll på hur underhållet faktiskt fungerar. Det är då inte heller möjligt att fatta långsiktiga underhållsbeslut. Vi kan vidare konstatera att Sverige är närmast unikt i det avseendet att banhållaren inte själv inspekterar banans status. Vi anser därför att det är centralt att Trafikverket genomför säkerhets- och underhållsbesiktning av järnvägen för att så tidigt som möjligt upptäcka tekniska fel och brister som kan leda till säkerhetsrisker och driftavbrott. Att Trafikverket har fullständig kunskap om järnvägens tekniska status och har egen kompetens att utföra dessa inspektioner är mycket viktigt för att få en tydligare styrning av järnvägsunderhållet.

Vi anser även att det uppsplittrade underhållet har lett till säkerhetsrisker. I en utredning gjord av Statens haverikommission med anledning av ett allvarligt tillbud då två godståg höll på att kollidera, konstateras att en av orsakerna till det allvarliga tillbudet var att flera olika entreprenörer varit inblandade i ett underhållsarbete. Det vill säga den ena entreprenören visste inte vad den andra hade gjort. Vi vet även att fackliga företrädare gett signaler om att säkerheten på spåren har försämrats. Vi anser därför att regeringen bör genomföra en särskild granskning av säkerheten på spåren, hur den påverkats i och med konkurrensutsättningen av underhållet och ifall en mer samlad organisation skulle vara bättre eller sämre för säkerheten. I granskningen bör ingå att titta på olyckstillbud och på hur Trafikverket arbetar med säkerheten i dag. Frågor som bl.a. bör belysas är på vilket sätt Trafikverket ser till att säkerhetsföreskrifterna för arbetsmiljö faktiskt beaktas i genomförandet av entreprenader och om de som jobbar på spåren har rätt utbildning. I sammanhanget vill vi gärna lyfta fram att Transportstyrelsen har genomfört projektet *Kompetenskrav avseende säkerhet vid drift och underhåll samt nybyggnation av väg och järnväg, en förstudie* (TSG 2012-420) i syfte att öka kunskapen om vilka kompetenskrav som ställs eller bör ställas vid drift, underhåll och nybyggnation av väg och järnväg. Problem på järnvägssidan som anges i rapporten är bl.a. att Transportstyrelsens föreskrifter om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten inte fungerar tillräckligt bra för sitt ändamål. Vidare saknas det en fastställd minsta kompetensnivå för maskinförare som hyrs in för att arbeta på järnväg med traktorer eller andra arbetsmaskiner. Vi vill också gärna peka på att Statens haverikom-

mission ser så allvarligt på antalet olyckor i samband med arbete på järnvägen att kommissionen har beslutat att inleda en granskning där orsaken till de många olyckorna ska utredas.

I väntan på kvalificerat beslutsunderlag och resultatet av de föreslagna utredningarna anser vi att regeringen bör verka för en tydligare samordning av underhållet och en effektivare organisation av detsamma. Vi anser att det kan åstadkommas genom att man skapar sammanhållna och strategiskt avgränsade underhållsregioner. För att premiera långsiktigt förebyggande underhållskontrakt anser vi att Trafikverket bör pröva framkomlighetsbaserade underhållskontrakt. Vi anser således att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att en genomgång av järnvägens faktiska status och underhållets faktiska kvalitet samt en särskild granskning av säkerheten på spåren bör genomföras. Utredningsarbetet bör påbörjas snarast och utföras i former som tryggar ett allsidigt och kvalitativt beslutsunderlag. Vidare bör regeringen under våren återkomma till riksdagen med en handlingsplan för hur följande utgångspunkter för verksamheten genomförs:

- Trafikverket bör utföra säkerhets- och underhållsbesiktning i egen regi.
- Sammanhållna och strategiskt avgränsade underhållsregioner bör skapas.
- Trafikverket bör pröva framkomlighetsbaserade underhållskontrakt.

19. Flexibilitet i planeringsprocessen, punkt 18 (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 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 25 och 26.

Ställningstagande

Transport- och infrastrukturbehoven i vårt land kan påverkas snabbt av förändringar i vår omvärld. För att få en så bra beredskap som möjligt inför sådana förändringar är det angeläget med en mer förutseende planering som bl.a. inbegriper en större planeringskatalog över angelägna projekt. Risken är annars att investeringsbeslut för att möta snabbt uppkomna transportbehov föregår själva planeringen. Detta ger såväl sämre beslutsunderlag som dålig förutsägbarhet. Således finns det redan nu anledning att t.ex. aktivt börja identifiera och planera för projekt som, med hänsyn tagen till risken för snabba oljeprishöjningar, kan bidra till att vi når klimatmålen 2050.

Inom ramen för åtgärdsplaneringen är det också angeläget att de olika vägvalen inom transportområdet tydliggörs. Vi anser följaktligen att det är betydelsefullt att åtgärdsplaneringen, liksom tidigare, tydligt redovisar olika ambitionsnivåers påverkan på planeringen.

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

20. Samhällsplanering för minskad klimatpåverkan, punkt 19 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi i Miljöpartiet de gröna och Vänsterpartiet anser att det inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Vi måste få till stånd en samhällsplanering och ett byggande som minskar behovet av långväga fysiska transporter.

Genom att bebyggelse förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk, infartsparkeringar byggs m.m. kan samhällsplaneringen vara ett av flera verktyg mot ett mer transporteffektivt och energisnålt samhälle. Planeringen måste bygga på mer energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektivtrafik på spår och buss. I större städer har gång och cykel den största potentialen på korta transportsträckor, vilket kan stimuleras genom bl.a. nya cykelbanor. I glesare bygder kan anropsstyrd kollektivtrafik minska bilresorna på kortare sträckor. Listan över åtgärder som en god samhällsplanering kan leda till kan göras lång. I sammanhanget vill vi särskilt lyfta fram den forskningsöversikt som tagits fram på uppdrag av trafikutskottet, civilutskottet och miljö- och jordbruksutskottet med fokus på hur hållbara och klimatsmarta städer kan se ut i framtiden: *Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden* (2010/11: RFR3).

För att samhällsplaneringen ska vara en del i att nå ett ekologiskt hållbart transportsystem vill vi att regeringen ska ta fram ett lagförslag som stärker den regionala samordningen så att miljöbelastande transporter kan minska. Vi anser också att staten ska föregå med gott exempel med effektiva och miljöanpassade transporter.

Vidare vill vi peka på att den pågående utbyggnaden av externhandeln utanför centrum och bostadsområden slår ut de lokala affärerna och tvingar allt fler att ha bil för att klara sina vardagliga behov. Många hamnar i ett ofrivilligt biltvång. Denna utveckling måste brytas. Stadsplaneringen måste ge bättre möjligheter att bo nära jobbet och affären så att vi inte behöver ta bilen så fort vi ska göra något utanför hemmet. Vi vill därför att befintliga stadskärnor ska utvecklas och att det i plan- och bygglagen införs begränsande bestämmelser om detaljhandelsanläggningar i externa lägen. I avvaktan på sådana lagändringar anser vi att ett moratorium mot externa köpcentrum bör införas.

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

21. Trafikbuller, punkt 21 (MP)

av Stina Bergström (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 22.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att trafikbuller är ett växande problem. Av uppgifter från Naturvårdsverket framgår att i Sverige är trafikbuller den miljöstörning som berör flest människor. Buller har negativa konsekvenser för hälsan och kan bl.a. leda till stress, hjärt- och kärlsjukdomar samt försämrad koncentrations- och inlärningsförmåga. Buller påverkar även möjligheten till en god livskvalitet och innebär samhällskostnader.

Jag anser liksom regeringen att det finns ett stort behov av nya bostäder i storstadsregionerna. Jag är dock inte beredd att kompromissa med människors hälsa för att fylla behovet av nya bostäder. I sammanhanget är det viktigt att komma ihåg att olika grupper av människor också kan vara olika känsliga för bullerexponering. I första hand ska därför bullret i stället åtgärdas vid källan. Det kan exempelvis ske genom att hastigheten på en väg sänks eller att ett flertal flygplatser med stadsnära lägen läggs ned. På så sätt frigörs även stora ytor för bostadsbyggande. Jag menar att den föreslagna utredningen om trafikbuller och bostadsbyggande i första hand bör fokusera på att åtgärda trafikbullret vid källan och inte genom att kompromissa med människors hälsa.

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

22. Gotlandstrafiken, punkt 22 (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 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T9 av Christer Engelhardt m.fl. (S) yrkandena 1–3 och avslår motion 2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 17.

Ställningstagande

Färjetrafiken till och från Gotland är nödvändig för att ön ska ha en god transportförsörjning. Den ersätter de broar, vägar och vägfärjor som erbjuds invånarna i andra delar av Sverige och kan därför enligt vår mening ses som en del av den nationella infrastrukturen. Färjetrafiken till Gotland är följaktligen ett statligt ansvar.

I enlighet med vad som föreslogs av Trafikanalys i rapporten *Användning och styrning av anslaget för trafikavtal* (2012:5) bör trafiken till Gotland hanteras mer i linje med andra infrastrukturfrågor. Detta innebär att den del av anslaget 1:7 *Trafikavtal* som rör Gotlandstrafiken bör flyttas till anslaget 1:1 *Väghållning*. Härigenom skapas mer handlingsutrymme vad gäller alternativa sätt att stödja denna trafik.

Arbete pågår för närvarande med att ta fram upphandlingsunderlag inför kommande avtalsperiod för Gotlandstrafiken som beräknas starta 2017. Kraven inför den nya avtalsperioden måste bygga på att Gotlandstrafiken ska främja öns regionala utveckling; detta sker genom att trafiken har god tillgänglighet vad avser tidtabell, turlista och pris. Det är angeläget att bastrafiken fortsatt bygger på moderna snabbfärjor och att miljöpåverkan minimeras. En reducerad hastighet skulle få stora konsekvenser för turlistan, vilket i sin tur skulle påverka tillgängligheten till och från Gotland mycket negativt. Detta vore oacceptabelt.

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

23. Gotlandstrafiken, punkt 22 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 17 och 2012/13:T9 av Christer Engelhardt m.fl. (S) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Färjetrafiken till Gotland måste ses som vägen till Gotland. Den ersätter de broar, vägar och vägfärjor som erbjuds invånarna i andra delar av Sverige och kan därför enligt vår mening ses som en del av den nationella infrastrukturen. Färjetrafiken till Gotland är följaktligen ett statligt ansvar. I enlighet med vad som föreslogs av Trafikanalys i rapporten *Användning och styrning av anslaget för trafikavtal* (2012:5) bör trafiken till Gotland hanteras mer i linje med andra infrastrukturfrågor. Det innebär att anslaget bör omföras från anslaget 1:7 *Trafikavtal* och flyttas till anslaget 1:1 *Väghållning*.

Arbete pågår för närvarande med att ta fram upphandlingsunderlag inför kommande avtalsperiod för Gotlandstrafiken som beräknas starta 2017. Kraven inför den nya avtalsperioden måste bygga på att Gotlandstrafiken ska främja öns regionala utveckling; detta sker genom att trafiken har god tillgänglighet vad avser tidtabell, turlista och pris. Det är angeläget att bastrafiken fortsättningsvis bygger på moderna snabbfärjor med en överfartshastighet på 28 knop och som helst drivs med miljövänligt bränsle. En sänkning av denna hastighet skulle få stora konsekvenser för turlistan, vilket i sin tur skulle påverka tillgängligheten till och från Gotland mycket negativt. Detta vore oacceptabelt.

Det nuvarande avtalet för trafiken har genom sin konstruktion inneburit problem då resenärer och fraktköpare drabbats av kraftiga prishöjningar på grund av stigande oljepriser. De höga priserna utgör i dag ett hot mot öns näringsliv. Vi anser i stället att det bör införas ett system med ”vägpris” för färjetrafiken till Gotland, vilket innebär att biljettpriset motsvarar de rörliga kostnaderna för att framföra en personbil. Tidigare beräkningar av riksdagens utredningstjänst har visat att statens nettokostnader för detta skulle uppgå till en bit över 200 miljoner kronor. Regeringen bör under 2013 återkomma med ett konkret förslag till ett sådant vägprissystem.

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

- 24. Åtgärder för ökad och säker cykling, punkt 24 (S, MP, V)**
av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S),
Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina
Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 24 borde ha följande lydelse:

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

2012/13:T242 av Kerstin Nilsson (S),

2012/13:T249 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 2, 8 och 10,

2012/13:T261 av Anna Wallén (S),

2012/13:T398 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 1, 2 och 5–7,

2012/13:T405 av Tina Ehn och Jan Lindholm (båda MP),

2012/13:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6 och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 43 i denna del,
bifaller delvis motionerna

2012/13:T205 av Caroline Szyber (KD),

2012/13:T249 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1,

2012/13:T336 av Nina Lundström (FP) yrkande 1 i denna del och

2012/13:N361 av Annelie Karlsson m.fl. (S) yrkande 5 och
avslår motionerna

2012/13:T335 av Nina Lundström (FP) i denna del,

2012/13:T336 av Nina Lundström (FP) yrkandena 2–4 och

2012/13:T407 av Per Bolund m.fl. (MP).

Ställningstagande

Cykeln är ett mycket miljövänligt transportmedel som också främjar folkhälsan. Cykeln kan även bidra till att minska trängseln i våra städer genom att vara ett komplement till både bil- och kollektivtrafik. Vi anser därför att det är av stor betydelse att åtgärder vidtas som främjar cykling och underlättar framkomligheten för cyklister.

Vi konstaterar därför med tillfredsställelse att cyklingen är på frammarsch och att många kommuner upprättar cykelplaner, bygger cykelvägar och sänker hastigheten i tätorterna. Men cykelns andel av antalet resor varierar stort i landet. Det är därför, menar vi, även hög tid för rikspolitiken att göra det enklare och säkrare att cykla i hela landet. Av den s.k. kapacitetsutredningen framgår att undersökningar visar att cirka 20 procent av korta arbets- och fritidsresor med bil skulle kunna ersättas med gång och cykel och att det med starka styrmedel skulle det finnas en potential att cykling t.o.m. utgör 50 procent av de kortväga resorna, förutsatt att infra-

struktur, drift och underhåll anpassas. Vi anser därför att Sverige ska anta som mål att cykelns andel av korta arbets- och fritidsresor år 2020 ska vara minst 20 procent.

För att stärka arbetet med att uppnå målsättningen om ökad andel cykeltrafik bör det även inrättas en nationell cykelsamordnare. Uppgifterna för en nationell cykelsamordnare ska vara att samordna forskning och utveckling inom området cykeltrafik, vara aktiv och deltagande i infrastrukturplaneringen på nationell nivå samt ansvara för relevanta utbildningar inom området m.m.

Vi är medvetna om att cyklister tyvärr är en särskilt utsatt trafikantgrupp och att skaderisken beräknas till nio gånger högre än för biltrafikanter. Vi anser därför att en målsättning bör vara att halvera antalet allvarligt skadade cyklister med hälften 2020 jämfört med i dag.

Vikten av infrastruktur har i flera sammanhang lyfts fram som den enskilt viktigaste åtgärden för att åstadkomma ökad och säker cykling. Det är därför av stor vikt enligt vår uppfattning att förutsättningarna för fler cykelvägar studeras i infrastrukturplaneringen. Vi menar att Trafikverket bör ges ett tydligare uppdrag i regleringsbrevet i fråga om cykelmöjligheter på det statliga vägnätet. Vi vill i sammanhanget påpeka att Riksrevisionen även har uppmärksammat att formuleringar i Trafikverkets regleringsbrev om cykling har blivit mindre precisa.

Vi kan vidare konstatera att det av Trafikverkets kapacitetsutredning framgår att det finns risk för att det uppstår trängsel i cykeltrafiken i storstäderna, vilket visar att det behövs fler cykelstråk och fler cykelvägar. Vi anser även att grannkommuner bör samverka för att ordna cykelvägar över kommungränserna. Av särskild betydelse är att det finns säkra gång- och cykelvägar i anslutning till alla skolor. Trafikverket bör därför få i uppdrag att ta fram en strategi för detta.

Vi vill även lyfta fram att trafikförordningen saknar definitioner för hur utformning och skyltning ska ske för cykelbanor och korsningar för cykeltrafik. Varje kommun utformar därför cykelbanor och övergångar enligt egna modeller. Detta kan lätt leda till brister i cyklisternas säkerhet och kan föranleda olyckor. Vi anser därför att den berörda myndigheten bör få i uppdrag att ta fram regler för hur cykelbanor och korsningar ska anläggas och utformas på ett säkert sätt.

Vi anser att Trafikverket, när det gäller de statliga vägarna, bör få ett uppdrag som tydliggör att verket har ansvar för att föreslå och genomföra cykelmöjligheter vid omfattande restaureringar av vägsträckor och vid större vägarbeten samt vid planering för nya vägar. Skälet för detta är att genom en samhällsplanering med bilen som norm skapar vi enligt vår mening ett bilberoende som ger oss allt mindre möjligheter att cykla. Byggandet av fler två-plus-ett-vägar har ökat trafiksäkerheten och minskat dödsolyckorna, vilket är väldigt positivt. Tyvärr innebär de ofta försämrade framkomligheten för cyklister. Av en utredning som Trafikverket låtit göra är det endast 2 procent av landets två-plus-ett-vägar och två-plus-två-vägar

som har riktiga cykelbanor i direkt anslutning till vägen. Vi anser därför att det i infrastrukturplaneringen bör tas större hänsyn till framkomligheten för cyklister vid planering av s.k. två-plus-ett-vägar. Vi menar att Trafikverket eller kommunen, i de fall det är rimligt, ska ersätta en cykelväg eller en cykelbar vägren som försvinner med en ny likvärdig eller bättre väg.

Vi har föreslagit en rad åtgärder som vi anser vara nödvändiga för att främja och öka cykling på ett trafiksäkert sätt. Vad vi har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

25. Trafikregler för cykling, punkt 25 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 25 borde ha följande lydelse:

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

2012/13:T249 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 6, 7 och 9 samt

2012/13:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 2–5 och 7, bifaller delvis motion

2012/13:T336 av Nina Lundström (FP) yrkande 1 i denna del och avslår motionerna

2012/13:T317 av Mikael Cederbratt (M),

2012/13:T335 av Nina Lundström (FP) i denna del,

2012/13:T363 av Catharina Bråkenhielm (S) och

2012/13:T488 av Anne Marie Brodén (M).

Ställningstagande

Vi anser att cykeln som transportmedel har många fördelar såsom minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad folkhälsa samt minskad trängselproblematik i våra storstäder. Studier visar att länder som har hög andel cykeltrafik också har färre antal döda i trafiken än länder med låg andel cykeltrafik. Vi anser därför att det är dags att göra det enklare och säkrare att cykla i hela landet. Vi menar att en stor del av lagstiftningen som rör cykeltrafik är gammal och framtagen med bilen som norm vilket innebär att det i dag finns regler som således inte är anpassade till cykeltrafiken. Det försvårar ambitionen att öka andelen cykeltrafik.

Vi vill särskilt lyfta fram att det finns behov av revidering av följande författningar.

- Enkelriktade gator leder ofta till att cykeltrafikanten får ta långa omvägar, trots att vägbredden gör det möjligt att låta bilar möta cyklister. Vi anser därför att det bör vara tillåtet att cykla mot enkelriktat, under

- förutsättning att det finns tydliga markeringar i gatan för cykelfältet. Det skulle på många håll öka framkomligheten utan att bidra till större risker. Det kan vidare nämnas att det är tillåtet i flera europeiska länder.
- Den s.k. zebralagen bör gälla även för cyklister, det vill säga bilar ska stanna då cyklister vill följa en cykelbana som går parallellt med ett övergångsställe. När gående möter biltrafik vid ett övergångsställe har de gående företräde varför det bör gälla även då cykelleder och cykelöverfarter möter vägleder. För att göra regelverket tydligt, öka trafiksäkerheten och göra det enkelt att cykla är det viktigt med en enhetlig nationell trafikregel om detta. Olika regelverk kan leda till osäkerhet och fler olyckor.
 - En cykel måste alltid väja för en bil, även om cykeln kommer på huvudled och bilen från sidan. Vi anser att det är dags att se cykeln som ett fordon i trafiken och låta bilar väja även för cyklister då cyklisten färdas på huvudled.
 - Cyklister och bilar bör i så stor utsträckning som möjligt separeras genom exempelvis cykelbanor. När blandad trafik är nödvändig anser vi att hastigheten bör sänkas, och i tätbebyggda områden bör hastigheten inte överstiga 30 km/h. Det är den mest effektiva åtgärden för att öka trafiksäkerheten. Risken för att en cyklist som blir påkörd av en bil dör är mycket hög vid 50 km/h men liten vid hastigheter under 30 km/h. Enligt forskningsresultat framgår att en bilist som kör i 30 km/h kan samspela med fotgängare och cyklande på ett helt annat sätt än den som kör i 50 km/h. Mot den bakgrunden anser vi att Trafikverket bör införa en bashastighet på 30 km/h i tätorten.
 - I de flesta tätorter är bilen prioriterad och övrig trafik såsom cykel, barnvagnar, hästar, mopeder m.m. får försöka samsas på den plats som blir över. Åtskilliga av dem som vill cykla snabbt väljer därför bilarnas körfält som med avseende på underlag, vinklar och annat är dimensionerade för hög hastighet. Detta måste enligt vår mening vara tillåtet så länge det saknas bra alternativ för snabb cykling (naturligtvis med undantag för motorvägar).

Vad vi har anfört om behov av regeländringar bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

26. Underlättande av kombinerade resor med cykel, punkt 26 (S, MP, V)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 26 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2012/13:T249 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 3 och 4, 2012/13:T398 av Désirée Liljevall (S) yrkandena 3 och 4, 2012/13:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 8 och 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 43 i denna del och bifaller delvis motion 2012/13:T335 av Nina Lundström (FP) i denna del.

Ställningstagande

Vi anser att det i ett miljöanpassat samhälle ska vara lätt att kombinera klimatsmarta transportmedel och att vi målmedvetet ska arbeta för att undanröja hinder för detta. Möjligheten att ta med sig cykeln på tåg eller buss är i dag begränsad. Även om det finns regionala tåg och pendeltåg som i olika utsträckning tillåter cykel ombord så är det långt ifrån alla som gör det, och tiden på dygnet då cykel är tillåten ombord är oftast begränsad. Det faktum att olika trafikföretag kan ha olika regler kan också ställa till problem när man genomför sin resa. Vår uppfattning är därför att vi inte har nått en rimlig nivå på vad som bör kunna krävas av kollektivtrafiken när det gäller att kombinera cykling och kollektivt resande, och utvecklingen mot att nå dit går för långsamt. Vi vill gärna lyfta fram att i ett flertal andra europeiska länder har man kommit betydligt längre.

Vi anser därför att kollektivtrafiklagen bör kompletteras så att resenärerna ges betydligt ökade förutsättningar för att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken. Likaså anser vi att Trafikverket bör få ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där det är berättigat och efterfrågan finns hos resenärerna. Genom ett sådant krav bidrar vi på ett seriöst sätt till ett klimatsmart samhälle, bättre folkhälsa, minskad trängsel i våra städer och även till att utveckla cykelturismen.

Vi är medvetna om att ett krav på att kunna ta med cykeln i kollektivtrafiken kan riskera att tränga ut resenärer eller leda till ökade kostnader. Samtidigt gäller att kombinerade resor med cykel kan öka kollektivtrafikens attraktivitet och möjliggöra ett mer miljövänligt resande i samhället. Krav på kollektivtrafiken måste därför utformas med omsorg. Vi är också medvetna om att det finns EU-reglering på området som måste beaktas. Vi anser därför att ett väl avvägt krav på kollektivtrafiken är den rätta vägen framåt.

Enligt en studie genomförd på uppdrag av Trafikverket framgår att stödsäkra cykelparkeringar kan bidra till att fler tar cykeln för korta resor. Även cykelutredningen lyfter fram att cykelparkeringar är en central del av hela-resan-perspektivet och att tillgången till bra, trivsamma och bekväma cykelparkeringar, i vart fall i storstäder, påverkar cyklingsfrekvensen och utnyttjande av kollektivtrafiken. En viktig åtgärd för att främja

cykling är således att det finns kapacitet att parkera cykeln under tak vid resecentrum och andra knutpunkter samt åtgärder som underlättar att använda cykel till och från kollektivtrafiken.

Vad vi har anfört om vikten av att kunna kombinera kollektivtrafik med cykling bör riksdagen ge regeringen till känna.

27. Cykel till Öland, punkt 27 (MP)

av Stina Bergström (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 27 borde ha följande lydelse:

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

2012/13:T225 av Désirée Liljevall (S) och

2012/13:T324 av Stina Bergström och Annika Lillemets (båda MP).

Ställningstagande

Jag vill framhålla att ju fler som cyklar desto bättre miljö, folkhälsa och trafiksituation får vi. Trots det är cykeln på många platser i Sverige inte det alternativ den skulle kunna vara. Som exempel vill jag lyfta fram att cykeltrafik i dag är förbjuden på Ölandsbron. Möjligheterna att cykla över bron försvann när Trafikverket byggde två-plus-ett-väg över Kalmarsund. Cyklister kan inte ta sig till Öland utan att betala en avgift trots att det sedan 40 år finns en bro till ön. En gratisbuss som tidigare tog cyklister över bron är indragen. Jag anser att detta går tvärs emot våra nationella miljö- och hälsomål. Det strider även mot Trafikverkets övergripande transportpolitiska mål som numera även inkluderar folkhälsa. Tillgängligheten till Öland är också viktig för alla som vill kunna ta del av de rika miljöerna och landskapet samt för att ön ska kunna nyttjas till fullo som en rekreationsplats för turister från hela världen. Med tanke på att det satsas 90 miljoner kronor på en nationell cykelled på Öland förefaller det märkligt att det inte går att ta sig till Öland med cykel utan att betala.

Enligt min uppfattning har en liten och enkel insats men som gav stort mervärde för turister, invånare och miljö prioriterats bort. Jag anser även att Trafikverket går emot fyrstegsprincipen enligt vilken steg två klart fastställer att man bör bevara åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon.

Sammanfattningsvis anser jag att cyklister ska kunna ta sig kostnadsfritt över Kalmarsund antingen genom att cykla över bron eller genom en avgiftsfri cykelbuss eller färja.

Vad jag har anfört bör ges regeringen till känna.

Särskilda yttranden

1. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (S)

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

Vi socialdemokrater instämmer i att riksdagen normalt inte bör besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Med anledning av de motionsförslag som behandlas i detta avsnitt vill vi dock understryka att man genom den höjda planeringsram som vi förordat skulle kunna tillgodose en stor del av dessa önskemål, inte minst på järnvägsområdet där vi bl.a. skulle påbörja arbetet med Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå liksom ett flertal andra satsningar på särskilt utpekade godsstråk. Därmed skulle vi skapa bättre möjligheter att bygga ut och anpassa trafikens infrastruktur till såväl dagens som framtidens behov i landet.

För en närmare redovisning av vilka projekt som innefattas i vår planeringsram hänvisas till kommittémotion 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S).

2. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (MP)

Stina Bergström (MP) anför:

Riksdagen bör i normalfallet inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser när det gäller olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Jag vill dock framhålla att flertalet av de motionsförslag som har väckts av företrädare för Miljöpartiet ingår i ett genomarbetat system av infrastrukturens satsningar som är nödvändiga att göra under planeringsperioden, inte minst av klimatskäl. Med vårt förslag till kraftigt utökad planeringsram, hela 56 miljarder kronor mer under perioden 2014–2025 än vad regeringen föreslår, hade ett stort antal angelägna järnvägsprojekt kunnat genomföras. Bland annat föreslår vi att byggandet påbörjas av Norrbotniabanan, den 27 mil långa järnväg som behövs för att Botniska korridorens del inom Sverige ska vara komplett. För en närmare redovisning av vilka projekt som innefattas i vår planeringsram hänvisas till partimotion 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP).

3. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (SD)

Tony Wiklander (SD) anför:

Riksdagen bör i normalfallet inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser när det gäller olika infrastrukturprojekt i landet, främst väg- och järnvägssträckningar. Jag vill dock framhålla att med Sverigedemokrater-

nas politik hade betydligt större resurser kunnat satsas på att utveckla transportsystemet i hela landet. Jag vill i sammanhanget särskilt lyfta fram behovet av följande angelägna satsning:

En väl fungerande sjöfart är av stor betydelse för turistnäringen i Östersjön. Bland annat har den färjetrafik som bedrivits mellan Gotland och Grankullavik på Öland varit mycket uppskattad. Inloppet till Grankullavik är dock mycket smalt och trångt, vilket återkommande har medfört inställda turer av säkerhetsskäl vid hårda vindar. För att undvika inställda turer på linjen krävs en breddning och förbättring genom andra åtgärder av farleden in till Grankullavik. Vi Sverigedemokrater anser att ett riktat ekonomiskt stöd bör ges för detta.

4. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (V)

Siv Holma (V) anför:

Riksdagen bör enligt min mening normalt sett inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser när det gäller olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Jag vill dock framhålla att med Vänsterpartiets politik hade avsevärt större resurser kunnat satsas på att utveckla transportsystemet i hela landet. Med vårt förslag till kraftigt utökad planeringsram, hela 73 miljarder kronor mer under perioden 2014–2025 än vad regeringen föreslår, hade ett stort antal angelägna järnvägsprojekt kunnat genomföras. Bland annat föreslår vi att byggandet påbörjas av Norrbotniabanan, den 27 mil långa järnväg som behövs för att Botniska korridorens del inom Sverige ska vara komplett. För en närmare redovisning av vilka projekt som innefattas i vår planeringsram hänvisas till partimotion 2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V).

5. Återföring av underhållet till Trafikverket, punkt 16 (SD)

Tony Wiklander (SD) anför:

För att säkerställa kostnadseffektivitet anser jag att det är nödvändigt att Trafikverket har ett samlat ansvar för järnvägens underhållsverksamhet. Jag anser därför att drift och underhåll av järnvägen ska återregleras. Det bör ske på ett sådant sätt att kostnader för staten att lösa redan ingångna avtal minimeras.

Trafikutskottet har tidigare i detta betänkande, med stöd av Sverigedemokraterna, föreslagit att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att en utförlig utvärdering av järnvägssystemets organisation bör genomföras. Med hänsyn till frågans samhällsbetydelse har utskottet föreslagit att utredningsarbetet sker i former som medger ett parlamentariskt deltagande.

I avvaktan på den förutsedda utvärderingen av järnvägssystemets organisation avstår jag från att reservera mig till förmån för motion 2012/13:T6 (SD) yrkande 1.

6. Gotlandstrafiken, punkt 22 (MP)

Stina Bergström (MP) anför:

Vi i Miljöpartiet de Gröna anser att tillförlitliga, miljövänliga och långsiktigt säkra kommunikationer till rimliga priser är en väsentlig förutsättning för all utveckling på Gotland. Fungerande transporter till Gotland är en investering som leder till minskade kostnader för arbetslöshet och akuta regionalpolitiska uttryckningar. Vi har gett uttryck för vår uppfattning om Gotlandstrafiken i motion 2012/13:T276 av Stina Bergström m.fl. (MP).

Med hänsyn till att trafikutskottet i detta betänkande behandlar färjetrafiken till Gotland enbart mot bakgrund av följdmotioner som väckts med anledning av infrastrukturpropositionen återkommer vi under våren 2013 till vår motion om Gotlandstrafiken i samband med utskottets planerade samlade behandling av olika Gotlandsfrågor i betänkandet *Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor*.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2012/13:25

Proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem:

1. Riksdagen godkänner att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 ska uppgå till 522 miljarder kronor och att 281 miljarder kronor av denna ram ska användas till utveckling av transportsystemet (avsnitt 4.1).
2. Riksdagen godkänner att den ekonomiska ram som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet för perioden 2014–2025 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimningsåtgärder och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån (svsnitt 4.2).
3. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska det avsättas 86 miljarder kronor till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar och 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar (avsnitt 4.3).
4. Riksdagen godkänner att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025 (avsnitt 4.6).
5. Riksdagen godkänner att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner (avsnitt 7.1.2).

Följdmotioner med anledning av proposition 2012/13:25

2012/13:T6 av Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en återreglering av drift och underhåll av järnvägen.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en höjd ambitionsnivå för järnvägen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att särskilt prioritera gruvnäringens behov.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förlänga den planerade Ostlänken till en sydostkustbana.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tydliga riktlinjer och processer för medfinansiering av infrastrukturen måste upprättas.

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införande av en transporthierarki.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att budgetlagen bör ändras så att lånefinansiering kan vara huvudprincip.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utveckla tydliga principer för att den samhällsekonomiska nyttan är överordnad finansieringsform vid prioritering av infrastrukturobjekt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förslag för en hållbar samhällsplanering.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 bör uppgå till 595 miljarder kronor och att 352 miljarder kronor av denna ram ska användas till utveckling av transportsystemet.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planeringsperioden 2014–2025 i utvecklingen av transportsystemet bör ha en nivå för järnvägsinvesteringar motsvarande 231 miljarder kronor uppdelade enligt följande: 218 miljarder kronor till nya järnvägar och 13 miljarder kronor till lokal spårtrafik.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vissa prioriterade investeringsåtgärder och inriktningar för perioden 2014–2025.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet bör avsättas 8,4 miljarder kronor för riktade åtgärder för cykelinfrastruktur.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet bör avsättas 13,2 miljarder kronor för riktade åtgärder för kollektivtrafik.

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en flexibel investeringsram för hållbara transportlösningar bör avsättas med 10 miljarder kronor i utvecklingen av transportsystemet för investerings- och trinningsåtgärder på kort sikt.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett ökat anslag för banunderhåll och ett moratorium för fortsatta höjningar av banavgiften under planperioden så länge man inte har uppnått villkor som är jämbördiga med konkurrerande trafikslag.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att 109 miljarder kronor av den ekonomiska ramen bör avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar inkluderande upprustning av lågtrafikerade banor och kapillärspår.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att 134 miljarder kronor av den ekonomiska ramen bör avsättas till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen under 2013 bör återkomma med ett konkret förslag till ett vägprissystem för Gotlandstrafiken.

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen avslår regeringens förslag till statlig planeringsram på 522 miljarder kronor för transportinfrastruktur för perioden 2014–2025.
2. Riksdagen beslutar att den totala statliga planeringsramen för perioden i stället ska uppgå till 568 miljarder kronor.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag om att 86 miljarder kronor ur ramen ska avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar och 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
4. Riksdagen beslutar att 90,8 miljarder kronor ur ramen ska avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar och 159,8 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för ett sektorsmål för transportsektorns utsläpp av växthusgaser.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om banavgifter.

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av styrmedel och avgifter för transportsektorn.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att standarden för Ostlänken och sträckan Göteborg–Borås bör planeras för en hastighet på 320 kilometer i timmen.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påbörja planeringen av Götalandsbanan och Europabanan, ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor i Sverige.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga en första etapp av Europabanan Lund–Hässleholm.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett projektbolag för de svenska höghastighetsbanorna.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nordisk och europeisk dimension i planeringen av de svenska höghastighetsbanorna och övriga större projekt.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de tre godsstråken.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Norrbotniabanan.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Mäljarbanan genom Sundbyberg.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Stockholms tunnelbana.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om projektering för en andra Öresundsförbindelse, HH-förbindelsen.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av anslag till kollektivtrafiksatsningar i storstäderna i åtgärdsplaneringen.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Västra stambanan och Ostkustbanan.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om mötesseparering av vägar.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ITS.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tjälsäkring och bärighetsåtgärder.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om planering av större kommande infrastrukturprojekt.

26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att belysa olika ambitionsnivåer inom ramen för åtgärdsplaneringen.

2012/13:T9 av Christer Engelhardt m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anslag för Gotlandstrafiken flyttas från området Trafikavtal till området Väghållning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en minimihastighet i bastrafiken vad gäller en överfartshastighet på 28 knop i Gotlandstrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Gotlandstrafiken är ett statligt ansvar.

2012/13:T10 av Christer Engelhardt (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inom ramen för ett tilläggsavtal mellan Region Gotland och staten pröva frågan om en reservhamn på Gotland för färjetrafiken.

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett klimatpolitiskt ramverk.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om målsättningen att transportsektorn ska minska sina koldioxidutsläpp med 80 procent till 2030.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utgå från Kapacitetsutredningens klimatpaket i den kommande åtgärdsplaneringen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att revidera den nationella planen 2010–2021 så att den aktivt bidrar till att nå klimatmålen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en klimatanpassning av de regionala planerna.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphöja fyrstegsprincipen till lag.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att klimatsäkra infrastrukturen som en del av det kontinuerliga arbetet med drift och underhåll, både för järnväg och för väg.
8. Riksdagen beslutar att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 ska uppgå till 578 miljarder kronor och att 330 miljarder kronor av denna ram ska användas till utveckling av transportsystemet.

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påbörja planeringen av ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Ostlänken, sträckorna Göteborg–Borås och Lund–Hässleholm, bör byggas med en standard som möjliggör en topphastighet på 320 kilometer i timmen.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Ostlänken och sträckan Göteborg–Borås inte planeras för tunga godståg.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en statlig delfinansiering av spårväg och tunnelbana.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utredningen av en tunnelbana till Nacka ska utgå från kollektivtrafikresenärernas behov.
14. Riksdagen beslutar att av den ekonomiska ramen bör 93 miljarder kronor avsättas till drift och underhåll och reinvesteringar i statliga järnvägar och 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
15. Riksdagen beslutar att av den ekonomiska ramen bör 85 miljarder kronor avsättas för investeringar i vägar varav 9 miljarder kronor bör gå till investeringar i cykelvägar och andra cykelåtgärder; ytterligare 210 miljarder kronor bör gå till investeringar i spårtrafik varav 12 miljarder kronor bör användas för bidrag till spårvägar och tunnelbana och 198 miljarder kronor för investeringar i järnvägar.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avbryta planerna på en östlig motorvägsförbindelse i Stockholm, den s.k. Österleden, i enlighet med slutsatserna i Trafikverkets klimatpaket.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att föreslå åtgärder som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft i den kommande åtgärdsplaneringen.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade cykelsatsningar, både på statliga vägar och som delfinansiering för regioner och kommuner.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en större del av vägunderhållet ska gå till det mer perifera vägnätet på landsbygden, t.ex. för tjälsäkring.
20. Riksdagen begär att regeringen avbryter planerna på Förbifart Stockholm och i stället söker lösningar för Stockholmstrafiken där uppsatta klimat- och miljömål nås.

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens utredning om trafikbuller och bostadsbyggande i första hand bör fokusera på att åtgärda trafikbullret vid källan.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att samhällsnytta och uppfyllelse av miljömål ska styra prioriteringen av objekt, inte viljan till medfinansiering.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om inriktningen av järnvägsinvesteringar inom en ram på totalt 198 miljarder kronor.

Skrivelse 2011/12:139

Regeringens skrivelse 2011/12:139 Riksrevisionens rapport om medfinansiering av statlig infrastruktur.

Följdmotioner med anledning av skrivelse 2011/12:139

2011/12:T12 av Siv Holma m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att infrastruktur som är nationellt viktig även finansieras av staten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återgå till den samhällsekonomiska prioriteringsgrund där investeringarnas finansieringsform inte spelar in.

2011/12:T13 av Anders Ygeman m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de problem med bl.a. lägre samhällsekonomisk effektivitet som Riksrevisionen visar på vid medfinansiering av statlig infrastruktur.

Skrivelse 2012/13:3

Regeringens skrivelse 2012/13:3 Riksrevisionens rapport om infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen? .

Följdmotioner med anledning av skrivelse 2012/13:3

2012/13:T1 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen årligen ska återkomma till riksdagen med en redovisning av hur transportsektorn kan bidra till att klimatmålen nås.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utarbeta ett sektorsmål för transportsektorns klimatpåverkan.

2012/13:T2 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett klimatpolitiskt ramverk.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör sätta ett mål för hur mycket transportsektorn ska minska sina koldioxidutsläpp till 2020.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att revidera den nationella planen för perioden 2010–2021 så att den aktivt bidrar till att nå klimatmålen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beräkningar av klimatpåverkan från den nationella planen för perioden 2010–2021 bör uppdateras utifrån slutsatserna i Riksrevisionens granskning.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för att minska vägtrafikens klimatpåverkan.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft på bilens och flygets bekostnad.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör redovisa fördelningen mellan väg- och järnvägsinvesteringar för den nationella planen för perioden 2010–2021 för riksdagen.

Skrivelse 2012/13:15

Regeringens skrivelse 2012/13:15 Riksrevisionens rapport om Citybanans regionala medfinansiering.

Skrivelse 2012/13:19

Regeringens skrivelse 2012/13:19 Utförande av drift och underhåll av järnväg.

Följdmotioner med anledning av skrivelse 2012/13:19

2012/13:T3 av Siv Holma m.fl. (V):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering, där varje del av järnvägssystemets fragmentarisering utvärderas.

2012/13:T4 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering, där varje del av järnvägssystemets fragmentisering utvärderas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med en genomgång av järnvägens faktiska status och underhållets faktiska kvalitet för att säkra underhållsbehovets omfattning och att resurserna prioriteras rätt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en särskild granskning av säkerheten på spåren, hur den påverkats i och med konkurrensutsättningen av underhållet och ifall en mer samlad organisation skulle vara bättre eller sämre för säkerheten.

2012/13:T5 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utförlig utredning om järnvägssystemets organisering, där varje del av järnvägssystemets fragmentarisering utvärderas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast ska återkomma till riksdagen med en genomgång av järnvägens faktiska status och underhållets faktiska kvalitet för att säkra underhållsbehovets omfattning och att resurserna prioriteras rätt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket fortsättningsvis ska utföra säkerhets- och underhållsbesiktning av järnvägen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa sammanhållna och strategiskt avgränsade underhållsregioner.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva framkomlighetsbaserade underhållskontrakt för att premiera långsiktigt förebyggande underhåll.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkerställa tillräckliga anslag till underhållet för att kunna komma upp i den nivå på kapacitet som järnvägs-systemet ursprungligen har utformats för.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012

2012/13:Fi303 av Åsa Romson m.fl. (MP):

15. 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, klimatsmart kollektivtrafik och cykel.

2012/13:T201 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en tidigareläggning av ombyggnaden av riksväg 26/47 på sträckan Mullsjö–Jönköping.

2012/13:T202 av Anders Andersson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en fortsatt utbyggnad av infrastrukturen i sydöstra Sverige.

2012/13:T205 av Caroline Szyber (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av samordnade infrastruktursatsningar för cykling.

2012/13:T206 av Anders Sellström (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utse en förhandlingsman för att lösa medfinansieringen av Norrbotniabanan.

2012/13:T210 av Irene Oskarsson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södra stambanan och de anslutande banornas betydelse för infrastrukturen i södra Sverige.

2012/13:T215 av Carina Herrstedt (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att besluta om ett infrastrukturpaket för Skåne med utbyggnad av vägar och kollektivtrafik.

2012/13:T216 av Carina Herrstedt (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det nuvarande borgensåtagandet för Trelleborgs Hamn AB:s utbyggnadslån som Trelleborgs kommun står för samt nya borgensåtaganden för kommande utbyggnader övertas av svenska staten.

2012/13:T217 av Lars-Axel Nordell och Annika Eclund (båda KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i revideringen av den nationella planen för transportsystemet väga in behovet av att bygga ut E20-stråket till fyrfältsväg.

2012/13:T219 av Lars-Axel Nordell (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten till höghastighetståg mellan Stockholm och Oslo.

2012/13:T222 av Stina Bergström m.fl. (MP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om slussarna och broarna vid Vätern, Göta Älv och Trollhätte kanal.

2012/13:T225 av Désirée Liljevall (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att underlätta cykeltrafik på Ölandsbron.

2012/13:T230 av Tina Acketoft m.fl. (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

2012/13:T237 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en utbyggd järnväg till Sälen.

2012/13:T240 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att prioritera en ombyggnad av riksväg 68 norrut från Avesta.

2012/13:T242 av Kerstin Nilsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge berörd myndighet i uppdrag att utforma enhetliga regler för hur cykelbanor och korsningar ska anläggas och utformas.

2012/13:T247 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för infrastrukturinvesteringar i Värmland.

2012/13:T249 av Siv Holma m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska anta mål om att cykelns andel av antalet resor 2020 ska vara minst 20 procent.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inrätta en nationell cykelsamordnare.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återkomma med förslag om en ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där det är berättigat och denna efterfrågan finns från resenärer.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att tillåta väl avgränsade cykelfält/cykelbanor i motgående riktning på enkelriktad väg.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det lagliga skyddet bör stärkas genom att cyklister ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör få i uppdrag att utreda på vilket sätt cykelöverfarter kan göras säkrare och hur dessa kan få ett enhetligt utseende.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hastighetsbegränsningen i blandad trafik i tätbebyggda områden inte bör överstiga 30 kilometer i timmen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att cykeltrafikanternas framkomlighet vid bygandet av två-plus-ett-vägar alltid ska vara lika viktigt att beakta som trafiksäkerheten för bilister.

2012/13:T250 av Maria Lundqvist-Brömster (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en statlig förhandlingsperson bör tillsättas i den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan.

2012/13:T251 av Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (båda FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att långsiktigt verka för en förbindelse, en Kvarkenbro, mellan Umeå och Vasa.

2012/13:T261 av Anna Wallén (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen ta hänsyn till framkomligheten för cyklister vid planering av s.k. två-plus-ett-vägar.

2012/13:T266 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fortsätta att planera för snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg via Jönköping.

2012/13:T269 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av E4 förbi Ljungby.

2012/13:T270 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för att bygga resterande delar av Europakorridoren.

2012/13:T272 av Susanne Eberstein och Marie Nordén (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av E14.

2012/13:T273 av Lars-Axel Nordell och Per Åsling (KD, C):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda behovet av avlastnings- och omlidningsmöjligheter i det svenska järnvägsnätet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att särskilt analysera Inlandsbanans strategiska funktion i det nationella transportsystemet i ljuset av den expanderande gruvnäringen och dess ökade kapacitetsbehov och behov av stabila godstransporter.

2012/13:T278 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge snarast byggs.

2012/13:T291 av Hillevi Larsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av satsningar på järnvägen och utvärdering av avregleringen.

2012/13:T296 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 sänkta avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i samverkan med Danmark utreda hur eventuella framtida broavgifter kan användas till väg- och järnvägsinvesteringar i regionen Skåne–Själland.

2012/13:T297 av Roger Tiefensee (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en översyn av förutsättningarna för persontrafik på TGOJ-banan mellan Eskilstuna och Oxelösund.

2012/13:T298 av Ola Johansson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stimulera till ökad samordning vid förläggning av transportinfrastruktur.

2012/13:T301 av Helena Lindahl (C):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter och att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande.

2012/13:T304 av Staffan Danielsson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla och förbättra järnvägen och vägen mellan Västerвик och Linköping.

2012/13:T308 av Phia Andersson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av avregleringen av järnvägen.

2012/13:T309 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av järnvägen mellan Varberg och Herrljunga.

2012/13:T310 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan.

2012/13:T315 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en infrastrukturutveckling i Jönköpings län.

2012/13:T317 av Mikael Cederbratt (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten till säkrare val för cyklisterna.

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ska utföra det nödvändiga banunderhållet i egen regi.

2012/13:T323 av Jabar Amin m.fl. (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reservera medel för att påbörja byggandet av Norrbotten-banan under 2015.

2012/13:T324 av Stina Bergström och Annika Lillemets (båda MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att cyklisterna ska kunna ta sig över Kalmarsund utan kostnad.

2012/13:T328 av Carina Hägg (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en elektrifiering av järnvägen på sträckorna Värnamo–Nässjö och Vaggeryd–Jönköping.

2012/13:T329 av Ingemar Nilsson och Marie Nordén (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av Mittbanan.

2012/13:T332 av Thoralf Alfsson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge ekonomiskt stöd för förbättringar av farleden in till Grankullavik på norra Öland.

2012/13:T335 av Nina Lundström (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om insatser för cykelturism.

2012/13:T336 av Nina Lundström (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om insatser för ökad trafiksäkerhet för cyklisterna.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nationell informationskampanj.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om styrstångsfylleri.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trafikhuvudmännens ansvar för att skapa säkrare förutsättningar för cykling.

2012/13:T357 av Anita Brodén och Nina Larsson (båda FP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en väl fungerande infrastruktur i Dalsland och Värmland.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att klassa Dalsland som ett skogslän.

2012/13:T363 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör vara obligatoriskt att använda cykelhjälm.

2012/13:T367 av Matilda Ernkrans och Håkan Bergman (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att påskynda ombyggnationen av riksväg 50 mellan Åsbro och Askersund.

2012/13:T372 av Peter Johnsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra samtliga delar av Trollhättepaketet när det gäller infrastrukturen och en utbyggnad av Europaväg 45 och järnvägen Norge–Väner-länken genom Dalsland.

2012/13:T375 av Peter Johnsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över behovet av insatser för det kapillära järnvägsnätet.

2012/13:T376 av Christina Oskarsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av E20 genom Västra Götalandsregionen.

2012/13:T378 av Johan Andersson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på länsväg 211.

2012/13:T379 av Johan Andersson och Matilda Ernkrans (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att tidigarelägga byggstarten av sträckan Medevi–Brattebro på riksväg 50.

2012/13:T380 av Johan Andersson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för åtgärder som underlättar tågstopp på mindre orter.

2012/13:T381 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att åtgärda de kvarstående flaskhalsarna på Ådalsbanan och Ostkustbanan.

2012/13:T382 av Eva Sonidsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en upprustning av Ådalsbanans norra del.

2012/13:T383 av Pia Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga en återföring av det löpande och avhjälpande underhållet till Trafikverket.

2012/13:T384 av Johan Andersson och Matilda Ernkrans (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett komplett dubbelspår på sträckan Hallsberg–Degerön.

2012/13:T385 av Gunnar Andrén (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga vidare på Stockholmsregionens tunnelbana för framkomlighetens, resenärernas och miljöns skull och för att minska trängseln ovan jord.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tydliga statsbidragsbestämmelser bör utarbetas för att stimulera till utbyggnad av tunnelbana i befolkningstäta tillväxtdelar i Sverige.

2012/13:T386 av Gunnar Andrén (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Transportstyrelsen utreda en järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter.

2012/13:T387 av Gunnar Andrén (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Transportstyrelsen utreda frågan om samfinansiering av en utbyggd Roslagsbana till Arlanda i syfte att dels skapa ytterligare ett spårbundet alternativ att nå Sveriges storflygplats, dels minska miljöbelastningen vid flygplatsen.

2012/13:T388 av Ulrika Carlsson i Skövde (C):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av utbyggnaden av E20 till fyrfältsväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att hela E20 av EU får TEN-klassning och därmed påskynda projektering och produktion av den återstående delen av E20:s utbyggnad till fyrfältsväg mellan Stockholm och Göteborg.

2012/13:T389 av Billy Gustafsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en utbyggnad av väg E22 i Östergötland.

2012/13:T391 av Olle Thorell m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny mötesstation på järnvägssträckan Västerås–Fagersta.

2012/13:T393 av Olle Thorell m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för motorvägsstandard på sträckan Köping–Västjädra.

2012/13:T395 av Anna Wallén m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för goda transporter i Bergslagen i samband med återupptagen gruvbrytning.

2012/13:T398 av Désirée Liljevall (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fler cykelvägar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta cyklingen i beaktande när landsvägar byggs om till två-plus-ett-vägar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta med cyklar på tåg och andra transportmedel.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se till att det finns kapacitet att parkera cyklar vid resecentrum och andra knutpunkter.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbättra infrastrukturen för cyklisterna.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för säkra gång- och cykelvägar i anslutning till alla skolor.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ha målsättningen att halvera antalet allvarligt skadade cyklisterna med hälften år 2020 jämfört med i dag.

2012/13:T400 av Anna Steele (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södertörns infrastruktur för jobb och tillväxt.

2012/13:T401 av Rickard Nordin (C):

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

2012/13:T404 av Karin Åström m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för infrastruktursatsningar för ökad tillväxt.

2012/13:T405 av Tina Ehn och Jan Lindholm (båda MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket ett tydligare uppdrag i regleringsbrevet i fråga om cykelmöjligheter på det statliga vägnätet.

2012/13:T407 av Per Bolund m.fl. (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att planera för och samarbeta kring cykelmotorvägar längs lämpliga järnvägssträckor.

2012/13:T409 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för godstransporter på järnväg i Bergslagen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att öka kapaciteten för persontransporter på järnväg i Bergslagen.

2012/13:T412 av Anita Brodén (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på att myndigheter och aktörer samordnar infrastruktursatsningar för att minimera markinträng.

2012/13:T416 av Mattias Karlsson och Sven-Olof Sällström (båda SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att inrätta en särskild investeringspott för marknadsdrivna anpassningar av infrastrukturen.

2012/13:T417 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbereda för byggande av ett dubbelspår till Sundsvall.

2012/13:T419 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för Bergslagspendeln.

2012/13:T420 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Strömsholms kanal.

2012/13:T422 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett bättre underhåll av vår infrastruktur.

2012/13:T423 av Lennart Axelsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att ge järnvägsnäten i Bergslagen stabila förutsättningar att utvecklas.

2012/13:T424 av Urban Ahlin m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga om E20 till fyrfältsväg.

2012/13:T426 av Katarina Köhler m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att prioritera förbättring av vägstandarderna på E4 mellan Umeå och Skellefteå.

2012/13:T427 av Katarina Köhler och Christina Karlsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en ny dragning av E4 genom Västerbotten och Västernorrland.

2012/13:T428 av Isak From m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av de öst-västliga kommunikationerna.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att regeringen tillsätter en arbetsgrupp för att utveckla Kvarkentrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för hur Sverige ska ta tillvara de möjligheter som bättre kommunikationer mellan Nordlands och Helgelandsregionerna medför.

2012/13:T430 av Peter Hultqvist m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ytterligare investeringar i Europaväg 16 Gävle–Malung–Oslo, riksväg 70 Enköping–Idre och riksväg 50 Bergslagsdiagonalen.

2012/13:T431 av Peter Hultqvist m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att prioritera Dalabanan och Bergslagsbanan för att åstadkomma kortare restider och bättre förutsättningar för basnäringarna samt bidra till regionförstoring.

2012/13:T432 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för godstrafiken på Bergslagsbanan.

2012/13:T435 av Isak From m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att göra Inlandsbanan till ett fungerande transportalternativ till och från norra Norrland.

2012/13:T437 av Lars Eriksson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga fyrspar på sträckan Tomtebodå–Kalhåll.

2012/13:T438 av Kerstin Haglö och Peter Jeppsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra infrastrukturen i Blekinge.

2012/13:T439 av Agneta Gille m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i vägar och järnvägar i Uppsala län.

2012/13:T441 av Gunnar Andrén (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättrade kommunikationer av bostads- och näringslivsskål inom Norrtålje kommun.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda att Europaväg E18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägvsnittet Rosenkålla–Söderhall.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbindelsen till Kapellskär av säkerhetsskäl radikalt förbättras.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en upprustning av riksväg 77.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.

2012/13:T450 av Josef Fransson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ut E20 till motorväg genom Skaraborg.

2012/13:T451 av Patrik Björck m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att öka kapaciteten på Västra stambanan.

2012/13:T452 av Ann-Christin Ahlberg m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en bättre infrastruktur i Västsverige.

2012/13:T453 av Jennie Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i infrastrukturen i Halland.

2012/13:T454 av Sven-Erik Bucht m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att starta byggandet av Norrbotniabanan.

2012/13:T457 av Peter Persson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett principbeslut att bygga hela Götalandsbanan.

2012/13:T458 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspår mellan Herrljunga och Uddevalla.

2012/13:T461 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en satsning på Kinnekullebanan.

2012/13:T464 av Carina Hägg m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för höghastighetsbanor sammankopplade med det europeiska höghastighetsnätet.

2012/13:T465 av Christer Adelsbo m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att prioritera satsningar på E22.

2012/13:T466 av Ann Arleklo m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en fast förbindelse i norra Öresund för att förbättra möjligheterna till ett hållbart och effektivt transportsystem.

2012/13:T467 av Ibrahim Baylan (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för färjetrafiken mellan Umeå och Vasa.

2012/13:T468 av Ibrahim Baylan (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för färjetrafiken till och från Holmön i Umeå kommun.

2012/13:T469 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.

2012/13:T470 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 till turistresmål som är starkt säsongsbundna eller knutna till ett visst evenemang.

2012/13:T471 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med näringslivet rusta upp Inlandsbanan och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i Norrlands inland och bidra till den globala klimatomställningen.

2012/13:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag för att möjliggöra cykeltrafik i motsatt riktning på enkelriktade gator.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att bilar ska väja för cyklister då cyklisterna färdas på en huvudled.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att bilister måste lämna företräde för cyklister vid övergångsställen där det finns cykelbana.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör utfärda en bashastighet på 30 km/h i landets tätorter.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör se till att alla två-plus-ettvägar som tidigare haft, eller som bör ha, goda cykelmöjligheter nu tillförsäkras en cykelväg eller motsvarande för att skapa en trygg och säker cykelmiljö.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphäva det nuvarande förbudet mot cykling på väg där det finns cykelbana i närheten.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en komplettering av kollektivtrafiklagen så att det blir obligatoriskt att kräva av både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken.

2012/13:T473 av Tina Ehn (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att förlänga Bohusbanan till Oslo.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta persontrafiken på Lysekilsbanan.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att åtgärda den låga höjden i tunnlarna norr om Uddevalla för att godstrafik med Stora Ensos SECU-boxar ska vara möjlig på banan.

2012/13:T475 av Anders Sellström (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en driftsäker och kapacitetsmässigt väl fungerande transportlösning för Holmön.

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ökad kapacitet i järnvägssystemet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om godstrafiken på järnväg.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den nordiska dimensionen i transportpolitiken.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om TEN-T.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av Stockholms tunnelbana.
43. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cykling.

2012/13:T480 av Leif Jakobsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör arbeta aktivt för högre hastigheter för järnvägstrafiken på Fehmarnförbindelsen.

2012/13:T481 av Annelie Karlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättring av infrastrukturen i Skåne.

2012/13:T483 av Krister Örnfjäder m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för betydande insatser för att utveckla Kalmar läns infrastruktur och därmed främja tillväxt och utveckling.

2012/13:T488 av Anne Marie Brodén (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka användandet av hjälm bland vuxna.

2012/13:T492 av Julia Kronlid (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av Europaväg 20.

2012/13:T493 av Mikael Jansson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en utredning ska visa den möjliga kapaciteten hos en stadsbanejärnväg skild från Trafikverkets banor och biltrafik i en cirkel utanför centrala Göteborg som alternativ till investeringen i Västlänken.

2012/13:T495 av Emil Källström (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägen i Västernorrlands län.

2012/13:T496 av Emil Källström (C):

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

2012/13:T498 av Julia Kronlid (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av Europaväg 18.

2012/13:T502 av Ulf Holm m.fl. (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en avsiktsförklaring om att bygga ut en infrastruktur för höghastighetståg i Sverige.

2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inrätta ett klimatpolitiskt ramverk.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Ostlänken bör byggas med en standard för höghastighetståg.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen.

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återinföra bidrag till köp av och reinvesteringar i fordon.
14. 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.

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om byggande av höghastighetståg och Norrbotnianbanan som ett led i ett minskat resande med flyg.

2012/13:T506 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägstrafik genom Sverige.

2012/13:T507 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se Inlandsbanan som en del av det nordiska järnvägsnätet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om näringslivets medfinansiering.

2012/13:T508 av Åsa Romson m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur trafiksystemet i Stockholmsregionen bör utvecklas för att nå klimat- och miljömål.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den tunnelbana till Nacka som regeringen nu ska utreda ska utgå från kollektivtrafikresenärernas behov.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avbryta planerna på en östlig motorvägsförbindelse i Stockholm, den s.k. Österleden, i enlighet med slutsatserna i Trafikverkets klimatpaket.

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inrätta ett klimatpolitiskt ramverk.

2012/13:T510 av Helena Leander m.fl. (MP):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd statlig medfinansiering av kollektivtrafik samt gång- och cykelvägnät.

2012/13:N311 av Matilda Ernkrans m.fl. (S):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om mer gods på järnväg.

2012/13:N361 av Annelie Karlsson m.fl. (S):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bygga ut cykelvägar för upplevelsens, miljöns och säkerhetens skull.

2012/13:N371 av Yilmaz Kerimo m.fl. (S):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av investeringar i Stockholmsregionens kommunikationer och infrastruktur.

2012/13:N373 av Gunnar Andrén och Anna Steele (båda FP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om överväganden beträffande påskyndande av moderniseringen av Södertälje sluss.

2012/13:N377 av Mattias Jonsson m.fl. (S):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att investera i förstoring av arbetsmarknadsregionerna i Västsverige.

2012/13:N400 av Åsa Romson m.fl. (MP):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktur.

BILAGA 2

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 11

Motion	Motionärer	Yrkanden
11. Andra särskilda infrastrukturåtgärder		
2012/13:T6	Tony Wiklander och Lars Isovaara (båda SD)	4
2012/13:T7	Jonas Sjöstedt m.fl. (V)	10 i denna del
2012/13:T8	Anders Ygeman m.fl. (S)	15 i denna del, 16, 17, 19 och 21
2012/13:T10	Christer Engelhardt (S)	
2012/13:T11	Åsa Romson m.fl. (MP)	25 i denna del
2012/13:T201	Andreas Carlson (KD)	
2012/13:T202	Anders Andersson (KD)	
2012/13:T206	Anders Sellström (KD)	
2012/13:T210	Irene Oskarsson (KD)	
2012/13:T215	Carina Herrstedt (SD)	
2012/13:T216	Carina Herrstedt (SD)	
2012/13:T217	Lars-Axel Nordell och Annika Eclund (båda KD)	
2012/13:T222	Stina Bergström m.fl. (MP)	2
2012/13:T230	Tina Acketoft m.fl. (FP)	
2012/13:T237	Jan Lindholm (MP)	
2012/13:T240	Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda S)	
2012/13:T247	Ann-Kristine Johansson m.fl. (S)	
2012/13:T250	Maria Lundqvist-Brömster (FP)	
2012/13:T251	Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (båda FP)	
2012/13:T269	Clas-Göran Carlsson m.fl. (S)	
2012/13:T272	Susanne Eberstein och Marie Nordén (båda S)	
2012/13:T273	Lars-Axel Nordell och Per Åsling (KD, C)	1 och 2
2012/13:T278	Jan Lindholm (MP)	
2012/13:T297	Roger Tiefensee (C)	
2012/13:T301	Helena Lindahl (C)	1
2012/13:T304	Staffan Danielsson (C)	
2012/13:T309	Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S)	
2012/13:T310	Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S)	
2012/13:T315	Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S)	
2012/13:T323	Jabar Amin m.fl. (MP)	
2012/13:T328	Carina Hägg (S)	
2012/13:T329	Ingemar Nilsson och Marie Nordén (båda S)	
2012/13:T332	Thoralf Alfsson (SD)	
2012/13:T357	Anita Brodén och Nina Larsson (båda FP)	2 och 4
2012/13:T367	Matilda Ernkrans och Håkan Bergman (båda S)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2012/13:T372	Peter Johnsson m.fl. (S)	
2012/13:T376	Christina Oskarsson m.fl. (S)	
2012/13:T378	Johan Andersson (S)	
2012/13:T379	Johan Andersson och Matilda Ernkrans (båda S)	
2012/13:T381	Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S)	
2012/13:T382	Eva Sonidsson m.fl. (S)	
2012/13:T384	Johan Andersson och Matilda Ernkrans (båda S)	
2012/13:T386	Gunnar Andrén (FP)	
2012/13:T387	Gunnar Andrén (FP)	
2012/13:T388	Ulrika Carlsson i Skövde (C)	1 och 2
2012/13:T389	Billy Gustafsson m.fl. (S)	
2012/13:T391	Olle Thorell m.fl. (S)	
2012/13:T393	Olle Thorell m.fl. (S)	
2012/13:T395	Anna Wallén m.fl. (S)	
2012/13:T400	Anna Steele (FP)	
2012/13:T404	Karin Åström m.fl. (S)	
2012/13:T409	Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP)	1 i denna del och 2
2012/13:T417	Johnny Skalin (SD)	
2012/13:T419	Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda S)	
2012/13:T420	Carin Runeson och Olle Thorell (båda S)	
2012/13:T423	Lennart Axelsson m.fl. (S)	
2012/13:T424	Urban Ahlin m.fl. (S)	
2012/13:T426	Katarina Köhler m.fl. (S)	
2012/13:T427	Katarina Köhler och Christina Karlsson (båda S)	
2012/13:T428	Isak From m.fl. (S)	1–3
2012/13:T430	Peter Hultqvist m.fl. (S)	
2012/13:T431	Peter Hultqvist m.fl. (S)	
2012/13:T432	Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda S)	
2012/13:T435	Isak From m.fl. (S)	
2012/13:T437	Lars Eriksson m.fl. (S)	
2012/13:T438	Kerstin Haglö och Peter Jeppsson (båda S)	
2012/13:T439	Agneta Gille m.fl. (S)	
2012/13:T441	Gunnar Andrén (FP)	1–6
2012/13:T450	Josef Fransson (SD)	
2012/13:T451	Patrik Björck m.fl. (S)	
2012/13:T452	Ann-Christin Ahlberg m.fl. (S)	
2012/13:T453	Jennie Nilsson m.fl. (S)	
2012/13:T454	Sven-Erik Bucht m.fl. (S)	
2012/13:T458	Jörgen Hellman m.fl. (S)	
2012/13:T461	Carina Ohlsson m.fl. (S)	
2012/13:T465	Christer Adelsbo m.fl. (S)	
2012/13:T466	Ann Arleklo m.fl. (S)	
2012/13:T467	Ibrahim Baylan (S)	
2012/13:T468	Ibrahim Baylan (S)	
2012/13:T469	Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S)	
2012/13:T471	Per Åsling och Helena Lindahl (båda C)	
2012/13:T473	Tina Ehn (MP)	1–3
2012/13:T475	Anders Sellström (KD)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2012/13:T481	Annelie Karlsson m.fl. (S)	
2012/13:T483	Krister Örnfjäder m.fl. (S)	
2012/13:T492	Julia Kronlid (SD)	
2012/13:T493	Mikael Jansson (SD)	
2012/13:T495	Emil Källström (C)	
2012/13:T496	Emil Källström (C)	
2012/13:T498	Julia Kronlid (SD)	
2012/13:T505	Annika Lillemets m.fl. (MP)	7 i denna del
2012/13:T507	Stina Bergström m.fl. (MP)	1–3
2012/13:N371	Yilmaz Kerimo m.fl. (S)	5
2012/13:N373	Gunnar Andrén och Anna Steele (båda FP)	2
2012/13:N377	Mattias Jonsson m.fl. (S)	4