



# Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem

---

## Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20). Utskottet behandlar vidare några förslag i budgetpropositionen för 2002 (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22 Kommunikationer) samt 509 motioner (951 yrkanden) från fyra riksmöten.

Utskottet ställer sig bakom samtliga regeringsförslag. Till betänkandet har fogats 23 reservationer och 1 särskilt yttrande. De frågor som reservationerna och de särskilda yttrandena avser samt de partier som har avgett dem framgår av innehållsförteckningen (s. 6).

### Utgångspunkter och mål för transportpolitiken

Utskottet anser att utgångspunkterna för den fortsatta utvecklingen av transportpolitiken bör vara de av riksdagen fastlagda transportpolitiska målen, de 15 nationella miljökvalitetsmålen med tillhörande delmål och den beslutade ansvarsfördelningen mellan olika aktörer på transportområdet.

Utskottet anser att det bör införas ett nytt delmål om ett jämställt transportsystem.

### Miljöstyrande avgifter

Utskottet anser att riksdagen bör ge regeringen till känna att om kommuner eller regioner beslutar att hos regeringen göra en framställning om att införa trängselavgifter som ett led i en bredare strategi för att komma till rätta med trafikens trängsel- och miljöproblem skall regeringen bereda frågan.

### Väg- och järnvägsinsatser åren 2002–2004

Utskottet anser att 12 miljarder kronor bör avsättas för ökade åtgärder i infrastrukturen under perioden 2002–2004. Medlen skall gå till investeringar i och underhåll av vägar och järnvägar. Resurser skall bl.a. satsas på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar.

### **Planeringsram för perioden 2004–2015**

Utskottet föreslår att den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastrukturen för perioden 2004–2015 skall uppgå till 364 miljarder kronor och att den skall användas på följande sätt:

- 87 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar,
- 38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar,
- 8 miljarder kronor för sektorsuppgifter,
- 17 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar,
- 100 miljarder kronor för investeringar i järnvägar,
- 39 miljarder kronor för nationella väginvesteringar,
- 30 miljarder kronor för regional transportinfrastruktur,
- 45 miljarder kronor för kapitalkostnader i form av räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

### **Järnvägstunneln genom Hallandsås**

Utskottet anser att det är viktigt att hela Västkustbanan får en förbättrad standard. Banverket bör därför få möjlighet att fortsätta planeringen av järnvägstunneln genom Hallandsås. Utskottet förutsätter att miljöaspekterna noga kommer att beaktas vid de återstående miljöprövningarna av projektet.

### **Botniabanan**

Utskottet anser att regeringen bör få besluta om en låneram om högst 10,4 miljarder kronor för Botniabanans första och andra utbyggnadsetapp.

### **Citytunneln i Malmö**

Utskottet anser att regeringen bör bemyndigas att godkänna att Banverket ensamt skall ansvara för genomförandet av Citytunneln i Malmö. Därigenom kommer kostnadskontrollen att förbättras. Banverkets andel av Citytunnelns totala finansiering, 6 248 miljoner kronor, bör finansieras inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar.

### **Spårkapacitet i centrala Stockholm**

Utskottet anser att en ökad spårkapacitet i centrala Stockholm är mycket angelägen och bör rymmas inom ramen för järnvägsinvesteringar. Regional medfinansiering bör vara en förutsättning för projektet. Planeringsarbetet bör genomföras så att en utbyggnad är klar senast år 2011.

### **Satsning på kollektivtrafik**

Utskottet anser att det är viktigt att kollektivtrafikens behov uppmärksammas under planeringsperioden. Utskottet ställer sig därför bakom regeringens förslag att ett nytt bidrag på 4,5 miljarder kronor skall införas för investeringar i regionaltåg.

**Kollektivtrafik för funktionshindrade**

Utskottet anser att det är angeläget att anpassningen av transportsystemet till de funktionshindrades behov påskyndas. En nationell strategi skall tas fram för hur transportsystemet, framför allt kollektivtrafiken, skall kunna bli tillgänglig för funktionshindrade till år 2010.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	4
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	8
Redogörelse för ärendet.....	15
Utskottets överväganden .....	16
1 Utgångspunkter och mål för transportpolitiken.....	16
1.1 Utgångspunkter för utveckling av transportsystemet.....	18
Regeringens bedömning .....	18
Motionsförslag.....	21
Parti- och kommittémotioner .....	21
Övriga motioner.....	28
Utskottets ställningstagande .....	30
1.2 Komplettering av delmålen.....	34
Regeringens förslag .....	34
Utskottets ställningstagande .....	34
2 Alternativa finansieringsformer m.m.....	35
2.1 Alternativa finansieringsformer.....	36
Regeringens bedömningar .....	36
Motionsförslag.....	37
Visst tidigare utredningsarbete .....	38
Utskottets ställningstagande .....	40
2.2 Omvandling av bränsleskatt till väghållningsavgift.....	41
Motionsförslag.....	41
Utskottets ställningstagande .....	41
3 Miljöstyrande avgifter .....	41
Motionsförslag.....	42
Regeringens bedömning .....	42
Utskottets ställningstagande .....	43
4 Väg- och järnvägsinsatser åren 2002–2004.....	43
4.1 Regeringens bedömningar av insatser åren 2002–2004.....	44
Övergripande om insatser och finansiering .....	44
Vägar åren 2002–2004.....	44
Järnvägar åren 2002–2004.....	46
4.2 Regeringens förslag om lånefinansiering m.m. ....	48
Låneram för genomförande av väg- och järnvägsprojekt .....	48
Förskjutning av amorteringar avseende vissa lånefinansierade vägprojekt.....	49
Motionsförslag.....	49
Utskottets ställningstagande .....	50

5 Planeringsram för perioden 2004–2015 .....	52
Bakgrund .....	54
Regeringens förslag .....	56
Motionsförslag .....	60
Moderata samlingspartiet .....	60
Kristdemokraterna .....	63
Centerpartiet .....	65
Folkpartiet liberalerna .....	67
Miljöpartiet de gröna .....	68
Övriga motioner .....	71
Utskottets ställningstagande .....	71
6 Sektorsuppgifter .....	79
Regeringens förslag .....	79
Motionsförslag .....	80
Utskottets ställningstagande .....	80
7 Särskilda investeringsprojekt .....	82
7.1 Järnvägstunneln genom Hallandsås .....	82
Bakgrund .....	83
Regeringens förslag .....	84
Motionsförslag .....	85
Utskottets ställningstagande .....	85
7.2 Botniabanan .....	87
Bakgrund .....	88
Regeringens förslag .....	88
Motionsförslag .....	89
Utskottets ställningstagande .....	90
7.3 Citytunneln i Malmö .....	92
Bakgrund .....	93
Regeringens förslag .....	94
Motionsförslag .....	95
Utskottets ställningstagande .....	97
7.4 Spårkapacitet i centrala Stockholm .....	98
Regeringens bedömning .....	99
Motionsförslag .....	99
Utskottets ställningstagande .....	100
8 Regionala planeringsfrågor .....	101
Regeringens förslag .....	102
Regionalt planeringsansvar .....	102
Indelning av järnvägsnätet .....	104
Motionsförslag .....	104
Regionalt planeringsansvar .....	104
Indelningen av järnvägsnätet .....	106
Cykeltrafik .....	106
Utskottets ställningstagande .....	107
Regionalt planeringsansvar .....	107

Indelningen av järnvägsnätet .....	109
Cykeltrafik.....	110
9 Kollektivtrafik för funktionshindrade.....	111
Regeringens förslag .....	111
Motionsförslag.....	112
Utskottets ställningstagande .....	112
10 Samhällsekonomiska bedömningar .....	113
Regeringens förslag .....	114
Motionsförslag.....	114
Utskottets ställningstagande .....	115
11 Övriga projekt.....	117
Reservationer.....	120
1. Utgångspunkter och mål för transportpolitiken (m) .....	120
2. Utgångspunkter och mål för transportpolitiken (kd).....	123
3. Utgångspunkter och mål för transportpolitiken (c).....	126
4. Utgångspunkter och mål för transportpolitiken (fp) .....	128
5. Utgångspunkter och mål för transportpolitiken (mp) .....	130
6. Alternativa finansieringsformer (m, kd, c, fp) .....	131
7. Omvandling av energiskatt till väghållningsavgift (kd, c).....	132
8. Miljöstyrande avgifter (s, v) .....	133
9. Väg- och järnvägsinsatser åren 2002–2004 (m, kd, fp) .....	133
10. Väg- och järnvägsinsatser åren 2002–2004 (c).....	134
11. Väg- och järnvägsinsatser åren 2002–2004 (mp) .....	135
12. Planeringsramar för perioden 2004–2015 (m).....	136
13. Planeringsramar för perioden 2004–2015 (kd).....	139
14. Planeringsramar för perioden 2004–2015 (c) .....	142
15. Planeringsramar för perioden 2004–2015 (fp).....	144
16. Planeringsramar för perioden 2004–2015 (mp).....	147
17. Järnvägstunneln genom Hallandsås (mp) .....	149
18. Botniabanans anslutningar (m) .....	149
19. Botniabanans projektorganisation (m, kd, fp).....	150
20. Citytunneln i Malmö (kd, c, mp) .....	151
21. Regionalt planeringsansvar (c) .....	152
22. Regionalt planeringsansvar (mp).....	153
23. Indelningen av järnvägsnätet (c).....	153
Särskilt yttrande.....	154
Regionalt planeringsansvar (m).....	154

Bilaga 1	
Förteckning över av utskottet i punkt 20 avstyrkta motionsyrkanden .....	155
Bilaga 2	
Regeringens förslag till riksdagsbeslut.....	171
Proposition 2001/02:1 Budgetpropositionen för 2002 – utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	171
Proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem .....	172
Bilaga 3	
Motioner som behandlas i avsnitten 1–10.....	174
Motioner från riksmötet 1999/2000.....	174
Motioner från riksmötet 2000/01 .....	178
Motioner med anledning av proposition 2001/02:20.....	185
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2001 .....	192
Bilaga 4	
Motioner som behandlas i avsnittet 11 Övriga projekt.....	198
Vägar.....	198
Järnvägar .....	222
Vissa andra projekt, bl.a. sjöfart, luftfart och yrkanden som behandlar flera trafikslag.....	239

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Utgångspunkter och mål för transportpolitiken

Riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T204, 1999/2000:T207, 1999/2000:T208 yrkandena 1, 2 och 4, 1999/2000:T209 yrkandena 1, 3–4, 7–9 och 11, 1999/2000:T210 yrkandena 13–15, 1999/2000:T214 yrkande 2, 1999/2000:T215, 1999/2000:T232, 1999/2000:T243 yrkandena 1 och 13, 2000/01:T201 yrkande 1, 2000/01:T208 yrkandena 2 och 3, 2000/01:T211 yrkandena 1, 4, 8–13, 2000/01:T212 yrkandena 13–14 och 25, 2000/01:T231 yrkandena 1–2 och 10–12, 2000/01:T232 yrkande 1, 2000/01:T413, 2000/01:T519 yrkandena 10–13, 2000/01:T624 yrkande 2, 2000/01:T641 yrkande 1, 2000/01:T820, 2000/01:T826, 2000/01:T830, 2000/01:T839, 2000/01:Bo223 yrkande 11, 2000/01:MJ218 yrkande 3, 2000/01:MJ711 yrkandena 27–28 och 30, 2000/01:N225 yrkande 5, 2000/01:N243 yrkande 3, 2000/01:N266 yrkande 8, 2000/01:N267 yrkande 18, 2000/01:N383 yrkandena 24–28, 2000/01:N385 yrkande 18, 2001/02:T9, 2001/02:T15 yrkandena 8, 11–12, 14, 24, 26 och 37–39, 2001/02:T18 yrkande 5, 2001/02:T41 yrkandena 3, 9–10, 17 och 19, 2001/02:T46 yrkandena 4 och 5, 2001/02:T239 yrkandena 4, 12–15 och 17, 2001/02:T326 yrkande 1, 2001/02:T360, 2001/02:T393, 2001/02:T450 yrkandena 8, 18–19 och 21, 2001/02:T463 yrkandena 1 och 9–12, 2001/02:MJ527 yrkande 1, 2001/02:N364 yrkandena 17–20, 2001/02:Sk288 yrkande 10 och 2001/02:So501 yrkandena 4 och 15.

*Reservation 1 (m)*

*Reservation 2 (kd)*

*Reservation 3 (c)*

*Reservation 4 (fp)*

*Reservation 5 (mp)*

## 2. Nya delmål för transportpolitiken

Riksdagen godkänner att delmålet om hög transportkvalitet utvidgas samt att ett nytt delmål om ett jämställt transportsystem införs. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:20 i denna del.



**3. Alternativa finansieringsformer**

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T201 yrkande 10, 2000/01:T211 yrkande 25, 2000/01:T212 yrkandena 1–3, 2000/01:T231 yrkande 3, 2000/01:T347 yrkande 3, 2001/02:T15 yrkande 25, 2001/02:T17 yrkande 1, 2001/02:T41 yrkande 18, 2001/02:T46 yrkandena 2 och 3, 2001/02:T355 yrkandena 3 och 4, 2001/02:T356, 2001/02:T450 yrkandena 9 och 10 samt 2001/02:T463 yrkande 20.

*Reservation 6 (m, kd, c, fp)*

**4. Omvandling av energiskatt till väghållningsavgift**

Riksdagen avslår motion 2001/02:T450 yrkande 2.

*Reservation 7 (kd, c)*

**5. Miljöstyrande avgifter**

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om miljöstyrande avgifter. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 1999/2000:T210 yrkande 18, 2000/01:T212 yrkande 20, 2000/01:T837, 2000/01:MJ711 yrkande 29, 2001/02:T15 yrkande 13, 2001/02:T355 yrkande 7, 2001/02:T450 yrkande 22 och 2001/02:So501 yrkande 14 samt avslår motion 2001/02:T16 yrkande 1.

*Reservation 8 (s, v)*

**6. Väg- och järnvägsinsatser åren 2002–2004**

Riksdagen

a) godkänner att regeringen 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 2 000 000 000 kr för genomförande av prioriterade väg- och järnvägsprojekt med start 2002,

b) bemyndigar regeringen att låta Vägverket betala de återstående amorteringarna avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda, åren 2004 och 2005. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i dessa delar och avslår motionerna 2001/02:T15 yrkandena 1 och 3, 2001/02:T30 yrkandena 5–7 samt 2001/02:T450 yrkande 1.

*Reservation 9 (m, kd, fp)*

*Reservation 10 (c)*

*Reservation 11 (mp)*

## 7. Planeringsramar för perioden 2004–2015

Riksdagen godkänner

a) att den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 skall uppgå till 364 miljarder kronor och skall användas enligt följande:

- 87 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar,
- 38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar,
- 8 miljarder kronor för sektorsuppgifter,
- 17 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar,
- 100 miljarder kronor för investeringar i järnvägar,
- 69 miljarder kronor för vägar, varav 39 miljarder kronor för nationella väginvesteringar och 30 miljarder kronor för regional transportinfrastruktur,
- 45 miljarder kronor för kapitalkostnader i form av räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån,

b) att planeringsramen för järnvägsinvesteringar skall omfatta investeringar på hela det statliga järnvägsnätet, miljöförbättrande åtgärder längs samma nät samt statsbidrag till investeringar i järnvägar, spåranläggningar, rullande materiel för regional kollektivtrafik och terminaler som staten inte är huvudman för,

c) att planeringsramen för nationella väginvesteringar skall omfatta investeringar på stamvägnätet, åtgärder för förbättrad miljö på hela det statliga vägnätet samt åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet på stamvägnätet. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:20 i dessa delar och avslår motionerna 1999/2000:T205 yrkande 5, 1999/2000:T213 yrkandena 1 och 3–7, 1999/2000:T236, 1999/2000:T243 yrkandena 4–8, 1999/2000:T320 yrkande 1, 1999/2000:T325 yrkande 1, 1999/2000:T354, 1999/2000:T357, 1999/2000:T534, 1999/2000:N214 yrkande 24, 1999/2000:Sk637 yrkande 2, 2000/01:T201 yrkandena 2–5, 7, 9 och 11–12, 2000/01:T211 yrkande 20, 2000/01:T231 yrkandena 4 och 5, 2000/01:T232 yrkandena 4–8, 2000/01:T337 yrkande 1, 2000/01:T340, 2000/01:T344 yrkandena 1–3 och 5, 2000/01:T347 yrkandena 1 och 2, 2000/01:T372 yrkande 1, 2000/01:MJ840 yrkande 2,

2000/01:N225 yrkande 3, 2000/01:N268 yrkandena 4 och 5, 2000/01:N319 yrkande 3, 2000/01:N325 yrkandena 4–6, 2001/02:T12, 2001/02:T15 yrkandena 4, 6, 9, 15–16, 18–19 och 21, 2001/02:T18 yrkandena 1–4, 2001/02:T30 yrkandena 4, 8 och 9, 2001/02:T41 yrkandena 1, 4, 8 och 12–16, 2001/02:T46 yrkandena 1, 7 och 10, 2001/02:T419 yrkande 5, 2001/02:T447 yrkande 1, 2001/02:T450 yrkandena 4, 13 och 20, 2001/02:T463 yrkande 18, 2001/02:MJ338 yrkande 13, 2001/02:N224 yrkande 6, 2001/02:N262 yrkandena 5 och 6 samt 2001/02:N267 yrkande 28.

*Reservation 12 (m)*

*Reservation 13 (kd)*

*Reservation 14 (c)*

*Reservation 15 (fp)*

*Reservation 16 (mp)*

## 8. Sektorsuppgifter

Riksdagen godkänner att av de 8 miljarder kronor som avsätts för sektorsuppgifter skall 6 miljarder kronor fördelas till Vägverket och 2 miljarder kronor till Banverket. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:20 i denna del och avslår motionerna 2000/01:T360 och 2001/02:T54.

## 9. Järnvägstunneln genom Hallandsås

Riksdagen godkänner att färdigställande av järnvägstunneln genom Hallandsås finansieras inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:20 i denna del och avslår motionerna 1999/2000:T524, 1999/2000:T538 yrkande 2, 2000/01:T201 yrkande 14, 2000/01:T230 yrkande 11, 2000/01:T503, 2001/02:T30 yrkande 1, 2001/02:T46 yrkande 11 och 2001/02:T287.

*Reservation 17 (mp)*

## 10. Botniabanans genomförande

Riksdagen godkänner

- a) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 10 400 000 000 kr för Botniabanans AB för den första och den andra utbyggnadsetappen Örnsköldsvik–Husum respektive Nyland–Örnsköldsvik samt för planeringsarbete för den återstående etappen Husum–Umeå,
- b) att regeringen låter Riksgäldskontoret lösa, överta eller på annat för staten kostnadseffektivt sätt hantera de lån som Botniabanans AB upptagit med stöd av den garanti på 1 495 000 000 kr som Riksgäldskontoret ställt ut till bolaget,
- c) att statens andel av den kostnadsfördyring som uppstått för Botniabanans skall inrymmas i planeringsramen för järnvägsinvesteringar,

d) att regeringen återkallar tidigare bemyndigande för regeringen att låta Riksgäldskontoret utställa kapitaltäckningsgarantier till skydd för Botniabanans AB:s egna kapital och att garantera bolagets förpliktelser gentemot långivare, rättighetsinnehavare och fordringsägare, inom en ram som exklusive mervärdesskatt uppgår till 1 495 000 000 kr, varav 195 000 000 kr avser finansiella kostnader.

Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:1 och proposition 2001/02:20 i dessa delar.

### **11. Botniabanans anslutningar**

Riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T549 yrkande 9, 2000/01:T519 yrkande 9 och 2001/02:T239 yrkande 9.

*Reservation 18 (m)*

### **12. Botniabanans projektorganisation**

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T41 yrkande 5, 2001/02:T46 yrkande 13, 2001/02:T239 yrkande 10 och 2001/02:T450 yrkande 11.

*Reservation 19 (m, kd, fp)*

### **13. Citytunneln i Malmö**

Riksdagen bemyndigar regeringen att godkänna att Banverket ensamt skall ansvara för genomförande av Citytunneln i Malmö samt godkänner att statens del av finansieringen av Citytunneln i Malmö skall inrymmas inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar och med ändring av riksdagens tidigare beslut godkänner att SVEDAB AB inte skall svara för någon delfinansiering av Citytunneln i Malmö samt godkänner att Statens järnvägar ges rätt att till Banverket avyttra sina aktier i bolaget Tunnelpersonalen i Malmö AB. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:20 i denna del och avslår motionerna 1999/2000:T206 yrkande 4, 1999/2000:T210 yrkande 22, 1999/2000:T501, 2000/01:T212 yrkande 24, 2000/01:T504, 2001/02:T15 yrkande 23, 2001/02:T30 yrkandena 2 och 3, 2001/02:T36 yrkande 1, 2001/02:T41 yrkandena 6 och 7, 2001/02:T244, 2001/02:T258, 2001/02:T326 yrkande 5 och 2001/02:T450 yrkande 12.

*Reservation 20 (kd, c, mp)*

### **14. Spårkapacitet i centrala Stockholm**

Riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T242 yrkande 2, 1999/2000:T549 yrkande 7, 1999/2000:T630 yrkande 4, 2000/01:T201 yrkande 13, 2000/01:T205 yrkande 1, 2000/01:T231 yrkande 14, 2000/01:T519 yrkande 7, 2000/01:T523, 2000/01:T624 yrkande 3, 2001/02:T46 yrkande 14, 2001/02:T239 yrkande 8, 2001/02:T355 yrkande 1, 2001/02:T450 yrkande 5 och 2001/02:T461 yrkande 1.

**15. Regionalt planeringsansvar**

Riksdagen godkänner att den regionala planeringsramen skall omfatta investeringar i statliga vägar som inte är nationella stamvägar, bidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar, inklusive kommunala flygplatser och kajanläggningar, bidrag till kommunala väghållare för fysiska åtgärder och transportinformatik för förbättrad miljö och trafiksäkerhet samt bidrag till trafikhuvudmän för investeringar i spårfordon för regional kollektivtrafik och åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade resenärer. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:20 i denna del och avslår motionerna 2001/02:T13, 2001/02:T15 yrkandena 2, 5, 7 och 27–29, 2001/02:T17 yrkande 2, 2001/02:T25, 2001/02:T30 yrkande 10, 2001/02:T31, 2001/02:T33, 2001/02:T396 samt 2001/02:T440 yrkandena 1 och 2.

*Reservation 21 (c)*

*Reservation 22 (mp)*

**16. Indelningen av järnvägsnätet**

Riksdagen godkänner att indelningen av de statliga järnvägarna i stomjärnvägar och länsjärnvägar avskaffas. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:20 i denna del och avslår motion 2001/02:T15 yrkande 20.

*Reservation 23 (c)*

**17. Cykeltrafik**

Riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T210 yrkande 19, 2000/01:T212 yrkande 21, 2000/01:T336 yrkande 2, 2001/02:T20, 2001/02:T28, 2001/02:T315 och 2001/02:T450 yrkande 25.

**18. Kollektivtrafik för funktionshindrade**

Riksdagen godkänner att statsbidraget till åtgärder för en mer tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade resenärer får disponeras t.o.m. 2004. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:20 i denna del och avslår motionerna 2001/02:T46 yrkande 6, 2001/02:T318 samt 2001/02:T450 yrkande 24.

## 19. Samhällsekonomiska bedömningar

Riksdagen godkänner att vägledande för prioriteringar av åtgärder och fördelning av planeringsramen skall vara samhällsekonomisk lönsamhet för föreslagna åtgärder, där hänsyn också tas till hur mycket åtgärderna bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. För att uppnå de transportpolitiska målen skall vid prioritering av åtgärder de mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna väljas. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2001/02:20 i denna del och avslår motionerna 1999/2000:T214 yrkande 1, 1999/2000:T243 yrkande 2, 1999/2000:T549 yrkande 5, 2000/01:T232 yrkande 2, 2000/01:T398, 2000/01:T519 yrkande 5, 2001/02:T41 yrkande 2 samt 2001/02:T239 yrkande 5.

## 20. Övriga projekt

Riksdagen avslår de motionsyrkanden som finns upptagna i *bilaga 1*.

Stockholm den 27 november 2001

På trafikutskottets vägnar

*Monica Öhman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Jan-Evert Rådström (m) och Sture Arnesson (v).

## Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20). Den kallas i det följande för infrastrukturpropositionen. Utskottet behandlar vidare några förslag i budgetpropositionen för 2002 (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22 Kommunikationer) samt 509 motioner (951 yrkanden) från fyra riksmöten.

Utskottet har i samband med sin beredning av ärendet mottagit en rad synpunkter i form av uppvaktningar och skrivelser från olika myndigheter, organisationer och enskilda personer.

I *bilaga 1* redovisas de motionsyrkanden som utskottet behandlar och avstyrker i avsnitt 11 Övriga projekt.

I *bilaga 2* redovisas regeringens förslag till riksdagsbeslut.

I *bilaga 3* redovisas de motioner som behandlas i avsnitten 1–10.

I *bilaga 4* redovisas de motioner som behandlas i avsnitt 11 Övriga projekt.

Efter varje yrkande anges i vilket avsnitt yrkandet behandlas.

# Utskottets överväganden

## 1 Utgångspunkter och mål för transportpolitiken

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att utgångspunkterna för den fortsatta utvecklingen av transportpolitiken skall vara de av riksdagen fastlagda transportpolitiska målen – det övergripande målet med delmål, de 15 nationella miljökvalitetsmålen med delmål samt den fastlagda ansvarsfördelningen mellan olika aktörer på transportområdet.

De etappmål som utformas för varje transportpolitiskt delmål bör vara mer övergripande än de tidigare och, i den utsträckning det är lämpligt, tydligt kvantifierade och tidsatta.

Utskottet betonar vikten av att den årliga redovisningen till riksdagen av hur de transportpolitiska målen uppfyllts bör innehålla en uppföljning av delmål och etappmål. Ställningstagandet innebär att samtliga motionsförslag om utgångspunkter för transportpolitiken avstyrks. Syftet med ett flertal av dem blir emellertid tillgodosett.

*Jämför reservationerna 1–5 (m, kd, c, fp, mp).*

Utskottet har inga erinringar mot regeringens förslag till komplettering av de år 1998 fastlagda målen för transportpolitiken. De gäller dels utvidgning av delmålet om en hög transportkvalitet, dels införande av ett nytt delmål, ett jämställt transportsystem.

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett regeringsförslag (punkt 1).

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att delmålet om hög transportkvalitet utvidgas samt att ett nytt delmål om ett jämställt transportsystem införs.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- 1999/2000:T204 av Harald Nordlund (fp),
- 1999/2000:T207 av Runar Patriksson (fp),
- 1999/2000:T208 yrkandena 1, 2 och 4 av Gudrun Schyman m.fl. (v),
- 1999/2000:T209 yrkandena 1, 3–4, 7–9 och 11 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp),
- 1999/2000:T210 yrkandena 13–15 av Johnny Gylling (kd),
- 1999/2000:T214 yrkande 2 av Kenneth Lantz (kd),



- 1999/2000:T215 av Elver Jonsson och Runar Patriksson (båda fp),
- 1999/2000:T232 av Bertil Persson (m),
- 1999/2000:T243 yrkandena 1 och 13 av Carin Lundberg m.fl. (s),
- 2000/01:T201 yrkande 1 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 2000/01:T208 yrkandena 2 och 3 av Ewa Larsson och Lars Ångström (båda mp),
- 2000/01:T211 yrkandena 1, 4 och 8–13 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2000/01:T212 yrkandena 13–14 och 25 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2000/01:T231 yrkandena 1–2 och 10–12 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2000/01:T232 yrkande 1 av Agneta Lundberg m.fl. (s),
- 2000/01:T413 av Harald Nordlund (fp),
- 2000/01:T519 yrkandena 10–13 av Per Richard Molén m.fl. (m),
- 2000/01:T624 yrkande 2 av Gudrun Lindvall (mp),
- 2000/01:T641 yrkande 1 av Stig Eriksson m.fl. (v),
- 2000/01:T820 av Sture Arnesson m.fl. (v),
- 2000/01:T826 av Willy Söderdahl m.fl. (v),
- 2000/01:T830 av Eskil Erlandsson och Åke Sandström (c),
- 2000/01:T839 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s),
- 2000/01:Bo223 yrkande 11 av Lennart Daléus (c),
- 2000/01:MJ218 yrkande 3 av Gudrun Schyman m.fl. (v),
- 2000/01:MJ711 yrkandena 27–28 och 30 av Lennart Daléus m.fl. (c),
- 2000/01:N225 yrkande 5 av Elver Jonsson och Runar Patriksson m.fl. (fp),
- 2000/01:N243 yrkande 3 av Inger Strömbom m.fl. (kd),
- 2000/01:N266 yrkande 8 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 2000/01:N267 yrkande 18 av Lennart Daléus m.fl. (c),
- 2000/01:N383 yrkandena 24–28 av Matz Hammarström m.fl. (mp),
- 2000/01:N385 yrkande 18 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 2001/02:T9 av Jonas Ringqvist (v),
- 2001/02:T15 yrkandena 8, 11–12, 14, 24, 26 och 37–39 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2001/02:T18 yrkande 5 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 2001/02:T41 yrkandena 3, 9–10, 17 och 19 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2001/02:T46 yrkandena 4 och 5 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2001/02:T239 yrkandena 4, 12–15 och 17 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T326 yrkande 1 av Margareta Viklund m.fl. (kd),
- 2001/02:T360 av Ulla-Britt Hagström m.fl. (kd),
- 2001/02:T393 av Gunilla Wahlén m.fl. (v),
- 2001/02:T450 yrkandena 8, 18–19 och 21 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2001/02:T463 yrkandena 1 och 9–12 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2001/02:MJ527 yrkande 1 av Gudrun Schyman m.fl. (v),
- 2001/02:N364 yrkandena 17–20 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp),
- 2001/02:Sk288 yrkande 10 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 2001/02:So501 yrkandena 4 och 15 av Agne Hansson m.fl. (c).

## 1.1 Utgångspunkter för utveckling av transportsystemet

### Regeringens bedömning

Inledningsvis konstateras i propositionen att samhället är i ständig förändring, och regeringen finner därför att det är nödvändigt att transportsystemet – inom ramen för en långsiktigt hållbar utveckling – anpassas till förändrade behov och krav i samhället.

Härefter redovisas de utgångspunkter som regeringen tar fasta på inför det fortsatta arbetet med hur transportsystemet bör utvecklas i framtiden.

En första utgångspunkt bör vara de *mål för transportpolitiken* som riksdagen slog fast genom 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Det övergripande transportpolitiska målet är att transportpolitiken skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Fem delmål, som även de anger ambitionen på lång sikt, beslutades samtidigt. Dessa är:

- *Tillgängligt transportsystem*: Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- *Hög transportkvalitet*: Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för näringslivet.
- *Säker trafik*: Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
- *God miljö*: Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas.
- *Positiv regional utveckling*: Transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Som en andra utgångspunkt bör gälla de 15 nationella *miljökvalitetsmålen*, som riksdagen antog år 1999 (prop. 1997/98:145, bet. 1998/99:MJU6, rskr. 1998/99:183). Dessa, som är definierade utifrån den miljöpåverkan naturen tål och anger det tillstånd för den svenska miljön som miljöarbetet skall sikta mot, är följande: frisk luft, grundvatten av god kvalitet, levande sjöar och vattendrag, myllrande våtmarker, hav i balans samt levande kust och skärgård, ingen övergödning, bara naturlig försurning, levande skogar, ett rikt odlingslandskap, storslagen fjällnatur, god bebyggd miljö, giftfri miljö, säker strålmiljö, skyddande ozonskikt och begränsad klimatpåverkan. I anslutning till sin redovisning av miljökvalitetsmålen erinrar regeringen om riksdagens – vid denna tidpunkt – förestående behandling av propositionen Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier (prop. 2000/01:130). I denna föreslår regeringen delmål för 14 av de 15 nationella miljökvalitetsmålen; delmålet

om en begränsad klimatpåverkan avses bli behandlat i en särskild proposition. Regeringen påpekar att många av de föreslagna delmålen är av stor betydelse för transportsektorn liksom de strategier som samtidigt föreslås.

En tredje utgångspunkt bör vara den år 1998 fastlagda *ansvarsfördelningen mellan olika aktörer inom transportområdet*. Principen är att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer. Vidare bör konsumenterna ha så stor valfrihet som möjligt. Transportfrågor som har en tydlig EU-dimension bör drivas av regeringen inom Europeiska unionen. Ansvar för att sådana trafikanläggningar som behövs för allmänna transportbehov kommer till utförande ligger hos staten och kommunerna. Statens ansvar omfattar också sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov. Härutöver har staten ett ansvar för en tillfredsställande interregional persontransportförsörjning.

I den fortsatta framställningen redovisar regeringen hur en balanserad avvägning mellan de olika delmålen skall underlättas genom *etappmål*. Dessa nya etappmål bör vara mer övergripande än de tidigare etappmålen har varit, anser regeringen. I den utsträckning det är lämpligt bör etappmålen vara tydligt kvantifierade och tidsatta. Vissa etappmål bör innefatta mål för hur frågor skall hanteras, anføres det vidare.

- Tillgänglighet och positiv regional utveckling

Tillgängligheten för medborgare och näringsliv mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden bör förbättras successivt, anser regeringen. Vidare bör tillgängligheten inom storstadsområden och mellan tätortsområden öka. Som etappmål för delmålet om tillgänglighet skall gälla att kollektivtrafiken senast 2010 bör vara tillgänglig för funktionshindrade. Ytterligare ett etappmål bör vara att cykeltrafikens andel av antalet resor ökar, särskilt i tätort. Till sist anges att ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer bör utvecklas för delmålen om tillgänglighet och positiv regional utveckling.

- Hög transportkvalitet

Regeringen anser att kvaliteten i det svenska transportsystemet successivt bör förbättras, mätt i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information. Vidare bör Sverige arbeta för att kunna jämföra dessa kvalitetstermer med övriga EU-länders. Även för detta delmål bör ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer utvecklas, anser regeringen.

- Säker trafik

I enlighet med nollvisionen bör antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom alla transportslag fortlöpande minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras. Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör fram till 2007 minska

med hälften räknat från 1996 års nivå. Vidare anför regeringen att trafiksäkra transportsystem bör utvecklas. Ökad användning av teknik som främjar god trafiksäkerhet är en del i detta. Kommuner, skolor, företag och frivilligorganisationer bör engageras ytterligare i trafiksäkerhetsarbetet, sägs också.

- God miljö

Transportsektorn bör bidra till att miljöpolitikens delmål nås. Nuvarande transportpolitiska etappmål för en god miljö bör fortsätta att gälla. När riksdagen fattat beslut om miljömålspropositionen, infrastrukturpropositionen och den kommande klimatpropositionen bör transportpolitikens etappmål för en god miljö ses över och uppdateras och en samlad genomförandestrategi för transportsektorn tas fram. Ökad användning av miljöanpassade fordon och drivmedel är en del i arbetet med att utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem, anføres det.

### *Uppföljning*

I ett särskilt avsnitt i propositionen redovisas också hur *uppföljningen* av de olika målen är tänkt att genomföras. Enligt regeringens mening bör den årliga redovisningen till riksdagen av hur de transportpolitiska målen uppfyllts innehålla en uppföljning av delmål och etappmål. Utvecklingen kan illustreras med hjälp av ett antal mått och indikatorer, anføres det. Relevanta myndigheter kommer att engageras i arbetet med att utveckla uppföljningssystem. Regeringen anser också att Vägverket, Banverket och länen i sina förslag till prioriteringar inför den kommande planeringsperioden även skall beskriva förslagets effekter.

### *Vision för utveckling av ett långsiktigt hållbart transportsystem*

Regeringen understryker också karaktären av långsiktighet i den typ av beslut som utmärker transportpolitiken. Det kommer att krävas ett målmedvetet arbete under lång tid. Mot den bakgrunden presenteras i propositionen en *vision* för ett långsiktigt hållbart transportsystem för 2030. En tydlig uppfattning om vart vi är på väg på längre sikt underlättar prioriteringar på kortare sikt, anføres det. Regeringen beskriver sin vision enligt följande:

Visionen för 2030 är att transportsystemet har förändrats i takt med de krav som ställts som följd av ett ekologiskt, socialt, kulturellt och ekonomiskt hållbart samhälle i en internationaliserad värld med en välfärd som omfattar hela befolkningen i såväl Sverige som globalt. Genom väl avvägda lösningar har förändringarna genomförts på ett effektivt sätt.

Ekonomiska styrmedel, lagstiftning, infrastrukturutveckling, samhällsplanering, myndighetsutövning, offentlig upphandling och andra styrmedel samt människors attityder och beteende har påverkat efterfrågan på transporter i riktning mot ökad användning av mer miljöanpassade och säkra färd sätt. Nya tekniska möjligheter nyttjas för att styra trafiken så att den fungerar effektivt, ger stor säkerhet och värnar miljön. Allt fler människor väljer att resa kollektivt när kollektivtrafiken har anpassats efter människors behov av

effektiva, tillgängliga och prisvärda transporter. Infrastrukturen möjliggör en effektiv samverkan mellan transportslagen. Samhällsekonomiskt motiverade marginalkostnader för olika transportslag används där det är motiverat. Andelen fordon som drivs med drivmedel från förnybara energikällor har ökat markant. Transportsystemet är tillgängligt för alla trafikanter, oavsett funktionshinder, ålder eller kön. Kvinnor och män har samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning. Detta har gjort att transportsystemet svarar mot kvinnors behov och värderingar i lika mån som mäns. Helhetssyn och samhällsekonomisk effektivitet är styrande för de demokratiskt fattade besluten om transportsystemet. Omsorg om människors liv och hälsa liksom miljöhänsyn är självklara utgångspunkter. Risken att dödas eller skadas svårt i trafiken har minskat kraftigt.

Det statliga vägnätet håller en standard som är väl anpassad efter behoven. Människokroppens tolerans mot yttre våld är en dimensionerande faktor i trafiksäkerhetsarbetet. Järnvägsnätet har snabbtågsstandard där det bedöms finnas en marknad. Regionalt resande sker i ökad utsträckning med tåg vilket möjliggjorts av en kapacitetsstark, turtät och välbyggd regional tågtrafik. Genom ökad axellast och anpassad lastprofil på järnvägsnätet har effektiva godskorridorer skapats. Tillgängligheten för näringslivets godstransporter på järnväg har ökat genom utbyggnad av det kapillära bannätet. Transportinfrastrukturen är väl underhållen och fungerar tillförlitligt. Väg- och järnvägsnäten är väl anpassade till natur- och kulturmiljön och håller hög internationell klass vad gäller estetiska värden. De är utformade så att risken för personskador minimeras.

Ett trafikslagsövergripande synsätt är grundläggande inom både persontrafiken och godstrafiken och många gamla invanda föreställningar har brutits i samarbete mellan näringsliv och myndigheter. Effektiva intermodala godstransportkedjor har utvecklats som ger näringslivet goda möjligheter till effektiva och långsiktigt hållbara godstransporter.

Näten säkerställer mycket goda internationella förbindelser, både via fasta förbindelser och effektiva terminalpunkter. Det europeiska samarbetet har bidragit till att de svenska näten väl ansluter till de europeiska transportnäten. Villkoren för trafikering inom EU kännetecknas av en sund konkurrens som kunnat skapas genom gemensamma regler. Möjligheter till dagspendling inom större områden har öppnats, framför allt genom goda spårtrafikförbindelser. Ett långsiktigt hållbart transportsystem är på väg att uppnås.

## **Motionsförslag**

### *Parti- och kommittémotioner*

#### **Moderata samlingspartiet**

Moderaterna betonar i motion 2001/02:T18 av Bo Lundgren m.fl. vikten av en utveckling av infrastrukturen. De anser emellertid att det finns flera skäl att rikta kritik mot regeringens förslag. Propositionen kom för sent, säger de och föreslår därför att planeringsperioden startar redan år 2002 för att de nödvän-

diga investeringarna skall kunna sättas i gång fort. De instämmer i regeringens slutsatser att det finns ett stort och akut behov av kraftfulla investeringar i infrastrukturen. Tveksamheten är däremot uttalad när det gäller de konkreta förslag som nu har förelagts riksdagen.

En kraftig satsning på vägnätet bör göras. Det eftersatta underhållet bör åtgärdas och inte minst i storstadsområdena måste de nödvändiga satsningarna för att lösa trafikproblemen påbörjas omgående.

Regeringens förslag till finansiering inger betänkligheter, anser motionärerna. Stora delar i förslaget är inte alls finansierade, andra delar föreslås bli finansierade genom upplåning, vilket leder till dramatiskt ökade kapitalkostnader under de närmaste åren.

Infrastrukturens – och inte minst vägarnas – betydelse för den regionala balansen lyfts fram i motion 2001/02:Sk288 av Bo Lundgren m.fl. På landsbygden är det för många människor helt avgörande för att klara den dagliga tillvaron att kunna utnyttja bilen som transportmedel, sägs det. För att återställa vägkapitalet på det låg- och medeltrafikerade vägnätet behövs stora satsningar; även det enskilda vägnätet behöver en ordentlig upprustning.

I motion 2000/01:T201 av Bo Lundgren m.fl. påminns om att infrastrukturen används inte bara för att transportera gods och passagerare utan också för att överföra information. Infrastrukturen samverkar i ett integrerat system, som inte är starkare än sin svagaste länk, anføres det. Effektiva vägtransporter kräver inte bara bra vägar utan också en väl utbyggd IT-infrastruktur. Utan hamnar och bra vägar kan t.ex. inte flygbränslet transporteras fram till de flygplan som skall trafikera våra flygplatser. Infrastrukturen är därtill en förutsättning för att enskilda människor skall erbjudas den frihet det innebär att snabbt, enkelt och billigt kunna resa och inte minst hålla kontakt med nära och kära via t.ex. telefon och Internet. I motionen redovisar moderaterna också sin grundsyn på statens ansvar för infrastrukturen, och den innebär att staten inte skall ägna sig åt eller ta ansvar för sådan verksamhet som andra kan utföra lika bra eller bättre.

I motion 2000/01:N266 av Bo Lundgren m.fl. hävdas att bristen på effektiv infrastruktur verkar tillbakahållande på utvecklingen i vårt lands expansiva regioner samtidigt som tillväxten hindras att sprida sig till mindre tätbefolkade och mindre expansiva regioner av vårt land. Även motion 2000/01:N385 av Bo Lundgren m.fl. har anknytning till regionala frågor genom att vägarnas betydelse för de traditionella landsbygdsnäringarna betonas.

Särskilt järnvägspolitiken tas upp i motion 2001/02:T239 av Per-Richard Molén m.fl. Statens ansvar för det statligt ägda järnvägsnätet bör vara att effektivt utnyttja och underhålla gjorda investeringar och göra nyinvesteringar på de bandelar som uppfyller ägarens avkastningskrav. För att öka järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft måste en total avreglering av all järnvägstrafik genomföras. SJ:s roll bör renodlas till att i framtiden vara en stark operatör, som på affärsmässiga grunder kan konkurrera om trafik på svenska och europeiska järnvägar. I fråga om godtrafiken förordas kombitrafik, som inne-

bär att olika trafikslag samverkar för ”dörr- till dörrtransporter”. Emellertid oroas motionärerna av den neddragning av antalet godshanteringsplatser som det av staten ägda bolaget Green Cargo nu genomför. De anser att regeringen bör ombesörja en lösning av frågan innan en förändring av antalet godshanteringsplatser sker, t.ex. genom att s.k. shortlineföretag erbjuds möjligheten att ta över verksamheten. Vidare kritiserar SJ:s absoluta trafikeringsrätt som ger företaget monopol på persontrafik på alla lönsamma järnvägslinjer. Den förordning som reglerar fördelningen av trafikrätter bör därför ändras, anser motionärerna. En utredning om huvudmannaskapet för SJ:s fordonsförsörjning bör göras, heter det vidare. Syftet skall vara att skapa full konkurrensneutralitet mellan de operatörer som trafikerar det svenska järnvägsnätet och som för detta ändamål hyr rullande materiel från SJ. Moderbolagets tillgångar i form av attraktiva fastigheter har placerats i Jernhusen AB, som snarast bör kunna omstruktureras och försälas på börsen. Arbetet med detta bör påskyndas och en tidsplan bör snarast läggas fram av regeringen, heter det. Den genomförda uppdelningen av SJ:s verksamhet i olika bolag är ett bra första steg anser motionärerna, och de framhåller att den bör utgöra början på en privatisering av verksamheten. Slutligen begärs ett uttalande av riksdagen om privatisering av Statens järnvägar.

Helt eller delvis samma förslag framställs i motion 2000/01:T519 av Per-Richard Molén m.fl.

### **Vänsterpartiet**

De miljöproblem som en växande handel ger upphov till skulle kunna begränsas om transporterna får bära sina samhällsekonomiska kostnader, sägs i Vänsterpartiets motion 2001/02: MJ527 av Gudrun Schyman m.fl. Om avgifter och skatter för transporter anpassas i enlighet med motionsförslaget skulle också en lokal och regional livsmedelsmarknad gynnas, framhålls det. På motsvarande sätt föreslås i motion 2000/01: MJ218 av Gudrun Schyman m.fl. att regeringen i internationella sammanhang skall verka i denna riktning. Genom internationella avtal bör det göras möjligt att internalisera de internationella transporternas externa samhällsekonomiska kostnader i priset för transporterna.

I motion 1999/2000: T208 av Gudrun Schyman m.fl. efterlyses ett regeringsförslag om en handlingsplan för en ekologiskt hållbar transportpolitik. Trafikpolitiken bör styras av i förväg uppsatta miljömål snarare än på basis av prognoser om ökad trafik, anser motionärerna som säger att programmet bör innehålla tydliga mål, åtgärdsprogram, tidsplan, ansvarsfördelning och erforderlig finansiering samt utgå från de nationella miljömålen. Ytterligare ett förslag är att en trafikomställningsmyndighet bör inrättas som komplement till programmet. Myndigheten bör svara för samordning och informations-spridning när det gäller trafikomställningen. Slutligen framför motionärerna betänkligheter mot mångfalden i Vägverkets uppgifter; det finns risk för inbördes konflikt mellan uppgifterna. Konsekvenserna av att överföra Väg-

verkets uppgifter till andra organ på lokal, regional och central nivå bör därför utredas anser de.

### **Kristdemokraterna**

Kristdemokraterna har två utgångspunkter när det gäller kommunikationer, nämligen välstånd och miljöhänsyn, sägs det i motion 2001/02:T41 av Johnny Gylling m.fl. Motionärerna förordar att planeringen för perioden 2004–2015 grundas på sju infrastrukturella grepp. Dessa är återställande av den allmänna väg- och järnvägsstandarden, återupprättande av nollvisionen, lösning av storstädernas trafikproblem, fullföljande av den s.k. svenska triangeln och av den s.k. nordiska triangeln med europeisk dimension, utnyttjande av alternativa finansieringsformer och utvecklande av användningen av IT i transportsystemet.

Den nu presenterade infrastrukturpropositionen kritiseras för att sakna visioner om vilken påverkan som transporterna skall och bör ha. Motionärerna anser – på grundval av redovisningen i propositionen om olika brister – att Sverige nu är på väg allt längre bort från det transportpolitiska målet om en effektiv och hållbar transportförsörjning. En svaghet i propositionen är också att delmålen inte konkretiseras i tillräcklig grad. Det sjätte målet, det om jämställdhet, välkomnas av kristdemokraterna, men de vill samtidigt fästa uppmärksamheten på att andra grupper är åsidosatta i transportplaneringen. I fråga om godstransporter bör särskilda insatser göras för att skapa intermodala transportknutpunkter. Ett annat förslag går ut på att en särskild gren av näringspolitiken bör skapas, nämligen för transportnäringen.

I motionen förordas att Godstransportdelegationen permanentas som ett forum för transportfrågor. Vidare sägs att planeringen av transportinfrastruktur bör styras av principen att väg- och järnvägskapitalet skall förvaltas på ett sådant sätt att inte värdet urholkas. Motionärerna anser också att regeringen bör ta initiativ till en samlad infrastrukturpolitik för Östersjöregionen och till ett nationellt program för transportinformatik.

En nordisk infrastrukturpolitik framstår som en angelägen åtgärd, sägs det i motion 2001/02:T450 av Johnny Gylling m.fl., och motionärerna föreslår att regeringen tar initiativ i detta syfte. Även frågor om järnvägen tas upp. Alla järnvägslinjer bör bli föremål för upphandling och förutsättningarna för införande av s.k. slottider inom järnvägen bör utredas. Såvitt gäller vägtrafik anser motionärerna att Sverige inom EU bör verka för gemensamma regler för vägavgifter för tunga fordon.

Även i motion 2000/01:T212 av Johnny Gylling m.fl. tas vägtrafikfrågor upp, och förslagen har i första hand miljöanknytning. Buller må vara ett mer sällan diskuterat miljöhot men inte desto mindre allvarligt, anför motionärerna och förespråkar ökat skydd mot bullerstörande vägnät. Vidare måste klimatfrågan tas på största allvar. Ett sätt att komma till rätta med problemen vore att tillåta fler pilotprojekt för alternativa bränslen såsom ekoparaffin, heter det.



Miljöaspekten berörs också i motion 1999/2000:T210 av Johnny Gylling m.fl. Skärpta utsläppstak bör införas till år 2010, anser motionärerna. Vidare understryks att planeringen av kommunikationer, boende och arbetsplatser bör utformas så att dessa blir en del av det ekologiskt hållbara samhället.

### Centerpartiet

I motion 2001/2002:T15 av Agne Hansson m.fl. framhålls att det för att företag och privatpersoner skall våga investera i alla delar av landet krävs att infrastrukturen garanteras på såväl kort som lång sikt. Motsatsen innebär dåliga kommunikationer – fysiska såväl som digitala – och att nyinvesteringar uteblir. En väl utvecklad infrastruktur är sålunda en förutsättning för tillväxt, ökad sysselsättning och bibehållen välfärd, anför motionärerna. De understryker samtidigt att en fungerande infrastruktur möjliggör för människor och företag att bo och verka i hela landet; infrastrukturens regionförstärkande effekter måste erkännas och bejakas, heter det.

Vidare är det nödvändigt att skapa ett grönare transportsystem, menar motionärerna. Mer av trafikvolymen – både när det gäller människor och gods – måste därför flyttas över från väg till järnväg. Likaledes måste kollektivtrafikens roll stärkas, både av miljö- och jämställdhetsskäl. Samtidigt måste man komma ihåg, framhålls det, att vägtrafik i många fall är en nödvändighet.

Sammanhållna transportsystem är viktiga för att underlätta arbetspendling, arbetsresor, rekreationsresor och inte minst godstransporter. Rikstrafiken har här en avgörande roll och dess arbete med samordning av trafikslagen måste påskyndas, anser motionärerna. En helhetssyn bör alltså prägla transportsystemet, och på sikt kan ett samlat ansvar för fysisk infrastruktur vara att föredra. Detta liksom frågan om ett särskilt verk för infrastruktur bör därför utredas. Vidare betonas vikten av att stimulera infasningen av biodrivmedel genom skattebefrielse. Trafiksäkerheten tas också upp; om nollvisionen inte bara skall förbli en vision krävs ett hårt arbete på många olika plan, anför motionärerna och räknar upp en rad åtgärder för att åstadkomma en politik för en trygg och säker trafikmiljö. Regeringens förslag om ett mål om jämställdhet välkomnas men motionärerna saknar konkreta förslag och begär därför att en strategi utarbetas. Även frågan om vägtullar såsom finansieringsform är föremål för ett förslag i motionen. Sådana bör dock användas endast i mindre skala och reserveras för större infrastrukturprojekt. Vidare förordar motionärerna att den traditionella fysiska infrastrukturen och den digitala infrastrukturen behandlas tillsammans. Motionärerna går härutöver in på frågor som rör arbetet i EU. Sverige bör vara pådrivande dels för att EU:s transportsystem miljöanpassas, dels för att ett gemensamt program för utveckling av transportsystemet i Barentsregionen utarbetas.

I motion 2001/02:So501 av Agne Hansson m.fl. uttrycks oro för de statliga myndigheternas neddragning av service till allmänheten. Samhället måste garantera basservice i fråga om post- och kassatjänster liksom goda teleförbindelser med bredbandskapacitet för IT-användning, betonas det med hänvisning till de möjligheter till samverkan mellan de offentliga, privata och

ideella sektorerna som finns. När det gäller storstadsområdenas speciella problem anser motionärerna att miljövänliga kollektivtrafiklösningar är nödvändiga för att man skall komma till rätta med dem.

Det är angeläget att Rikstrafikens arbete med samordning av trafikslagen påskyndas framhålls det i motion 2000/01:T231 av Sven Bergström m.fl., och motionärerna emotser en presentation av den då aviserade infrastrukturpropositionen. I detta sammanhang påpekar de att arbetet med att underlätta kombi- trafik bör intensifieras. I fråga om järnvägstrafik förespråkas i motionen en stegvis övergång till konkurrensutsatt persontrafik på alla järnvägslinjer. Samtidigt begärs ett förslag från regeringen om hur ägandet av stationer och övriga gemensamma funktioner skall utformas i framtiden.

Godstransportdelegationens uppdrag har i allför liten utsträckning präglats av ett ekologiskt perspektiv, heter det i motion 2000/01:MJ711 av Lennart Daléus m.fl. Motionärerna erinrar om att de investeringar som görs av nuvarande generation skall lämnas över till nästa och det är då viktigt, framhåller de, att vi inte har byggt fast oss i sådana system som till sin natur är miljövänliga. Därför bör den befintliga infrastrukturen prioriteras i möjligaste mån före anläggandet av nya projekt. Vidare anser motionärerna att helhetssyn och tvärssektoriell planering är en förutsättning för att man skall kunna hitta de bästa transportlösningarna och för att resurser skall kunna användas på ett kostnadseffektivt sätt. Dagens uppdelning av ansvaret i olika verk motverkar detta, anför de och efterlyser en utredning om ett samlat ansvar för infrastrukturen.

Både fysisk och digital infrastruktur är viktiga och utgör varandras komplement, sägs det i motion 2000/01:N267 av Lennart Daléus m.fl. Tillgången till fullgod kvalitet på båda dessa typer av infrastruktur skall garanteras av staten, anser motionärerna.

Motion 2000/01:Bo223 av Lennart Daléus handlar om livskvalitet i storstaden, och motionärerna menar att samhällsplaneringen måste inriktas på ett transportmönster som leder till minsta möjliga miljöpåverkan. I syfte att minska behovet av transporter måste man i planeringen skapa närhet mellan arbetsplats, bostad och service.

### **Folkpartiet liberalerna**

Motion 2001/02:T46 av Kenth Skårvik m.fl. tar sin utgångspunkt i frågan om konkurrensens betydelse för en väl fungerande trafik. Med fri konkurrens tillgodoses bäst den enskildes behov av transporter och med fri konkurrens inom alla trafikslag uppnås bäst en hållbar utveckling och en ökad tillväxt, anför det.

Det är positivt att regeringen uppmärksammar att män och kvinnor inte har samma resmönster, anser motionärerna vidare. I systemet för reseavdrag tas ingen hänsyn till att det är kvinnor som står för den största delen av ”nyttoreorna” för familjen. Därför bör reseavdraget breddas så att även resor till och från dagis räknas.

Vikten av konkurrens i trafiksektorn tas även upp i motion 2001/02:T463 av Kenth Skårvik m.fl. I linje härmed bör en total avreglering genomföras både för gods- och persontrafik på järnväg. Trafikens miljöpåverkan oroar motionärerna; speciellt vägtrafiken har negativa effekter på naturen hävdar de men betonar samtidigt att miljöeffekterna även från andra transportslag bör uppmärksammas mer. Flyget är en källa till utsläpp och buller och även järnvägstrafiken ger upphov till buller, påpekas det. Med anknytning till frågan om persontransporter påpekar motionärerna att bilen är en nödvändighet för många i Sverige, både i staden och på landsbygden. För att belysa bilens roll ur ett antal perspektiv bör en bilsocial utredning göras, anser de.

Behovet av ökad konkurrens i trafiksektorn är ett tema även i motion 2000/01:T211 av Kenth Skårvik m.fl. Vidare begärs en översyn av trafikpolitiken där frågorna om trafikens betydelse för ekonomin, näringslivet, boendet och den regionala balansen belyses. Motionärerna anvisar också en rad åtgärder som skall bidra till att nedbringa den negativa miljöpåverkan från trafiken. Principerna för transportpolitiken bör präglas av både avreglering och fri konkurrens samtidigt som prissättningen skall vara baserad på samhällsekonomiska kalkyler. Godstransporternas betydelse bör uppmärksammas, heter det vidare. Motionärerna framhåller också vikten av att bilen erkänns som en nödvändighet i glesbygden. Två yrkanden gäller järnvägsfrågor; all persontrafik på järnväg bör avregleras fullt ut och Banverket bör genomföra fördelningen av tåglägen neutralt, utan gynnande av SJ.

I motion 1999/2000:T209 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson återfinns i huvudsak samma förslag som nu har refererats.

### **Miljöpartiet de gröna**

Miljöpartiet konstaterar att dagens trafikmönster, som till stor del är uppbyggt kring väg- och flygtransporter, inte är långsiktigt ekologiskt hållbart. Många länder har gjort åtaganden att minska sina koldioxidutsläpp. Trots detta ökar i stället sådana utsläpp, såväl i Sverige som i andra länder. Både för miljön och för den långsiktiga hushållningen med naturresurser måste målet vara att järnvägen ges en nyckelroll i trafiksystemet, anser Miljöpartiet. Järnvägs-transporterna bör under det närmaste decenniet kraftigt öka sin andel av transportarbetet, och detta bör ske på vägtrafikens och flygets bekostnad. Det är samtidigt nödvändigt att järnvägstrafiken samordnas med de övriga trafikslagen vägtrafik, sjöfart och luftfart, anför det. I motion 2000/01:N383 av Matz Hammarström m.fl. föreslås en rad åtgärder i detta syfte. Tågtidtabellerna måste förbättras som ett sätt att minska väntetiderna, en ökad turtäthet i tågtrafiken är också betydelsefullt liksom fler snabbtåg. För att möjliggöra höghastighetstrafik är både nybyggnationer och upprustningar av järnvägslinjer viktiga. Genom ökad satsning på en sådan trafik kan arbetspendling mellan regioner underlättas, heter det. I motionen sägs vidare att det bör finnas en garanterad miniminivå när det gäller tillgången på kommunikationstjänster i hela landet. Det erinras också om Miljöpartiets landsbygdspaket, som bl.a. går

ut på att människor kan komma fram året runt på hela vårt vägnät och att industrin kan köra med sina transporter där detta behövs.

När det gäller vägtrafiken i övrigt anser Miljöpartiet att det svenska vägnätet i huvudsak är tillräckligt utbyggt, och därför bör satsningar enbart göras på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder. Politiken bör alltså syfta till att användningen av vägfordon som transportmedel skall minskas, samtidigt som den vägtrafik som trots allt är nödvändig skall effektiviseras. Sådan effektivisering, anför det vidare, kan innebära att alternativa drivmedel och alltmer bränslesnåla fordon utvecklas. När det gäller trafiksäkerheten anvisar Miljöpartiet sju metoder att nå delmålet på detta område.

Även i motion N364 av Ingegerd Saarinen m.fl. tas nyssnämnda specifika frågor om järnvägstrafiken upp.

### *Övriga motioner*

I motion 1999/2000:T232 av Bertil Persson (m) sägs att Sverige behöver en helt ny trafikpolitik, avpassad för behoven i det nya informations- och kunskapsamhället. Ett uttalande av riksdagen om en övergång från storskaligt och gles till småskaligt och tätt i trafikpolitiken förespråkas i enlighet därmed.

Motion 2001/02:T9 av Jonas Ringqvist (v) gäller framför allt frågan om vägtrafikens påverkan på klimatet. Motionären anser att problemen inte har beaktats tillräckligt i infrastrukturpropositionen och föreslår att det nuvarande etappmålet för år 2010 med avseende på koldioxidutsläpp kompletteras med mer långsiktiga mål, nämligen för åren 2030 och 2050. Vidare anför att motorvägar inte hör hemma i ett hållbart transportsystem, eftersom sådana vägar – genom att de ökar transportkapaciteten – missgynnar en utveckling av alternativen. Verksamma styrmedel för att begränsa trafikvolymen är ytterligare ett önskemål.

I motion 2001/02:T393 av Gunilla Wahlén m.fl. (v) är utgångspunkten de stora avstånd som finns i glesbygden, och det konstateras att såväl privatpersoner som offentlig förvaltning och företag har merkostnader på grund härav och av en dåligt utbyggd kollektivtrafik. Frågan bör utredas för att man skall få en heltäckande bild av sådana kostnader, sägs det.

Uppfattningen att förbättringar i kollektivtrafiken är ett sätt att nå de nationella miljömålen och de transportpolitiska målen, framförs i motion 2000/01:T820 av Sture Arnesson m.fl. (v). En utredning bör göras i syfte att få fram lämpliga åtgärdsförslag som därtill bör spänna över ett brett fält, såsom ekonomiska, juridiska och planeringsmässiga åtgärder men även forsknings- och utbildningsrelaterade.

I motion 2000/01:T641 av Stig Eriksson m.fl. (v) hävdas att det behövs en ny flygpolicy för att den ekologiska omställningen skall kunna genomföras. Mer konkret går förslaget ut på att inrikesflyget skall ersättas med tågtransporter på sträckor som kan nås med tåg på omkring tre timmar. Vidare bör investe-

ringsmålen inte omfatta några nya flygplatser, är innebörden i motionsförslaget.

Ungdomars behov av kollektivtrafik måste beaktas, heter det i motion 2000/01:T826 av Willy Söderdahl m.fl. (v). Motionärerna återger vad som framkommit i samband med att ungdomar getts möjligheter att uttrycka sina synpunkter på och önskemål om kollektivtrafik, bl.a. när det gäller förutsättningarna på landsbygden.

Motion 2001/02:T326 av Margareta Viklund m.fl. (kd) berör särskilt planerings- och beslutsprocessen. I denna process bör det regionala inflytandet öka och den demokratiska förankringen stärkas anser motionärerna.

Frågan om kvinnor och transporter är föremål för förslag i motion 2001/02:T360 av Ulla-Britt Hagström (kd). En bättre analys behövs när det gäller bakgrunden till kvinnors och mäns olika resmönster, anser hon. Dessutom föreslås att de statliga verk som planerar och styr trafiken skall ha en jämställd styrelserepresentation.

I motion 2000/01:N243 av Inger Strömbom m.fl. (kd) framhålls att en väl fungerande infrastruktur är av avgörande betydelse för turismen, särskilt på landsbygden eller i geografiskt perifera lägen.

Miljökontroll behövs inte bara när det gäller nya investeringar i vägar och järnvägar anför Kenneth Lantz (kd) i motion 1999/2000:T214; även befintliga järnvägs- och väginvesteringar bör omfattas av sådan kontroll, hävdas det.

I motion 2000/01:T830 av Eskil Erlandsson och Åke Sandström (båda c) förordas att ett sektorövergripande infrastrukturverk inrättas.

Miljöavgifterna bör ses över, betonas det i motion 2000/01:T413 av Harald Nordlund (fp). Syftet är att åstadkomma ett mer miljöeffektivt transportarbete. Förslaget återfinns även i motion 1999/2000:T204 av samme motionär.

En bilsocial utredning efterfrågas i motion 2000/01:N225 av Elver Jonsson och Runar Patriksson (båda fp). Genom en sådan skulle man kunna få en allsidig och total bild av människors villkor i deras dagliga resande, vilket är av betydelse för framtida beslut som påverkar biltrafiken sägs det vidare. Ett motsvarande förslag framförs i motion 1999/2000:T215 av Elver Jonsson och Runar Patriksson (båda fp), där det också begärs en utredning om behoven av arbetsresor, barnfamiljers resebehov i bil samt glesbygdens särskilda behov av nyttoresor och socialt motiverade resor. Motionärerna anser också att sådana åtgärder bör vidtas som ur konsumentsynpunkt underlättar för dem som behöver – och önskar – ha tillgång till en egen bil.

En utredning om den organisatoriska strukturen inom transportsektorn bör genomföras, sägs det i motion 1999/2000:T207 av Runar Patriksson (fp); syftet är att åstadkomma en förbättrad samverkan mellan transportslagen.

Motion 2000/01:T208 av Ewa Larsson och Lars Ångström (båda mp) tar sikte på biltrafiken. Det hävdas att industrin kan anpassa sig om lagarna skärps, och motionärerna föreslår i enlighet härmed att styrmedel arbetas fram för att stimulera ett framtagande av miljöriktiga bilar. Vidare förordas att lagstift-

ningen om tillåtlighetsprövning av vägbyggen skärps; motionärerna finner det inte självklart att nya vägar är en förutsättning för byggande av nya bostadsområden.

Flygtrafiken berörs i motion 2000/01:T624 av Gudrun Lindvall (mp), som anser att den spårbundna trafiken bör byggas ut och förbättras för att man på så sätt skall kunna minska behovet av inrikesflyg.

Enligt vad som sägs i motion 2000/01:T232 av Agneta Lundberg m.fl. (s) behövs en starkare politisk styrning av all verksamhet som kan hänföras till infrastrukturen (yrkande 1).

Förslaget om en starkare politisk styrning av infrastrukturverksamhet finns även i motion 1999/2000:T243 av Carin Lundberg m.fl. (s). I denna motion begärs därutöver ett riksdagsuttalande om vikten av samordning av de olika trafikslagen så att hela Sverige får en god kommunikationsstandard.

I motion 2000/01:T839 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s) förordas snara åtgärder för att kollektivtrafiken skall utvecklas.

### Utskottets ställningstagande

#### *Utgångspunkter*

År 1998 fastställde riksdagen nu gällande inriktning för transportpolitiken (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Därvid uttalade utskottet att transporterernas betydelse som en drivkraft i samhällsutvecklingen och det långsiktiga perspektiv som är nödvändigt i transportpolitiken innebär att det behövs tydliga riktlinjer för utvecklingen av transportsystemet. Transportpolitiken bör vägledas av dels övergripande mål med ett antal delmål som anger ambitionsnivån på lång sikt, dels etappmål som anger lämpliga steg på vägen mot de långsiktiga målen. Det *övergripande målet* skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. *Delmålen* är

- Tillgängligt transportsystem
- Hög transportkvalitet
- Säker trafik
- God miljö
- Positiv regional utveckling

I den nu framlagda infrastrukturpropositionen anför regeringen att det finns ett ömsesidigt samband mellan ett långsiktigt hållbart transportsystem och utvecklingen i samhället. Vidare sägs att en utveckling av transportsystemet är nödvändig. Eftersom samhället är i ständig förändring är det nödvändigt att transportsystemet inom ramen för en långsiktigt hållbar utveckling anpassas till förändrade behov och krav i samhället. Utskottet finner i likhet med regeringen att ett väl fungerande transportsystem underlättar människors vardag och ger dem ökade möjligheter att själva välja boende, arbete och fritid. Det är, menar utskottet, angeläget att konsumenterna tillförsäkras så stor valfrihet som möjligt. Väl fungerande och långsiktigt hållbara gods- och persontrans-

porter är samtidigt en förutsättning för Sveriges konkurrenskraft i en global miljö. Därmed ökar tillväxten och skapas resurser till den gemensamma välfärden och möjligheter till ökad rättvisa. Vidare är en väl fungerande infrastruktur i hela landet en förutsättning för regional utveckling och livskraft. Ett hållbart och säkert transportsystem är viktigt även ur miljö- och folkhälsosynpunkt.

En utgångspunkt för den fortsatta utvecklingen av transportpolitiken bör vara de fastställda transportpolitiska målen. En annan utgångspunkt bör vara de 15 miljökvalitetsmålen liksom de delmål som riksdagen nyligen har fattat beslut om (prop. 2000/01:130, bet. 2001/02: MJU3, rskr. 2001/02:36). Som ytterligare en utgångspunkt bör vara den av riksdagen beslutade ansvarsfördelningen inom transportområdet; principen är att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan de olika nivåerna i besluts- och planeringsprocessen. Staten och kommunerna har att ansvara för att sådana transportanläggningar som behövs för allmänna transportbehov kommer till utförande. Statens ansvar omfattar också sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov men också för en tillfredsställande interregional transportförsörjning. I fråga om transportfrågor med en tydlig EU-dimension bör sådana frågor drivas av regeringen inom Europeiska unionen. Utskottet erinrar i detta sammanhang om beslutet våren 2001 om riksdagen inför 2000-talet (förs. 2000/01:RS1, bet. 2000/01:KU23, rskr. 2000/01:273–276). Detta beslut innebär bl.a. en stärkt ställning för riksdagen i arbetet med EU-frågor och därav föranledda ändringar i riksdagsordningen.

Utskottet finner att de nu refererade besluten bör ligga till grund för det fortsatta arbetet med en utveckling av transportsystemet. I anslutning härtill erinras om att riksdagen i 1998 års beslut betonade betydelsen av kundperspektivet i transportsystemet och ett mer trafikslagsövergripande synsätt. Enligt utskottets mening bör detta synsätt präglade även det fortsatta utvecklingsarbetet.

### *Utformning av nya etappmål*

Som nämnts i det föregående har det övergripande transportpolitiska målet med tillhörande delmål en långsiktig inriktning. Etappmålen, däremot, skall ange lämpliga steg på vägen mot de långsiktiga målen.

I samband med 1998 års trafikpolitiska beslut förelades riksdagen förslag till ett antal etappmål. Utskottet uttalade sig för att etappmålen skulle vara kvantifierade på en nivå som var uppföljningsbar. I den nu framlagda infrastrukturpropositionen anmäler regeringen att den typ av etappmål som skisserades i det transportpolitiska beslutet är förknippade med påtagliga problem.

Utskottet instämmer med regeringen att det behövs en revidering av principen för hur etappmålen skall utformas och – bl.a. av detta skäl – en omformulering av deras innehåll. Principen bör vara att de nya etappmålen är mer övergripande än de tidigare. Som regeringen anför kan en sådan mer övergripande

inriktning samtidigt medföra en tydligare skillnad mellan etappmålen, som avses gälla flera myndigheter, och de specifika myndighetsmål som uppställs i regleringsbrevet. Vidare finner utskottet att etappmålen – i den utsträckning det är lämpligt – bör vara tydligt kvantifierade och tidsatta. Vissa etappmål bör också innefatta mål för hur frågor skall hanteras. Eftersom etappmålen också bör tjäna som vägledning vid prioriteringar på kort sikt mellan de långsiktiga målen är det angeläget att etappmålen är inbördes avstämda och realistiska med hänsyn till bl.a. tillgängliga resurser, tekniska möjligheter, miljöförutsättningar och internationella åtaganden. I anslutning härtill vill utskottet understryka att etappmålen regelmässigt bör ses över och vid behov revideras. Utskottet utgår från att regeringen återkommer till riksdagen när en sådan revidering anses erforderlig. I det följande redovisar utskottet sin uppfattning beträffande berörda etappmål för respektive delmål.

- Tillgänglighet och positiv regional utveckling

Utskottet anser – i likhet med regeringen – att god tillgänglighet är transportsektorns viktigaste bidrag till att åstadkomma en positiv regional utveckling. Tillgängligheten för medborgare och näringsliv mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden bör förbättras successivt. Det är också angeläget att tillgängligheten inom storstadsområden och mellan tätortsområden ökas.

För delmålet om tillgänglighet bör etappmålet vara att kollektivtrafiken senast år 2010 skall vara tillgänglig för funktionshindrade. Utskottet anser, i likhet med regeringen, att ytterligare ett etappmål bör vara att cykeltrafikens andel av antalet resor ökar, särskilt i tätort. Vidare instämmer utskottet med regeringen om att ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer bör utvecklas för delmålen om tillgänglighet och positiv regional utveckling. Genom att synen på tillgänglighetsbegreppets innebörd kan förändras över tiden, kan också fokus för etappmålet komma att flyttas något.

- Hög transportkvalitet

Utskottet delar regeringens uppfattning att kvaliteten i det svenska transportsystemet successivt bör förbättras, mätt i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information. För näringslivet är särskilt dessa faktorer av betydelse. För medborgaren är bekvämlighet en viktig kvalitetsfaktor.

Det är också en fördel att kunna jämföra dessa kvalitetstermer med övriga EU-länders anser utskottet, som förordar att Sverige bör eftersträva att ha ett av de ledande transportsystemen inom Europa när det gäller kvalitet. Utskottet ansluter sig också till vad regeringen förordar om ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer för delmålet om transportkvalitet. Såsom regeringen anför finns det viktiga kopplingar mellan tillgänglighet och transportkvalitet.



- Säker trafik

Riksdagens beslut om nollvisionen som det långsiktiga målet för trafiksäkerheten utvidgades genom 1998 års beslut till att omfatta inte bara vägtrafiken utan hela transportsystemet och alla transportslag. Utskottet vidhåller detta beslut och ansluter sig till regeringens bedömning att antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom alla transportslag fortlöpande bör minska i enlighet med nollvisionen. Åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet bör prioriteras, anser utskottet.

Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör fram till år 2007 minska med hälften räknat från 1996 års nivå. Såvitt gäller de övriga trafikslagen – järnväg, sjöfart och luftfart – har utskottet ingen erinran mot regeringens bedömning att ambitionsnivåer och prioriteringar i större utsträckning bör ingå som en del i myndighetsstyrningen. Ytterligare en åtgärd som bör genomföras är att utveckla trafiksäkra transportsystem. En ökad användning av teknik som främjar god trafiksäkerhet är en del i detta. Enligt utskottets uppfattning bör kommuner, skolor, företag och frivilligorganisationer ytterligare engageras i trafiksäkerhetsarbetet.

- God miljö

Transportsektorn bör bidra till att miljöpolitikens delmål nås. Nuvarande transportpolitiska etappmål för en god miljö bör fortsätta att gälla. När riksdagen fattat beslut om miljömålspropositionen, infrastrukturpropositionen och den kommande klimatpropositionen bör transportpolitikens etappmål för en god miljö ses över och uppdateras och en samlad genomförandestrategi för transportsektorn tas fram. En ökad användning av miljöanpassade fordon och drivmedel är en del i arbetet med att utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem.

### *Uppföljning*

Det är viktigt att riksdagen har möjlighet att bedöma resultatet av insatserna för transportpolitiken och hur de transportpolitiska målen har uppfyllts. Utskottet anser därför att den årliga redovisningen till riksdagen i detta hänseende bör innehålla en uppföljning av delmål och etappmål. Som regeringen anför kan utvecklingen illustreras med hjälp av ett antal mått och indikatorer. Utskottet noterar att relevanta myndigheter kommer att engageras i arbetet med att utveckla uppföljningssystem för detta ändamål. Vidare bör Vägverkets, Banverkets och länens presentationer av förslag till prioriteringar inför den kommande planeringsperioden även innefatta beskrivningar av förslagets effekter.

### *Sammanfattning av utskottets ställningstagande*

Av det anförda följer att utskottet inte har något att erinra mot vad regeringen har anfört om utgångspunkter och etappmål för transportpolitiken. Enligt

utskottets mening kommer dessa utgångspunkter och mål att bidra till att en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet kan uppnås. Utskottet vill vidare hänvisa till det transportpolitiska utvecklingsarbete som pågår, t.ex. kommissionens vitbok, beredningen av Godstransportdelegationens rapport, Kollektivtrafikberedningens arbete och Utredningen om järnvägssektorns organisation m.m. Syftet med flertalet motionsyrkanden blir tillgodosett. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Yrkandena avstyrks därför. Vilka yrkanden som avses redovisas under rubriken Avsnittets innehåll som inleder detta avsnitt.

## 1.2 Komplettering av delmålen

### Regeringens förslag

I infrastrukturpropositionen föreslår regeringen vissa kompletteringar av delmålen. De rör dels delmålet om hög transportkvalitet, dels ett nytt delmål, om ett jämställt transportsystem.

Delmålet om hög transportkvalitet avser näringslivets grundläggande behov. De bör, menar regeringen, kompletteras med att avse även medborgarnas behov.

Som ett sjätte delmål inom transportpolitiken föreslås ett jämställt transportsystem. Det innebär att transportsystemet skall utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet anser, som har framgått i det föregående, att den målstruktur som fastslogs i samband med riksdagens trafikpolitiska beslut år 1998 utgör en ändamålsenlig utgångspunkt för den fortsatta transportpolitiken; det övergripande målet liksom de fem delmålen är fortfarande relevanta. Utskottet ansluter sig dock till vad regeringen anfört om behov av kompletteringar av delmålen i två avseenden.

Delmålet om hög transportkvalitet bör således utvidgas och innebära att transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet. Tidigare har, som nämnts, delmålet om transportkvalitet refererat enbart till näringslivets transporter. Utskottet vill dock påpeka att det övergripande målet, som i målhierarkin sålunda är överordnat delmålen, avser både medborgarna och näringslivet. Den nu föreslagna kompletteringen av delmålet om transportkvalitet är sålunda ett klargörande av att hög transportkvalitet är ett viktigt mål för både näringslivets transporter och för privatresor. Samtidigt finner utskottet att uppföljningen av detta delmål underlättas med en sådan komplettering genom att det i praktiken är svårt att särskilja kvalitetsförbättringar för tjänsteresor inom näringslivet från sådana förbättringar för privatresor.

Starka skäl talar också för att ett jämställt transportsystem införs som ett nytt delmål. Detta sjätte delmål bör alltså gå ut på att transportsystemet utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt. Såsom regeringen anför finns markanta skillnader mellan mäns och kvinnors förutsättningar och villkor. Även kvinnors och mäns resmönster skiljer sig åt som ett resultat av kvinnors och mäns olika vardagsliv, normer och värderingar men också av hur den fysiska strukturen kommit att utformas. Utskottet noterar också att ledningarna i de statliga trafikverken, trafikhuvudmännen samt bransch- och intresseorganisationer domineras av män. Sammantaget är kvinnors perspektiv dåligt företrädda vid planering, beslut och förvaltning av transportsystemet. Utskottet ser därför positivt på att målet om jämställdhet anger att skillnader mellan kvinnor och män i fråga om transportbehov skall beaktas, att möjligheterna att påverka transportsystemets utformning skall vara rättvisa och att kvinnors och mäns värderingar skall tillmätas samma vikt.

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag i dessa nu angivna avseenden och föreslår att riksdagen godkänner att delmålet om hög transportkvalitet utvidgas och att ett delmål om ett jämställt transportsystem införs.

## 2 Alternativa finansieringsformer m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker 19 motionsyrkanden (m, kd, c, fp) om alternativ finansiering av infrastrukturprojekt i form av s.k. public-private partnership (PPP). *Jämför reservation 6 (m, kd, c, fp).*

Dessutom avstyrks ett motionsyrkande (kd) om omvandling av energiskatt till en väghållningsavgift. *Jämför reservation 7 (kd, c).*

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet följande motioner:

- 2000/01:T201 yrkande 10 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 2000/01:T211 yrkande 25 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2000/01:T212 yrkandena 1–3 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2000/01:T231 yrkande 3 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2000/01:T347 yrkande 3 av Inga Berggren m.fl. (m, kd, c),
- 2001/02:T15 yrkande 25 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2001/02:T17 yrkande 1 av Magda Ayoub och Margareta Viklund (båda kd),
- 2001/02:T41 yrkande 18 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

- 2001/02:T46 yrkandena 2 och 3 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2001/02:T355 yrkandena 3 och 4 av Inger Strömbom m.fl. (kd),
- 2001/02:T356 av Kent Olsson (m),
- 2001/02:T450 yrkandena 2, 9 och 10 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2001/02:T463 yrkande 20 av Kenth Skårvik m.fl. (fp).

## 2.1 Alternativa finansieringsformer

### Regeringens bedömningar

Enligt vad regeringen föreslår i propositionen skall planeringsramen för tolvårsperioden 2004–2015 uppgå till totalt 364 miljarder kronor. Av detta belopp skall den övervägande delen, 341 miljarder kronor, finansieras med anslag, i överensstämmelse med huvudregeln i 22 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten.

Den av regeringen föreslagna satsningen i närtid, dvs. perioden 2002–2004, inbegriper en årlig anslagsförstärkning om 2,8 miljarder kronor fr.o.m. år 2004. En omräkning av motsvarande anslagsnivå till tolvårsperioden 2004–2015 ger enligt regeringen en total anslagsförstärkning netto på 33,6 miljarder kronor under planeringsperioden. Tillgängliga anslag för vägar och järnvägar under tolvårsperioden kan därmed beräknas till drygt 283 miljarder kronor.

Cirka 6 % av planeringsramen, alltså 23 miljarder kronor, bör enligt regeringen finansieras med lån hos Riksgäldskontoret. Sådan lånefinansiering står enligt regeringens bedömning inte i strid mot lagen om statsbudgeten. Regeringen hänvisar härvidlag till 23 § lagen om statsbudgeten, enligt vilket lagrum riksdagen kan besluta att investeringar skall finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Dessutom erinrar regeringen om att det finns tidigare exempel på sådan lånefinansiering. Härtill kommer att några få, mycket stora projekt, bl.a. Öresundsbron och Botniabanan, byggts eller byggs och drivs av aktiebolag där staten är delägare. Dessa projekt har finansierats genom lån i Riksgäldskontoret eller på marknaden med statliga garantier.

Av den totala lånesumman om 23 miljarder kronor skall 8 miljarder kronor användas för tidigareläggning av vissa angelägna infrastrukturprojekt under perioden 2002–2004, medan 15 miljarder kronor skall finansiera byggandet av Botniabanan. Av regeringens redogörelse framgår att den avsedda lånefinansieringen – med nu kända förutsättningar och därpå grundade antaganden om amorteringstakt och ränta – kommer att belasta kommande anslag med sammanlagt 45 miljarder kronor, motsvarande ca 12 % av den totala planeringsramen. Härtill skall läggas den anslagsbelastning om sammanlagt 2,6 miljarder kronor som utgörs av riskavgifter för Öresundsförbindelsen.

Summeras lån och anslag enligt den ovan redovisade beräkningen erhålls ett belopp som kommer att finansiera den totala planeringsramen till ca 84 %. Det kvarstående finansieringsbehovet uppgår alltså till ca 16 %, i pengar räknat 57,8 miljarder kronor. Regeringen ser det som önskvärt att anslagshöjningar som motsvarar detta finansieringsbehov kan genomföras i takt med att de lånefinansierade projekten färdigställs. En sådan successiv metod skulle

också, säger regeringen, ge en relativt jämt aktivitetsnivå inom infrastruktur-sektorn. Regeringen bedömer i dagsläget att det kommer att finnas utrymme i statsbudgeten för en sådan ambitionsnivå men reserverar sig för den ekonomiska utvecklingen. Det är emellertid regeringens avsikt att återkomma till riksdagen med förslag om ytterligare anslagshöjningar i den takt det statsfinansiella läget medger.

Den av regeringen redovisade bedömningen av hur planeringsramen för tolvårsperioden 2004–2015 bör finansieras kan sammanfattas enligt följande:

Finansieringskälla	Belopp, miljarder kronor	Andel, %
Anslag framräknade på basis av nivån för budgetåret 2004	283,2	78
Lån	23,0	6
Ytterligare anslagshöjningar i mån av statsfinansiellt utrymme	57,8	16
Summa	364,0	100

### Motionsförslag

Av de sammanlagt 19 motionsyrkanden som utskottet behandlar i detta avsnitt rör alla utom ett den form av alternativ finansiering av infrastrukturprojekt som vanligen går under benämningen PPP (public-private partnership). Bland motionärerna återfinns företrädare för samtliga borgerliga partier.

I den moderata partimotionen 2000/01:T201 av Bo Lundgren m.fl. anförs att statens finansieringsroll bör förändras i takt med att alternativa finansieringsformer växer fram. I framtiden kan det bli så att staten bygger nya vägar tillsammans med privata företag. Genom PPP kan lönsamma investeringar förverkligas utan hinder av statliga budgetunderskott. Enligt motionärerna har utvärderingar visat att man med PPP får en jämnare utbyggnadstakt och en något lägre kostnad.

Enligt vad Johnny Gylling m.fl. (kd) uttalar i kommittémotionen 2001/02:T450 är Kristdemokraternas grundinställning att långsiktigt ökade anslag främst bör gå till förbättrat underhåll. Ambitionshöjningen i fråga om investeringar och tidigareläggning av planerade projekt bör däremot förverkligas genom en väl underbyggd alternativ finansiering, främst PPP. Därigenom uppnås ökad snabbhet, lägre kostnader och högre kvalitet. Det är anmärkningsvärt, säger motionärerna, att regeringen som en eftergift åt stödpartierna väljer att förbigå PPP i infrastrukturpropositionen. Erfarenheterna av PPP, t.ex. Arlandabanan i Sverige samt flera projekt i Storbritannien och Finland, är goda. Därför bör ett mer omfattande och långsiktigt investeringsprogram tas fram. För ändamålet bör regeringen tillsätta en särskild delegation. Den bör vara klart åtskild från Regeringskansliet och få till uppgift att utreda förutsättningarna för och uppläggningsen av nya alternativa finansieringsformer. Delegationen bör också leda arbetet med programmets genomförande. I motionen aktualiseras vidare frågan huruvida tillämpning av lånefinansiering i form av t.ex. PPP är förenlig med finansieringsreglerna i lagen (1996:1059) om statsbudgeten. För att utnyttjandet av alternativa finansieringsformer skall

underlättas bör regeringen enligt motionärernas mening föreslå riksdagen en lagändring.

Centerpartiet anför i sin partimotion 2001/02:T15 att infrastrukturprojekt många gånger är dyrbara. I gengäld skall resultaten nyttiggöras under lång tid. Dagens modell med anslagsfinansiering är därför inte bra. PPP och andra former för lånefinansiering är ett sätt att sprida kostnaderna under användningstiden. Partiet erinrar om att Näringsdepartementet tidigare har varit positivt inställt till PPP. Men i infrastrukturpropositionen sägs ingenting. PPP-projekt bör påbörjas tidigt i planeringsperioden, så att satsningarna i ny infrastruktur kan ta fart, säger motionärerna. I Centerpartiets kommittémotion 2000/01:T231 (c) utpekade vissa objekt som lämpliga för PPP-finansiering, nämligen Nyköping/Östgötalänken, tredje spåret i centrala Stockholm, E 6 och E 22. Regeringen bör enligt motionen skyndsamt ta fram fem lämpliga projekt.

Enligt vad Kenth Skårvik m.fl. anför i kommittémotionen 2001/02:T46 (fp) har Folkpartiet liberalerna i flera år föreslagit att privata finansieringsformer skall prövas. Trots tidigare positiva ställningstaganden väljer regeringen nu att inte aktualisera frågan. Emellertid, betonar motionärerna, måste tillämpningen av annan finansiering av infrastrukturprojekt än över statsbudgeten vara restriktiv och förutsätta ordentliga beslutsunderlag. Motionärerna hänvisar i sammanhanget till Riksdagens revisorer som efter en granskning av vissa lånefinansierade projekt pekar på vikten av goda beslutsunderlag. Projekten bör studeras noggrant, från såväl ekonomiska som trafik-säkerhetsmässiga och miljömässiga utgångspunkter, sägs det i motionen.

### **Visst tidigare utredningsarbete**

Frågan om alternativa former för finansiering av infrastruktur har under senare år utretts i olika sammanhang.

Den s.k. IF-utredningen redovisade i sitt betänkande Finansiering av vägar och järnvägar (SOU 1990:86) att frågan om näringslivets finansiella medverkan i infrastrukturprojekt hade tilldragit sig betydande intresse. Men debatten hade varit starkt förenklad. Det fanns, enligt utredningen, enstaka exempel där ett företag var berett att investera riskkapital i en väg som komplement och för att stärka sin egen konkurrenssituation. Men kontakter med näringslivet hade visat att intresset för att investera i infrastruktur var ringa, särskilt om staten förbehöll sig den yttersta beslutanderätten.

Statskontoret fann i sin förstudie Privatfinansiering genom partnerskap (rapport 1998:12) att lånefinansiering gav många positiva effekter. Men det fanns också nackdelar. En sådan finansieringsform skulle bl.a. minska det framtida utrymmet för investeringar. En annan nackdel som Statskontoret redovisade var kraftigt ökade upphandlingskostnader.

För tre år sedan redovisade Vägverket resultatet av sin utredning Alternativ till anslagsfinansiering av väginvesteringar med direktavskrivning (rapport 98-12-15, rev. 99-01-04). Enligt verket kunde tre alternativ till anslagsfinansiering med direktavskrivning identifieras, nämligen trafikantavgifter, an-

slagsmedel till räntor och amorteringar på lån samt anslagsmedel för löpande ersättning till en privat utförare. Alla dessa alternativ bedömdes påverka effektiviteten positivt, dock endast under vissa förutsättningar, nämligen att det fanns alternativa kvalificerade utförare, att väghållaren besatt hög kompetens som kravställare och upphandlare samt att det fanns god tid för förberedelser och förhandlingar. Utredningen utmynnade i förslaget att Vägverket för att fördjupa sin kunskap skulle få genomföra ett större PPP-projekt samt att några större projekt förbereddes för en eventuell framtida PPP-upphandling.

Dåvarande Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) redovisade år 1999 utredningen Nya metoder för finansiering av vägar – en vision för 2000-talet och det första steget (rapport 1999:1). KFB fann bl.a. att s.k. avbetalningsfinansiering kunde ge effektivitetsvinster genom bättre riskhantering. Men då måste finansieringen kombineras med s.k. funktionsentreprenad, innebärande att entreprenören tog ansvar för såväl projektering som byggande, underhåll och finansiering. Finansieringsformen borde endast tillämpas på större projekt, i storleksordningen 150 miljoner kronor och mer. Den nya finansieringsformen måste vidareutvecklas, konstaterade KFB. Inom ramen för ett försöksprojekt borde en prototyp utarbetas.

År 2000 fann Näringsdepartementet efter en intern utredning att ett samarbete med den privata sektorn borde kunna ge lägre kostnader och därigenom effektiviserad anslagsanvändning. En stor del av mervärdet kunde tillskrivas en mer effektiv fördelning och hantering av risker. I departementsstencilen Alternativ finansiering genom partnerskap – ett nytt sätt att finansiera investeringar i vägar och järnvägar (Ds 2000:65) konstaterades vidare att finansieringsformens förtjänster skulle kunna möjliggöra en tidigareläggning av prioriterade projekt. En särskild delegation borde tillsättas med ansvar för att utveckla modellen samt att förbereda och samordna arbetet. Vägverket och Banverket borde få i uppdrag att i samverkan med delegationen förbereda upphandling och genomförande av vissa projekt. I uppdraget borde dessutom ingå att, med hjälp av delegationen, inleda arbetet med upphandling av tre projekt, nämligen E 4 förbi Uppsala, Norrortsleden i Stockholm och Väst-kustbanan. En förutsättning var dock att regeringen godkände varje enskilt projekt och att riksdagen lämnade erforderliga bemyndiganden.

Våren 2001 överlämnades Riksdagens revisorers förslag Nya vägar till vägar och järnvägar? (2000/01:RR11) till riksdagen. Förslaget baserades på en granskning av fyra stora infrastrukturinvesteringar med alternativ finansiering, bl.a. PPP-projektet Arlandabanan. Revisorerna konstaterade att lånefinansiering innebar att framtida anslag intecknades för betalning av redan gjorda investeringar. Detta kunde begränsa framtida riksdagars möjlighet att besluta om nya investeringar eller om ändrad inriktning eller omfattning i investeringsverksamheten. Vidare fann revisorerna att alternativt finansierade projekt bereddes vid sidan om den ordinarie planeringsprocessen. Den enskilda projektplaneringen genomfördes alltså inte utifrån någon samlad ekonomisk ram. Detta innebar i sin tur att prioriteringsgrunderna inte blev lika klara som för anslagsfinansierade projekt. De av revisorerna utförda fallstudi-

erna hade visat att det fanns betydande brister i det samhällsekonomiska underlaget. Revisorerna fann underlaget vara så bristfälligt att det innebar risk för samhällsekonomiskt felaktiga beslut till en kostnad om flera miljarder kronor. Mot denna bakgrund betonade revisorerna vikten av att de samhällsekonomiska kalkylerna höll hög kvalitet, särskilt när det gällde alternativfinansierade projekt av den storleksordning som granskningen hade omfattat.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar i likhet med många av motionärerna att regeringen – och Näringsdepartementet – tidigare har uttalat sig optimistiskt om möjligheterna att utnyttja alternativ finansiering av infrastrukturprojekt genom samarbete mellan staten och näringslivet. I budgetpropositionen för år 2000 (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22 Kommunikationer) konstaterades att sådan finansiering utomlands hade givit effektivitetsvinster i storleksordningen 15 %. Enligt regeringen var det angeläget att utreda om möjligheterna till sådana effektivitetsvinster kunde tas till vara även i Sverige. Mot den bakgrunden avsåg regeringen att noggrant gå igenom och överväga möjligheterna till alternativ finansiering. I sammanhanget nämndes vissa projekt som tänkbara s.k. PPP-projekt. Regeringen avsåg att återkomma till riksdagen för att inhämta nödvändiga bemyndiganden om det blev aktuellt att alternativfinansiera något infrastrukturprojekt. I sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 1999/2000:TU1) sade sig trafikutskottet dela regeringens uppfattning att ett utredningsarbete borde genomföras för att närmare klarlägga förutsättningarna för alternativ finansiering.

Under våren 2001 tog riksdagen ställning till Riksdagens revisorers ovan redovisade förslag angående alternativ finansiering av vissa infrastrukturprojekt jämte vissa motioner. I sitt betänkande (bet. 2000/01:TU16), som låg till grund för riksdagens ställningstagande i ärendet, noterade trafikutskottet att revisorerna funnit allvarliga brister i det beslutsunderlag som tagits fram inför genomförandet av stora alternativfinansierade projekt. Med instämmande i revisorernas kritik anförde utskottet att regeringen, vid förslag om alternativ finansiering, borde förbättra sin redovisning av motiv, risker och ekonomiska konsekvenser av den valda finansieringsformen. Regeringen borde också ta initiativ till en översyn av planeringsprocessen för investeringar i vägar och järnvägar.

Riksdagens revisorers slutsatser rörande bristerna i de studerade lånefinansierade infrastrukturprojekten bör enligt utskottets mening tas på allvar. Mot den bakgrunden – men också som följd av att riksdagen (bet. 2000/01:TU16, rskr. 2000/01:286–287) har begärt en översyn av hela planeringsprocessen – har utskottet förståelse för att regeringen förhåller sig avvaktande till den komplicerade finansieringsformen s.k. PPP och därför i budget- och infrastruktur-propositionen förordar en begränsad och mer traditionellt utformad lånefinansiering. Med hänvisning till det anförda föreslår utskottet att riksdagen avslår samtliga nu behandlade motionsyrkanden. Utskottet vill dock med



sitt ställningstagande inte utesluta att det längre fram kan finnas skäl att pröva andra former för finansiering av infrastrukturprojekt.

## 2.2 Omvandling av bränsleskatt till väghållningsavgift

### Motionsförslag

I motion 2001/02:T450 föreslår Johnny Gylling m.fl. (kd) att regeringen skall utreda förutsättningarna för en omvandling av delar av skatten på drivmedel till en väghållningsavgift. Enligt motionärerna bör en modell, enligt vilken vägunderhållet bekostas med trafikantavgifter, kunna medföra ett underhåll som står i bättre överensstämmelse med behovet (yrkande 2). I takt med att trafiken växer ökar behovet av vägunderhåll men samtidigt ökar resurserna till detta underhåll, resonerar motionärerna.

### Utskottets ställningstagande

Riksdagen har under våren 2001 avslagit en lång rad motioner om energibeskattnings. Som motivering för avslag uttalade skatteutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 2000/01:SkU17) dels att man inte hade funnit någon anledning att avvika från den inriktning av energipolitiken som regeringen förordat i budgetpropositionen för 2001 och som riksdagen ställt sig bakom, dels att många av de frågor som togs upp i motionerna hade anknytning till reformer som stegvis skulle genomföras på energiskatteområdet samt till områden som skulle ses över i kommande utredningar.

Trafikutskottet konstaterar för sin del att ett genomförande av motionärernas förslag skulle kräva en omfattande omläggning av punktskattesystemet och att förslaget därför bör aktualiseras i ett större skattepolitiskt sammanhang. Mot den bakgrunden är utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionen i den nu behandlade delen. Yrkandet avstyrks följaktligen.

## 3 Miljöstyrande avgifter

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att riksdagen bör ge regeringen till känna att om kommuner eller regioner gör framställan om att införa trängselavgifter som ett led i en bredare strategi för att komma till rätta med trafikens trängsel- och miljöproblem skall regeringen bereda frågan.  
*Jämför reservation 8 (s, v).*

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet följande motioner:

- 1999/2000:T210 yrkande 18 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2000/01:T212 yrkande 20 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2000/01:T837 av Inger Segelström och Anders Ygeman (båda s),
- 2000/01: MJ711 yrkande 29 av Lennart Daléus m.fl. (c),
- 2001/02:T15 yrkande 13 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2001/02:T16 yrkande 1 av Anna Lilliehöök (m),
- 2001/02:T355 yrkande 7 av Inger Strömbom m.fl. (kd),
- 2001/02:T450 yrkande 22 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2001/02:So501 yrkande 14 av Agne Hansson m.fl. (c).

### Motionsförslag

Kristdemokraterna anser, i motionerna 1999/2000:T210, 2000/01:T212, 2001/02:T355 och 2001/02:T450, att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag som öppnar möjligheten för kommuner och regioner att utnyttja miljöstyrande avgifter i hårt trafikerade stads kärnor. Detta bör dock ske i samband med genomförandet av större infrastrukturprojekt som förbättrar storstadstrafiken som helhet. De medel som inkommer bör enligt Kristdemokraterna stanna i regionen.

Enligt Centerpartiet, motionerna 2001/02:T15, 2001/02:So501 och 2000/01: MJ711, kan olika former av trängsel- och miljörelaterade avgifter vara bra sätt att styra trafikflöden och samtidigt ge intäkter som kan användas till att förbättra infrastruktur och kanske framför allt kollektivtrafik i de områden där avgifterna tas ut. Regeringen bör lägga fram förslag som möjliggör för kommunerna att införa sådana avgifter.

I motion 2000/01:T837 av Inger Segelström och Anders Ygeman (båda s) yrkas att riksdagen genom lagstiftning möjliggör för kommunerna att införa miljöstyrande trängselavgifter. Avgifternas syfte skall vara att lösa de specifika miljö- och trängselproblem som finns lokalt. Intäkterna skall föras tillbaka till investeringar i den integrerade trafikapparaten.

I motion 2001/02:T16 av Anna Lilliehöök (m) framhålls att trängselavgifter inte bör införas för att lösa trafikproblem som beror på brister i vägnätet eftersom infrastrukturen är statens ansvar. Trängselavgifter bör inte utredas av Stockholmsberedningen.

### Regeringens bedömning

Regeringen anför i propositionen att ett införande av miljöstyrande vägavgifter eller trängselavgifter i tätort kan vara juridiskt komplicerat. Genom att miljöstyrande vägavgifter i juridisk mening är en skatt måste beslut i frågan fattas av riksdagen. Samtidigt är de problem som avgifterna skall bidra till att lösa i huvudsak lokala eller regionala. En förutsättning för att sådana avgifter skall kunna komma i fråga måste enligt regeringens mening vara att aktuella kommuner eller regioner själva vill införa avgifterna. Mot denna bakgrund

avser regeringen att ge Stockholmsberedningen, som har till uppgift att lämna förslag till förbättringar av transportsituationen i Stockholmsregionen, tilläggsdirektiv att utreda frågan om användning av trängselavgifter i trafiken. En delrapport om trängselavgifter skall lämnas senast den 31 december 2002. Om kommuner eller regioner efter beslut av en betydande majoritet gör framställan om att införa trängselavgifter som ett led i en bredare strategi för att komma till rätta med trafikens trängsel- och miljöproblem kommer regeringen att bereda frågan.

### Utskottets ställningstagande

I flertalet motioner framhålls att det måste vara kommunerna eller regionerna som skall besluta om att införa trängselavgifter. Utskottet anser att riksdagen bör ge regeringen till känna att regeringen skall bereda frågan om kommuner eller regioner gör framställan om att införa trängselavgifter som ett led i en bredare strategi för att komma till rätta med trafikens trängsel- och miljöproblem.

Av det anförda följer att samtliga motioner, utom motion 2001/02:T16 (m), blir tillgodosedda.

## 4 Väg- och järnvägsinsatser åren 2002–2004

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att ökade insatser i infrastrukturen är nödvändiga under perioden 2002–2004 och att regeringens bedömning att avsätta 12 miljarder kronor i ökade resurser är rimlig. Medlen skall bl.a. användas till investeringar i och underhåll av vägar och järnvägar. För att genomföra dessa insatser bedömer utskottet att viss lånefinansiering behövs. Utskottet tillstyrker därför

*dels* regeringens förslag om låneram om högst 2 000 miljoner kronor för genomförande av väg- och järnvägsprojekt med start år 2002,

*dels* regeringens förslag om att skjuta på amorteringarna av vissa lånefinansierade vägprojekt.

De motionsförslag som lämnats avstyrks. *Jämför reservationerna 9 (m, kd, fp), 10 (c) och 11 (mp).*

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet två regeringsförslag som gäller insatser åren 2002–2004 (från prop. 2001/02:1 punkterna 3 och 4). Regeringen föreslår

3. att riksdagen bemyndigar regeringen att låta Vägverket betala de återstående amorteringarna avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda, åren 2004 och 2005,

4. att riksdagen godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 2 000 000 000 kr för genomförande av prioriterade väg- och järnvägsprojekt med start 2002.

Härutöver behandlar utskottet följande motioner:

- 2001/02:T15 yrkandena 1 och 3 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2001/02:T30 yrkandena 5–7 av Mikael Johansson m.fl. (m),
- 2001/02:T450 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (m).

## 4.1 Regeringens bedömningar av insatser åren 2002–2004

### Övergripande om insatser och finansiering

Regeringen bedömer i infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20) att en ökad satsning på infrastrukturen under perioden 2002–2004 är nödvändig. Regeringen anger att ca 12 miljarder kronor i ökade resurser bör avsättas för åtgärder i infrastrukturen, varav ca

- 36 % till investeringar i vägar,
- 18 % till bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar,
- 44 % till investeringar i järnvägar,
- 3 % till drift och underhåll av järnvägar.

Vidare anger regeringen att finansieringen av dessa satsningar bör ske både genom lån i Riksgäldskontoret och genom anslagsmedel. Regeringen bedömer behovet av upplåning i Riksgäldskontoret enligt följande:

- 2 miljarder kronor år 2002,
- 3 miljarder kronor år 2003,
- 3 miljarder kronor år 2004.

De lån som tas upp under åren 2002–2004 skall enligt regeringen återbetalas till år 2015.

Utöver upplåning redovisar regeringen att anslagsmedel om ytterligare 2,8 miljarder kronor tillförs år 2004. Genom att senarelägga vissa amorteringar från år 2002 och år 2003 till åren 2004 och 2005 frigörs enligt regeringen ytterligare ca 1 miljard kronor.

### Vägar åren 2002–2004

I nedanstående tabell redovisas regeringens bedömningar när det gäller anslagsmedel för vägar under åren 2002–2004. Det ankommer på regeringen att besluta om hur anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* bör fördelas på de olika anslagsposterna. Utöver dessa anslagsmedel tillkommer de ytterligare resurser som finansieras genom lån i Riksgäldskontoret.

### Regeringens bedömningar av fördelning mellan anslagsposter för anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag.

Miljoner kronor	Anslag <sup>1</sup> 2001	Förslag 2002	Beräknat 2003	Beräknat 2004
Sektorsutgifter	491	516	528	537
Myndighetsutövning	315	268	275	279
Investeringar i nationell plan	1 735	1 208	2 731	2 058
Investeringar i regionala planer	2 271	2 883	2 538	3 707
Investeringar i Södra länken	148	0	0	0
Investeringar i fysisk trafik- säkerhet	401	414	424	431
Drift och underhåll	6 209	6 002	6 190	6 351
Räntor och återbetalning av lån för vägar	817	370	573	1 709
Drift och byggande av enskilda vägar	578	584	598	608
Storstadsöverenskommelsen	462	485	401	134
Bidrag i regionala planer	476	621	598	608
Kostnader för kameror för hastighetskontroll		17	17	17
Till Regeringskansliets disposition	2	2	2	2
<b>Summa</b>	<b>13 905</b>	<b>13 370</b>	<b>14 875</b>	<b>16 441</b>

<sup>1</sup>Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och budgetproposition för 2002.

I budgetpropositionen anges att det är särskilt angeläget att säkerställa och bevara det befintliga vägnätet. Det kräver enligt regeringen en fortsatt satsning på drift och underhåll samt en satsning på ökad tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av det regionala vägnätet.

I infrastrukturpropositionen anger regeringen att *den riktade trafiksäkerhets-satsningen*, det s.k. 11-punktsprogrammet, skall fullföljas genom omprioritering från byggande av stamvägar till riktade trafiksäkerhetsåtgärder på stamvägnätet. Den år 1999 påbörjade satsningen på riktade trafiksäkerhetsåtgärder på vägnätet för 400 miljoner kronor per år fullföljs därmed enligt regeringen.

Vidare bedömer regeringen att den särskilda satsningen på investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på hela det statliga vägnätet skall fortsätta med ca 415 miljoner kronor per år under perioden 2002–2004.

Regeringen framhåller också att det är mycket angeläget att *övriga investeringsinsatser* inom gällande planer, eller som regering och riksdag beslutat om på annat sätt och som inte har kunnat genomföras på grund av de senaste årens prioriteringar, kan påbörjas under perioden 2002–2004. För att möjliggöra sådana investeringsinsatser kommer regeringen under perioden

2002–2004 att lånefinansiera vissa väginvesteringar. Under 2002 anges att lån om 1 100 miljoner kronor kommer att tas upp i Riksgäldskontoret för väginvesteringar. Regeringen har i budgetpropositionen föreslagit att Vägverkets anslag för väghållning höjs med 1 400 miljoner kronor 2004.

När det gäller *väginvesteringar i regionala planer* bedömer regeringen att anslagsposten bör fortsätta att ligga på en hög nivå.

Regeringen framhåller att den vill säkerställa och bevara nuvarande infrastruktur och därför skapa förutsättningar för en satsning för ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av det regionala vägnätet. Regeringen bedömer att ca 1 600 miljoner kronor av medel till regionala planer kommer att gå till denna typ av riktade vägåtgärder. Regeringens bedömning är att medel för *drift och underhåll* bör vara 6 002 miljoner kronor år 2002, 6 190 miljoner kronor år 2003 och 6 351 miljoner kronor år 2004.

Anslagsposten *Bidrag i regionala planer* omfattar statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar, bidrag till förbättring av miljö och säkerhet samt bidrag till ökad tillgänglighet till kollektivtrafik.

När det gäller medel för *sektorsuppgifterna* anger regeringen att det är angeläget att åtgärderna inom 11-punktsprogrammet för ökad trafiksäkerhet genomförs samt att regeringen ser positivt på att Vägverket arbetar för att begränsa koldioxidutsläppen inom den del av sektorn som ökar mest, godstransporter på väg.

Det särskilda statsbidraget till storstädernas trafiksystem beräknas uppgå till 485 miljoner kronor år 2002 och avser statsbidrag till utbyggnader av kollektivtrafiksystemet i enlighet med de s.k. storstadsöverenskommelserna. För följande år beräknar regeringen bidraget till 401 miljoner kronor för år 2003 och 134 miljoner kronor för år 2004.

För byggande och drift av *enskilda vägar* beräknar regeringen 584 miljoner kronor för år 2002, 598 miljoner kronor för år 2003 och 608 miljoner kronor för år 2004.

Dessutom bedömer regeringen att Rikspolisstyrelsen under åren 2002–2004 bör få disponera sammanlagt 50 miljoner kronor från Vägverkets anslagspost *Kostnader för kameror för hastighetskontroll*.

För ytterligare redovisningar och sammanfattande tabeller som rör satsningarna i närtid inom området Vägar, t.ex. tabeller över beräknad nettoupplåning, total låneskuld, anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån, investeringsplan m.m. hänvisas till s. 85–86 i propositionen.

### **Järnvägar åren 2002–2004**

I nedanstående tabell redovisas regeringens bedömningar när det gäller anslagsmedel för järnvägar under åren 2002–2004. Det ankommer på regeringen att besluta om hur anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* bör fördelas på de olika anslagsposterna. Utöver dessa anslagsmedel tillkommer de ytterligare resurser som finansieras genom lån i Riksgäldskontoret.

**Regeringens bedömning av fördelning mellan anslagsposter för anslaget  
36:4 Banhållning och sektorsuppgifter.**

Miljoner kronor	Anslag <sup>1</sup> 2001	Förslag 2002	Beräknat 2003	Beräknat 2004
1. Myndighetsutövning	49	54	55	56
2. Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	290	304	310	315
3. Sektorsuppgifter	109	114	116	118
4. Investeringar i nationell plan	2 390	2 907	2 115	3 437
5. Investeringar i regional plan	350	306	312	317
6. Drift och underhåll	2 180	2 171	2 204	2 500
7. Tågtrafikledning	393	394	393	392
8. Räntor och återbetalning av lån för järnväg	850	796	1 500	1 284
<b>Summa</b>	<b>6 611</b>	<b>7 046</b>	<b>7 005</b>	<b>8 419</b>

<sup>1</sup>Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och budgetproposition för 2002.

I budgetpropositionen för år 2002 föreslår regeringen att 7 047 miljoner kronor anvisas till anslaget *Banhållning och sektorsuppgifter*. För år 2002 bedömer regeringen att en satsning på drift och underhåll av järnvägsnätet är särskilt angelägen. Samtidigt är det enligt regeringen mycket angeläget att de investeringar i järnvägsnätet som regering och riksdag beslutat om i gällande planer eller på annat sätt och som inte har kunnat genomföras på grund av de senaste årens prioriteringar, kan påbörjas i närtid. Enligt regeringen kommer, för att möjliggöra sådana investeringsinsatser, lån om 865 miljoner kronor att tas upp i Riksgäldskontoret för järnvägsinvesteringar. Regeringen har i budgetpropositionen föreslagit att Banverkets anslag för banhållning höjs med 1 400 miljoner kronor.

Anslagsposten *Myndighetsutövning* avser tidtabellsläggning, banupplåtelse samt den verksamhet som drivs av Järnvägsinspektionen. Regeringen bedömer att anslagsposten bör ligga på samma nivå som 2001, men hänsyn bör tas till den allmänna prisutvecklingen. Det innebär att 54 miljoner kronor avsätts för detta ändamål.

Anslagsposten *Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet* bör enligt regeringen ligga på samma nivå som 2001, men att hänsyn bör tas till den allmänna prisutvecklingen.

Anslagsposten *Sektorsuppgifter* bör också ligga på samma nivå som 2001, men hänsyn bör tas till den allmänna prisutvecklingen.

När det gäller *investeringar och förbättringsåtgärder på stomjärnvägar* bedömer regeringen att medlen bör uppgå till 2 907 miljoner kronor.

Mot bakgrund av att Banverket hade ett anslagssparande om ca 120 miljoner kronor på posten för *investeringar i regionala planer* anser regeringen att en viss reduktion av anslagsnivån skall ske för 2002. Det innebär att anslagsposten tilldelas 306 miljoner kronor.

Anslagsposten för *drift och underhåll* bör tilldelas 2 171 miljoner kronor. I budgetpropositionen för 2001 redovisade regeringen en bedömning av hur anslaget för banhållning och sektorsuppgifter borde fördelas på anslagsposter. Regeringen gjorde senare en ny bedömning som innebar att anslagsposten för drift och underhåll höjdes. Denna bedömning gjordes bl.a. mot bakgrund av att kostnaderna för det felavhjälpande underhållet ökade. Regeringen anser att denna nya nivå på anslaget för drift och underhåll bör behållas även under 2002. Från 2004 bedömer regeringen att en kraftig nivåhöjning av drift och underhåll kan göras. Då beräknas anslagsposten öka med ca 300 miljoner kronor.

Anslagsposten *Tågtrafikledning* bör bibehållas på en i stort sett oförändrad nivå. Regeringen bedömer därför att medlen bör uppgå till 394 miljoner kronor.

De räntor och återbetalningar av lån som finansieras med anslaget avser dels kapitalkostnader för de lånefinansierade investeringsprojekt som riksdagen beslutat om, dels lån för eldrift- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital och statens andel av lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet. Regeringen beräknar att anslagsposten bör uppgå till 796 miljoner kronor.

## 4.2 Regeringens förslag om lånefinansiering m.m.

### **Låneram för genomförande av väg- och järnvägsprojekt**

Regeringen föreslår i proposition 2001/02:1 att riksdagen godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 2 000 miljoner kronor för genomförande av prioriterade väg- och järnvägsprojekt med start 2002.

Regeringen framhåller att såväl godstrafiken som persontrafiken har ökat kraftigt de senaste åren som en följd av den positiva ekonomiska utvecklingen. Utvecklingen innebär enligt regeringen en belastning på transportsystemet och gör det svårare att uppfylla vissa delar av de transportpolitiska delmålen. Det är regeringens bedömning att en ambitionshöjning inom väghållning och banhållning är nödvändig för att möta denna utveckling. Regeringen föreslår därför att en tidigareläggning av väg- och banåtgärder möjliggörs genom lånefinansiering till ett belopp av ca 2 miljarder kronor under 2002. Regeringen föreslår även att politikområdet tillförs 2,8 miljarder kronor i ytterligare anslag år 2004 och genom lån på 3 miljarder kronor år 2003 och 3 miljarder kronor 2004.



I budgetpropositionen utlovade regeringen bl.a. att redovisa hur medlen för vägar och järnvägar närmare skall användas. Riksdagen har också begärt en redovisning av hur lånefinansierade investeringar i vägar och järnvägar långsiktigt påverkar framtida anslag. I avsnitt 4.1 ovan finns en sammanfattning av regeringens redovisningar.

### **Förskjutning av amorteringar avseende vissa lånefinansierade vägprojekt**

I budgetpropositionen (prop. 2001/02:1) föreslår regeringen också att riksdagen bemyndigar regeringen att låta Vägverket betala de återstående amorteringarna avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda, åren 2004 och 2005.

Riksdagen beslutade år 1996 att dessa fyra vägobjekt fick tidigareläggas genom att Vägverket fick ta upp lån i Riksgäldskontoret och sedan återbetala dessa när anslagsmedel fanns tillgängliga i ordinarie väghållningsplan. Av propositionen framgår att vid utgången av 2000 var skulden för dessa projekt drygt 1,5 miljarder kronor. Regeringen föreslår att de planerade amorteringarna gällande dessa lån åren 2002 och 2003 förskjuts i två år till 2004–2005 för att därigenom skapa ett större anslagsutrymme åren 2002 och 2003 för en satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Enligt regeringen beräknas lånen att slutligt amorteras 2005.

Vidare framgår det av regeringens infrastrukturproposition att det är fråga om ca 1 miljard kronor som frigörs genom att senarelägga vissa amorteringar från 2002 och 2003 till 2004 och 2005.

### **Motionsförslag**

I motion 2001/02:T450 av Johnny Gylling m.fl. (kd) föreslås att riksdagen avslår regeringens hemställan om att få besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 2 miljarder kronor för genomförande av prioriterade väg- och järnvägsprojekt med start 2002. Motionärerna framhåller att regeringens förslag till medelsanvisning för 2002 innebär nedskärningar i väg- och järnvägsanslagen, särskilt anslag 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, som minskas med 535 miljoner kronor i förhållande till 2001 års anslag. Vidare framhåller motionärerna att regeringen, för att kompensera sänkningen av anslagen, anhåller om att få besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 2 miljarder kronor till ett antal ospecificerade väg- och järnvägsprojekt med start år 2002. Dessa investeringar förmår regeringen inte inrymma under utgiftstaket. Kristdemokraterna avslår därför regeringens önskemål om en låneram i Riksgäldskontoret och anser att denna infrastruktursatsning skall finansieras inom utgiftstaket.

I motion 2001/02:T15 av Agne Hansson m.fl. (c) betonas att eftersläpningarna i driften och underhållet av det statliga vägnätet enligt Vägverket uppgår till 13,5 miljarder kronor. Motionärerna framhåller vidare att regeringen, trots detta, inte föreslår någon nämnvärd ökning av anslaget till drift och underhåll

under åren 2002–2004. För år 2002 innebär regeringens förslag enligt motionärerna t.o.m. en sänkning av ambitionsnivån. Eftersläpningarna i underhållet kommer enligt motionärerna inte att kunna tas igen utan riskerar att växa ytterligare. Centerpartiet anser också att fördelningen mellan lån och anslag är otillfredsställande. Under de kommande tre åren vill Centerpartiet avsätta totalt 6,4 miljarder kronor mer än regeringen till utgiftsområdet Kommunikationer. Enligt motionärerna blir anslagen till vägar då högre eftersom omfördelningar från administration till drift och underhåll inom utgiftsområdet genomförs. I samma motion (yrkande 3) framhålls också att målet om att genomförandet av länsplanerna skall ha kommit lika långt bör ses exklusive satsningarna på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion.

Enligt motion 2001/02:T30 av Mikael Johansson m.fl. (mp) framhålls (yrkande 5) att ytterligare 2 100 miljoner kronor bör avsättas till bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar under åren 2002–2004. Landsbygdssatsningarna är enligt motionärerna inte tillräckliga. I samma motion (yrkande 6) framhålls vidare att ytterligare 2 220 miljoner kronor under åren 2002–2004 bör avsättas till investeringar i järnvägar. Vidare framförs i motionen (yrkande 7) att investeringarna i vägar bör minska med 4 320 miljoner kronor under denna treårsperiod.

### Utskottets ställningstagande

Under den långsiktiga planeringsperioden, dvs. åren 2004–2015, behövs enligt utskottet en ökad satsning på landets infrastruktur. Det behandlar utskottet i avsnitt 5 *Planeringsram för perioden 2004–2015*. I likhet med regeringen anser utskottet att ökade insatser på infrastrukturen redan behövs under perioden 2002–2004. Utskottet finner också att regeringens bedömning att ca 12 miljarder kronor i ökade resurser bör avsättas under denna närliggande period är rimlig.

I enlighet med regeringen anser utskottet att utgångspunkten för hur medlen under anslaget 36:4 *Banhållning och sektorsuppgifter* respektive anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* skall användas i första hand bör vara riksdagens beslut om infrastrukturinriktning för framtida transporter (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) samt riksdagens beslut om det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Dessutom bör det som utskottet anför under avsnittet *Utgångspunkter och mål för transportpolitiken* (avsnitt 1 i detta betänkande) utgöra grund för hur medlen används.

Utskottet konstaterar att det ankommer på regeringen att besluta om hur anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* samt anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* bör fördelas på de olika anslagsposterna. Utskottet har dock ingenting att erinra mot regeringens bedömning av fördelningen mellan anslagsposterna utan finner den väl avvägd.

När det gäller vägnätet bedömer utskottet det som särskilt angeläget att under perioden 2002–2004 säkerställa och bevara det befintliga vägnätet. Det kräver bl.a. insatser på drift och underhåll samt insatser för ökad tjälsäkring,

bärighet och rekonstruktion. Av infrastrukturpropositionen framgår att av de extra 12 miljarder kronorna under perioden 2002–2004 kommer ca 2,2 miljarder kronor (18 %) att avsättas till tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. Det innebär således en kraftig förstärkning i närtid för rekonstruktion av eftersatt vägnät, för tjälsäkring och för att förbättra bärigheten. Enligt utskottets mening innebär detta att verksamhetsmålet för genomförandet av länsplanerna för regional transportinfrastruktur är att lika stor del av respektive länsplan, förutom den del som avser tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion, skall vara genomförd vid utgången av år 2002. Även trafiksäkerhetsinsatserna är enligt utskottet särskilt angelägna. Även fullföljande av investeringsinsatserna inom gällande planer bör prioriteras under perioden 2002–2004. När det gäller järnvägarna anser utskottet att det är viktigt med insatser för drift och underhåll av järnvägsnätet samt att redan beslutade investeringar i järnvägsnätet kan prioriteras och påbörjas under perioden 2002–2004.

För att dessa insatser skall kunna genomföras anser utskottet i likhet med regeringen att viss lånefinansiering behövs. Utskottet ställer sig därför bakom förslaget i budgetpropositionen att riksdagen godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 2 miljarder kronor för genomförande av prioriterade väg- och järnvägsprojekt med start 2002. Utskottet ställer sig också bakom förslaget i budgetpropositionen att riksdagen bemyndigar regeringen att låta Vägverket betala de återstående amorteringarna avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda, åren 2004 och 2005. Av det anförda följer att motionerna 2001/02:T15 yrkandena 1 och 3, 2001/02:T30 yrkandena 5–7 och 2001/02:T450 yrkande 1 avstyrks.

## 5 Planeringsram för perioden 2004–2015

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att regeringens förslag till långsiktig planeringsram för perioden 2004–2015 möjliggör en kraftfull och efterlängtd upprustning av de svenska järnvägs- och vägnäten. Förslaget innebär ett viktigt steg mot ett nytt transportsystem som möter Sveriges växande behov av snabba, effektiva och säkra samt miljövänliga transporter. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner att den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 skall uppgå till 364 miljarder kronor och att den skall användas enligt följande:

- 87 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar,
- 38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar,
- 8 miljarder kronor för sektorsuppgifter,
- 17 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar,
- 100 miljarder kronor för investeringar i järnvägar,
- 39 miljarder kronor för nationella väginvesteringar,
- 30 miljarder kronor för regional transportinfrastruktur,
- 45 miljarder kronor för kapitalkostnader i form av räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

Utskottet tillstyrker att planeringsramen för järnvägsinvesteringar skall omfatta investeringar på hela det statliga järnvägsnätet, miljöförbättrande åtgärder längs samma nät samt statsbidrag till investeringar i järnvägar, spåranläggningar, rullande materiel för regional kollektivtrafik och terminaler som staten inte är huvudman för. Vidare tillstyrker utskottet att planeringsramen för nationella väginvesteringar skall omfatta investeringar på stamvägnätet, åtgärder för förbättrad miljö på hela det statliga vägnätet samt åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet på stamvägnätet. Utskottet avstyrker samtliga motionsyrkanden. *Jämför reservationerna 12 (m), 13 (kd), 14 (c), 15 (fp) och 16 (mp).*

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet tre förslag i infrastrukturpropositionen i avsnittet Transportpolitiska satsningar på längre sikt (prop. 2001/02:20 punkterna 2, 4 och 8). Regeringen föreslår att riksdagen

2. godkänner att den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 skall uppgå till 364 miljarder kronor och skall användas enligt följande:

- 87 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar,

- 38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar,
- 8 miljarder kronor för sektorsutgifter,
- 17 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar,
- 100 miljarder kronor för investeringar i järnvägar,
- 69 miljarder kronor för vägar, varav 39 miljarder kronor för nationella väg-investeringar och 30 miljarder kronor för regional transportinfrastruktur,
- 45 miljarder kronor för kapitalkostnader i form av räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån,

4. godkänner att planeringsramen för järnvägsinvesteringar skall omfatta investeringar på hela det statliga järnvägsnätet, miljöförbättrande åtgärder längs samma nät samt statsbidrag till investeringar i järnvägar, spåranläggningar, rullande materiel för regional kollektivtrafik och terminaler som staten inte är huvudman för,

8. godkänner att planeringsramen för nationella väginvesteringar skall omfatta investeringar på stamvägnätet, åtgärder för förbättrad miljö på hela det statliga vägnätet samt åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet på stamvägnätet.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- 1999/2000:T205 yrkande 5 av Stig Eriksson (v),
- 1999/2000:T213 yrkandena 1 och 3–7 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 1999/2000:T236 av Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s),
- 1999/2000:T243 yrkandena 4–8 av Carin Lundberg m.fl. (s),
- 1999/2000:T320 yrkande 1 av Olle Lindström (m),
- 1999/2000:T325 yrkande 1 av Eskil Erlandsson och Margareta Andersson (båda c),
- 1999/2000:T354 av Hans Karlsson m.fl. (s),
- 1999/2000:T357 av Viviann Gerdin (c),
- 1999/2000:T534 av Birger Schlaug m.fl. (mp),
- 1999/2000:N214 yrkande 24 av Lennart Daléus m.fl. (c),
- 1999/2000:Sk637 yrkande 2 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp),
- 2000/01:T201 yrkandena 2–5, 7, 9 och 11–12 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 2000/01:T211 yrkande 20 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2000/01:T231 yrkandena 4 och 5 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2000/01:T232 yrkandena 4–8 av Agneta Lundberg m.fl. (s),
- 2000/01:T337 yrkande 1 av Olle Lindström (m),
- 2000/01:T340 av Anders Sjölund och Ola Sundell (båda m),
- 2000/01:T344 yrkandena 1–3 och 5 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2000/01:T347 yrkandena 1 och 2 av Inga Berggren m.fl. (m, kd, c),
- 2000/01:T372 yrkande 1 av Rolf Kenneryd (c),
- 2000/01:MJ840 yrkande 2 av Rigmor Stenmark (c),
- 2000/01:N225 yrkande 3 av Elver Jonsson och Runar Patriksson (båda fp),
- 2000/01:N268 yrkandena 4 och 5 av Yvonne Ångström m.fl. (fp),
- 2000/01:N319 yrkande 3 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp),
- 2000/01:N325 yrkandena 4–6 av Runar Patriksson (fp),
- 2001/02:T12 av Anders G Högmark och Jeppe Johnsson (båda m),

- 2001/02:T15 yrkandena 4, 6, 9, 15–16, 18–19 och 21 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2001/02:T18 yrkandena 1–4 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 2001/02:T30 yrkandena 4, 8 och 9 av Mikael Johansson m.fl. (mp),
- 2001/02:T41 yrkandena 1, 4, 8 och 12–16 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2001/02:T46 yrkandena 1, 7 och 10 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2001/02:T419 yrkande 5 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T447 yrkande 1 av Birgitta Carlsson (c),
- 2001/02:T450 yrkandena 4, 13 och 20 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2001/02:T463 yrkande 18 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2001/02:MJ338 yrkande 13 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2001/02:N224 yrkande 6 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 2001/02:N262 yrkandena 5 och 6 av Yvonne Ångström m.fl. (fp),
- 2001/02:N267 yrkande 28 av Eva Flyborg m.fl. (fp).

### Bakgrund

Den statliga planeringen av investeringar i vägar och järnvägar har tidigare resulterat i tioåriga planer, som normalt reviderats vart fjärde år. Under 1990-talet har planer tagits fram för perioderna 1991–2000, 1994–2003 och 1998–2007. Planeringsarbetet för varje period är uppdelat i två etapper. Först görs en *inriktningsplanering* som avslutas med att regeringen lägger fram en proposition. På grundval av propositionen fattar riksdagen beslut om investeringarnas omfattning och inriktning. Nästa steg är en *åtgärdsplanering* som innebär att Vägverket utarbetar en nationell väghållningsplan för vägnätet och Banverket framställer en stamnätsplan för järnvägsnätet. Länsstyrelser och, i förekommande fall, regionala självstyrelseorgan utarbetar länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen. Regeringen fastställer därefter de nationella planerna medan länsplanerna fastställs på regional nivå. Regeringen redovisar sitt ställningstagande i en skrivelse till riksdagen. Investeringsplanerna genomförs i den takt som de årliga budgetbesluten tillåter.

#### *Planeringsperioden 1998–2007*

Den nu gällande planeringsperioden 1998–2007 har sin grund i riksdagens beslut våren 1994 (prop. 1993/94:100 bil. 7, bet. 1993/94:TU16, rskr. 1993/94:154). Riksdagen begärde då att en kommission skulle tillsättas för att utarbeta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige. Syftet var bl.a. att stärka det politiska inflytandet över infrastrukturplaneringen. Riksdagen menade att alla trafikslag, inte bara vägar och järnvägar, måste integreras i planeringsprocessen samt att avvägningar mellan olika trafikslag måste göras utifrån politiska överväganden. Regeringen tillkallade i december 1994 en parlamentarisk kommitté. Kommittén, som tog namnet Kommunikationskommittén, hade två huvuduppgifter. Den skulle dels lägga fram ett förslag till inriktning av infrastrukturinvesteringarna för perioden 1998–2007, dels utarbeta underlag för ett nytt transportpolitiskt beslut. Kommitténs arbete låg

bl.a. till grund för regeringens proposition Infrastruktur för framtida transporter (prop. 1996/97:53). På grundval av propositionen fattade riksdagen i mars 1997 beslut om inriktningen av insatserna och ekonomiska planeringsramar (bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174).

Inriktningen innebar att åtgärderna i infrastrukturen under åren 1998–2007 skulle

- bidra till tillväxt och sysselsättning i alla delar av landet,
- leda till förbättrad transportkvalitet genom förbättrad befintlig infrastruktur,
- öka infrastrukturens miljöanpassning,
- minska störningar från trafikbuller,
- utformas med utgångspunkt i högsta ambition för trafiksäkerheten.

Riksdagen beslutade om en planeringsram på 190 miljarder kronor för att förverkliga inriktningen under planeringsperioden. Ramen skulle i första hand användas till investeringar i nationell och regional transportinfrastruktur samt till drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

#### PLANERINGSRAMAR FÖR PERIODEN 1998–2007

Ändamål	Miljarder kronor
Investeringar i nationella stamvägar	30,5
Investeringar i stamjärnvägar	36,0
Investeringar i regional transportinfrastruktur	32,0
Drift och underhåll av statliga vägar	56,0
Drift och underhåll av statliga järnvägar	27,0
Kompletterande åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhet	8,5
<b>Totalt</b>	<b>190,0</b>

I april 1997 gav regeringen Vägverket och Banverket direktiv för upprättande av planerna för perioden 1998–2007. Verken redovisade sina planförslag i mars 1998. Regeringen fastställde investeringsplanerna i juni 1998 och redovisade planerna för riksdagen i en skrivelse i oktober 1998 (skr. 1998/99:8, bet. 1998/99:TU5, rskr. 1998/99:150).

Vid sidan av den ordinarie planeringsprocessen har riksdagen och regeringen beslutat om enskilda infrastrukturinvesteringar som inte finansierats med anslag på traditionellt sätt. Dit hör bl.a. Öresundsförbindelsen med anslutningar, Botniabanan, Arlandabanan samt projekt inom ramen för det s.k. Dennispaketet i Stockholmsområdet samt Göteborgsöverenskommelsen.

#### *Kommande planeringsperiod*

För den kommande planeringsperioden inleddes arbetet med inriktningsplaneringen år 1998. Regeringen uppdrog då åt Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) att i samråd med bl.a. trafikverk och länsstyrelser upprätta en lägesanalys. Regeringen har vidare gett länsstyrelser och regionala självstyrelseorgan samt SIKA, Banverket, Vägverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket i uppdrag att gemensamt utarbeta en strategisk analys. Planeringen skulle utgå från ett transportslagsövergripande synsätt. Myndigheterna satte samman och belyste konsekvenserna av olika inriktningalternativ. Alternati-

ven studerades med utgångspunkt i modeller som beskriver hela transportmarknaden och alla transportslag. I analysen utgick myndigheterna från bedömningar av hur efterfrågan på och utbudet av transporter kommer att förändras fram till år 2010. Följande tre inriktningssalternativ sattes samman:

- samhällsekonomi,
- regional utveckling,
- trafiksäkerhet och miljö.

Det samhällsekonomiska alternativet innehåller de mest lönsamma väg- och järnvägsåtgärderna. Alternativet ”regional utveckling” innehåller de väg- och järnvägsåtgärder som länen bedömer ger störst tillväxt för näringslivet. Trafiksäkerhets- och miljöalternativet innehåller de väg- och järnvägsåtgärder som gör att etappmålen för trafiksäkerhet och en god miljö nås mest kostnadseffektivt. Inriktningarna visar hur planeringsramen kan fördelas på olika kombinationer av åtgärder vid skilda förutsättningar.

I enlighet med regeringens direktiv har inriktningssalternativen anpassats till en finansiell ram på 210 miljarder kronor. Inom ramen har 12 % avsatts till påbörjade projekt samt räntor och amorteringar för lånefinansierade investeringar. Resultatet av den nationella strategiska analysen presenterades i november 1999.

### **Regeringens förslag**

Regeringen framhåller att det är dags att återställa väg- och järnvägsnätet till bra standard. Det är också angeläget att utveckla ett framtida transportsystem som möter Sveriges växande behov av snabba, effektiva, säkra och miljövänliga transporter. Utgångspunkten för det framtida transportsystemet bör vara en vision om ett långsiktigt hållbart transportsystem. En omställning mot långsiktigt hållbara transporter – socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt – skall främja hela Sveriges utveckling samt länka samman den svenska marknaden med övriga Europa och omvärlden.

I propositionen anges att det är väsentligt att skilja på åtgärder som i första hand säkerställer och bevarar funktionen hos befintlig infrastruktur och åtgärder som utvecklar och moderniserar systemen. Åtgärder som säkerställer och bevarar funktionen måste ständigt genomföras eftersom annars tillgänglighet och transportkvalitet försämras i hela eller delar av väg- och järnvägsnäten. Samtidigt är det väsentligt att transportsystemet utvecklas och moderniseras för att klara förändringar i efterfrågan på resor och transporter och för att klara miljö- och säkerhetskrav.

Enligt propositionen bör planeringsramens omfattning utökas jämfört med tidigare planeringsomgångar. En utgångspunkt är att planeringsramen skall omfatta alla åtgärder som är relevanta att väga emot varandra inom Vägverkets och Banverkets respektive ansvarsområde. Planeringsperioden bör vidare förlängas. Tidigare har den varit tio år, men regeringen föreslår att den utökas till tolv år, och omfattar tidsperioden 2004–2015. Skälet för detta är framför allt det alltmer uttalade behovet av en längre framförhållning för fysisk planering.



Regeringen föreslår att den långsiktiga planeringsramen för perioden 2004–2015 skall uppgå till 364 miljarder kronor, varav 319 miljarder kronor för verksamhet och 45 miljarder kronor för kapitalkostnader i form av räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Fördelningen på olika ändamål framgår av sammanställningen på s. 75. I propositionen framhålls att planeringsramen kan komma att behöva justeras vid eventuella större framtida förändringar av de ekonomiska förutsättningarna i landet eller vid större omprioriteringar i statsbudgeten.

#### *Bevara och säkerställa – totalt 150 miljarder kronor*

Stora insatser har gjorts för att utveckla och modernisera infrastrukturen i landet under de senaste 10–15 åren. Uppgiften att sköta den befintliga infrastrukturen har inte getts samma prioritet. Som en följd av detta har järnvägstrafiken under senare år fått ökade driftstörningar. Ett ökat missnöje har också riktats mot vägstandarden, vilket särskilt har gällt problem med vägvästängningar under tjällossningsperioden. Regeringen anser därför att uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar bör prioriteras. För detta ändamål avsätts 150 miljarder kronor. Av denna medelsram bör 87 miljarder kronor avsättas för drift och underhåll av statliga vägar och 38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar. I nivån för säkerställande och bevarande ingår också Banverkets och Vägverkets sektorsuppgifter med sammanlagt 8 miljarder kronor.

Regeringen föreslår en särskild satsning på tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägnätet med 17 miljarder kronor. Därmed bedöms att under planperioden kan full bärighet uppnås året runt på de vägar som är viktiga för näringslivet. Förstärkningsåtgärder bör genomföras för att förhindra ytterligare nedbrytning av de äldre delar av vägnätet som är upplåtet för all fordonstrafik men ej ursprungligen dimensionerade för sådana belastningar. De direkta effekterna av åtgärderna är att transportkostnaderna kan minskas och konkurrenskraften därmed öka för de delar av näringslivet som nyttjar det regionala vägnätet. Främst är det skogsindustrin och jordbruket som drar fördelar av detta, men även turistindustrin gynnas.

#### *Utveckla och modernisera – totalt 169 miljarder kronor*

Regeringen föreslår att 169 miljarder kronor används för att utveckla och modernisera transportsystemet. Av dessa medel skall 100 miljarder kronor användas för järnvägar och 69 miljarder kronor för vägar, varav 30 miljarder kronor avser länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Det innebär en utökad ram för järnvägsinvesteringar, en oförändrad ram för investeringar i stamvägnätet och en ram för investeringar i regional transportinfrastruktur som, med hänsyn till regeringens förslag till särskild satsning på vägarna för bl.a. tjälsäkring, i realiteten är större än den nuvarande regionala planeringsramen.

### *Planeringsram för järnvägsinvesteringar*

Regeringen föreslår en i förhållande till tidigare planeringsperioder kraftigt ökad planeringsram för investeringar i järnvägar på 100 miljarder kronor. Regeringens bedömning är att med en sådan planeringsram kan bristerna i järnvägens infrastruktur åtgärdas. Dessutom kan en utveckling mot ett nytt, modernt järnvägssystem för 2000-talet inledas. Regeringen har bedömt att av planeringsramen för järnvägar på 100 miljarder kronor bör ca 6 miljarder kronor användas för projekt i gällande planer där den fysiska planeringen är långt gången.

Planeringsramen för järnvägsinvesteringar bör enligt propositionen omfatta investeringar på hela det statliga järnvägsnätet, miljöförbättrande åtgärder längs samma nät samt statsbidrag till järnvägar, spåranläggningar och terminaler som staten inte är huvudman för. Regeringen anger att av ramen bör 3 miljarder kronor avsättas för bidrag till investeringar i spårfordon för regional kollektivtrafik. Bidraget kan även avse miljöförbättringar av befintliga fordon. Från planeringsramen finansieras statsbidrag för kollektivtrafik-anläggningar för regional spårtrafik. Det innebär att större ombyggnader av järnvägsstationer, där ansvaret tidigare varit uppdelat så att Banverket planerat för spåranläggningarna och trafikhuvudmannen ansökt om statsbidrag för resecentrum hos länen, nu på ett bättre sätt kan samordnas genom en gemensam planeringsram.

I propositionen anges att åtgärder bör vidtas för att minska miljöstörningarna från den befintliga infrastrukturen och att säkerhetsaspekter bör uppmärksammas. Kretsloppsanpassningen av infrastrukturen skall fortsätta. Målet är att miljöfarliga material inte skall införas i infrastrukturen, att användandet av icke förnybara material skall minimeras och att material skall återanvändas.

Regeringen bedömer att med den angivna planeringsramen bör pågående och planerade snabbtågsupprustningar kunna slutföras under planeringsperioden, liksom de pågående och planerade ombyggnaderna för att förbättra för godstrafiken på järnväg. Vidare bör förutsättningarna för regionalstågtrafik kunna förbättras genom att nya länkar byggs, kapaciteten höjs på stomjärnvägarna i storstadsregionerna samt bidrag ges till nya och ombyggda stationer för regional tågtrafik. En elektrifiering av Blekinge kustbana bör kunna inrymmas i planeringsramen. I storstäderna är det viktigt att utveckla lokala och regionala spårlösningar för kollektivtrafik. En fortsatt satsning på godstrafiken på järnväg förutses i de huvudstråk för godstransporterna som pekats ut av Godstransportdelegationen (SOU 2001:61).

Dessutom finns det enligt propositionen möjlighet att under slutet av planeringsperioden inleda en utveckling mot ett nytt järnvägssystem, som bygger på att nya länkar utvecklas för att erhålla högre hastighet för persontrafik och ytterligare separering av person- och godstågtrafik samt förbättrade anslutningar till utlandet. Länkar som tidigare har diskuterats ingå i ett sådant system, såsom Nyköpingslänken, Östgötalänken och Haparandabanan, bör utvärderas av Banverket i den kommande åtgärdsplaneringen.

### *Planeringsram för nationella väginvesteringar*

Regeringen bedömer att av planeringsramen för nationella väginvesteringar, 39 miljarder kronor, bör ca 10 miljarder kronor användas för projekt i gällande planer där den fysiska planeringen är långt gången. Planeringsramen bör i övrigt användas för följande åtgärder:

- Utbyggnad av stamvägnätet

Enligt propositionen är det viktigt för hela landet att stamvägnätet kan erbjuda säkra och effektiva transporter. En satsning på stamvägarna bidrar till att öka framkomligheten, öka säkerheten och ge förutsättningar för regionförstoring. Vägverket har identifierat samhällsekonomiskt lönsamma investeringar i stamvägnätet för ca 28 miljarder kronor. En tredjedel av denna investeringsvolym återfinns på väg E 4 som är en av vårt lands viktigaste vägar. Andra vägobjekt med hög lönsamhet finns på väg E 22, riksväg 45, väg E 20 och väg E 18. Också i andra delar av landet finns behov av förbättringar på stamvägarna.

- Förbättrad miljö längs befintliga stamvägar

Åtgärder för att minska bullret längs befintliga vägar och att förbättra luftkvaliteten är väsentliga delar i arbetet med att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem. Arbetet med att utveckla åtgärder som minskar intrångs-, fragmenterings- och barriäreffekter samt även i övrigt minskar påverkan på natur- och kulturmiljön i såväl befintlig som tillkommande infrastruktur skall fortsätta. Säkerhetsaspekter bör uppmärksammas. Kretsloppsanpassningen av infrastrukturen skall fortsätta. 3 miljarder kronor av planeringsramen för nationella väginvesteringar bör avsättas för åtgärder för förbättrad miljö längs befintliga statliga vägar.

- Förbättrad trafiksäkerhet på stamvägnätet

I syfte att effektivisera trafiksäkerhetsarbetet lanserar regeringen en utvecklad systemsyn. Det innebär att åtgärder skall analyseras i ljuset av vägtransportsystemet i sin helhet. Kärnan i denna utvecklade systemsyn skall enligt regeringens mening vara ett fördjupat samarbete mellan berörda parter, främst infrastrukturhållare och industrin. Arbetet bör ta sin utgångspunkt i en överenskommelse mellan staten och olika nyckelaktörer.

Regeringen anser att vägtransportsystemet successivt skall utformas för att bättre klara människans förutsättningar och tolerans mot fysiskt våld. Insatserna måste omfatta hela vägtransportsystemet, dvs. såväl trafikanternas beteende och fordonens aktiva och passiva säkerhet som infrastrukturens standard och utformning. Regeringen förordar att en god säkerhet skapas genom att vägen, trafikmiljön, regelverken och fordonen får en sådan utformning att de inte medför risk för att människor utsätts för mer våld än vad människokroppen tål. Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten skall ta sin utgångspunkt i samspelet mellan människa, fordon och omgivande miljö. Regeringens handlingsprogram med 11 punkter för förbättrad trafiksäkerhet

från våren 1999 skall vara utgångspunkten för trafiksäkerhetsarbetet. Åtgärder för ökad trafiksäkerhet på stamvägnätet finansieras inom planeringsramen. I sammanhanget framhålls att det är viktigt att skapa förutsättningar som gynnar en snabb introduktion av nya trafiksäkra fordonslösningar och att utvecklingen av sådana system har en nära koppling till infrastrukturutvecklingen.

- Transportinformatik på stamvägnätet

Regeringen framhåller att transportinformatik kan vara ett sätt att uppnå de transportpolitiska målen. Vägnätet kan nyttjas effektivare och utbyggnadsbehov av kapacitetsskäl kan senareläggas. Transportinformatik kan också nyttjas för att styra trafik så att miljön kan förbättras och trafikolyckorna minska. Den nationella planeringsramen får användas för en utbyggnad av sådana system.

## Motionsförslag

### *Moderata samlingspartiet*

Bo Lundgren m.fl. (m) framhåller i motion 2001/02:T18 att en väl utvecklad och utbyggd infrastruktur är en av grundförutsättningarna för att kunna upprätthålla en högre tillväxt. Effektiva transporter kräver inte bara bra vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar utan också en väl utbyggd IT-infrastruktur. Behovet av kraftfulla investeringar i infrastrukturen är nu stort och akut. Eftersatt underhåll måste åtgärdas, och inte minst i storstadsområdena måste de nödvändiga satsningarna för att lösa trafikproblemen påbörjas omgående.

Moderata samlingspartiet anser därför att den tolvåriga infrastrukturplanen skall gälla för åren 2002–2013. Under denna period bör sammanlagt 325 miljarder kronor avsättas för satsningar på järnvägar och vägar enligt följande fördelning:

MODERATA SAMLINGSPARTIETS FÖRSLAG TILL PLANERINGSRAM FÖR PERIODEN 2002–2013

Ändamål	Miljarder kronor
Drift och underhåll av vägar	120
Drift och underhåll av järnvägar	38
Järnvägsinvesteringar	62
Väginvesteringar	105
<b>Totalt</b>	<b>325</b>

Utgångspunkterna för utvecklingen av transportsystemet måste grundas på realistiska antaganden om utvecklingen. Det är i allra högsta grad på vägarna belastningen framöver kommer att öka. Utvecklingen talar för att den ökade IT-användningen och distansarbetet snarare ökar än minskar behovet av transporter.

Enligt motionen bör Godstransportdelegationens analys och slutsatser uppmärksammas i högre utsträckning än vad regeringen gjort. En av delegationens slutsatser är att man inte bör överdriva de volymmässiga förväntning-

arna på överföringen av gods från vägtrafik till järnväg och sjöfart. I samband med nybyggnation och upprustning av vägar finns ett antal hänsyn som bör vara vägledande. Trafiksäkerheten är en av de viktigare, liksom miljöhänsynen. Investeringsbesluten bör vidare grundas på de olika behov trafikanter har av vägnätet. I konkurrensen om investeringsmedel är det viktigt att ordentligt utvärdera vilka projekt som kommer att vara ekonomiskt lönsamma.

Den moderata infrastrukturpolitiken innebär en ökning av underhållsinsatserna. När det gäller det nationella vägnätet framhålls att eftersläpningar måste tas igen så fort som möjligt. Det finns vidare en lång rad objekt på såväl det nationella som det regionala vägnätet som är angelägna såväl från samhällsekonomiska som från trafiksäkerhetsmässiga synpunkter.

Enligt motionen bör Vägverket ges i uppdrag att i samråd med region- och länsmyndigheter sammanväga behoven och göra prioriteringarna. En fortsatt utbyggnad av landets motorvägsnät, inriktad på en komplett motorvägsförbindelse mellan de tre största städerna är nödvändig liksom följande projekt:

- Återstående delar av E 6 från Trelleborg via Göteborg till Oslo måste färdigställas.
- E 4 mellan Helsingborg och Stockholm, samt upp till Sundsvall, måste på resterande vägsträckor byggas ut med ny, säker motorväg.
- E 18 mellan Oslo och Stockholm måste på resterande vägsträckor byggas ut med ny, säker motorväg.
- För att närmare knyta samman Stockholm och Göteborg måste återstående del av den redan projekterade riksväg 40 mellan Borås och Jönköping färdigställas till motorväg.
- Riksväg 45 kräver en kraftig upprustning och måste delvis mellan Göteborg och E 18 även byggas ut till fullvärdig motorvägsstandard.
- E 22 bör byggas ut till en högre standard för att de förutsättningar som Öresundsbron och EU:s utvidgning skapar för expansion i sydöstra Sverige skall kunna tas till vara.
- Standarden på E 20 bör successivt förbättras.

För storstadsområdena behövs särskilda trafiklösningar och nya förbifarter och genomfartsleder som gör det möjligt att förkorta restiderna och underlätta godsflödet till och från regionernas tätbefolkade centrum. Långa köer och trafikstockningar leder redan i dag till betydande ekonomiska förluster och till stora miljöproblem. Samtidigt finns det väl utvecklade projekt som, när de kommer till utförande, väsentligt skulle underlätta trafikförsörjningen. En omedelbar effekt av ett förbättrat trafikflöde i storstadsregionerna är, förutom minskade utsläpp, ökad trafiksäkerhet.

I huvudstadsregionen har staten under en lång följd av år underlåtit att bygga ut och anpassa vägnätet till den växande befolkningen. Staten måste nu aktivt ta ansvar för att lösa upp den ohållbara trafiksituationen i Stockholmsregionen. Ett grundläggande trafikföringsproblem är bristande spår- och vägkapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet i centrala Stockholm. Stockholm måste fullfölja byggandet av Ringen och få en fullt utbyggd ringled och dessutom bygga en förbifart för E 4:an väster om Stockholm. Staten bör ta finansie-

ringsansvaret för färdigställandet av Södertörnsleden och Norrortsleden, företrädesvis i form av en public-private partnership (PPP). Ett färdigställande av Ringen runt Stockholm förutsätter en statlig finansiering av Norra länken. En östlig förbifart bör byggas för att färdigställa Ringen.

På järnvägsområdet anges att investeringsbehovet är stort. I konkurrensen om investeringsmedel är det viktigt att utvärdera vilka projekt som är ekonomiskt lönsamma. Planeringsinriktningen för järnvägssystemet bör i första hand utgå från de probleminventeringar som gjorts av Banverket. I Stockholmsregionen handlar det om uteblivna investeringar i ett tredje spår över Saltsjö-Mälarsnittet. Inriktningen bör även vara att återta eftersläpningar i investeringar, drift- och underhåll och bärighetshöjande åtgärder. Kapaciteten på Ostkustbanan mellan Stockholm och Sundsvall måste höjas. Ådalsbanan måste också anpassas till samma höga standard som Botniabanan får. Vad gäller Göteborgsregionen finns det anledning att närmare utreda behovet av en ny förbindelse över Göta älv. I Malmöområdet finns framöver behov av kapacitetsförstärkning inte minst på sträckan Eslöv-Malmö, på vilken i stort sett hela export- och importvolymen av godstrafik på järnväg går.

Nyköpings- och Östgötalänkarna förbinder Stockholm och Linköping, två av Sveriges folktätaste och mest trafikintensiva regioner. En utveckling av kapaciteten på den befintliga banan ökar möjligheten att ta till vara den stora tillväxtpotential som finns. Nyköpingslänken har förutsättningar att finansieras med hjälp av PPP. En utredning om möjligheten att knyta samman Europa- och Götalandsbaneprojekten med Nyköpingslänken bör genomföras. I förlängningen av en Östgötalänk har den s.k. Europakorridoren lanserats. Enligt motionen bör detta projekt prövas trafikpolitiskt och samhällsekonomiskt. Det finns också ett uttalat intresse från näringslivet i norra Sverige och Finland att via en Haparandabana genom Sverige föra stora godsmängder mot kontinenten. Motionärerna finner det angeläget att regeringen uppdrar åt Banverket att under den första tredjedelen av den tolvåriga planeringsperioden närmare utreda behovet av och lönsamheten för dessa projekt.

Anders G Högmark och Jeppe Johnsson (båda m) framhåller i motion 2001/02:T12 att enskilda vägar är en förutsättning för regional utveckling och livskraft. Därför bör de enskilda vägarna ingå i planeringsprocessen. Enligt motionärerna bör den årliga ramen för bidrag till enskilda vägar höjas med 74 miljoner kronor per år och ett särskilt anslag införs för förbättrad bärighet och rekonstruktion på 100 miljoner kronor. Vidare föreslås en utredning om att införa ett särskilt statsbidrag för kulturmiljöåtgärder på enskilda vägar.

Ledamöter från Moderata samlingspartiet har i andra motioner föreslagit en upprustning och utbyggnad av trafikens infrastruktur. Motionsförslagen överensstämmer i huvudsak med de krav som förs fram i partiets senaste kommittémotion 2001/02:T18. Det gäller motionerna 1999/2000:T320 av Olle Lindström, 2000/01:T201 av Bo Lundgren m.fl., 2000/01:T337 av Olle Lindström, 2000/01:T340 av Anders Sjölund och Ola Sundell, 2000/01:T344 av Per-Richard Molén m.fl., 2001/02:N224 av Bo Lundgren m.fl., 1999/2000:T213 av Bo Lundgren m.fl. och 2001/02:T419 av Per-Richard Molén m.fl.

*Kristdemokraterna*

Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller i motion 2001/02:T41 att Kristdemokraternas syn på kommunikationer har två utgångspunkter, nämligen välstånd och miljöhänsyn. Bra kommunikationer är en förutsättning för att utveckla välståndet, öka sysselsättningen och tillväxten. Transporterna belastar dock miljön och därför måste ytterligare insatser göras för att minska de skadliga utsläppen. Den långsiktiga hållbarheten förutsätter att de mest miljövänliga alternativen utvecklas. Järnvägens och sjöfartens ställning behöver stärkas samtidigt som fossila bränslen successivt fasas ut ur vägtrafiken.

Kristdemokraterna föreslår att den långsiktiga planeringsramen för perioden 2004–2015 beräknas till 375 miljarder kronor. De 11 miljarder kronor som tillkommer i förhållande till propositionens medelsberäkning bör avsättas för nationella väginvesteringar och för statlig ersättning till Sjöfartsverkets investeringar i farleder.

## KRISTDEMOKRATERNAS FÖRSLAG TILL PLANERINGSRAM FÖR PERIODEN 2004–2015

Ändamål	Miljarder kronor
Drift och underhåll av statliga vägar	110
Drift och underhåll av statliga järnvägar	40
Järnvägsinvesteringar	100
Nationella väginvesteringar	47
Regional infrastruktur	30
Farledsinvesteringar	3
Kapitalkostnader	45
Totalt	375

För att ge planeringsramen en tydlig strategisk inriktning föreslår Kristdemokraterna sju infrastrukturella utgångspunkter för tillväxt, säkerhet och miljö.

## 1. Återställ den allmänna väg- och järnvägsstandarden

Många av landets främsta transportleder är i behov av en avsevärd standardhöjning. Ett av de stråk där eftersatt underhåll medför drastiskt förhöjda transportkostnader är Inlandsvägen, huvudsakligen Riksväg 45. För att järnvägen skall kunna utvecklas och utgöra ett fullgott transportalternativ för passagerare och gods krävs ökade resurser till drift och underhåll.

## 2. Återupprätta Nollvisionen

Om trafiksäkerhetsmålet skall vara realistiskt krävs att Nollvisionen återupprättas och att vägarnas standard sätts i centrum. Även om vägutbyggnad i sig inte är en tillräcklig åtgärd är det en nödvändig beståndsdel av trafiksäkerhetsarbetet. Vid sidan av de nationella och internationella stråk med motorvägar och 4-fältsvägar som Kristdemokraterna föreslår skall byggas klara under kommande planperiod är angelägna projekt ur trafiksäkerhetssynpunkt en motorvägutbyggnad alternativt 4-fältsväg på sträckorna E 4 Uppsala–Mehedeby, E 22 genom Blekinge och Skåne samt Rv 73 Nynäshamn–Stockholm. Vägprojekt som innefattar breddning och i vissa fall 4-fältsväg

bör vidare genomföras på E 20 i Västra Götalands län, Rv 45 i Västra Götalands län, E 22 i Kalmar län och E 4 Umeå–Skellefteå.

### 3. Lös storstädernas trafikproblem

Väl fungerande transporter inom Stockholmsregionen är en avgörande förutsättning för en positiv utveckling i Sverige i sin helhet. Förutom planerade utbyggnader och förbättringar av bl.a. E 18 och Riksväg 73 anser Kristdemokraterna att ett samlat program omfattande fyra större projekt som påtagligt skulle förbättra Stockholms trafiksituation bör föras in i de nationella planerna för perioden 2004–2015, nämligen E 4 Förbifart Stockholm, Norrortsleden, Norra länken och Pendeltågstunnel.

I Göteborg finns stora problem med ”flaskhalsar” av samma typ som i Stockholm. På E 6 behövs en ny vägförbindelse över Göta älv. Förutsättningarna för resande med tåg behöver också utvecklas. Därutöver måste tillgängligheten till Göteborgs hamn förbättras. Även Landvetter skulle effektivt kunna samordnas med övrig trafik genom en ny järnvägsförbindelse som passerar flygplatsen. Kristdemokraterna anser att regeringen bör tillsätta en utredning med uppdrag att lämna förslag på åtgärder som förbättrar transportsystemet i Göteborgsregionen.

### 4. Fullfölj den svenska triangeln

Den svenska triangeln innebär motorvägs- och snabbtågsstandard på sträckan Stockholm–Göteborg–Malmö. Järnvägsprojektet Europakorridoren är ett möjligt alternativ för den svenska tågtrafiken att på allvar konkurrera med såväl vägtrafiken som flyget. Nyköpingslänken och Östgötalänken kan utgöra de första etapperna av Europakorridoren. Nya banor för snabbtåg bör under perioden 2004–2015 byggas mellan Stockholm och Linköping via Nyköping.

### 5. Fullfölj den nordiska triangeln med europeisk dimension

Det är ett gemensamt nordiskt intresse att förbättra vägarna och järnvägarna mellan de nordiska länderna och mot kontinenten. Den svenska infrastrukturen i sydöstra Sverige bör successivt förbättras med sikte på att skapa bättre transportförutsättningar gentemot Östersjöregionen. Sverige bör som ett led i detta arbete ta initiativ till en samlad infrastrukturpolitik för Östersjöregionen.

### 6. Utnyttja alternativa finansieringsformer

Kristdemokraterna anser att erfarenheterna av partnerskap mellan staten och det privata näringslivet genom s.k. PPP är så goda att ett mer omfattande och långsiktigt investeringsprogram bör tas fram.



## 7. Utveckla användandet av IT i transportsystemet

För att utveckla användandet av IT behöver perspektivet på teknologins roll förändras. Förbättrade kommunikationer bör komma till stånd genom att alla tillbuds stående IT-applikationer utnyttjas på effektivaste möjliga sätt. Detta betyder stora förändringar inom hela den svenska transportpolitiken. Vägverket måste exempelvis utvecklas från att vara en organisation där nästan hela kompetenstyngden ligger på vägbyggnad till att bli en organisation med bred och djup IT-kunskap. Kristdemokraterna föreslår därför att regeringen tar initiativ till en nationell strategi för utnyttjandet av transportinformatik i det svenska transportsystemet.

Kristdemokraterna anser att statliga medel långsiktigt bör avsättas för att täcka en del av kostnaderna för sjöfartens infrastruktur. Staten har ett ansvar att stödja regionala satsningar och tillse att de stora godsstråken, som utgör möjliga alternativ till vägtrafiken, också blir kommersiellt gångbara alternativ. Det är väsentligt att infrastrukturella förutsättningar finns för att utveckla Vänersjöfarten. Standarden på Trollhätte kanal utgör en sådan förutsättning. Södertälje kanal har motsvarande betydelse för Mälarsjöfarten. Av riksintresse är också säkerheten och tillgängligheten i Göteborgs hamn. Sjöfartsverkets planering för 2004–2015 bör ha som utgångspunkt att anslagsmedel om 3 miljarder kronor under perioden avsätts för investeringar i farleder.

Det är också viktigt att flyget ses som en del i ett integrerat transportsystem. Detta innebär att möjligheterna till samordning mellan olika flygplatser, liksom med järnvägar och vägar, måste förbättras för att skapa långsiktigt fungerande kommunikationssystem.

Kristdemokraterna föreslår i motion 2001/02:T450 av Johnny Gylling m.fl. ett program för utbyggnad av särskilt olycksdrabbade vägavsnitt samt att särskild vikt skall läggas vid att skapa intermodala transportknutpunkter där olika transportmedel kan sammanlänkas i effektiva transportkedjor. I motionen begärs också ett nationellt program för transportinformatik. De aktuella motionsyrkandena motsvarar de förslag som väckts i motion 2001/02:T45.

*Centerpartiet*

Agne Hansson m.fl. (c) framhåller i motion 2001/02:T15 att om företag och privatpersoner skall våga investera i alla delar av landet krävs att infrastrukturen garanteras och säkras på såväl kort som lång sikt. En väl utvecklad infrastruktur är en av förutsättningarna för tillväxt, ökad sysselsättning och bibehållen välfärd och ger möjlighet för människor och företag att bo och verka i hela landet. Infrastrukturens regionförstörande möjligheter måste erkännas och bejakas. Centerpartiet beräknar mot bl.a. denna bakgrund den totala planeringsramen för perioden 2004–2015 till 364 miljarder kronor. Medelsfördelningen på olika ändamål framgår av följande sammanställning.

## CENTERPARTIETS FÖRSLAG TILL PLANERINGSRAM FÖR PERIODEN 2004–2015

Ändamål	Miljarder kronor
Drift och underhåll av statliga vägar	120
Drift och underhåll av statliga järnvägar	38
Sektorsuppgifter	8
Järnvägsinvesteringar	63
Nationala väginvesteringar	46,5
Regional infrastruktur	84
Miljöanslag	4,5
<b>Totalt</b>	<b>364</b>

Enligt motionärerna råder det inget tvivel om att det finns många angelägna satsningar som måste göras. Detta, i kombination med att infrastrukturen lider av ett eftersläpande underhåll, gör att inom de närmaste tio åren måste stora investeringar göras för att möta framtidens behov. Prioriteringsordningen bör vara följande:

1. Ta igen det eftersatta underhållet och garantera en underhållsnivå som inte tillåter att nya eftersläpningar uppstår. Genomför satsningar på tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion.
2. Bygg bort flaskhalsar i befintliga transportsystem och genomför redan planerade projekt.
3. Genomför ännu icke planerade nyanläggningar och nyinvesteringar.

En stor del av transporterna inom samt till och från Sverige sker i ett begränsat antal huvudstråk. Stråkens utformning ställer stora krav på helhetssyn och ett trafikslagsövergripande synsätt. Detta faktum borde ha fått större återverkningar i regeringens proposition. Planeringsdirektiven till trafikverken bör utformas så att stor hänsyn tas till vikten av väl fungerande stråk för godstrafiken.

På många håll i landet är vägtrafik det enda realistiska kommunikationsmedlet. Det ställer stora krav på att vägstandarden i hela landet är god. Det behövs mer medel till drift och underhåll, bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion men också till byggande av vägar. Anslagen till de regionala planerna måste höjas för att den regionala infrastrukturen skall kunna utvecklas.

Enligt motionen är det därför angeläget med ordentliga resurser till drift och underhåll av det statliga vägnätet, både för att kunna garantera att eftersläpningar inte uppstår och för att ta igen de eftersläpningar som just nu finns. Enligt Centerpartiets mening bör ramen för investeringar i nationella vägar vara 46,5 miljarder kronor. Dessutom föreslås en utökad regional planeringsram.

Främst från miljösynpunkt, men också för att minska belastningen på vägnätet, är det angeläget att den långväga godstrafiken i större utsträckning än i dag förs över från vägar till järnvägar, där så är möjligt. Detta kräver fortsatt arbete med att förbättra möjligheterna för kombitrafik. Svealandsbanan är ett lysande exempel på järnvägens stora potential. Denna utveckling kan och måste komma även andra delar av landet till del. Ambitionen skall vara hög

när det gäller en fungerande järnvägstrafik i hela landet, både i nord-sydlig riktning och i öst-västlig riktning.

I motionen framhålls att det är viktigt att det enskilda vägnätet tillförsäkras de resurser som behövs för att ta igen eftersatt underhåll och för att framöver hålla en god standard. Centerpartiet anser att posten ”Drift och byggande av enskilda vägar” bör räknas upp med 170 miljoner kronor per år. Därtill behövs en nationell fond för oförutsedda händelser, såsom översvämningar som spolar bort broar och liknande, i det enskilda vägnätet. Fonden bör omfatta 70 miljoner kronor per år.

Ledamöter från Centerpartiet har väckt en rad andra motionsyrkanden om trafikens infrastruktur. Motionerna gäller i stor utsträckning krav på ökade insatser främst vad gäller vägunderhåll, bärighetshöjning, tjälsäkring samt fastläggande av en lägsta nivå, ”skamgräns”, för vad som skall vara en acceptabel vägstandard. Det gäller motionerna 2001/02:T447 av Birgitta Carlsson, 2001/02: MJ338 av Agne Hansson m.fl., 2000/01:T231 av Sven Bergström m.fl., 2000/01:T372 av Rolf Kenneryd, 2000/01: MJ840 av Rigmor Stenmark, 1999/2000:T325 av Eskil Erlandsson och Margareta Andersson, 1999/2000:T357 av Vivianne Gerdin och 1999/2000:N214 av Lennart Daléus m.fl. Motionsförslagen motsvarar i huvudsak de förslag som väckts i motion 2001/02:T15 (c).

### *Folkpartiet liberalerna*

Kentth Skårvik m.fl. (fp) anser i motion 2001/02:T46 att den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 skall uppgå till 375 miljarder kronor. Av denna planeringsram skall 325 miljarder kronor vara anslagsfinansierade och 50 miljarder täckas genom privata finansieringslösningar. Folkpartiets fördelning av planeringsramen på olika ändamål redovisas i följande sammanställning.

#### FOLKPARTIET LIBERALERNAS FÖRSLAG TILL PLANERINGSRAM FÖR PERIODEN 2004–2015

Ändamål	Miljarder kronor
Drift och underhåll av statliga vägar	97
Drift och underhåll av statliga järnvägar	38
Tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar	24
Sektorsuppgifter	8
Järnvägsinvesteringar	78
Nationella väginvesteringar	49
Regional infrastruktur	35
Kapitalkostnader	45
<b>Totalt</b>	<b>375</b>

Enligt Folkpartiet finns det två brister i dagens transportsystem som borde uppmärksammas mer. Det gäller dels bristande bärighet på icke tjälsäkrade vägar, dels flaskhalsproblem i storstadsregionerna. Folkpartiet anser att det behöver satsas på en utbyggnad av järnvägssektorn, men de stora behoven finns på vägsidan och då speciellt när det gäller drift och underhåll.

Det är av yttersta vikt att hela landet har en sådan standard på vägnätet att råvaruförsörjningen till industrin kan tryggas hela året och att färdiga produkterna kan fraktas därifrån. Folkpartiet anser att väganslaget måste höjas och hållas på en hög nivå också framöver. Ansträngningar måste också göras för att hitta alternativa finansieringslösningar inom infrastrukturen.

Enligt motionen finns det en rad angelägna vägprojekt som bör genomföras. Det förslag till stomvägnät med anslutande vägar av hög kvalitet som den borgerliga regeringen lade fram år 1993 måste genomföras. När det gäller nya vägbyggnationer bör bl.a. den s.k. skandinaviska motorvägstriangeln mellan Köpenhamn, Oslo och Stockholm genomföras. Angelägna utbyggnader måste göras på Europavägarna E 4, E 6 och E 18.

Det finns även andra vägprojekt som bör ingå i Vägverkets planeringsram och som bör komma i gång så snart som möjligt. Det gäller motorvägsstandard hela vägen mellan Göteborg och Stockholm, utbyggnad av riksväg 44 och riksväg 45 (Inlandsvägen). Vidare måste en ny lösning för E 4 vid Sundsvall tas fram och en utbyggnad göras av E 4 mellan Skellefteå och Umeå. I Stockholmsområdet bör en komplett ringled byggas. Riksväg 73 bör vidare få en standardhöjning på sträckan mellan Fors och Nynäshamn.

Likartade krav på en upprustning och tjälsäkring samt utbyggnader av transportsystemet har förts fram i en rad andra motioner från ledamöter från Folkpartiet. Det gäller motionerna 2000/01:T211 av Kenth Skårvik m.fl., 2000/01:N225 av Elver Jonsson och Runar Patriksson, 2000/01:N268 av Yvonne Ångström m.fl., 2000/01:N325 av Runar Patriksson, 2001/02:N262 av Yvonne Ångström m.fl. och 2001/02:T463 av Kenth Skårvik m.fl. Eva Flyborg m.fl. har vidare i motion 2001/02:N267 yrkande 28 begärt en infrastrukturpolitik för företagsamhet i hela Sverige. Enligt motionärerna bör satsningar främst göras på vägar och IT-teknik.

#### *Miljöpartiet de gröna*

Mikael Johansson m.fl. (mp) redovisar i motion 2001/02:T30 att propositionens ekonomiska planeringsram har bestämts i de förhandlingar om budgetpropositionen som skett mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Miljöpartiet har därmed sett till att få med viktiga krav om järnvägs-satsningar och vägsatsningar i landsbygden.

Den föreslagna planeringsramen för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion är dock otillräcklig. Miljöpartiet vill därför anslå ytterligare 13 miljarder kronor till en särskild satsning på vägar för landsbygden. Syftet skall vara att människor året runt skall kunna komma fram och företagen få sina transportbehov tillgodosedda. Miljöpartiet vill samtidigt reducera planeringsramen för nationella väginvesteringar med 30 miljarder kronor och planeringsramen för regional infrastruktur med 15 miljarder kronor. Om Miljöpartiet godtar propositionens fördelning på övriga ändamål blir planeringsramen därmed enligt följande sammanställning:

MILJÖPARTIET DE GRÖNAS FÖRSLAG TILL PLANERINGSRAM FÖR PERIODEN  
2004–2015

Ändamål	Miljarder kronor
Drift och underhåll av statliga vägar	87
Drift och underhåll av statliga jämvägar	38
Tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar	30
Sektorsuppgifter	8
Järnvägsinvesteringar	100
Nationella väginvesteringar	9
Regional infrastruktur	15
Kapitalkostnader	45
<b>Totalt</b>	<b>332</b>

När det gäller planeringsinriktningen och medelsanvändningen framhålls att för miljöns skull måste målet vara att järnvägen det närmaste decenniet kraftigt ökar sin andel av transportarbetet på vägtrafikens och flygets bekostnad. För att stärka godstrafikens konkurrenskraft behövs därför omfattande investeringar som stärker kapaciteten bland annat i det stora nord-sydliga huvudstråket genom Sverige. Det kräver bland annat fler mötes- och förbigångsspår, höjda axellaster, ökade lastprofiler, förbättrad kraftförsörjning och förbättrade tågledningssystem. På sikt bör ambitionen vara att renodla vissa linjer, t.ex. delar av Södra och Norra stambanan, för godstrafik genom att skapa andra alternativ för den snabba persontrafiken. För persontrafiken måste målet vara att komma ner i restider under tre timmar för de flesta relationer mellan större städer i södra och mellersta Sverige. Då kan tåget på allvar konkurrera med flyget och bilarna.

Enligt motionärerna intar järnvägstrafiken en nyckelroll i miljöanpassningen av trafiksystemen. Samordningen och integreringen av järnvägstrafik med vägtrafik, sjöfart och luftfart är därvid mycket viktig. Med den angivna planeringsinriktningen kan omfattande järnvägssatsningar göras i hela landet. För en närmare beskrivning av vilka järnvägsinvesteringar som Miljöpartiet förespråkar hänvisas till motion 1999/2000:T534.

När det gäller vägar vill Miljöpartiet ha en ytterligare satsning på tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. Sammantaget innebär detta ett åtgärdsbehov motsvarande ca 30 miljarder kronor under planeringsperioden i stället för av regeringen föreslagna 17 miljarder kronor. Medelsanvändningen bör inriktas på följande fem områden:

#### 1. Framkomlighet för lätt trafik året runt på alla vägar

Målet innebär en partiell förstärkning av vägar där bilar kan ha svårt att ta sig fram under tjällossningen. Förutom för lätt trafik skall vägarna även vara framkomliga för fordon med generella dispenser. Behovet bedöms vara ca 1 miljard kronor.

#### 2. Full bärighet året runt på viktiga näringslivsvägar

Målet har delats upp i två typer av åtgärder. Det gäller dels bärighetsklasshöjning vilken syftar till att kunna höja vägens eller brons bärighet till bärighets-

klass 1. Behovet bedöms vara ca 3 miljarder kronor. Vidare gäller det upp-  
rustning och tjälsäkring som syftar till att undvika eller begränsa tjälrestriktioner under ett normalt år. Behovet bedöms vara ca 17 miljarder kronor.

### 3. Begränsning av tjälrestriktioner till maximalt tre veckor på övriga vägar

Målet avser lågtrafikerade vägar som inte är utpekade som viktiga näringslivsvägar. Förstärkningen är mindre kraftfull och därmed mindre kostsam än för viktiga näringslivsvägar. Behovet är ca 2,5 miljarder kronor.

### 4. Beläggning av prioriterade grusvägar

Målet har avgränsats till grusvägar med mycket trafik eller med måttlig trafik och randbebyggelse. Dessutom inkluderar målet grusvägar där beläggningen kan motiveras med en kalkylmässigt lönsam effektivisering av vägunderhåll. Behovet är ca 2 miljarder kronor.

### 5. Anpassning av äldre huvudvägar till dagens trafiklast

Detta mål syftar till att i efterhand reparera skador orsakade av väsentligt tyngre trafik än vad vägen är dimensionerad för och till att möjliggöra fortsatt trafikering med dessa laster. Behovet har uppskattats till ca 5 miljarder kronor.

När det gäller övriga vägsatsningar framhålls att vägtrafiken står för en global såväl som lokal miljöpåverkan som i längden är ohållbar. Enligt motionen är det svenska vägnätet i huvudsak redan tillräckligt utbyggt. Miljöpartiet föreslår därför att medel uteslutande satsas på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder, på reinvesteringar i de delar av vägnätet som inte är asfalterade samt på förstärkning av vägar med hård belastning. Miljöpartiet förordar generellt sett inte stråktänkandet och avvisar i huvudsak investeringar med denna inriktning. Miljöpartiets förslag till väginvesteringar innebär därmed en kraftig nedskärning i förhållande till propositionens förslag. Vägtransporternas problem måste lösas på annat sätt än att man bygger sig ur dem. Miljöpartiet är av uppfattningen att trafiken måste anpassas till de ekologiska förutsättningarna.

I motionen framhålls vidare att trafiksäkerheten måste förbättras och ett åtgärdsprogram redovisas för sju olika områden. Beträffande trafiksäkerheten på stamvägnätet innebär programmet att de goda trafiksäkerhetsresultat som uppnåtts där vägar byggts om till s.k. 2+1-väg med mittseparering i form av vajer bör vara styrande för framtida investeringar. Den ambitionsnivå för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder som beskrivs i propositionen kan därmed uppnås med betydligt mindre resurser. Regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att uteslutande utnyttja 2+1-väg på befintlig sträckning vid fysiska åtgärder. Vägverket bör vidare inrikta sitt trafiksäkerhetsarbete enligt de riktlinjer som Miljöpartiet angett för att uppnå nollvisionen.

Miljöpartiet de gröna har i två motioner från tidigare riksmöten (mot. 1999/2000:Sk637 och mot. 2000/01:N319) begärt att en långsiktig plan tas

fram för att höja standarden på grusvägnätet i landets glesbygdskommuner. Förslaget motsvarar i huvudsak det program som redovisas i motion 2001/02:T30 (mp) om en särskild satsning på landsbygdsvägar. I motion 1999/2000:T534 (mp) redovisas vidare med prioriteringsordning en omfattande utbyggnad av järnvägsnätet.

### *Övriga motioner*

Stig Eriksson (v) framhåller i motion 1999/2000:T205 att underhållet av grusvägarna har eftersatts under många år. Medel bör därför omfördelas från nyinvesteringar i vägar till bättre underhåll av existerande vägnät och till åtgärder för ekologiskt hållbar trafikomställning.

Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s) framhåller i motion 1999/2000:T236 att nuvarande planeringsprocess försvårar samordning mellan olika trafikslag. Det är därför viktigt att följa utvecklingen och utvärdera resultaten för att främja effektiva infrastruktursatsningar inför framtiden.

Carin Lundberg m.fl. (s) föreslår i motion 1999/2000:T243 en rad insatser för att utveckla kommunikationerna i skogslänen. Det gäller att större hänsyn bör tas till de tunga transporterna vid fördelning av väganslag för såväl drift som investeringar. Enligt motionen krävs ökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen i syfte att nå målet att alla landets vägar skall kunna hållas öppna året om. Bra vägar behövs också för turistnäringen. Standarden på det nationella stamvägnätet i skogslänen bör vidare vara hög för att näringslivet skall kunna utvecklas. När det gäller medelsfördelningen på järnvägsområdet framhålls att investeringar för godstrafikens behov bör ges en betydligt högre prioritet. Motsvarande förslag har väckts i motion 2000/01:T232 av Agneta Lundberg m.fl. (s).

Hans Karlsson m.fl. (s) begär i motion 1999/2000:T354 ökade insatser för att förbättra vägunderhållet.

Inga Berggren m.fl. (m, kd, c) framhåller i motion 2000/01:T347 att ökade medel bör avsättas för vägunderhåll samt att de för näringslivet viktigaste projekten bör sättas i gång utan dröjsmål.

## **Utskottets ställningstagande**

### *Infrastrukturen måste tryggas och utvecklas*

Utskottet anser att det behövs stora insatser i infrastrukturen för att främja tillväxt, regional utveckling och omställning till ett ekologisk uthålligt samhälle. Insatser måste också göras för att förbättra trafiksäkerheten och stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Enligt utskottet möjliggör regeringens förslag till långsiktig planeringsram för perioden 2004–2015 en kraftfull och efterlängtd upprustning av de svenska järnvägs- och vägnäten. Förslaget innebär också ett viktigt steg mot ett nytt transportsystem som möter Sveriges växande behov av snabba, effektiva, säkra och miljövänliga transporter. Som

framhålls i propositionen främjas hela Sveriges utveckling och ekonomi av en omställning till långsiktigt hållbara transporter.

### *Vidgad planeringsram*

Synen på transportsystemet och statens ansvar har förändrats. Från att statens roll främst har varit att tillhandahålla infrastruktur i form av vägar och järnvägar har intresset kommit att förskjutas mot att se trafiksystemet som en helhet där åtgärder i infrastrukturen är ett av flera medel att utveckla ett väl fungerande transportsystem. Vägverkets och Banverkets roller har samtidigt utvecklats från att vara väghållare och banhållare till att bli ansvariga myndigheter för utvecklingen inom hela vägtransportssystemet respektive järnvägssystemet.

Regeringen föreslår att planeringsramen för järnvägsinvesteringar skall omfatta investeringar på hela det statliga järnvägsnätet, miljöförbättrande åtgärder längs samma nät samt statsbidrag till investeringar i järnvägar, spår- anläggningar, rullande materiel för regional kollektivtrafik och terminaler som staten inte är huvudman för. Enligt propositionen bör vidare planeringsramen för nationella väginvesteringar omfatta investeringar på stamvägnätet, åtgärder för förbättrad miljö på hela det statliga vägnätet samt åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet på stamvägnätet.

Utskottet anser att den förordade utökade användningen av planeringsramarna är naturlig. För att uppnå de transportpolitiska målen på ett effektivt sätt krävs i ökad utsträckning åtgärder utanför det traditionella infrastruktur- området.

### *Sjöfarten och infrastrukturplaneringen*

Motionsförslag har väckts om att planeringsramen bör vidgas och även omfatta sjöfartens infrastruktur. Enligt utskottets mening är det angeläget med en helhetssyn på transportsystemet. En grundläggande princip i transportpolitiken är att få till stånd en ökad samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag. Infrastrukturen skall därför så långt som möjligt möjliggöra en effektiv samverkan mellan transportslagen. Redan i dag förekommer ett omfattande samarbete mellan trafikverken och det transportslagsövergripande synsättet har ytterligare förstärkts genom den regionala planeringsprocessen.

Av propositionen framgår att en bedömning av utvecklingen inom sjöfartssektorn under planeringsperioden är värdefull för att främja ett transportslagsövergripande synsätt i den fortsatta planeringen. För att främja en helhetssyn på transportsystemet anges att Sjöfartsverket bör presentera en bedömning av utvecklingen inom sjöfartssektorn för perioden 2004–2015 som underlag för planeringen av vägar och järnvägar. Regeringen framhåller särskilt att landanslutningarna till nationellt viktiga hamnar skall beaktas i infrastrukturplaneringen.

Enligt utskottets mening är sjöfarten viktig när det gäller att utveckla ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Som framhålls i propositionen utnyttjas dock inte sjöfartens kapacitet i dag till



fullo. Utskottet anser att det är angeläget att sjöfartens möjligheter som ett effektivt och miljövänligt transportmedel kan tas till vara. Sjöfartsutvecklingen styrs emellertid inte i första hand av investeringar i t.ex. hamnar eller farleder. Det handlar i stället om att skapa bl.a. rättvisa konkurrensförutsättningar och effektiva transportkedjor där sjöfartens fördelar kan tas till vara.

När det gäller åtgärder för att utveckla ett effektivt godstransportsystem vill utskottet hänvisa till den pågående beredningen av Godstransportdelegationens slutbetänkande som bl.a. förordar åtgärder för att uppnå en ökad samverkan och helhetssyn på transportsystemet. Enligt utskottets mening är det angeläget att rationella intermodala transportkedjor utvecklas som ger näringslivet goda möjligheter till effektiva och långsiktigt hållbara transporter. Sjöfarten har därvid en viktig uppgift att fylla. Utskottet förutsätter att Godstransportdelegationens förslag kommer att beaktas inom ramen för den fortsatta planeringsprocessen. Som regeringen redovisar i propositionen avses vidare en trafikslagsövergripande utvärdering göras när trafikverkens förslag till investeringsplaner redovisas. Med hänvisning till det anförda bedömer utskottet att sjöfartens fördelar kan tas till vara inom ramen för infrastrukturplaneringen.

### *Planeringsperiodens längd*

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag att planeringsperioden förlängs till tolv år med hänsyn till det alltmer uttalade behovet av en längre framförhållning vad gäller den fysiska planeringen. Utskottet förutsätter att regeringen närmare kommer att redovisa hur planen kommer att följas upp.

Däremot kan utskottet inte tillstyrka motion 2001/02:T18 (m) i vilken begärs att planeringsperioden startar redan år 2002. Enligt utskottets mening krävs en stark demokratisk förankring av åtgärder i trafikens infrastruktur. Som illustreras av följande sammanställning följer ett omfattande beredningsarbete efter det att riksdagen har lagt fast den ekonomiska planeringsramen och planeringsinriktningen. Vägverket och Banverket samt länen skall bl.a. upprätta och förankra planer som skall granskas och fastställas av regeringen. När det gäller motionärernas krav på åtgärder under de närmaste åren vill utskottet i stället hänvisa till den av regeringen föreslagna särskilda ekonomiska satsningen i närtid under perioden 2002–2004. Det betyder att nästa planeringsperiod bör, som regeringen föreslår, omfatta åren 2004–2015.

SCHEMATISK BESKRIVNING AV BESLUTSPROCESSEN FÖR PLANERINGSPE-  
RIODEN 2004–2015

Åtgärd	Tidsperiod
Planeringsunderlag utarbetas av olika myndigheter, utredningar m.m.	1998-2001
Regeringen framlägger inriktningsproposition	oktober 2001
Riksdagen beslutar om inriktning och planeringsram	december 2001
Regeringen utfärdar planeringsdirektiv	tidigt 2002
Vägverket, Banverket och länen upprättar åtgärdsplaner efter samråd med bl.a. kommuner	2002-2003
Regeringen granskar och fastställer åtgärdsplanerna samt lämnar en redovisning till riksdagen	2003
Planerna börjar att gälla	2004

*Planeringsramens ekonomiska omfattning*

Utskottet konstaterar att regeringens förslag till långsiktig planeringsram för perioden 2004–2015 innebär en betydande ambitionshöjning såväl i förhållande till nuvarande anslagsnivå som till gällande planeringsram för perioden 1998–2007. Som framgår av följande sammanställning ökar den årliga medelsramen från 21 till 26 miljarder kronor. I jämförelse med den faktiska medelstilldelningen för innevarande budgetår är medelsökningen än mera markant. När det gäller järnvägsinvesteringar innebär regeringens förslag en kraftig ökning av planeringsramen. Även drift och underhåll av vägnätet samt åtgärder för den regionala infrastrukturen ökar markant.

PLANERINGSRAM ENLIGT REGERINGENS FÖRSLAG, NUVARANDE PLANERINGSRAM SAMT ANSLAG FÖR ÅR 2001 (ÄNDAMÅL ENLIGT PROP. 2001/02:20, MILJARDER KRONOR PER ÅR)

Ändamål	Ram enligt prop 2001/02:20 (prisnivå 2004)	Ram enligt 1997 års beslut (prisnivå 2004)	Anslag 2001 (prisnivå 2001)
Drift och underhåll järnväg	3,2	3,3	2,6
Drift och underhåll väg	7,2	6,1	6,1
Tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion	1,4	1,0	1,0
Sektorsuppgifter	0,7	1,1	0,6
Järnvägsinvesteringar	8,3	4,4	2,7
Nationella väginvesteringar	3,2	3,4	1,7
Regional infrastruktur	2,5	1,7	2,1
<b>Totalt</b>	<b>26,5</b>	<b>21,0</b>	<b>16,8</b>

Av motionerna framgår att det finns olika uppfattningar om den ekonomiska planeringsramens omfattning och fördelning på olika ändamål. Planeringsramarna redovisas på skilda sätt och med olika finansieringsantaganden vilket försvårar en jämförelse. Beaktas den sammanlagda planeringsramen kan konstateras att det råder en bred samstämmighet om att ökade medel bör anvisas för trafikens infrastruktur. När det gäller fördelningen på olika ändamål har dock partierna olika uppfattning. Det gäller främst medelsfördelning-

en mellan väg och järnväg, men även fördelningen mellan å ena sida drift och underhåll och å andra sidan investeringar samt hur insatser bör fördelas nationellt och regionalt.

Utskottet delar för sin del regeringens uppfattning att den långsiktiga planeringsramen för perioden 2004–2015 bör uppgå till 364 miljarder kronor, varav 319 miljarder kronor för verksamhet och 45 miljarder kronor för kapitalkostnader i form av räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Enligt utskottets mening är vidare regeringens förslag till medelsfördelning på olika ändamål väl avvägd. Det innebär att planeringsramen för perioden 2004–2015 bör utformas enligt följande sammanställning:

TRAFIKUTSKOTTETS OCH REGERINGENS FÖRSLAG TILL PLANERINGSRAM FÖR PERIODEN 2004–2015

Ändamål	Miljarder kronor
Drift och underhåll av statliga vägar	87
Drift och underhåll av statliga järnvägar	38
Tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar	17
Sektorsuppgifter	8
Järnvägsinvesteringar	100
Nationella väginvesteringar	39
Regional infrastruktur	30
Kapitalkostnader	45
<b>Totalt</b>	<b>364</b>

### *Planeringsramens användning*

Utskottet anser att det är av stor betydelse att landets vägar och järnvägar underhålls på ett ansvarsfullt sätt. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på att uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar prioriteras under planeringsperioden och att totalt 150 miljarder kronor avsätts för detta ändamål. För att möjliggöra en effektiv medelsanvändning är det viktigt att Vägverket och Banverket tar fram drift- och underhållsstrategier i samband med upprättandet av de långsiktiga investeringsplanerna. Utskottet konstaterar att den särskilda satsningen på 17 miljarder kronor för rekonstruktion av eftersatt vägnät, för tjälsäkring och för att förbättra bärigheten innebär stora förbättringar när det gäller möjligheten att nå delmålet en hög transportkvalitet. Även förutsättningarna för regional utveckling i hela landet förbättras avsevärt. Regeringen har också tillsatt en särskild parlamentarisk beredning om trafiksituationen i Stockholmsregionen. Den kommer att lämna sina förslag under år 2002.

Enligt utskottets mening är det angeläget att transportsystemet anpassas efter framtida behov. Det innebär insatser för att utveckla ett säkert, miljövänligt och effektivt samt långsiktigt hållbart transportsystem. Regeringens förslag till planeringsram innebär att viktiga åtgärder kan genomföras för att möjliggöra en angelägen omställning och modernisering av transportsystemet. Utskottet delar regeringens uppfattning att för sådana insatser bör 169 miljarder kronor avsättas varav 100 miljarder kronor för investeringar i järnväg.

Med denna planeringsram kan bristerna i järnvägens infrastruktur åtgärdas och en väsentlig modernisering ske av järnvägssystemet. Utskottet behandlar senare i detta betänkande fyra särskilda infrastrukturprojekt på järnvägsområdet, nämligen tunneln genom Hallandsåsen, Botniabanan, Citytunneln i Malmö och spårkapaciteten genom Stockholm. Gemensamt för dessa projekt är att de har stor betydelse för transportsystemet och att särskilda finansiella lösningar krävs. Beträffande övrig järnvägsutbyggnad bedömer regeringen i propositionen att det – utöver vissa snabbtågssupprustningar, ombyggnader för förbättring av godstrafiken på järnväg m.m. – bör finnas möjlighet att under slutet av planeringsperioden inleda en utveckling mot ett nytt järnvägssystem, som bygger på att nya länkar utvecklas. Länkar, som tidigare har diskuterats ingå i ett sådant system, såsom Nyköpingslänken, Östgötalänken och Haparandabanan, bör utvärderas av Banverket i den kommande åtgärdsplaneringen, anför regeringen. Utskottet delar regeringens uppfattning och förutsätter att järnvägstrafiken kan drivas med rimlig lönsamhet så att samhällsnyttan av de betydande investeringarna kan tas till vara.

För väginvesteringar bör, som anges i propositionen, sammanlagt 69 miljarder kronor avsättas under perioden, varav 39 miljarder kronor för satsningar i det nationella vägnätet. Enligt utskottets mening kan därmed en angelägen satsning göras på stamvägnätet som bidrar till att öka framkomligheten och säkerheten samt ger förutsättningar för regionförstoring. Som framhålls i propositionen kan vidare viktiga insatser göras för att förbättra miljön och trafiksäkerheten längs befintliga stamvägar. Enligt utskottets mening är det angeläget att planeringsramen även används för utveckling av transportinformatik på stamvägnätet. Som framhålls i propositionen kan transportinformatik vara ett effektivt sätt att uppnå de transportpolitiska målen.

Utskottet anser att de utvecklingsinsatser som görs i det regionala transportsystemet är av stor betydelse för att de transportpolitiska målen skall kunna nås. Som redovisas i propositionen möjliggör den föreslagna planeringsramen på sammanlagt 30 miljarder kronor för regional infrastruktur att det regionala vägnätet kan förbättras. Dessutom kan viktiga miljö- och trafiksäkerhetsinsatser genomföras på det kommunala vägnätet. Planeringsramen möjliggör vidare att angelägna åtgärder kan genomföras för att främja lokal och regional kollektivtrafik liksom cykel- och gångtrafik.

### *Inlandsbanan*

Av propositionen framgår att planeringsramen för järnvägsinvesteringar inte omfattar bidrag till Inlandsbanan. Det beror på att det årliga bidraget till Inlandsbanans drift och underhåll utgår enligt ett särskilt avtal som träffades år 1993 mellan staten och Inlandsbanan AB (IBAB), som ägs av samtliga kommuner utmed banan. För år 2001 utbetalas enligt detta avtal 63 miljoner kronor till IBAB. Avtalsperioden är 20 år fr.o.m. den 1 maj 1993. För investeringar i Inlandsbanan lämnades i samband med att IBAB övertog ansvaret för banan ett särskilt ekonomiskt stöd.

När det gäller investeringar i Inlandsbanan vill utskottet tydliggöra att dessa kan finansieras inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar. Banverket skall göra sedvanliga samhällsekonomiska bedömningar av investeringarnas lönsamhet. Länen har vidare även fortsättningsvis möjlighet att använda sig av sin regionala medelsram för att anvisa särskilda resurser till Inlandsbanan om man finner det lämpligt. Utskottet konstaterar därmed att investeringar i Inlandsbanan kan prövas inom ramen för planeringssystemet där vägledande för prioriteringen är samhällsekonomisk lönsamhet och de transportpolitiska målen. Enligt utskottets mening tillgodoses därmed syftet med de motionsyrkanden som väckts om att investeringar i Inlandsbanan skall ingå i planeringssystemet för infrastrukturen och kunna finansieras av Banverket. Det gäller motionerna 2001/02:T15 (c) yrkande 10, 2001/02:T24 (s), 2001/02:T26 (kd) yrkandena 2 och 4, 2001/02:T41 (kd) yrkande 11 och 2001/02:T46 (fp) yrkande 12.

#### *Målutveckling samt uppföljning och utvärdering*

Utskottet anser att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar och säkerställa en god kontroll av statens finanser. Det betyder att vilka åtgärder som skall genomföras och när detta skall ske bör bestämmas främst inom ramen för trafikverkens och lärens långsiktiga planering med utgångspunkt från riksdagens beslut med anledning av infrastrukturpropositionen. Som utskottet redovisat tidigare kommer ett omfattande beredningsarbete att följa efter det att riksdagen har lagt fast den ekonomiska planeringsramen och planeringsinriktningen. Vägverket och Banverket samt länen har bl.a. till uppgift att upprätta och förankra planer som skall granskas och fastställas av regeringen.

Enligt utskottets mening kräver denna decentraliserade planeringsprocess ett tydligt politiskt inflytande. Utskottet anser därför att en fortsatt utveckling av mål samt arbetet med uppföljning och utvärdering inom transportpolitiken är av stor betydelse. Regeringen anger i propositionen att bl.a. de transportpolitiska delmålen kommer att utvecklas. Vidare anges att en granskning kommer att ske av Vägverkets och Banverkets planeringsunderlag inför regeringens fastställelse av planerna för perioden 2004–2015. Regeringen kommer vidare att redovisa för riksdagen vilka transportpolitiska effekter som kan förväntas uppstå då planerna genomförs. Utskottet anser att detta utvecklingsarbete är angeläget och erinrar om att i samband med det transportpolitiska beslutet år 1998 beslutade riksdagen att regeringen årligen i samband med budgetpropositionen skall redogöra för hur de transportpolitiska målen har uppfyllts.

#### *Enskilda vägar*

Motionsförslag har väckts om att de enskilda vägarna bör ingå i den långsiktiga planeringsprocessen samt att särskilda medelsanvisningar bör anvisas för detta ändamål. Enligt utskottets mening spelar de enskilda vägarna en viktig roll för tillgängligheten för såväl enskilda medborgare som för näringslivet.

Det är därför viktigt att de enskilda vägarna ges tillfredsställande förutsättningar så att riksdagens transportpolitiska mål om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet och en positiv regional utveckling tillgodoses i hela landet. Den utredning som regeringen tillsatte hösten 1999 om bidrag och regler för enskilda vägar överlämnade i juli 2001 sitt slutbetänkande och är för närvarande föremål för ett brett remissförfarande. Enligt utskottets mening bör remissbehandlingen samt regeringens ställningstagande till utredningens förslag avvaktas innan riksdagen behandlar frågor om enskilda vägar. Enligt utskottets mening kan det dock inte bli aktuellt att föra över allmänna vägar till enskilda vägar på det mycket omfattande sätt som föreslås i utredningen.

#### *Sammanfattning av utskottets ställningstagande*

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag att den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 skall uppgå till 364 miljarder kronor och skall användas enligt följande:

- 87 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar,
- 38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar,
- 8 miljarder kronor för sektorsuppgifter,
- 17 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar,
- 100 miljarder kronor för investeringar i järnvägar,
- 69 miljarder kronor för vägar, varav 39 miljarder kronor för nationella väginvesteringar och 30 miljarder kronor för regional transportinfrastruktur,
- 45 miljarder kronor för kapitalkostnader i form av räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

Utskottet tillstyrker vidare regeringens förslag att riksdagen skall godkänna att planeringsramen för järnvägsinvesteringar skall omfatta investeringar på hela det statliga järnvägsnätet, miljöförbättrande åtgärder längs samma nät samt statsbidrag till investeringar i järnvägar, spåranläggningar, rullande materiel för regional kollektivtrafik och terminaler som staten inte är huvudman för. Vidare tillstyrker utskottet regeringens förslag att planeringsramen för nationella väginvesteringar skall omfatta investeringar på stamvägnätet, åtgärder för förbättrad miljö på hela det statliga vägnätet samt åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet på stamvägnätet.

Av utskottets ställningstagande följer att samtliga motionsyrkanden som redovisas under rubriken *Avsnittets innehåll* i detta kapitel (s. 54–55) avstyrks. Syftet med ett flertal av dessa motioner kommer dock att tillgodoses.

## 6 Sektorsuppgifter

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att av de 8 miljarder kronor som avsätts för sektorsuppgifter skall 6 miljarder kronor fördelas till Vägverket och 2 miljarder kronor till Banverket. Med hänvisning till Banverkets sektorsansvar avstyrks bl.a. ett motionsförslag om teknikutveckling för kombinerade godstransporter.

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett regeringsförslag i infrastrukturpropositionen om planeringsramen för sektorsuppgifter (prop. 2001/02:20 punkt 3).

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att av de 8 miljarder kronor som avsätts för sektorsuppgifter skall 6 miljarder kronor fördelas till Vägverket och 2 miljarder kronor till Banverket.

Vidare behandlar utskottet motionerna:

- 2000/01:T360 av Carina Hägg (s),
- 2001/02:T54 av Per Erik Granström m.fl. (s).

### Regeringens förslag

Regeringen framhåller att Vägverket och Banverket har ett samlat ansvar, s.k. sektorsansvar, för att utvecklingen av respektive transportslag ligger i linje med de transportpolitiska målen. Vägverket och Banverket bör på lämpligt sätt verka för väl fungerande samverkan och samordning med berörda aktörer och driva utvecklingen på ett strategiskt och offensivt sätt. Som en del i denna samverkan bör verken ha möjlighet att träffa överenskommelse med berörda aktörer. Verken bör också ha möjlighet att ta ett ekonomiskt ansvar i de fall ingen naturlig huvudman finns. Vid sidan av verkens samlande och koordinerande roll bör sektorsansvaret i huvudsak omfatta ansvar för information, kunskapsspridning samt för relevant tillämpad forskning, utveckling och demonstration.

Regeringen föreslår att av de 8 miljarder kronor som avsätts för sektorsuppgifter i den ekonomiska planeringsramen bör 6 miljarder kronor fördelas till Vägverket och 2 miljarder kronor till Banverket. Regeringens förslag innebär en oförändrad nivå för Vägverket jämfört med i dag och för Banverket en utökad nivå.

I propositionen uppmärksammas särskilt behovet av insatser inom två områden, nämligen åtgärder för ett hållbart resande och ny teknik för ett hållbart och effektivt transportsystem. Regeringen framhåller att Vägverket bör arbeta med åtgärder som påverkar efterfrågan på transporter i riktning mot ett hållbart resande. För att kunna åstadkomma detta räcker det inte med de traditionella åtgärderna på utbudssidan av transportsystemet. Det krävs även att

efterfrågan på transporter påverkas. Vägverket bör i samarbete med andra aktörer utforma ett förslag till nationellt program eller en strategi för hur arbetet bör bedrivas.

Beträffande ny teknik för ett hållbart och effektivt transportsystem anges att Vägverket bör initiera ett samlat program för teknisk utveckling, demonstration och införande av nya lösningar. Programmet bör genomföras i samverkan med näringslivet och integrera såväl miljöhänsyn som utveckling mot trafiksäkerhetens nollvision. Programmet bedöms kunna skapa nya affärsmöjligheter och bidra till att nya arbetstillfällen skapas. Ny teknik är enligt regeringens mening en nödvändig del i utvecklingen mot ett hållbart transportsystem. De lösningar som tas fram inom programmet bör ha förutsättningar att nå en bred spridning på marknaden. Insatserna skall bidra till utvecklingen av ett säkert, effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Programmet bör främja utveckling och kunskapsuppbyggnad inom områdena fordonsteknik, bränslen och emissioner, byggande av energieffektiva, ekologiskt hållbara system och användning av informationsteknik inom transportsystemet.

### **Motionsförslag**

Per Erik Granström m.fl. (s) understryker i motion 2001/02:T54 vikten av att gods flyttas över från lastbil till järnväg. Därmed kan ett mer långsiktigt hållbart transportsystem uppnås. De avtal som ingåtts om minskning av utsläpp av växthusgaser och andra ämnen kan dock inte uppfyllas om inte radikala teknikgenombrott görs. Sverige har genom åren inte lyckats utveckla kombitrafik mellan väg och järnväg med någon större framgång. Ett av de stora problemen har varit tekniken och tidsfaktorn. Det innebär att om en lastbil eller en trailer skall transporteras på en järnvägsvagn finns det i dag ingen bra teknik tillgänglig. Nya transportmässiga lösningar utvecklas dock men det är svårt att förverkliga dem. I Banverkets nya utökade sektorsansvar bör därför enligt motionärerna ingå att verket kan stödja enskilda initiativ för att skapa tekniklösningar som utvecklar kombitrafik mellan järnväg och väg.

Carina Hägg (s) framhåller i motion 2000/01:T360 att grusvägarna är ett kulturarv som har ett stort värde ur turistsynpunkt. Grusvägar kan rätt underhållna också vara ett bra alternativ och erbjuda en rimlig vägstandard. Det är därför angeläget att behovet av kunskap om grusvägarnas byggande, bevarande och underhåll säkerställs.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet anser att Vägverkets och Banverkets sektorsarbete är av stor betydelse. För att utveckla väg- och järnvägstrafiken i linje med de transportpolitiska målen krävs i ökad utsträckning insatser utanför det traditionella infrastrukturuområdet som väg- och banhållning. I verkens sektorsansvar ingår därför viktiga frågor som att samordna skilda aktörer och aktiviteter, informera för att påverka utvecklingen inom sektorn och finansiera tillämplad forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet. Allt i syfte att främja att utvecklingen ligger i linje med de transportpolitiska målen.



Utskottet konstaterar att Vägverkets sektorsarbete är mer omfattande och komplext än Banverkets. Utskottet har därför ingen erinran mot regeringens förslag att av de 8 miljarder kronor som avsätts för sektorsuppgifter skall 6 miljarder kronor tillföras Vägverket och 2 miljarder kronor Banverket. Utskottet har inte heller något att erinra mot regeringens förslag till riktlinjer för sektorsarbetet. Utskottet vill dock understryka vikten av att det nya transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem får genomslag i verkens sektorsarbete.

Om infrastruktursatsningen på ett effektivt sätt skall kunna bidra till att de transportpolitiska målen uppnås krävs forskning och utveckling. Utskottet delar därför regeringens uppfattning att forskningsfrågorna är centrala uppgifter inom ramen för verkens sektorsansvar. En viktig aktör är VINNOVA som den 1 januari 2001 tog över Kommunikationsforskningsberedningens (KFB) tidigare uppgifter. Därmed har VINNOVA bl.a. ansvar för transportslagsövergripande transportforskning, liksom ett utpekat ansvar för kollektivtrafikforskning och ett sektorsansvar för forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprojekt inom sjöfart och luftfart. Utskottet har tidigare i samband med bildandet av VINNOVA framhållit att transportforskningen är av strategisk betydelse (1999/2000:TU1y). Utskottet förutsatte därvid att den verksamhet som KFB bedrev med en sammanhållen transportforskning i huvudsak skulle komma att övertas av VINNOVA. Utskottets uppfattning kvarstår och utskottet förutsätter att regeringen inom ramen för verksamhetsuppföljningen redovisar utvecklingen på transportforskningsområdet.

Beträffande motion 2001/02:T54 (s) vill utskottet framhålla att såväl s.k. lastbilståg som andra former av kombitrafik kan bidra till att skapa miljövänligare och ekonomiskt effektivare transporter. Det övergripande ansvaret för kombinerade transporter har tidigare varit oklart. Efter förslag från Godstransportdelegationen har Banverket fått till uppgift att i samverkan med övriga trafikverk ha det övergripande ansvaret för utvecklingen inom detta område. I infrastrukturpropositionen framhålls att forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet kommer att bli alltmer betydelsefullt för utvecklingen av ett effektivt och hållbart transportsystem. Inom järnvägsforskningen framstår enligt regeringen bl.a. insatser som kan bidra till att utveckla kombitrafiken som angelägna.

Enligt utskottets mening är det angeläget att förutsättningarna för kombitrafik förbättras och att miljövänliga godstransporter utvecklas. Ny teknik för att utveckla ett hållbart och effektivt transportsystem är också en av de två frågor som enligt propositionen särskilt bör prioriteras. Trafikverken bör ha stor frihet att inom sina angivna ramar själva utforma sitt sektorsarbete och prioritera mellan olika tänkbara insatser. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att föreslå någon åtgärd med anledning av den aktuella motionen. Motion 2001/02:T54 (s) avstyrks följaktligen.

I motion 2000/01:T360 av Carina Hägg (s) föreslås forskning om drift och underhåll av grusvägar. Utskottet konstaterar att grusvägarnas funktion är viktig för t.ex. glesbygd, rekreation och skogsbruk. De utgör den sista förgre-

ningen av vägnätet och har i vissa fall även ett kulturhistoriskt värde. Kostnaderna för att bevara och säkerställa grusvägarna utgör en betydande del av den totala underhållskostnaden för vägnätet. Enligt utskottets mening bör inte riksdagen peka ut eller prioritera enskilda forskningsområden. Det ankommer i stället på bl.a. Vägverket att, inom ramen för sitt sektorsansvar, bedöma behovet av forsknings- och utvecklingsinsatser. I sammanhanget kan nämnas att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) bedriver forskning som bl.a. omfattar metoder och tekniker för drift och underhåll. Vidare finns vid Kungl. Tekniska högskolan ett särskilt forskningscentrum för forskning och utbildning i drift och underhåll av infrastruktur, CDU, som finansieras av bl.a. VINNOVA, Vägverket, Banverket och Svenska Kommunförbundet. Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion 2000/01:T360 (s).

## 7 Särskilda investeringsprojekt

### 7.1 Järnvägstunneln genom Hallandsås

#### Utskottets förslag i korthet

Utskottet framhåller vikten av att hela Västkustbanan får en förbättrad standard, bl.a. för att kunna öka godstransporterna på järnväg. Banverket bör därför få möjlighet att fortsätta planeringen av järnvägstunneln genom Hallandsås.

När det gäller miljöaspekterna utgår utskottet från att de noga beaktas i de återstående miljöprövningarna av projektet.

Utskottet föreslår att riksdagen tillstyrker regeringens förslag om järnvägstunneln genom Hallandsås. Det innebär att färdigställande av järnvägstunneln genom Hallandsås finansieras inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar. Syftet med flertalet motioner blir därmed i allt väsentligt tillgodosett. Någon åtgärd från riksdagens sida är därför inte erforderlig. Samtliga motionsförslag avstyrks. *Jämför reservation 17 (mp).*

#### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett regeringsförslag (prop. 2001/02:20 punkt 5). Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att färdigställande av järnvägstunneln genom Hallandsås finansieras inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar.

Vidare behandlas följande åtta motioner:

- 1999/2000:T524 av Bertil Persson (m),
- 1999/2000:T538 yrkande 2 av Alf Eriksson m.fl. (s),
- 2000/01:T201 yrkande 14 av Bo Lundgren m.fl. (m),

- 2000/01:T230 yrkande 11 av Britt Bohlin m.fl. (s),
- 2000/01:T503 av Bertil Persson (m),
- 2001/02:T30 yrkande 1 av Mikael Johansson m.fl. (mp),
- 2001/02:T46 yrkande 11 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2001/02:T287 av Bertil Persson (m).

## Bakgrund

Hallandsås är en 40 km lång höjdsträckning i gränstrakterna av Skåne och Halland med en högsta punkt på 226 meter. Hallandsås är i järnvägssammanhang en flaskhals. Järnvägens sträckning över Hallandsås är besvärlig på grund av de tvära kurvorna och den branta lutningen. Det finns också bara ett spår längs sträckningen. Tunnelbygget genom Hallandsås är en del i moderniseringen av Väst kustbanan mellan Göteborg och Malmö.

Hallandsåsens varierande geologiska förutsättningar gör dock projektet svårt och har orsakat flera problem. Åsen är en urbergsrygg som är uppsprucken och vittrad. Sprickorna är vattenfyllda, vilket gör åsen till ett stort grundvattenmagasin. Dessa faktorer gör tunnelarbete i Hallandsås svårare än på övriga platser i Sverige. I oktober 1997 stoppades också bygget eftersom giftiga ämnen, bl.a. akrylamid, läckt ut från tunnelbygget i samband med försök att stoppa vattenläckaget till tunnarna med det kemiska tätningemedlet Rhoca Gil. Vattenprover visade höga halter av bl.a. akrylamid från läckvattenet från tunnarna.

Då projektet stoppades hade 5,5 km av tunnarna sprängts ut, vilket är ungefär en tredjedel av den totala tunnelsträckan.

Efter byggstoppet har ett arbete pågått med att kartlägga och åtgärda miljöeffekterna. En viktigt uppgift har varit att tätta läckaget av vatten in till tunnarna.

Banverket lämnade i november år 2000 ett beslutsunderlag till regeringen om tunnarnas framtid. Regeringen fattade i juni 2001 ett principbeslut om att projektet skall fortsätta.

Om tunnarna genom Hallandsås skall byggas färdigt måste projektet, utöver riksdagens beslut om finansiering, även bl.a. ha en ny miljödom för byggskedet. Mer vatten måste kunna ledas bort från tunneln under byggtiden. Banverket lämnade i juni in sin ansökan till Miljödomstolen om vattenbortledning från tunnarna. Banverket har ansökt om att få leda bort 100 liter per sekund som ett maximalt månadsmedelvärde. Mängden vatten kommer att variera beroende på bergets skiftningar i åsen. Under hösten har Banverket kompletterat sin ansökan m.m. Kompletteringarna är nu färdiga, och i november 2001 kungjorde Miljödomstolen i Växjö Banverkets ansökan om fortsatt bygge av Hallandsåstunneln. Det innebär att sakägarna samt berörda myndigheter kan lämna synpunkter på vattenbortledningen till Miljödomstolen fram till den 14 januari 2002. Det står enligt Banverket klart att grundvattnet i berget kommer att påverkas och därmed vattnet i en del brunnar ovanför tunneln. Banverket har därför beslutat att bygga ett kommunalt vattennät på åsen innan brunnarna kan påverkas. Vattnet till nätet skall tas från

två nya vattentäkter på åsen. Detta skall också prövas av Miljödomstolen. Efter den 14 januari 2002 får Banverket möjlighet att bemöta och besvara synpunkter som kommit in. Därefter kommer huvudförhandlingen att ske.

### **Regeringens förslag**

I propositionen (prop. 2001/02:20 punkt 5) föreslår regeringen att riksdagen godkänner att färdigställande av järnvägstunneln genom Hallandsås finansieras inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar. Regeringen framhåller i propositionen att väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att tillgodose näringslivets behov av långväga transporter, för en effektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik och för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det är enligt regeringen även en förutsättning för att öka godstransporterna på järnväg. Regeringen framhåller att betydande summor har investerats i Väst kustbanan i syfte att skapa en konkurrenskraftig järnväg. För att redan gjorda investeringar skall få full effekt krävs enligt regeringen att hela Väst kustbanan har en god standard.

I regeringens proposition framgår att Banverket den 14 november 2000 redovisade för regeringen förutsättningarna för om det går att färdigställa tunneln genom Hallandsås på ett miljömässigt säkert sätt samt vilken teknik som i sådana fall skall användas. Av redovisningen framgår att det enligt Banverket är tekniskt möjligt att bygga färdigt tunnlar på ett miljömässigt acceptabelt sätt. Två alternativa byggmetoder har redovisats av Banverket. Regeringen framhåller i propositionen att Banverket, genom att begära in anbud från flera svenska och europeiska entreprenörer, har fått en indikation på att föreslagna byggmetoder och byggkostnader är riktiga och rimliga. Regeringen anser att Banverket bör få möjlighet att fortsätta planeringen av projektet, bl.a. för att kunna söka de tillstånd som erfordras. Regeringen har genom beslut den 20 juni 2001 ändrat stommålsplanen för perioden 1998–2007 så att den omfattar investeringsåtgärder som berör tunnelprojektet vid Hallandsås och åtgärder på andra sträckor med anledning av projektet.

I propositionen redovisas att projektet hittills har kostat ca 2 miljarder kronor. Banverket har beräknat att det kostar mellan 4 och 4,5 miljarder kronor att färdigställa tunneln. Regeringen föreslår i propositionen att riksdagen godkänner att färdigställande av järnvägstunneln genom Hallandsås finansieras inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar.

För att kunna genomföra projektet krävs även att Banverket erhåller nödvändiga tillstånd av Miljödomstolen och kommunen. Det behövs t.ex. en dom avseende vattenverksamheten under byggtiden och ett beslut om bygglov enligt plan- och bygglagen. Mot bakgrund av projektets omfattning, tekniska komplexitet och risker avser regeringen att utse en oberoende granskningsgrupp som skall följa projektet vad gäller teknik, ekonomi och miljökonsekvenser.

## Motionsförslag

Enligt motion 2000/01:T201 av Bo Lundgren m.fl. (m) yrkande 14 måste ett beslut om färdigställande av tunneln genom Hallandsås snarast fattas av regeringen. Att investera i en ny modern järnväg på vissa ställen och låta andra viktiga delar av samma bansträcka vänta på sin tur i många år leder enligt motionärerna till flaskhalsar och att redan satsat kapital inte utnyttjas optimalt.

I motionerna 1999/2000:T524, 2000/01:T503 och 2001/02:T287, samtliga av Bertil Persson (m), framhålls att Hallandsåstunneln måste byggas färdigt.

I motion 2001/02:T46 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) yrkande 11 framhålls att Folkpartiet anser att tunneln måste färdigställas och att tunneln är en viktig länk för tågtrafiken på Väst kustbanan. Färdigställandet måste dock ske på ett säkert och riskfritt sätt enligt motionärerna.

I motion 2001/02:T30 av Mikael Johansson m.fl. (mp) framhålls att tunneln genom Hallandsås inte bör färdigställas. Motionärerna betonar att miljökonsekvenserna av ett ingrepp i Hallandsåsen är många och kan bli drastiska. Två miljöfrågor är enligt motionärerna av avgörande betydelse, dels grundvattensänkningens ekologiska effekter på Hallandsås och på dricksvattenförsörjningen, dels osäkerheten om de långsiktiga effekterna av tättningsmetoder och tättningsmedel i kontakt med grundvatten. Motionärerna betonar också att det saknas teknisk kunskap och erfarenheter av tunnelbyggen under så höga vattentryck som det blir frågan om i Hallandsås. I motionen betonas också att det finns en godtagbar alternativ trafiklösning till tunnlar genom Hallandsås.

I motionerna 2000/01:T230 av Britt Bohlin m.fl. (s) yrkande 11 och 1999/2000:T538 av Alf Eriksson m.fl. (s) betonas att det är mycket angeläget att Väst kustbanan blir färdig. Motionärerna betonar att det för miljöns skull är viktigt att transporter av framför allt gods kan ske på järnväg genom Hallandsås och inte på lastbil över den. Den regionala tillväxten är dessutom beroende av snabba och effektiva transporter och färdigställandet av Väst kustbanans dubbelspårutbyggnad är enligt motionärerna en viktig förutsättning för att broförbindelsen över Öresund skall kunna utnyttjas maximalt.

## Utskottets ställningstagande

I propositionen föreslår regeringen att riksdagen godkänner att färdigställande av järnvägstunneln genom Hallandsås finansieras inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar. I motionerna 1999/2000:T524 (m), 1999/2000:T538 (s) yrkande 2, 2000/01:T201 (m) yrkande 14, 2000/01:T230 (s) yrkande 11, 2000/01:T503 (m), 2001/02:T46 (fp) yrkande 11 och 2001/02:T287 (m) påtalas på olika sätt stöd för att järnvägstunneln genom Hallandsås byggs färdigt. I motion 2001/02:T30 (mp) yrkande 1 framhålls dock att tunneln genom Hallandsås av miljöskäl inte bör färdigställas.

Utskottet anser att väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att tillgodose näringslivets behov av långväga transporter, för en effektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik och för ett långsiktigt hållbart

transportsystem. Det är enligt utskottet även en förutsättning för att öka gods-transporterna på järnväg. Ett led i satsningen på den svenska järnvägen är att rusta upp en av de viktigaste transportsträckorna, nämligen Västkustbanan mellan Göteborg och Malmö. Utskottet vill därför framhålla vikten av att hela Västkustbanan får en förbättrad standard. Hallandsås är i järnvägssammanhang en flaskhals. Sträckningen över åsen är besvärlig för tågtrafiken med sina tvära kurvor och sin branta lutning. Detta orsakar problem längs hela Västkustbanan. Fullastade godståg kan inte eller har svårt att köra uppför de branta lutningarna. Med en dubbelspårig järnväg genom Hallandsåsen skulle antalet tåg kunna öka liksom lastmängderna per tåg. För persontrafiken skulle snabbtågen innebära en tidsbesparing på cirka tio minuter.

Utskottet vill också erinra om att Banverket i sin redovisning den 14 november 2000 framhåller att det är tekniskt möjligt att bygga färdigt tunnlarna på ett miljömässigt acceptabelt sätt. Utskottet betonar dock att det krävs nödvändiga tillstånd av Miljödomstolen respektive av kommunen för att kunna genomföra projektet. Utskottet ser positivt på att regeringen avser att utse en oberoende granskningsgrupp som skall följa projektet vad gäller teknik, ekonomi och miljökonsekvenser.

Utskottet utgår från att de återstående nödvändiga prövningarna kommer att innebära att miljöaspekterna noga beaktas. Banverket bör därför få möjlighet att fortsätta planeringen av projektet. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag att färdigställande av järnvägstunneln genom Hallandsås finansieras inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar. Det innebär att syftet med motionerna 1999/2000:T538 (s) yrkande 2, 1999/2000:T524 (m), 2000/01:T201 (m) yrkande 14, 2000/01:T230 (s) yrkande 11, 2000/01:T503 (m), 2001/02:T46 (fp) yrkande 11 och 2001/02:T287 (m) i allt väsentligt är tillgodosett. Motionerna bör inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida och avstyrks därför. Även motion 2001/02:T30 (mp) yrkande 1 avstyrks.

## 7.2 Botniabanan

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om Botniabanan. Det innebär att regeringen får besluta om en låneram om högst 10,4 miljarder kronor för Botniabanans första och andra utbyggnadsetapp samt för den återstående etappens planeringsarbete. Statens andel av den kostnadsfördyring som uppstått för Botniabanan på ca 1,5 miljarder kronor skall inrymmas i planeringsramen för järnvägsinvesteringar. Samtliga motionsförslag avstyrks med hänvisning bl.a. till att avslutande järnvägslinjer till Botniabanan förutsätts få en sådan standard att de samhällsekonomiska vinsterna kan tas till vara. *Jämför reservationerna 18 (m) och 19 (m, kd, fp).*

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet tre regeringsförslag från budgetpropositionen för 2002 (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22 punkterna 10–12). Regeringen förslår att riksdagen

10. godkänner att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 10 400 000 000 kr för Botniabanan AB för den första och den andra utbyggnadsetappen mellan Örnsköldsvik–Husum respektive Nyland–Örnsköldsvik samt för planeringsarbete för den återstående etappen Husum–Umeå,

11. godkänner att regeringen låter Riksgäldskontoret lösa, överta eller på annat för staten kostnadseffektivt sätt hantera de lån som Botniabanan AB upptagit med stöd av den garanti på 1 495 000 000 kr som Riksgäldskontoret ställt ut till bolaget,

12. återkallar tidigare bemyndiganden för regeringen att låta Riksgäldskontoret utställa kapitaltäckningsgarantier till skydd för Botniabanan AB:s egna kapital och att garantera bolagets förpliktelser gentemot långgivare, rättighetsinnehavare och fordringsägare, inom en ram som exklusive mervärdesskatt uppgår till 1 495 000 000 kr, varav 195 000 000 kr avser finansiella kostnader.

Utskottet behandlar vidare ett regeringsförslag från infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20 punkt 6) att riksdagen godkänner att statens andel av den kostnadsfördyring som uppstått för Botniabanan skall inrymmas i planeringsramen för järnvägsinvesteringar.

Härutöver behandlar utskottet följande motioner:

- 1999/2000:T549 yrkande 9 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2000/01:T519 yrkande 9 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T41 yrkande 5 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2001/02:T46 yrkande 13 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2001/02:T239 yrkandena 9 och 10 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T450 yrkande 11 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

## Bakgrund

Järnvägsprojektet Botniabanan omfattar 19 mil ny järnväg, från Nyland norr om Kramfors via Örnsköldsvik till Umeå. Riksdagen har den 2 och 9 juni 1998 lämnat regeringen bemyndiganden att godkänna det avtal om byggandet av Botniabanan som slutits mellan statens förhandlingsman, Kramfors kommun, Örnsköldsviks kommun, Nordmalings kommun, Umeå kommun, Västerbottens län landsting och Västerbottens län landsting (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266 och prop. 1997/98:150, bet. 1997/98:FiU27, rskr. 1997/98:317).

Avtalet innebär att Botniabanan, exklusive resecentrum, färdigställs genom att staten och berörda kommuner bildar ett aktieföretag, Botniabanan AB, som projekterar, upphandlar och bygger Botniabanan. Botniabanan AB skall sedan hyra ut banan till Banverket under 40 år. Arrendet belastar Banverkets anslag och beräknas utifrån räntor och amorteringar samt kostnaderna för att driva bolagets verksamhet varje år. Hyrestiden löper ut 2045. När lånen är färdig-amorterade skall banan överlåtas till staten.

Bolaget har ett aktiekapital på 1 miljon kronor. Staten äger 91 % och berörda kommuner 9 % av aktierna. Staten har i avtalet förbundit sig att utfärda kapitaltäckningsgarantier gentemot Botniabanan AB samt att garantera bolagets förpliktelser gentemot långgivare, rättighetsinnehavare och fordringsägare. Botniabanan kostnadsberäknades i avtalet från 1997 till 8 200 miljoner kronor i prisnivå den 1 januari 1997.

Riksdagen har bemyndigat regeringen att låta Riksgäldskontoret ställa ut garantier om 1 495 miljoner kronor i prisnivå januari 1997 för att påbörja den första utbyggnadsetappen av Botniabanan mellan Örnsköldsvik och Husum samt för kostnader i samband med planering av de två återstående etapperna. Riksdagen har även bemyndigat regeringen att inom Banverkets anslag göra utfästelser om att till Botniabanan AB betala ersättning som täcker driftkostnader och amorteringar samt ränte- och andra finansiella kostnader (prop. 1998/99:100, bet. 1998/99:FiU20, rskr. 1998/99:256).

## Regeringens förslag

Regeringen framhåller i budgetpropositionen för 2002 att den nuvarande ordningen där Botniabanan AB tar upp lån på marknaden medför högre finansiella kostnader än om motsvarande lån tas upp i Riksgäldskontoret. Regeringen anser därför att Botniabanan AB fortsättningsvis skall låna i Riksgäldskontoret i stället för på marknaden. Riksgäldskontoret bör enligt regeringen även lösa eller överta eller på annat för staten kostnadseffektivt sätt hantera de lån som Botniabanan AB tagit upp med stöd av den nuvarande garantin på högst 1 495 miljoner kronor i prisnivå den 1 januari 1997.

När det gäller grunderna för den hyra som Banverket årligen skall betala till Botniabanan AB anser regeringen att hyran skall motsvara räntekostnaden på hela den återstående skulden och det aktuella årets amortering på lånen. Därmed behövs inte längre någon garanti till skydd för Botniabanan AB:s



eget kapital. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att de nuvarande garantierna hos Riksgäldskontoret avvecklas.

Regeringen har vidare i budgetpropositionen för 2002 tagit upp frågan om ökat lånebehov med anledning av den andra utbyggnadsetappen av Botniabanan. De största vinsterna med Botniabanan uppkommer först när den är färdigställd i sin helhet. Därför är det enligt regeringen av stor vikt att byggtiden minimeras utan att investeringskostnaden ökar och att den fortsatta utbyggnaden påbörjas så snart behövliga tillståndsprövningar är slutförda. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att finansieringen löses för resterande del av Botniabanans etapp 1 mellan Örnsköldsvik och Husum, för etapp 2 mellan Nyland och Örnsköldsvik samt för fortsatt planeringsarbete. Enligt propositionen bör därför regeringen bemyndigas att låta Riksgäldskontoret låna ut högst 10 400 miljoner kronor till Botniabanan AB. Av den nya ramen skall 3 400 miljoner kronor avse finansiella kostnader och indexuppräkningskostnader. Lånen skall betalas av under 25 år. Riksgäldskontoret skall ta ut avgifter som täcker statens samlade kostnader för utlåningen.

I infrastrukturpropositionen anmäls att utbyggnaden av Botniabanan har drabbats av kostnadsfördyringar. Botniabanan AB har i en rapport redovisat att projektet fördyrats med i storleksordningen 1,5 miljarder kronor och nu beräknas kosta 10,9 miljarder kronor i dagens penningvärde. Under byggtiden tillkommer kostnader för räntor. Enligt bolaget beror kostnadsfördyringen till största delen på en mer omfattande planeringsprocess än vad som tidigare förutsatts. En bidragande orsak till detta har varit miljölagstiftningens ändrade prövningsförfarande för järnvägsutbyggnader. Även ändrade normer för att bygga järnvägar har bidragit till kostnadsfördyringen.

Av propositionen framgår att regeringen den 3 september 2001 uppdragit åt en särskild förhandlingsman att, med berörda kommuner och landsting, omförhandla avtalet från år 1997 i syfte att finna en lösning på den kostnadsfördyring som uppkommit. Resultatet av förhandlingsmannens arbete skall presenteras senast den 31 december 2001. Enligt regeringens förslag bör statens andel av den kostnadsfördyring som uppstått för Botniabanan inrymmas i planeringsramen för järnvägsinvesteringar.

### **Motionsförslag**

Moderata samlingspartiet efterlyser i tre motioner en prövning av Botniabanan. Det gäller motionerna 1999/2000:T549 yrkande 9, 2000/01:T519 yrkande 9 och 2001/02:T239 yrkande 9.

I den senare motionen av Per-Richard Molén m.fl. (m) erinras om att moderaterna upprepade gånger kritiserat regeringen och Banverket för kvaliteten på beslutsunderlaget och den samhällsekonomiska kalkylen för Botniabanan. Riksdagens revisorer har också i en granskning riktat allvarlig kritik mot projektet. Ett beslut om en så stor investering bör enligt motionärerna inte fattas på lösa grunder. Motionärerna framhåller vidare att Banverket inte med tillräcklig kraft har fört fram krav på nödvändiga upprustningar av anslutande järnvägsavsnitt. Risker är uppenbara att en investering på drygt 12 miljarder

kronor i Botniabanan inte kommer att kunna tas i anspråk på grund av att Ådalsbanan och Ostkustbanan inte tillåter den hastighet och det axeltryck som Botniabanan kommer att erbjuda. Sammanlagt beräknas totalkostnaden för att kunna ta till vara Botniabanans höga standard på andra järnvägsavsnitt, inklusive kostnaden för Botniabanan, till över 21 miljarder kronor. Enligt motionen bör mot denna bakgrund etapp 1 av Botniabanan (delen Örnköldsvik–Husum) färdigställas och anslutas till järnvägen mellan Örnköldsvik och Mellansel på norra stambanan. Arbetet med övriga avsnitt bör skjutas upp till dess att regeringen har fattat beslut om att anslå nödvändiga medel till upprustning av bl.a. Ådalsbanan och Ostkustbanan (yrkande 9).

Motionärerna konstaterar vidare att styrelsen för Botniabanan AB leds av Banverkets generaldirektör, som dels är ansvarig för projektet, dels är mottagare av projektet när det är färdigställt, dels även har ansvaret för Banverkets byggproduktion som i konkurrens skall delta i upphandlingen av byggandet av Botniabanan. I bolagets styrelse ingår dessutom kommunala företrädare och personer i övrigt som saknar erfarenhet av projektarbete av detta slag. Motionärerna efterlyser en genomlysning av de beskrivna problemen som alltså rör styrelsen och de kompetenskonflikter som det delade ansvaret för projektet medför. Även formerna för upphandlingen bör granskas för att eliminera risken för att Banverket har fördelar i förhållande till andra anbudsgivare (yrkande 10).

Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller i motion 2001/02:T41 att byggandet av Botniabanan bör genomföras. Projektet drivs dock på ett sådant sätt att risken är uppenbar att det blir ett stort misslyckande, åtminstone vad avser kostnader och tidsplaner. Kristdemokraterna efterlyser därför en översyn av projektets finansierings- och styrmodell för att säkerställa att tidsplaner och kostnadsramar hålls.

Kenth Skårvik m.fl. (fp) konstaterar i motion 2001/02:T46 att Botniabanan redan har försenats flera år och att kostnaderna blir betydligt större än vad man tidigare beräknat. Om projektet skall byggas färdigt bör därför andra intressenter än staten ta ett större finansieringsansvar.

## **Utskottets ställningstagande**

### *Botniabanans genomförande*

Utskottet anser att byggandet av Botniabanan utmed Norrlandskusten mellan Nyland och Umeå är av väsentlig transportpolitisk betydelse. Den leder bl.a. till betydligt kortare restider mellan orterna längs den aktuella sträckan, vilket vidgar arbetsmarknaden. Vidare ökar tillgängligheten till högre studier och näringslivet ges bättre möjligheter till effektiva långväga godstransporter. Enligt utskottets mening är det angeläget att utbyggnaden snarast kan slutföras.

Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 10,4 miljarder kronor för Botniabanan AB för den första och andra utbyggnadsetappen mellan Örnköldsvik–Husum

respektive Nyland–Örnsköldsvik samt för planeringsarbete för den återstående etappen Husum–Umeå. Utskottet har ingen erinran mot att regeringen låter Riksgäldskontoret lösa, överta eller på annat för staten kostnadseffektivt sätt hantera de lån som Botniabanan AB upptagit med stöd av den garanti på 1 495 miljoner kronor som Riksgäldskontoret ställt ut till bolaget.

Utskottet tillstyrker vidare regeringens förslag att återkalla tidigare bemyndigande för regeringen att låta Riksgäldskontoret utställa kapitaltäckningsgarantier för Botniabanan AB. Utskottet godkänner också att statens andel av den kostnadsfördyring som uppstått för Botniabanan skall inrymmas i planeringsramen för järnvägsinvesteringar.

#### *Botniabanans anslutningar*

Utskottet konstaterar att ett effektivt utnyttjande av Botniabanan förutsätter att anslutande järnvägslinjer har en tillfredsställande standard. Den planeringsram som utskottet tidigare har ställt sig bakom för investeringar i trafikens infrastruktur bör enligt utskottets mening möjliggöra att samhällsekonomiskt angelägna järnvägssatsningar kan genomföras. Det betyder att de samhällsekonomiska vinsterna förutsätts kunna tas till vara på åsyftat sätt.

Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att föreslå att riksdagen tar något initiativ med anledning av motionerna 1999/2000:T549 (m) yrkande 9, 2000/01:T519 (m) yrkande 9 och T239 (m) yrkande 9. Dessa motionsyrkanden avstyrks följaktligen.

#### *Botniabanans projektorganisation*

Utskottet förutsätter att utbyggnaden av Botniabanan genomförs på ett effektivt, miljömässigt och affärsmässigt sätt i enlighet med den lagstiftning som gäller bl.a. för järnvägsbyggande och upphandling.

Av utskottets ställningstagande följer att motionerna 2001/02:T41 (kd) yrkande 5, 2001/02:T46 (fp) yrkande 13, 2001/02:T239 (m) yrkande 10 och 2001/02:T450 yrkande 11 avstyrks.

## 7.3 Citytunneln i Malmö

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen tillstyrker regeringens förslag om Citytunneln i Malmö. Det innebär bl.a.

- att regeringen får godkänna att Banverket ensamt skall ansvara för genomförande av Citytunneln i Malmö,
- att statens del av finansieringen av Citytunneln i Malmö skall inrymmas inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar,
- att SVEDAB AB inte skall svara för någon delfinansiering av Citytunneln i Malmö,
- att Statens järnvägar ges rätt att till Banverket avyttra sina aktier i bolaget Tunnelpersonalen i Malmö AB.

Utskottet noterar att Näringsdepartementet i oktober 2001 begärde att Banverket skulle komplettera beslutsunderlaget med en redovisning av alternativa utformningar inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken.

Utskottet förutsätter att regeringen årligen redovisar kostnaderna för projektet för riksdagen.

Samtliga motionsförslag avstyrks. *Jämför reservation 20 (kd, c, mp).*

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett regeringsförslag (prop. 2001/02:20 punkt 7). Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att godkänna att Banverket ensamt skall ansvara för genomförande av Citytunneln i Malmö samt godkänner att statens del av finansieringen av Citytunneln i Malmö skall inrymmas inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar och med ändring av riksdagens tidigare beslut godkänner att SVEDAB AB inte skall svara för någon delfinansiering av Citytunneln i Malmö samt godkänner att Statens järnvägar ges rätt att till Banverket avyttra sina aktier i bolaget Tunnelpersonalen i Malmö AB.

Vidare behandlas följande tretton motioner:

- 1999/2000:T206 yrkande 4 av Gunnel Wallin (c),
- 1999/2000:T210 yrkande 22 av Johnny Gylling (kd),
- 1999/2000:T501 av Bertil Persson (m),
- 2000/01:T212 yrkande 24 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2000/01:T504 av Bertil Persson (m),
- 2001/02:T15 yrkande 23 av Agne Hansson (c),
- 2001/02:T30 yrkandena 2 och 3 av Mikael Johansson m.fl. (mp),
- 2001/02:T36 yrkande 1 av Sten Lundström och Sven-Erik Sjöstrand (båda v),
- 2001/02:T41 yrkandena 6 och 7 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2001/02:T244 av Inga Berggren m.fl. (m),

- 2001/02:T258 av Bertil Persson (m),
- 2001/02:T326 yrkande 5 av Margareta Viklund m.fl. (kd),
- 2001/02:T450 yrkande 12 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

## Bakgrund

Den planerade Citytunneln i Malmö är en cirka 4,4 km dubbelspårig järnvägs-tunnel under centrala Malmö.

Regeringen beslutade den 3 oktober 1996 (den s.k. avsiktsförklaringen) om provisoriska föreskrifter för trafikeringen av Kontinentalbanan, och regeringen tog då ställning för att Citytunneln borde byggas. Vidare angav regeringen att de slutliga villkoren för Kontinentalbanan skulle fastställas först sedan Citytunneln hade tagits i drift och ytterligare åtgärder för att minska miljö-störningarna hade utretts. Enligt beslutet måste Kontinentalbanan avlastas järnvägstrafik för att en från miljösynpunkt godtagbar lösning skall uppnås. Regeringen bedömde således att det inte var möjligt att långsiktigt godta en trafikering av Kontinentalbanan så som förutsattes i Öresundsbroavtalet år 1991. Regeringens ståndpunkt var att dels en avlastning av persontrafik på Kontinentalbanan behövdes för att förutsättningarna för den spårburna kollektivtrafiken i regionen och över Öresund skulle förbättras, dels för att Kontinentalbanan skulle avlastas.

Riksdagen har tidigare beslutat om Banverkets och Statens järnvägars deltagande i Citytunnelprojektet (prop. 1996/97:161, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Utskottet tillstyrkte bl.a. regeringens förslag rörande statens organisatoriska och finansiella engagemang i Citytunnelprojektet i Malmö. Ett av förslagen innebar att Riksgäldskontoret till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB skulle få låna ut ca 1,8 miljarder kronor, jämte belopp för kapitaltjänstkostnader, för investeringar i Citytunnelprojektet.

Ett huvudavtal om genomförande av Citytunneln ingicks år 1997 mellan staten, Banverket, Statens järnvägar, Malmö kommun och Region Skåne (tidigare Kommunalförbundet för Malmöhus läns kollektivtrafik). Kostnaden för projektet beräknades då till 4 950 miljoner kronor (i prisnivå 1996). Banverkets andel i projektet enligt 1997 års budget finns upptagen i Banverkets nu gällande stommätsplan.

Fördyringar av projektet har därefter uppkommit. Den aktuella projektbudgeten är enligt regeringen (prop. 2001/02:20) i dag 7 663 miljoner kronor i prisnivå 1996. Det innebär en fördyring med 2 713 miljoner kronor.

En av regeringen utsedd förhandlingsman har förhandlat en ny projektor-organisation och finansiering av den nuvarande projektbudgeten med parterna inom projektet. Förhandlingsmannen redovisade den 6 november 2000 en interimslösning gällande organisationsfrågan. Ett nytt projektavtal om finansiering och byggande av Citytunneln i Malmö ingicks mellan statens förhandlingsman, Banverket, Statens järnvägar, Malmö kommun och Region Skåne den 20 augusti 2001. Innebörden av det nya avtalet överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag som redovisas nedan i avsnitt 7.3.1 i propositionen.

### Regeringens förslag

Av regeringens infrastrukturproposition framgår att en av regeringen tidigare anlitad expertgrupp liksom miljöansvariga inom Citytunnelprojektet har ifrågasatt nuvarande projektorganisation. Invändningarna har främst gällt de oklara gränssnitt som finns inom projektet och som kan innebära bl.a. oklara ansvarsförhållanden gentemot tredje man. Invändningarna har också riktats mot den nuvarande organisationens möjligheter till en god kostnadskontroll. Det nya avtalet innebär enligt regeringen att ansvaret för att genomföra utbyggnaden av Citytunneln i Malmö förs över från dagens konsortium som ägs av Banverket, Statens järnvägar, Malmö kommun och Region Skåne till Banverket ensamt. Det fulla ansvaret för genomförandet av Citytunneln övergår enligt regeringens förslag till Banverket den 31 december 2001 under förutsättning att avtalet blir godkänt av regeringen, Malmö kommunfullmäktige och Skåne regionfullmäktige. Statens järnvägar, Malmö kommun och Region Skåne bidrar med finansiering till utbyggnaden enligt nedanstående tabell. Malmö kommun och Region Skåne skall enligt regeringen betala sina bidrag till Banverket under år 2002 och år 2003.

*Tabell 1.* Kostnadsfördelning (enligt regeringens proposition 2001/02:20) för utbyggnaden av Citytunneln i Malmö.

I miljoner kronor samt i procentuell andel

Kostnadsbärare	Huvudavtal februari 1997 i prisnivå 1996	Ny kostnadsfördelning 2001 i prisnivå 1996	Ny kostnadsfördelning 2001 i prisnivå 2001
Banverket	1 827 36,9 %	5 458	6 248 71 %
Malmö kommun och Region Skåne	995 20,1 %	1 610	1 837 20,9 %
Statens järnvägar	150 3 %	302	345 3,9 %
EU-bidrag	250 5 %	293	372 4,2 %
SVEDAB-lån	1727 35 %	0	0 0 %
Summa	4 950 100 %	7 663	8 802 100 %

Regeringen föreslår i infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20 punkt 7) att riksdagen bemyndigar regeringen att godkänna att Banverket ensamt skall ansvara för genomförande av Citytunneln i Malmö. Vidare föreslås att Banverkets del av finansieringen av Citytunneln i Malmö skall inrymmas inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar samt att SVEDAB AB inte skall ta upp något lån i Riksgäldskontoret för delfinansiering av Citytunneln. Vidare föreslås att Statens järnvägar ges rätt att till Banverket avyttra sina aktier i bolaget Tunnelpersonalen i Malmö AB.

Av propositionen framgår att regeringen beräknar att den planerade Citytunneln i Malmö blir ca 3 miljarder kronor dyrare än vad som tidigare har beräknats.

Enligt regeringen bör Banverkets andel av Citytunnelns totala finansiering, 6 248 miljoner kronor (i prisnivå januari 2001), finansieras inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar.

Ett genomförande av Citytunneln med Banverket som ensam byggherre men med medfinansiering från Statens järnvägar, Malmö kommun och Region Skåne (tidigare Kommunalförbundet för Malmöhus läns kollektivtrafik) kommer enligt regeringen att undanröja det som är oklart vad gäller ansvarsförhållanden och förbättra kostnadskontrollen i projektet.

Enligt regeringen bör ytterligare alternativ belysas i beslutsunderlaget för regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken.

### **Motionsförslag**

I motion 2001/02:T244 av Inga Berggren m.fl. (m) betonas att Citytunneln är en viktig del i en fungerande järnvägsinfrastruktur i Öresundsregionen och i södra Sverige. Motionärerna framhåller bl.a. att Malmö centralstation utgör en besvärlig flaskhals i den skånska järnvägsinfrastrukturen. I dag måste tåg som skall passera Malmö centralstation åka in och vända på stationen, vilket leder till trängsel på spåren och förseningar. Motionärerna betonar att en fungerande lösning för järnvägen i Malmö är viktig ur bl.a. ett lokalt och regionalt perspektiv i syfte att få fungerande lösningar för att kollektivtrafiken skall kunna utgöra ett attraktivt alternativ. Dessutom betonar motionärerna Citytunnelns betydelse i en kommande ringlinje runt Öresund liksom betydelsen ur ett nationellt och internationellt perspektiv. Motionärerna betonar att om inte beslut fattas inom kort riskerar frågan och problemen att förbli olösta för lång tid framöver och att beslut kring de åtgärder som är nödvändiga i enlighet med det nya avtalsförslaget bör fattas snarast.

I motionerna 1999/2000:T501, 2000/01:T504, 2001/02:T258 och samtliga av Bertil Persson (m), betonas behovet av att snabbt få Citytunneln i Malmö klar.

I motion 2001/02:T41 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 6 begärs att riksdagen avslår förslaget om att statens del av finansieringen av Citytunneln i Malmö skall inrymmas inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar. Motionärerna ifrågasätter Citytunneln i Malmö på ett grundläggande sätt, och de anser därför att en översyn av hela Citytunnelprojektet måste göras vad gäller såväl finansiering, styrmodell som den tekniska lösningen. Kostnaden för projektet har nått en sådan nivå att det enligt motionärerna bör finnas alternativ som kan ge bättre och mer kostnadseffektiva lösningar. I samma motion (yrkande 7) betonas att alternativ till Citytunneln bör utredas. Vidare framhålls (yrkande 12) att en översyn av Citytunneln vad gäller teknisk lösning, finansiering och styrmodell bör göras. Motionärerna framhåller att det stora lånefinansierade järnvägsprojektet Citytunneln i Malmö i dag drivs på ett sådant sätt att risken är uppenbar att det blir ett stort misslyckande, åt-

minstone vad avser kostnader och tidsplaner. I yrkande 24 framhålls att Citytunneln i Malmö bör utredas vidare från miljösynpunkt och framför allt ur samhällsekonomiskt perspektiv. I yrkande 22 efterlyser motionärerna en redovisning och en samhällsekonomisk kalkyl av Citytunnelprojektet med tanke på att projektets kostnader räknats upp med 2 miljarder kronor under året.

Enligt motion 2001/02:T326 av Margareta Viklund m.fl. (kd) yrkande 5 framhålls att innan projektet med Citytunneln kan påbörjas måste finansiering och miljökonsekvensbeskrivning vara klara. Vidare framhålls att Kristdemokraterna anser att i det ansträngda ekonomiska läge som nu råder måste Citytunnelalternativet skjutas framåt i tiden.

I motion 2001/02:T15 av Agne Hansson m.fl. (c) yrkande 23 påtalas behovet av att förbättra beslutsunderlaget innan beslut om trafiklösningar i Malmöregionen fattas. Motionärerna framhåller att det är mycket angeläget att förbättra trafiksituationen i Malmö. Kapacitetsproblemen på Malmö Centralstation måste lösas. Enligt motionärerna har alternativ till Citytunneln inte belysts tillräckligt. Innan beslut om Citytunneln fattas måste därför en genomgripande översyn ske för att se om Citytunneln löser situationen. Citytunneln är enligt motionärerna ett möjligt alternativ under förutsättning att den klarar alla högt ställda miljökrav och kraven på samhällsekonomisk lönsamhet. Därutöver betonar motionärerna att förutsättningen för Citytunneln också är att finansieringen kan lösas på ett tillfredsställande sätt. En ordentlig belysning av olika alternativ som kan lösa kapacitetsproblemen behöver därför skyndsamt tas fram enligt motionärerna.

Enligt motion 1999/2000:T206 av Gunnel Wallin (c) yrkande 4 bör investeringsmedel frigöras genom att Citytunneln omprövas. Motionären betonar att det är oacceptabelt att låta godstågen gå genom flera av Malmös bostadsområden. I stället behövs ett ”yttre spår” utanför stadsbebyggelsen. Enligt motionären blir den planerade Citytunneln så resurskrävande att det inte finns ekonomiskt utrymme för ett sådant yttre spår. Vidare betonar motionären att det inte är rimligt att en stor del av export- och importtrafiken till bron och färjehamnen i Trelleborg skall gå med reducerad hastighet genom en storstads bostadsområden. Enligt motionären bör i stället överväganden om att prioritera järnvägsstråk runt Malmö samt ett nytt östligt järnvägsstråk i Skåne göras.

Enligt motion 2001/02:T30 av Mikael Johansson m.fl. (mp) yrkande 2 bör Banverket få i uppdrag att överväga andra alternativ till Citytunneln i Malmö i samband med framtagande av stamnätsplanen. Motionärerna framhåller att Citytunneln i Malmö inte löser Malmös eller Sydvästskånes trafikproblem och pekar på problemen med tunga och riskabla godstransporter på järnväg genom centrala Malmö samt problemen med den omfattande bilpendlingen från närliggande kommuner, bl.a. Vellinge och Staffanstorp. Motionärerna anser att det behövs en anslutning till Öresundsbron, men att olika alternativ till tunnel under centrala Malmö inte har utretts tillräckligt. Vidare föreslås



(yrkande 3) att statens del av finansieringen av Citytunneln i Malmö inte skall inrymmas inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar.

I motion 2001/02:T36 av Sten Lundström och Sven-Erik Sjöstrand (båda v) yrkande 1 föreslås att medel avsatta för anläggande av Citytunneln i Malmö överförs till förmån för byggandet av ett yttre godsspår i Malmöregionen. Motionärerna framhåller att Citytunneln i Malmö är en dyr satsning som inte löser de största problemen med jämvägstrafiken i södra Sverige, såsom buller, vibrationer och risken för en olycka med farligt gods. Inte heller löser Citytunneln problemet med den stora bilpendlingen som dagligen sker till och från Malmö. Motionärerna förespråkar i stället satsning på ett yttre godsspår samt en helhetslösning för kollektivtrafiken.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att Citytunnelprojektet sedan början av 1990-talet har varit föremål för ett omfattande utredningsarbete och tidigare uttalanden från riksdagen och regeringen. Riksdagen bedömde hösten 1997 (prop. 1996/97:161, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32) att Citytunneln dels kommer att kunna utgöra en del av de svenska anslutningarna till Öresundsförbindelsen, dels kommer att ingå som en viktig länk i det regionala och lokala trafiksystemet. Utskottet vidhåller sin bedömning i denna fråga.

Utskottet har ingenting att erinra mot att Banverket fr.o.m. den 1 januari 2002 ensamt blir ansvarig för genomförande av projektet Citytunneln i Malmö. Det innebär att Banverket får ansvar för planering, projektering, utbyggnad, driftsättning m.m. Det är positivt eftersom ansvaret för projektet därigenom blir tydligare än med tidigare avtal. Utskottet noterar med oro att kraftiga fördyringar av projektet har uppkommit. Den aktuella projektbudgeten är enligt regeringen i dag 7 663 miljoner kronor i prisnivå 1996. Det innebär en fördyring med 2 713 miljoner kronor eller ca 55 %. Utskottet utgår från att den nya ansvarsfördelningen och projektorganisationen innebär att kontrollen över kostnaderna blir mycket god. Utskottet förutsätter också att regeringen årligen redovisar kostnaderna för projektet för riksdagen.

I flera motioner framhålls behovet av att utreda ytterligare alternativ till en citytunnel i Malmö. När det gäller frågor om utökat beslutsunderlag samt beskrivning av miljökonsekvenserna av byggandet av Citytunneln i Malmö noterar utskottet att Näringsdepartementet den 11 oktober 2001 begärde att Banverket skulle komplettera beslutsunderlaget med en redovisning av alternativa utformningar inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken. I Näringsdepartementets skrivelse uppmanas Banverket att utöka beslutsunderlaget genom att studera en ytterligare alternativ utformning som i huvudsak består av en kombination av alternativ som tidigare studerats i järnvägsutredningen. Redovisningen av den alternativa utformningen bör enligt Näringsdepartementets skrivelse ta sin utgångspunkt i följande fyra punkter:

- En yttre gods bana trafikeras endast med godståg.
- Kontinentalbanan trafikeras endast med persontåg.

- Ett spårvägssystem, s.k. Light-rail, genom centrala Malmö på sträckan Malmö–Staffanstorps–Lund, med utbyggnadsmöjlighet mot Näset och Dalby byggs.
- Östervärns station utvecklas för att ersätta Malmö Central för resande över Öresundsbron och norrut genom Skåne. Östervärn kopplas till Malmö Central via spårbunden pendelförbindelse.

Vidare bör enligt skrivelsen från Näringsdepartementet redovisningen till omfattning och innehåll motsvara redovisningen av övriga systemalternativ i järnvägsutredningen, vad avser beskrivning, konsekvenser, effekter och värdering av måluppfyllelse.

Utskottet finner därför ingen anledning för riksdagen att ta något initiativ i frågan om utredningar och miljökonsekvensbeskrivningar av alternativ till Citytunneln i Malmö.

Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund regeringens förslag om Citytunneln i Malmö. Det innebär

- att regeringen får godkänna att Banverket ensamt skall ansvara för genomförandet av Citytunneln i Malmö,
- att statens del av finansieringen av Citytunneln i Malmö skall inrymmas inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar,
- att SVEDAB AB inte skall svara för någon delfinansiering av Citytunneln i Malmö,
- att Statens järnvägar ges rätt att till Banverket avyttra sina aktier i bolaget Tunnelpersonalen i Malmö AB.

Vidare följer av utskottets ställningstaganden att utskottet inte är berett att ta några initiativ med anledning av de nu behandlade motionsyrkandena. Dessa yrkanden avstyrks följaktligen. Vilka yrkanden som avses redovisas under rubriken *Avsnittets innehåll* i början av detta avsnitt.

## 7.4 Spårkapacitet i centrala Stockholm

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet delar regeringens och motionärernas bedömning att en utökning av spårkapaciteten i centrala Stockholm är en mycket angelägen åtgärd som bör inrymmas inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar. Projektet förutsätter dock regional medfinansiering. Med hänvisning till att frågan för närvarande utreds av Banverket och dessutom ingår i uppdraget för den s.k. Stockholmsberedningen (dir. 2000:96) avstyrks samtliga motionsyrkanden (s, m, v, kd, c, fp, mp) i ärendet.

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet följande motioner:

- 1999/2000:T242 yrkande 2 av Tommy Waidelich m.fl. (s),

- 1999/2000:T549 yrkande 7 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 1999/2000:T630 yrkande 4 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp),
- 2000/01:T201 yrkande 13 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 2000/01:T205 yrkande 1 av Inger Strömbom (kd),
- 2000/01:T231 yrkande 14 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2000/01:T519 yrkande 7 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2000/01:T523 av Sofia Jonsson (c),
- 2000/01:T624 yrkande 3 av Gudrun Lindvall (mp),
- 2001/02:T46 yrkande 14 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2001/02:T239 yrkande 8 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T355 yrkande 1 av Inger Strömbom m.fl. (kd),
- 2001/02:T450 yrkande 5 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2001/02:T461 yrkande 1 av Charlotta L Bjälkebring (v).

### **Regeringens bedömning**

I sin problembeskrivning (avsnitt 7.2 i propositionen) konstaterar regeringen att de europeiska storstäderna överlag präglas av en tilltagande trängsel i trafiken. I Sverige är detta fenomen tydligast i Stockholm. Stockholmsregionens transportnät har en radiell uppbyggnad. Ursprungligen gick vägarna längs bl.a. Stockholmsåsen som förband staden med andra landsdelar. Senare utvecklades vägar som löpte in mot stadens tullar. Mälaren och Saltsjön har alltid utgjort och utgör fortfarande en barriär som försvårar kommunikationerna mellan norr och söder. Sedan mitten av 1960-talet har inga nya nord-sydliga förbindelser tillkommit i vare sig väg- eller bannät, trots att befolkningen sedan dess har ökat med mer än 400 000 personer.

En omfattande trängsel karakteriserar inte minst kollektivtrafiken. Det gäller alla kollektiva färdmedel men är tydligast i pendeltågtrafiken. Med nuvarande spårkapacitet i centrala Stockholm är det, säger regeringen, inte möjligt att öka tågtrafiken. På senare tid har dessutom brister i underhållet och fordonsparkens ålder bidragit till att turer fått ställas in.

Mot den bakgrunden finner regeringen att en ökning av spårkapaciteten i centrala Stockholm är mycket angelägen och därför bör inrymmas i planeringsramen för järnvägsinvesteringar. Ett genomförande av kapacitetsförstärkningen förutsätter dock regional medfinansiering.

### **Motionsförslag**

Frågan om en förstärkning av spårkapaciteten i centrala Stockholm har tagits upp av motionärer från alla riksdagspartier. Grundbudskapet är detsamma i samtliga motioner, nämligen att kapaciteten måste byggas ut. Däremot skiljer sig motionärerna åt vad gäller synen på hur denna förstärkning skall åstadkommas. Enligt Kristdemokraternas uppfattning, redovisad i bl.a. kommittémotion 2001/02:T450, vore den bästa lösningen att bygga en pendeltågstunnel mellan Södra station och Karlberg, med nya stationer vid Centralen och Odenplan. En sådan tunnel skulle enligt partiet både frigöra utrymme för fjärrtågen och utveckla pendeltågtrafiken. Samma uppfattning har Folkpar-

tiet liberalerna, enligt vad som framkommer i kommittémotion 2001/02:T46. Centerpartiet uttalar i sin kommittémotion 2000/01:T231 att behovet av kapacitetsökning bör tillgodoses med ett tredje spår. Ett sådant spår skulle inte bara underlätta för kollektivtrafiken i Stockholm utan också förbättra de regionala och de nationella trafikförutsättningarna, hävdar motionärerna. Ett tredje spår föreslås också i motionerna 2001/02:T461 av vänsterpartisten Charlotta L Bjälkebring och 1999/2000:T630 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp). Moderata samlingspartiet uttalar i sin partimotion 2000/01:T201 att ett tredje spår kommer att visa sig otillräckligt. Det krävs också en pendeltågstunnel enligt det förslag Vägverket redovisat. Socialdemokraten Tommy Waidelich m.fl. talar i motion 1999/2000:T242 om behovet av en kapacitetsförstärkning söderifrån till Stockholms central, dock utan att närmare gå in på utformningen.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om hur Stockholms centrala delar skall få bättre spårkapacitet har diskuterats och utretts under lång tid, utan att någon lösning hittills har kunnat åstadkommas. År 1988 redovisade SJ:s banavdelning två alternativ till kapacitetsutbyggnad. Enligt det ena skulle ett tredje spår byggas mellan Stockholm Södra och Stockholms Central. Det andra förslaget innebar att en tunnel med två nya spår skulle anläggas mellan Tomtebodan och Årsta via Stockholms Central. Det förstnämnda alternativet omarbetades senare av Banverket, bl.a. för att utbyggnaden bättre skulle anpassas till den känsliga Riddarholmsmiljön. År 1992 gjorde Banverket en ny utredning och redovisade fem alternativ. Stockholms stad ställde sig bakom ett av förslagen, som innebar en tunnelloösning. Samma år anvisade riksdagen medel för ett tredje spår och en ny Årstabro. År 1994 antog kommunen en detaljplan för bl.a. det tredje spåret. Beslutet överklagades till länsstyrelsen och därefter till regeringen. Regeringen upphävde detaljplanebeslutet och tillsatte en utredning, den s.k. Riddarholmskommittén, med uppdrag att lämna förslag om utformningen av en utbyggnad av järnvägen mellan Stockholm Södra och Stockholms Central. Kommitténs förslag redovisades år 1996 (SOU 1996:121). Sedan den s.k. Dennisöverenskommelsen brutits tillsatte regeringen år 1997 en förhandlingsman för att få till stånd en överenskommelse mellan staten och Stockholm om finansieringen av en helhetslösning för väg- och järnvägstrafiken i Stockholm. En utgångspunkt skulle vara byggandet av ett tredje spår. År 2000 fick Banverket regeringens uppdrag att planera för fortsatt utbyggnad av spåren genom centrala Stockholm. I uppdraget, som ännu inte slutförts, ingår att hitta en samfinansieringslösning. Samma år tillsatte regeringen en kommitté med uppdrag att lämna förslag till en förbättring av transportsituationen i Stockholmsregionen (dir. 2000:96). Bland annat skall kommittén, som antagit namnet Stockholmsberedningen och vars arbete fortgår, föreslå insatser för en tillräcklig spårkapacitet.

Utskottet instämmer i regeringens och motionärernas bedömning att trängseln i den spårbundna kollektivtrafiken i Stockholms centrala delar är ett

allvarligt lokalt, regionalt och nationellt trafikproblem som måste få en snar lösning. Utskottet anser, i likhet med regeringen, att planeringsarbetet bör genomföras så att en utökad spårkapacitet kan tas i drift senast år 2011. Samtidigt konstaterar utskottet att frågan för närvarande är under behandling inom såväl Banverket som den av regeringen tillkallade Stockholmsberedningen. Resultatet av utredningsarbetet bör enligt utskottets mening avvaktas. Mot den bakgrunden är utskottet inte berett att nu förorda något riksdagens uttalande i frågan. Samtliga i sammanhanget behandlade 14 motionsyrkanden (s, m, v, kd, c, fp, mp) avstyrks följaktligen. Syftet med motionerna i motsvarande delar torde dock bli tillgodosett.

## 8 Regionala planeringsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om vilka åtgärder som den regionala planeringsramen bör omfatta. Det innebär

- investeringar i statliga vägar som inte är nationella stamvägar,
- bidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar, inklusive kommunala flygplatser och kajanläggningar,
- bidrag till kommunala väghållare för fysiska åtgärder och transportinformatik för förbättrad miljö och trafiksäkerhet,
- bidrag till trafikhuvudmän för investeringar i spårfordon för regional kollektivtrafik,
- bidrag till åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade resenärer.

Utskottet tillstyrker att den nuvarande indelningen av de statliga järnvägarna i stomjärnvägar och länsjärnvägar avskaffas. Enligt utskottets mening är det angeläget att behoven inom kollektivtrafiken uppmärksammas under den kommande planeringsperioden och att åtgärder vidtas för att uppnå en ökad och säker cykeltrafik. Samtliga motionsyrkanden avstyrks. *Jämför reservationerna 21 (c), 22 (mp) och 23 (c).*

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet två regeringsförslag i infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20 punkterna 9 och 12). Regeringen föreslår att riksdagen

9. godkänner att den regionala planeringsramen skall omfatta investeringar i statliga vägar som inte är nationella stamvägar, bidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar inklusive kommunala flygplatser och kajanläggningar, bidrag till kommunala väghållare för fysiska åtgärder och transportinformatik

för förbättrad miljö och trafiksäkerhet samt bidrag till trafikhuvudmän för investeringar i spårfordon för regional kollektivtrafik och åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade resenärer,

12. godkänner att indelningen av de statliga järnvägarna i stomjärnvägar och länsjärnvägar avskaffas.

Utskottet behandlar vidare följande motioner:

- 1999/2000:T210 yrkande 19 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2000/01:T212 yrkande 21 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2000/01:T336 yrkande 2 av Karin Svensson Smith m.fl. (v),
- 2001/02:T13 av Agneta Ringman m.fl. (s),
- 2001/02:T15 yrkandena 2, 5, 7, 20 och 27–29 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2001/02:T17 yrkande 2 av Magda Ayoub och Margareta Viklund (båda kd),
- 2001/02:T20 av Lennart Daléus (c),
- 2001/02:T25 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s),
- 2001/02:T28 av Ingemar Josefsson m.fl. (s),
- 2001/02:T30 yrkande 10 av Mikael Johansson m.fl. (mp),
- 2001/02:T31 av Anita Jönsson (s),
- 2001/02:T33 av Leif Jakobsson m.fl. (s),
- 2001/02:T315 av Per Lager m.fl. (mp),
- 2001/02:T396 av Peter Pedersen (v),
- 2001/02:T440 av Lisbeth Staaf-Igelström (s),
- 2001/02:T450 yrkande 25 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

## **Regeringens förslag**

### *Regionalt planeringsansvar*

Regeringen anser att de utvecklingsinsatser som görs i det regionala transportsystemet är av utomordentligt stor betydelse för att de transportpolitiska målen skall kunna nås. I syfte att utveckla och modernisera den regionala transportinfrastrukturen bör den regionala planeringsramen användas för följande ändamål.

- Förbättrat regionalt vägnät

Det är angeläget att de regionala vägnäten är pålitliga, säkra och medger effektiva transporter. Detta gäller inte minst persontransporterna i de mer befolkningstäta regionerna. Väginvesteringar behövs för att underlätta för den fortsatta tillväxten och den befolkningsökning som väntas äga rum där. Förbättringsåtgärder krävs också för åtgärder som inte omfattas av det särskilda programmet för att bevara och säkerställa vägarna. Ett särskilt behov som skall övervägas i den regionala transportplaneringen är utvecklingen av ändamålsenliga anslutningar till hamnar, flygplatser, terminaler och resecentrum. Kombitransportlösningar skall underlättas och ett transportslagsövergripande synsätt tillämpas av de regionala planeringsmyndigheterna. Särskild hänsyn bör tas till turismens behov i den regionala planeringen av transportinfrastrukturen. Det regionala vägnätet behöver moderniseras för att möta kra-

ven på en trafiksäker vägmiljö. I den regionala transportplaneringen skall särskild hänsyn tas till barns behov av en säker vägmiljö. Det regionala vägnätet kan även behöva rustas upp för att skapa bättre miljö.

- Förbättrad miljö och trafiksäkerhet inom kommunal väghållning

En förutsättning för att de nationella miljö- och trafiksäkerhetsmålen skall kunna nås är att miljöstörningar från trafiken och att antalet dödade och allvarligt skadade i trafikolyckor på kommunernas vägnät minskar väsentligt. Därför skall det särskilda statsbidraget till kommunerna för dessa ändamål finnas kvar. Regeringen anser att det är den regionala planeringsprocessen som slutligt skall avgöra fördelningen på olika ändamål utifrån de kriterier som lagts fast.

- Cykel- och gångtrafik

Enligt propositionen kräver nollvisionen en strategisk satsning på oskyddade trafikanter. Det behövs åtgärder för att göra trafikmiljöerna säkrare för gående och cyklister. Det gäller inte minst barnens möjligheter att röra sig säkert och i en miljö utan allvarliga trafiksäkerhetsfallor. Längs statliga vägar har staten ansvaret för att vägnätet utformas så att även hänsyn tas till cykel- och gångtrafik. I tätorter är det staten som har ansvaret för huvudvägnätet medan kommunen vanligtvis har ansvaret för övrigt vägnät. Detta innebär att det huvudsakligen är kommunerna som har ansvaret för utbyggnad av gångvägar och cykelleder vid sidan av huvudvägnätet. Åtgärder som kan komma i fråga är gång- och cykelbanor, planskilda passager, gator som utformas efter fotgängarnas villkor etc. Liksom för andra statsbidragsberättigade åtgärder kan den regionala planeringsramen användas för att stödja kommunerna att investera i sådana åtgärder genom att tillhandahålla ett statsbidrag som täcker högst 50 % av investeringen.

- Transportinformatik

Transportinformatik för ett effektivt nyttjande av det nationella transportsystemet kan vara ett sätt att uppnå de transportpolitiska målen. Vägnätet kan eventuellt nyttjas effektivare, och utbyggnadsbehov av kapacitetsskäl kan senareläggas. Transportinformatik kan också nyttjas för att styra trafik så att miljön kan förbättras och trafikolyckorna minskas. Den regionala planeringsramen får användas för en utbyggnad av sådana system. För att underlätta kommunernas investeringar i ett väginformatikprojekt bör statsbidrag kunna utgå med 50 %.

- Regional kollektivtrafik

Regeringen anser att den regionala planeringsramen skall användas för investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar som hållplatser, terminaler, kajanelläggningar, kommunala flygplatser och informatiksystem som underlättar för kollektivtrafikfordonens framkomlighet. Även uppbyggnad av regionala informationssystem som underlättar resandet för trafikanten skall vara

möjligt att genomföra med statligt stöd. Högst 50 % av investeringen skall kunna erhållas i statsbidrag. Minst 1,5 miljarder kronor av den regionala planeringsramen reserveras för investeringar i regional kollektivtrafik. Detta, tillsammans med medel från planeringsramen för järnvägsinvesteringar, medför att 4,5 miljarder kronor reserveras för bidrag till regionala spårfordon. Bidraget kan även avse miljöförbättringar av befintliga fordon. I den mån planeringsramen för järnvägsinvesteringar på 100 miljarder kronor inte kan anvisa resurser för en önskad investering för att tillgodose ett regionalt önskemål kan åtgärden finansieras med medel ur den regionala planeringsramen. Samma sak gäller för de regionala spåranslagningar som inte ingår i statens spåranslagningar eller som ägs och förvaltas av andra än staten.

- Lokal kollektivtrafik

Regeringen konstaterar att det finns vissa åtgärder för lokal kollektivtrafik som med dagens regler inte är berättigade till statsbidrag. Det kan handla om separata busskörfält och signalprioritering för bussar i städerna. I propositionen anges att en friare användning av den statliga planeringsramen bör prövas i några kommuner i syfte att uppnå en ökad målpuffyllelse.

#### *Indelning av järnvägsnätet*

Sedan riksdagen år 1988 beslutade om indelning av järnvägsnätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar har förutsättningarna ändrats. I dag har trafik huvudmännen trafikeringsrätt även på stomjärnvägarna i länet, och den regionala trafiken har haft en god utveckling på dessa banor. Därför behövs, enligt regeringen, inte längre indelningen i stomjärnvägar och länsjärnvägar för att definiera trafikeringsrätten till banorna. I propositionen framhålls vidare att en annan förändring är att de delar av det kapillära banätet som förvaltades av SJ har förts över till Banverket.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att indelningen av de statliga järnvägarna i stomjärnvägar och länsjärnvägar slopas.

### **Motionsförslag**

#### *Regionalt planeringsansvar*

Magda Ayoub och Margareta Viklund (båda kd) anför i motion 2001/02:T17 att regeringens förslag minskar det regionala inflytandet och försämrar möjligheterna att göra långsiktiga helhetsbedömningar på regional nivå. För att komma till rätta med de infrastrukturella bristerna bör regionerna ha ett stort inflytande. Det bör även vara tillåtet för regionerna att kunna tillämpa regionala PPP-lösningar.

Agne Hansson m.fl. (c) framhåller i motion 2001/02:T15 att planeringen av infrastrukturen måste få en fördjupad demokratisk förankring. Beslut och planering bör därför flyttas till de regionala nivåerna. Motionärerna anser att det behövs en ”kompetens katalog” där det tydligt framgår vilka beslut och



vilken planering som skall bedrivas på olika nivåer. Den nationella politiken bör förutom att fastställa mål och avsätta resurser ägna sig åt att, i nära samarbete med de regionala nivåerna, planera infrastruktur som är av nationellt intresse och fortsätta att ha hand om överklaganden som rör miljöfrågor.

Enligt motionen leder propositionens riktlinje om att regionala planer skall tas fram för 50 % mer respektive mindre av en viss medelstilleddning till stor osäkerhet samtidigt som olika delar av landet ställs mot varandra. En bättre modell är att ha två delar i de regionala planerna. En del där medel avsätts till planerna och där länen/regionerna vet att det är de ramarna de har att planera efter. Därutöver bör en post för extraordinära satsningar tillskapas där länen och regionerna kan söka medel för större investeringar och investeringar som bör delas mellan olika regioner.

Motionärerna förordar vidare att det föreslagna nya stödet till investeringar i regionaltåg bör finansieras från ett eget anslag och inte från den regionala ramen eller planeringsramen för järnväg. Bidragsanvändningen bör vidgas till att även omfatta bussar i kollektivtrafik som drivs med alternativa drivmedel. Enligt motionen bör dessutom den angivna friare användningen av bidragsmedel för lokal kollektivtrafik permanentas och gälla i hela landet.

Mikael Johansson m.fl. (mp) framhåller i motion 2001/02:T30 att dagens trafikmönster inte är ekologiskt hållbart. För miljöns skull och för den långsiktiga hushållningen med naturresurser måste målet vara att järnvägen under det närmaste decenniet kraftigt ökar sin andel av transportarbetet på vägtrafikens och flygets bekostnad. För att det skall bli möjligt bör inte planeringsramen för regionala investeringar få användas till kommunala flygplatser.

Agneta Ringman m.fl. (s) konstaterar i motion 2001/02:T13 att under de kommande åren kommer mycket stora anslag att fördelas på väg- och järnvägsområdet. För att dessa medel skall kunna användas på bästa sätt bör beslutsgången decentraliseras så långt som möjligt till kommuner, regionförbund eller motsvarande samt till Vägverkets och Banverkets regionala nivå.

Leif Jakobsson m.fl. (s) efterlyser i motion 2001/02:T33 en beslutsmodell där det regionala intresset, kunskapen och engagemanget tas till vara samtidigt som de nationella intressena tillgodoses. Prioriteringsbeslut skall tas både på central nivå och på regional nivå. Det praktiska resultatet blir därmed en förhandlingssituation liknande den som Region Skåne upparbetat med berörda myndigheter under de senaste åren.

Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s) konstaterar i motion 2001/02:T25 att propositionens riktlinjer för järnvägsinvesteringar med en samlad planeringsram förenklar möjligheterna att bygga om järnvägsstationer. Enligt motionärerna bör Banverket bemyndigas att ingå avtal med länshuvudmän och kommuner som deltar i ombyggnader av järnvägsstationer och som avser att via bolagsform under byggnadstiden vara ägare för resecentrum.

Peter Pedersen (v) föreslår i motion 2001/02:T396 att trafikhuvudmännen i ett eller flera län tilldelas medel för att införa nolltaxa i kollektivtrafiken. För att

utvärdera hur nolltaxan påverkar bl.a. resmönster, trafiksäkerhet och miljökonsekvenser bör satsningen följas upp av forskningsinsatser.

Enligt Anita Jönsson (s) i motion 2001/02:T31 är det viktigt att en betydande del av planeringsramen används till åtgärder som ökar den regionala kollektivtrafikens konkurrenskraft. Det gäller bl.a. investeringar i resecentrum, terminaler, busskörfält, informationssystem och signalprioriteringssystem. Även åtgärder i den lokala kollektivtrafiken bör bli bidragsberättigade. Propositionens förslag till friare bidragsanvändning bör enligt motionären permanentas och gälla i hela Sverige. Vidare framhålls att bidraget till investeringar i regionaltåg bör vidgas till att omfatta investeringar i bl.a. bussar som drivs med alternativa bränslen.

Lisbeth Staaf-Igelström (s) framhåller i motion 2001/02:T440 att kollektivtrafiken bör användas som ett medel för att uppnå de transportpolitiska målen. Därför bör ett särskilt statligt bidrag lämnas till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur i form av busskörfält, bussgator, signalprioriteringssystem och andra former av mobil informationsteknik.

#### *Indelningen av järnvägsnätet*

Agne Hansson m.fl. (c) framhåller i motion 2001/02:T15 att regeringens förslag innebär att det regionala inflytandet minskar. Detta är enligt motionärerna olyckligt eftersom beslut om länsjärnvägar är en viktig regional utvecklingsfråga. De yrkar därför att riksdagen avslår regeringens förslag att avskaffa indelningen av de statliga järnvägarna i stomjärnvägar och länsjärnvägar.

#### *Cykeltrafik*

Johnny Gylling m.fl. (kd) understryker i motionerna 1999/2000:T210, 2000/01:T212 och 2001/02:T450 cykelns möjlighet att bidra till lösningar för ett ekologiskt hållbart samhälle och efterlyser en handlingsplan för ökat cyklande. Det viktigaste för att öka cyklandet är satsningar på bra cykelstråk, god väghållning inklusive snöröjning, informativ skyltning och goda parkeringsmöjligheter, gärna med möjlighet att kunna låsa fast cykeln vid stolpar för att minska stöldrisken. Viktigt är också att göra det enkelt att ta med cykeln på kollektiva transportmedel som tåg och buss.

Lennart Daléus (c) framhåller i motion 2001/02:T20 att Vägverkets ansvar som statlig väghållare bör omfatta alla former av vägtrafik. Verkets ansvar för investeringar i cykelvägar bör därför tydliggöras, och verket bör utforma en strategi för säker cykling utanför detaljplanlagt område. Vägverket bör bygga separata gång- och cykelvägar i den utsträckning som detta är samhällsekonomiskt motiverat och tillse att kostnadseffektiva åtgärder för säker cykling beaktas i den regionala transportplaneringen. Banverket bör samråda med Vägverket om överlåtelse av nedlagda banvallar som är så belägna att de kan utgöra underlag för cykelvägar. Med låga anläggningskostnader kan en

god samhällsekonomisk lönsamhet uppnås för en del cykelledsprojekt även i glesbefolkade delar av vårt land.

Karin Svensson Smith m.fl. (v) anför i motion 2000/01:T336 att trots att gång- och cykeltrafik är de ekologiskt bästa alternativen har de länge behandlats styvmoderligt jämfört med andra trafikslag, framför allt biltrafiken. Enligt motionärerna bör ett särskilt anslag inrättas för att främja och prioritera gång- och cykeltrafik.

Per Lager m.fl. (mp) framhåller i motion 2001/02:T315 att med ett ökat cyklande kan folkhälsan förbättras, sjukhuskostnader sparas och närmiljön förbättras samtidigt som Sverige på ett mer ansvarsfullt sätt kan leva upp till internationella klimatåtaganden på miljöområdet. För att främja en ökad cyklism efterlyses en nationell handlingsplan. Planen bör innehålla särskilda och säkra cykelbanor på landsbygden i lika hög utsträckning som vägfiler för motorfordon. I tätorterna skall cykeln ha företräde så att det lönar sig att använda cykeln.

Ingemar Josefsson m.fl. (s) framhåller i motion 2001/02:T28 att cykeln kan förena tre betydelsefulla frågor, nämligen folkhälsan, miljöfrågorna och turistnäringen. Det är därför angeläget att utforma en offensiv strategi för att stimulera cyklande såväl i tätorter som på landsbygden. För att underlätta utbyggnaden av cykelnätet är det angeläget att Vägverket ges ett tydligt uppdrag att planera och bygga vägar och cykelleder som befrämjar säkerheten för cyklande. Banverket och Vägverket bör vidare ges i uppdrag att samverka för att tillvarata de värden som finns i till exempel nedlagda banvallar som underlag för cykelvägar.

## Utskottets ställningstagande

### *Regionalt planeringsansvar*

- Regionalt inflytande

Utskottet delar den grundsyn som kommer till uttryck i propositionen om det regionala transportsystemets betydelse för att de transportpolitiska målen skall kunna nås. Det är därför nödvändigt att den regionala planeringsramen är så stor att nödvändiga utvecklingsinsatser kan göras för att möjliggöra en omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet konstaterar att propositionens förslag till regional planeringsram innebär en ökad medeltilldelning och därmed i realiteten ett stärkt regionalt inflytande.

Som framhålls i propositionen bör beslut om infrastrukturåtgärder som avser åtgärder på de regionala väg- och järnvägsnäten även fortsättningsvis fattas inom ramen för länsplanen. Detta bör även gälla på sådana vägar som är stamvägar om åtgärderna föranleds av ett lokalt eller regionalt behov. Den rätt som länen redan har när det gäller åtgärder på stomjärnvägar, gäller också även fortsättningsvis för de järnvägar som Banverket har planeringsansvar för liksom för Inlandsbanan.

Utskottet vill vidare göra klart att länen även fortsättningsvis kommer att ha ett stort inflytande i planeringen. Utskottet förutsätter också att såväl Vägverket som Banverket fördjupar sitt samrådsarbete och ökar insynen i sin interna beslutsprocess i syfte att på bästa sätt ta hänsyn till lokala och regionala strategier och program. Länen och de regionala självstyrelseorganen har vidare en viktig roll när det gäller framtagande av underlag i planeringsprocessen. Utskottet anser mot denna bakgrund att syftet med de motioner som begär ett starkt regionalt inflytande kommer att tillgodoses. Utskottet är därför inte berett att föreslå att riksdagen vidtar någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Det gäller motionerna 2001/02:T15 (c), 2001/02:T17 (kd) och 2001/02:T33 (s).

- **Investeringsstöd till regionalståg**

De senaste årens erfarenheter av utvecklingen på järnvägsområdet visar att anskaffningen av rullande materiel inte har skett i samma takt som moderniseringen av järnvägssystemet. Utskottet har därför inga erinringar mot regeringens förslag att den regionala planeringsramen utvidgas till att även omfatta bidrag till trafikhuvudmän för investeringar i spårfordon för regional kollektivtrafik. Som framhålls i propositionen finns det annars en risk för att trafikeringen på de banor som byggs och rustas upp inte kommer att motsvara efterfrågan på grund av att nya tåg och vagnar inte kan införskaffas av trafikoperatörerna. Utskottet är däremot inte berett, som föreslås i några motioner, att utvidga bidragsgivningen till att även omfatta anskaffning av miljövänliga bussar. I sammanhanget vill utskottet i stället hänvisa till de övriga insatser som görs i samhället för att främja utvecklingen av alternativa och miljövänliga drivmedel.

- **Utvecklad lokal och regional kollektivtrafik**

Enligt utskottets mening är det viktigt att kollektivtrafiken ges goda förutsättningar. Utskottet förutsätter också att kollektivtrafiken kommer att ägnas stor uppmärksamhet i den kommande infrastrukturplaneringen. Försöket med en friare bidragsgivning till lokal kollektivtrafik är därför av intresse och bör kunna ge ett värdefullt underlag för att bedöma bl.a. hur kollektivtrafiken kan stärkas. Med hänvisning till att verksamheten avses pågå i två år och därefter utvärderas är utskottet inte nu berett att förorda att bidragsgivningen skall utvidgas och gälla permanent och i hela landet. När det gäller åtgärder för att stärka kollektivtrafikens förutsättningar vill utskottet vidare hänvisa till den statliga utredning som nyligen tillsatts. Utredningens uppgift är att utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter, formulera mål och visioner samt föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande. I sammanhanget kan vidare nämnas att utskottet i sitt betänkande med anledning av budgetpropositionen för 2002 behandlat vissa kollektivtrafikfrågor (bet. 2001/02: TU1). Utskottet är inte berett att föreslå att riksdagen vidtar någon åtgärd med an-

ledning av motionerna 2001/02:T15 (c), 2001/02:T31 (s) och 2001/02:T440 (s).

- Nolltaxa i kollektivtrafiken

Enligt utskottets mening bör medel från planeringsramen för investeringar i den regionala infrastrukturen inte användas till driftbidrag. Utskottet avstyrker därför motion 2001/02:T396 (v) och förslaget om statsbidrag för att införa nolltaxa i kollektivtrafiken. I sammanhanget kan erinras om att nolltaxa har införts på vissa håll i landet. En del av dessa försök har uppmärksammats av forskare. Hösten 2001 har sålunda ett omfattande försöksprojekt startats i Västmanland.

- Ombyggnader av järnvägsstationer

När det gäller motion 2001/02:T25 (s) och ombyggnader av järnvägsstationer konstaterar utskottet att regeringens förslag ger bättre förutsättningar för att samordna Banverkets och trafikhuvudmännens arbete med att utveckla moderna och attraktiva resecentrum. Utskottet förutsätter att utbyggnaden av effektiva kollektivtrafikanläggningar för regional spårtrafik kan genomföras inom ramen för olika samarbetsformer. Utskottet är därför inte nu berett att föreslå någon åtgärd med anledning av motionsförslaget.

- Bidrag till flygplatser

Utskottet anser att en utgångspunkt för den regionala investeringsplaneringen bör vara en helhetssyn på transportsystemet. Utskottet kan därför inte ansluta sig till den uppfattning som framförs i motion 2001/02:T30 (mp) yrkande 10 om att bidrag inte skall kunna lämnas för flygplatser.

#### *Sammanfattning av utskottets ställningstagande*

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag. Det innebär att planeringsramen skall omfatta investeringar och förbättringar i statliga vägar som inte är nationella stamvägar, bidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar, inklusive kommunala flygplatser och kajanläggningar, bidrag till kommunala vägghållare för fysiska åtgärder och transportinformatik för förbättrad miljö och trafiksäkerhet samt bidrag till trafikhuvudmän för investeringar i spårfordon för regional kollektivtrafik och åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade resenärer.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2001/02:T13 (s), 2001/02:T15 (c) yrkandena 2, 5, 7 och 27–29, 2001/02:T17 (kd) yrkande 2, 2001/02:T25 (s), 2001/02:T30 (mp) yrkande 10, 2001/02:T31 (s), 2001/02:T33 (s), 2001/02:T396 (v) samt 2001/02:T440 (s) yrkandena 1 och 2. Syftet med flertalet motionsyrkanden förutsätts komma tillgodoses.

### *Indelningen av järnvägsnätet*

Utskottet delar för sin del regeringens uppfattning att indelningen av de statliga järnvägarna i stomjärnvägar och länsjärnvägar inte längre behövs. Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag att avskaffa denna indelning. Härav följer att motion 2001/02:T15 yrkande 20 av Agne Hansson m.fl. (c) avstyrks.

### *Cykeltrafik*

Att cykla kan ge flera positiva effekter som exempelvis ökad hälsa och ökat välbefinnande för individen, bättre miljö genom minskade koldioxidutsläpp samt minskade resekostnader för de enskilda. Cykeln har därför enligt utskottets mening en given plats i ett långsiktigt hållbart transportsystem varför det är viktigt att förbättra villkoren för cykeltrafiken. I dag görs ca 12 % av alla resor i Sverige på cykel. Möjligheten att föra över trafik från bil till cykel är störst på korta resor. Ungefär hälften av alla bilresor är kortare än 5 km och skulle således åtminstone till en del kunna ersättas med cykelresor. Den stora skillnaden i cyklandet mellan olika orter i landet visar att det finns möjligheter att öka andelen cyklister genom strategiska åtgärder.

Utskottet ser därför med tillfredsställelse på den nationella strategi som tagits fram av Vägverket tillsammans med Svenska Kommunförbundet och andra aktörer på området för att uppnå en ökad och säker cykeltrafik (VV publ. 2000:8). För att öka andelen cykeltrafik krävs enligt strategin att aspekter som tillgänglighet, trygghet, miljö och hälsa vägs in i den fortsatta planeringen av transportsystemet. Det kräver bl.a. utbyggnad av gena cykel förbindelser mellan viktiga målpunkter och samverkan mellan olika aktörer så att cykeln i högre grad kan fungera som en länk i hela resan. Utskottet vill vidare framhålla att en satsning på god infrastruktur för cyklister i högsta grad är en jämställdhetsfråga. Kvinnor reser mer lokalt än män. Kvinnor går och cyklar också mer till vardags. Kvinnors resmönster är mer komplexa än mäns och omfattar ofta en kombination av cykel och kollektivtrafik.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om betydelsen av att cykeltrafiken ökar i samhället och konstaterar att flera av de i motionerna föreslagna åtgärderna återfinns i den framtagna nationella strategin för ökad och säker cykeltrafik. I regeringens förslag till inriktningsplanering för den kommande planeringsperioden har cyklandet getts stor betydelse. Utskottet förutsätter därmed att den nationella strategin och motionsförslagen allvarligt övervägs vid den fortsatta åtgärdsplaneringen av transportsystemet. Med hänvisning till det anförda är, enligt utskottets mening, någon åtgärd från riksdagens sida inte erforderlig. Motionsyrkandena avstyrks följaktligen.

## 9 Kollektivtrafik för funktionshindrade

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att statsbidraget till åtgärder för en mer tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade resenärer får disponeras t.o.m. 2004. Utskottet anser det angeläget att anpassningen av transportsystemet till de funktionshindrades behov påskyndas. Med denna motivering avstyrks samtliga motionsyrkanden.

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett regeringsförslag i infrastrukturpropositionen om ökad tillgänglighet för funktionshindrade resenärer (prop. 2001/02:20 punkt 10).

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att statsbidraget till åtgärder för en mer tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade resenärer får disponeras t.o.m. 2004.

Vidare behandlas följande motioner:

- 2001/02:T46 yrkande 6 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- 2001/02:T318 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m),
- 2001/02:T450 yrkande 24 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

### Regeringens förslag

Regeringen anser att tillgänglighet för alla bör vara en naturlig utgångspunkt vid utformningen av transportsystemet, inklusive infrastrukturen. Tillgängligheten bör fortlöpande förbättras och beaktas vid all planering av infrastruktur. Staten bör utgöra ett föredöme och se till att höga krav på tillgänglighet tillgodoses vid statlig medverkan i finansiering av investeringar i transportinfrastruktur eller andra delar av transportsystemet.

Inför planeringsomgången 1998–2007 avsatte riksdagen 1,5 miljarder kronor för perioden 1998–2002 i syfte att förbättra funktionshindrades tillgänglighet till kollektivtrafiken. Statsbidraget har inte kunnat tas i anspråk i avsedd takt eftersom bidragsmottagarna inte har haft tillräckligt med projekt att genomföra. Därför anser regeringen att statsbidragets disposition – med oförändrad totalram – bör förlängas med två år t.o.m. 2004. I sammanhanget framhålls att kraven på anpassning av transportsystemets tillgänglighet för funktionshindrade resenärer bör skärpas i förordningar och föreskrifter.

Regeringen erinrar vidare om att Rikstrafiken har redovisat ett förslag till metod för trafikslagsövergripande bristanalyser och åtgärdsplaner för ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken på lokal, regional och nationell nivå. Regeringen anser att det är angeläget att detta arbete fortsätter med sikte på att

utarbete en nationell strategi för hur transportsystemet, framför allt kollektivtrafiken, skall kunna bli tillgängligt för funktionshindrade till år 2010.

### **Motionsförslag**

Johnny Gylling m.fl. (kd) bedömer i motion 2001/02:T450 att insatserna för att öka tillgängligheten för funktionshindrade har varit otillräckliga. Så gott som dagligen finns reportage och insändare om hur svårt det är för många människor med funktionshinder att resa. Kristdemokraterna begärde redan i en motion under riksmötet 1998/99 att relevanta och tillämpbara mått utarbetas för att kunna få fram en utvärderingsbar åtgärdsplan för ökad tillgänglighet för funktionshindrade, främst inom kollektivtrafiken. Eftersom inget har hänt på området kvarstår kravet.

Även Kenth Skårvik m.fl. (fp) konstaterar i motion 2001/02:T46 att handikappanpassningen av kollektivtrafiken går långsamt. Motionärerna efterlyser en tillgänglighetsreform för funktionshindrade och att staten genom stimulansbidrag påskyndar kollektivtrafikens handikappanpassning. I sammanhanget erinras om att Folkpartiet i sitt budgetalternativ för år 2002 har avsatt särskilda medel för detta ändamål.

Marietta de Pourbaix-Lundin (m) skildrar i motion 2001/02:T318 ett exempel där det var omöjligt för en grupp rullstolsburna att färdas tillsammans med hänsyn till att det aktuella tåget enbart hade en rullstolsplats. Enligt motionären är det många gånger inte funktionshindret som är problemet utan omgivningens bristande anpassning. Regeringen uppmanas därför att ta initiativ till att öka tillgängligheten för rullstolsburna på SJ:s tåg.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar att det transportpolitiska beslutet år 1998 om ett tillgängligt transportsystem kräver att kollektivtrafiken anpassas till funktionshindrade resenärer. Vidare gäller att tillgänglighet för alla bör vara en naturlig utgångspunkt vid utformningen av transportsystemet. Utskottet delar därför den uppfattning som förs fram i de aktuella motionerna att anpassningsarbetet bör påskyndas. Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund regeringens förslag att statsbidraget för att anpassa kollektivtrafiken och den fysiska miljön till de funktionshindrades förutsättningar bör kunna utbetalas ytterligare två år t.o.m. år 2004.

När det gäller motion 2001/02:T450 (kd) vill utskottet erinra om att enligt 1998 års transportpolitiska beslut skall metoder och mått för att precisera och följa upp tillgänglighetsmålen utvecklas. I infrastrukturpropositionen framhålls att det är angeläget att Rikstrafikens arbete fortsätter med sikte på att utarbete en nationell strategi för hur transportsystemet, framför allt kollektivtrafiken, skall kunna bli tillgänglig för funktionshindrade till år 2010. Utskottet förutsätter därmed att syftet med motionen kommer att tillgodoses. Utskottet anser att det är angeläget att den strategi som Rikstrafiken skall utarbete redovisas för riksdagen.



Enligt utskottets mening bör även motionerna 2001/02:T46 (fp) och 2001/02:T318 (m) till väsentlig del bli tillgodosedda med hänvisning till att kraven på anpassning av transportsystemets tillgänglighet för funktionshindrade resenärer förutsätts skärpas i förordningar och föreskrifter. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Utskottet avstyrker därför motionerna 2001/02:T46 (fp) yrkande 6, 2001/02:T318 (m) och 2001/02:T450 (kd) yrkande 24.

## 10 Samhällsekonomiska bedömningar

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att vägledande för prioriteringen av åtgärder för att utveckla transportsystemet skall vara samhällsekonomisk lönsamhet där hänsyn också tas till hur mycket åtgärderna bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen. I enlighet med tidigare riksdagsbeslut skall kriterierna för prioriteringen gälla för alla projekt oavsett finansieringsform. Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag med hänvisning till föreslagna riktlinjer för prioritering av åtgärder och förutsatt utvecklingsarbete.

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett regeringsförslag i infrastrukturpropositionen om kriterier för prioritering av åtgärder för att utveckla och modernisera transportsystemet 2004–2015 (prop. 2001/02:20 punkt 11).

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att vägledande för prioriteringar av åtgärder och fördelning av planeringsramen skall vara samhällsekonomisk lönsamhet för föreslagna åtgärder, där hänsyn också tas till hur mycket åtgärderna bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. För att uppnå de transportpolitiska målen skall vid prioritering av åtgärder de mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna väljas.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- 1999/2000:T214 yrkande 1 av Kenneth Lantz (kd),
- 1999/2000:T243 yrkande 2 av Carin Lundberg m.fl. (s),
- 1999/2000:T549 yrkande 5 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2000/01:T232 yrkande 2 av Agneta Lundberg m.fl. (s),
- 2000/01:T398 av Kaj Larsson m.fl. (s),
- 2000/01:T519 yrkande 5 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- 2001/02:T41 yrkande 2 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2001/02:T239 yrkande 5 av Per-Richard Molén m.fl. (m).

### Regeringens förslag

Regeringen framhåller att det finns många olika åtgärder som kan lösa de problem som finns och bidra till en positiv utveckling av transportsystemet. Därför är det nödvändigt att prioritera vilka åtgärder som skall genomföras först. För att uppnå de transportpolitiska målen skall enligt regeringen vid prioritering av åtgärder de mest samhällsekonomiskt lönsammaste åtgärderna väljas. Hänsyn bör tas till hur nyttan av åtgärderna fördelas över landet. Balans mellan åtgärder i förhållande till mäns och kvinnors värderingar måste övervägas liksom de effekter som åtgärderna får för utsatta grupper. Hänsyn måste också tas till vilka åtgärder som är beroende av, motverkar respektive samspelar med varandra.

Regeringen poängterar också att ett tydligt beslutsunderlag är väsentligt för att kunna göra ett bra åtgärdsval. En förutsättning för att prioriteringen skall fungera på ett tillfredsställande sätt är att beslutsunderlaget redovisar samtliga väsentliga effekter de olika åtgärderna har, liksom hur åtgärderna är samordnade med övrig trafikplanering och fysisk planering. Samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar, strategiska miljöbedömningar och andra konsekvensbeskrivningar är därför mycket viktiga. Vidare framhålls att kriterier för prioritering skall gälla för alla projekt oavsett finansieringsform.

### Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) understryker i motionerna 1999/2000:T549, 2000/01:T519 och 2001/02:T239 vikten av att investeringsbeslut grundas på gedigna tekniska, miljömässiga och samhällsekonomiska analyser. Tydliga samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler bör därför utarbetas inför varje tänkt investering.

Kristdemokraterna betonar i motion 2000/01:T41 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vikten av att inte det första ledet i det transportpolitiska målet, samhällsekonomisk effektivitet, förbigås. Så sker tyvärr i alltför hög grad i infrastrukturpropositionen. Att enbart planera för hållbarhet överensstämmer inte med det av riksdagen antagna transportpolitiska målet.

Kaj Larsson m.fl. (s) konstaterar i motion 2000/01:T398 att prioriteringen av väginvesteringar ofta avgörs av vägprojektens lönsamhet beräknat i nettonuvärdeskvot, dvs. förhållandet mellan den totala kostnaden och nyttan av vägens utbyggnad. Det innebär att vissa viktiga vägprojekt utgår helt eller får en sämre prioritet på grund av kostnader som beror på kostsamma antikvariska utredningar och utgrävningar. Motionärerna föreslår att nettonuvärdeskvoten för vägar endast skall belastas med anläggningskostnaden.

Carin Lundberg m.fl. (s) framhåller i motion 1999/2000:T243 att det är viktigt att prioriteringen mellan olika infrastrukturprojekt inte bara grundas på samhällsekonomiska kalkylmodeller utan också väger in såväl regionalpolitiska som sociala skäl.

Kenneth Lantz (kd) anger i motion 1999/2000:T214 (yrkande 1) att varken Vägverket eller Banverket har rutiner för att följa upp hur olika investeringar

påverkar miljön, trots att verken enligt miljöbalken har ansvaret för kontroll och uppföljning av befintliga projekt. Verken får därmed inte kunskap om vilka förändringar som bör göras, vilket kan leda till att fel återupprepas i framtida projekt. Motionärerna efterlyser därför en miljögranskning av genomförda investeringar.

### **Utskottets ställningstagande**

#### *Kriterier för prioritering av åtgärder*

Riksdagen har godkänt trafikutskottets betänkande Beslutsunderlag för investeringar i vägar och järnvägar (bet. 2000/01:TU16, rskr. 2000/01:287). I betänkandet, som behandlar ett förslag av Riksdagens revisorer (förs. 2000/02:RR11), efterlyste utskottet åtgärder för att förbättra beslutsunderlaget för investeringar i vägar och järnvägar. Enligt utskottet krävdes bl.a. en bättre analys och motivering av olika finansieringsbeslut, uppföljning och utvärdering av genomförda investeringar och en årlig redovisning av statens samtliga finansiella åtaganden. Utskottet framhöll också att det samhällsekonomiska beslutsunderlaget borde utvecklas såväl för investeringar som finansieras med anslag som med alternativa finansieringsformer. Regeringen borde vidare ta initiativ till en översyn av planeringsprocessen. Översynen borde ta sikte på att valet av investeringsprojekt skall baseras på samhällsekonomiska bedömningar med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och att samtliga väg- och järnvägsinvesteringar som helt eller delvis finansieras med statliga medel skall prövas inbördes oavsett finansieringsform. Utskottet framhöll vidare att det politiska inflytandet över planeringsprocessen inte borde minska.

Utskottet konstaterar att regeringens förslag till prioriteringsgrunder överensstämmer väl med de riktlinjer som riksdagen tidigare har lagt fast. Vägledande för prioriteringen av åtgärder för att utveckla och modernisera transportsystemet skall sålunda vara samhällsekonomisk lönsamhet där hänsyn också tas till hur mycket åtgärderna bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls.

Det innebär, som framhålls i motionerna 1999/2000:T243 (s) och 2000/01:T232 (s), att hänsyn tas till bl.a. regionalpolitiska och sociala konsekvenser. För att uppnå de transportpolitiska målen skall vid prioriteringen de samhällsekonomiskt lönsammaste åtgärderna väljas. Kriterierna för prioriteringen skall vidare gälla för alla projekt oavsett finansieringsform.

Utskottet vill vidare framhålla att en förutsättning för att prioriteringen skall fungera på ett tillfredsställande sätt är att beslutsunderlaget redovisar samtliga väsentliga effekter som åtgärden medför, liksom hur åtgärderna är samordnade med övrig trafikplanering och fysisk planering. Det betyder att en samhällsekonomisk bedömning alltid bör tas fram vid planering av ny infrastruktur och vid väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Därmed tillgodoses enligt utskottets uppfattning även förslagen från Moderata samlingspartiet

om krav på gedigna och heltäckande analyser inför investeringsbeslut (mot. 1999/2000:T549, 2000/01:T519 och 2001/02:T239).

#### *Samhällsekonomisk effektivitet*

Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i motion 2001/02:T41 (kd), nämligen vikten av att transportsystemet är samhällsekonomiskt effektivt. Enligt utskottets mening står denna utgångspunkt inte i konflikt med målet om ett hållbart transportsystem. I den resolution om integrering av miljö och hållbarhet i transportpolitiken som utarbetades inom ramen för den s.k. Cardiffprocessen, och som antogs av EU:s transportminister i april 2001, definierades att ett hållbart transportsystem bl.a.

- gör det möjligt att tillgodose enskilda människors, företags och föreningars grundläggande behov av kommunikation och utveckling på ett säkert och för människor och ekosystem sunt sätt och som främjar jämlikhet inom och mellan generationerna,
- är prisvärt, fungerar rättvist och effektivt, erbjuder olika typer av transportmöjligheter, stöder en konkurrenskraftig ekonomi och en balanserad regional utveckling.

Något initiativ från riksdagens sida är därmed enligt utskottet inte erforderligt.

#### *Samhällsekonomisk kalkylmetodik*

När det gäller motion 2000/01:T398 (s) om vilka komponenter som skall ingå i den samhällsekonomiska kalkylmodellen vill utskottet hänvisa till att Statens institut för kommunikationsanalys, SIKa, har till uppgift bl.a. att kontinuerligt se över modellen och revidera de kalkylvärden som används. Som regeringen redovisar saknas det i dag kalkylvärden för bl.a. värdet av uteblivet intrång i boendemiljö eller i natur- och kulturmiljö varför också andra typer av beslutsunderlag som belyser hur planerade investeringar kan uppfylla uppställda mål bör kunna användas i planeringen. Kravet på att i beslutsunderlaget inkludera en samhällsekonomisk bedömning kvarstår dock. Utskottet anser inte att riksdagen bör ta ställning till vilka enskilda komponenter som bör ingå i den samhällsekonomiska kalkylen eller hur dessa bör värderas. Det bör ankomma på berörda myndigheter och forskningsorgan att utveckla den samhällsekonomiska kalkylmetodiken.

#### *Uppföljning av miljökonsekvenser*

Slutligen beträffande motion 1999/2000:T214 (kd) delar utskottet motionärens uppfattning om vikten av att investeringar i trafikens infrastruktur följs upp och utvärderas. Granskningen bör inte omfatta enbart en ekonomisk uppföljning utan även miljömässiga konsekvenser. I sammanhanget kan erinras om att riksdagen har godkänt trafikutskottets betänkande Vägverket, Banverket och miljön (bet. 1999/2000:TU4). I betänkandet, som behandlar ett förslag av Riksdagens revisorer (förs. 1999/2000:RR2), framhölls att uppfölj-

ningen av färdiga projekts miljöeffekter bör förbättras. Utskottet förutsatte vidare att regeringen borde undersöka behovet av eventuella lagändringar eller andra riktlinjer för att skapa uppföljningsrutiner och för att tydliggöra myndigheternas olika roller. Dessa frågor bereds för närvarande i Regeringskansliet. Vidare kan nämnas att Väg- och transportforskningsinstitutet nyligen har redovisat en rad förslag som syftar till att förbättra uppföljningen av vägars miljöeffekter (VTI, Meddelande 917). Utskottet är inte berett att föregripa pågående beredningsarbete. Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

#### *Sammanfattning av utskottets ställningstagande*

Utskottet har med hänvisning till det anförda ingen erinran mot regeringens förslag om vilka kriterier som skall gälla för prioritering av åtgärder för att utveckla och modernisera transportsystemet 2004–2015. Utskottet anser vidare att något initiativ från riksdagens sida inte är erforderligt med anledning av motionerna 1999/2000:T214 (kd) yrkande 1, 1999/2000:T243 (s) yrkande 2, 1999/2000:T549 (m) yrkande 5, 2000/01:T232 (s) yrkande 2, 2000/01:T398 (s), 2000/01:T519 (m) yrkande 5, 2000/01:T41 (kd) yrkande 2 och 2001/02:T239 (m) yrkande 5. Följaktligen avstyrks de aktuella motionsyrkandena.

## 11 Övriga projekt

### **Utskottets förslag i korthet**

Ett stort antal motionsyrkanden, väckta under flera riksmöten, berör särskilda projekt eller projekt i olika delar av landet eller en region. Dessa är sammanställda i *bilaga 1* till detta betänkande. Enligt utskottets mening kommer många av yrkandena att omfattas av den kommande planeringsprocessen och syftet med många förslag torde komma att tillgodoses inom ramen för denna. Motionsförslagen avstyrks.

I detta avsnitt behandlar utskottet ett stort antal motionsyrkanden som främst berör upprustnings- och utbyggnadsinsatser antingen i särskilda projekt m.m. eller i angivna delar av landet eller en region.

De motionsyrkanden som behandlas i detta avsnitt återfinns i bilaga 1 till detta betänkande. De har sammanställts i underrubrikerna Vägar, Järnvägar och Vissa andra projekt. Den sistnämnda underrubriken omfattar yrkanden om sjöfart och luftfart samt yrkanden som rör flera trafikslag.

Utskottet har valt att behandla dessa yrkanden i ett sammanhållet avsnitt och med en gemensam motivtext mot bakgrund av den rollfördelning när det

gäller planeringen som riksdagen har fastställt på transportområdet genom 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Sålunda genomförs planeringen i två steg, planering av inriktning och planering av åtgärder. Inriktningen avser övergripande politiska avvägningar och är en uppgift för riksdagen. I detta första steg anges sålunda målen och riktlinjerna för transportpolitiken och fastläggs de ekonomiska ramarna. Andra steget innefattar planering av konkreta åtgärder på grundval av riksdagens beslut, och det genomförs genom att Vägverket, Banverket och länen utarbetar planer på sina respektive beslutsområden. Riksdagens uppgift är alltså normalt inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt. Det är angeläget att sådana beslut fattas på de regionala eller lokala nivåerna med kunskap om de specifika förutsättningar, behov och prioriteringar som gäller utvecklingen inom respektive område.

Som har framgått i avsnittet om utgångspunkter och mål för transportpolitiken har utskottet anslutit sig till regeringens bedömning att den nu gällande rollfördelningen bör gälla även fortsättningsvis och på så sätt utgöra en utgångspunkt för det fortsatta arbetet. Principen är alltså att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer. Transportfrågor som har en tydlig EU-dimension bör drivas av regeringen inom Europeiska unionen. Staten och kommunerna har ett ansvar för att sådana trafikanläggningar som behövs för allmänna transportbehov kommer till utförande. Statens ansvar omfattar sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov liksom den interregionala persontransportförsörjningen. Det är också statens ansvar att ombesörja en ändamålsenlig uppföljning av transportpolitiken i stort och av hur de transportpolitiska målen har uppnåtts.

Denna grundläggande rollfördelning hindrar inte att det finns skäl för riksdagen att göra mer preciserade ställningstaganden i vissa fall, t.ex. när det gäller särskilda projekt som är av väsentlig betydelse för trafiksystemets effektivitet eller som kräver särskilda finansieringslösningar eller som av andra skäl har en särskild dignitet. Exempel på sådana särskilda infrastrukturåtgärder är tunneln genom Hallandsås, Botniabanan, Citytunneln i Malmö och spårkapaciteten i centrala Stockholm.

I de nu aktuella motionerna återfinns även förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som kommer att omfattas av de nationella planer som skall fastställas på grundval av de övergripande beslut och med de medel som riksdagen nu fattar beslut om. Enligt utskottets mening torde syftet med många av dessa förslag komma att tillgodoses, även om de i vissa fall inte kommer till utförande så tidigt i planeringsperioden som motionärerna hade önskat. Andra motionsförslag avser nationella infrastrukturprojekt, som i och för sig måste anses angelägna, men som vid avvägningen mot andra angelägna behov får skjutas på framtiden.

Andra motionsförslag åter rör främst lokala och regionala trafikfrågor som enligt den nyss refererade rollfördelningen avgörs på regional nivå.

Några av motionsyrkandena berör också transportpolitiken inom Europeiska unionen (EU) och om hur Sverige bör driva infrastrukturfrågor i EU. Det är regeringen som företräder Sverige i EU. Riksdagen skall dock – enligt beslutet våren 2001 (förs. 2000/01:RS1, bet. 2000/01:KU23, rskr. 2000/01:273–276) om riksdagen inför 2000-talet – ha en stark ställning i behandlingen av EU-frågor. Detta åstadkoms bl.a. genom att riksdagen på skilda sätt för regeringen kan klargöra sin ståndpunkt i olika EU-relaterade frågor. Under avsnittet Vision för utveckling av ett långsiktigt hållbart transportsystem anförs att det europeiska samarbetet har bidragit till att de svenska näten väl ansluter till de europeiska transportnäten. Villkoren för trafikering inom EU kännetecknas av en sund konkurrens som kunnat skapas genom gemensamma regler. Utskottet förutsätter att regeringen driver Sveriges frågor på lämpligt sätt. Utan att här ta ställning i sak till de enskilda motionsförslagen som är EU-relaterade, vill utskottet framhålla vikten av en ändamålsenlig redovisning till utskottet i EU-frågor på transportområdet.

Ytterligare ett skäl för en sammanhållen behandling av de nu aktuella motionsförslagen har sin grund i riksdagens beslut våren 2001 om riksdagens arbetsformer inför 2000-talet (förslag 2000/01:RS1, bet. 2000/01:KU23, rskr. 2000/01:273–276). Bland annat uttalade sig riksdagen till förmån för att utskotten vid behov skall kunna ge motionerna en förenklad behandling. Ett syfte är att tidsåtgången för motionsberedningen skulle kunna minskas så att utskotten får mer tid för andra uppgifter, såsom uppföljning och utvärdering av riksdagsbeslut samt arbete med EU-frågorna.

Utskottet vill understryka att motionsförslagen visar på ett starkt engagemang för en angelägen upprustning och utbyggnad av infrastrukturen i landets olika delar och i vissa regioner. Utskottet delar motionärernas uppfattning om att en fortsatt utveckling av infrastrukturen är nödvändig för att trygga välfärden och näringslivets konkurrenskraft men också att åstadkomma en regional balans och en bättre miljö.

Som tidigare har nämnts är det också utskottets bedömning att många av motionsförslagen kommer att kunna tillgodoses. Givetvis måste behovet av insatser på kommunikationsområdet vägas mot andra samhällsbehov. Det är därför oundvikligt att vissa – i och för sig angelägna – infrastrukturåtgärder får skjutas på framtiden. Med hänvisning härtill och till vad som ovan uttalats om rollfördelningen i planeringssystemet, avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden i *bilaga 1*.

## Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

### 1. Utgångspunkter och mål för transportpolitiken (punkt 1)

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen motionerna 1999/2000:T232, 2000/01:T201 yrkande 1, 2000/01:T519 yrkandena 10–13, 2000/01:N266 yrkande 8, 2000/01:N385 yrkande 18, 2001/02:T18 yrkande 5, 2001/02:T239 yrkandena 4, 12–15 och 17 samt 2001/02:Sk288 yrkande 10 och avslår motionerna 1999/2000:T204, 1999/2000:T207, 1999/2000:T208 yrkandena 1, 2 och 4, 1999/2000:T209 yrkandena 1, 3–4, 7–9 och 11, 1999/2000:T210 yrkandena 13–15, 1999/2000:T214 yrkande 2, 1999/2000:T215, 1999/2000:T243 yrkandena 1 och 13, 2000/01:T208 yrkandena 2 och 3, 2000/01:T211 yrkandena 1, 4, 8–13, 2000/01:T212 yrkandena 13–14 och 25, 2000/01:T231 yrkandena 1–2 och 10–12, 2000/01:T232 yrkande 1, 2000/01:T413, 2000/01:T624 yrkande 2, 2000/01:T641 yrkande 1, 2000/01:T820, 2000/01:T826, 2000/01:T830, 2000/01:T839, 2000/01:Bo223 yrkande 11, 2000/01: MJ218 yrkande 3, 2000/01: MJ711 yrkandena 27–28 och 30, 2000/01: N225 yrkande 5, 2000/01: N243 yrkande 3, 2000/01: N267 yrkande 18, 2000/01: N383 yrkandena 24–28, 2001/02: T9, 2001/02: T15 yrkandena 8, 11–12, 14, 24, 26, 37–39, 2001/02: T41 yrkandena 3, 9–10, 17 och 19, 2001/02: T46 yrkandena 4 och 5, 2001/02: T326 yrkande 1, 2001/02: T360, 2001/02: T393, 2001/02: T450 yrkandena 8, 18–19 och 21, 2001/02: T463 yrkandena 1 och 9–12, 2001/02: MJ527 yrkande 1, 2001/02: N364 yrkandena 17–20 och 2001/02: So501 yrkandena 4 och 15.

#### *Ställningstagande*

Såsom anförs i moderaternas motion 2001/02:T18 är kommunikationer – och därmed en väl fungerande infrastruktur – av avgörande betydelse för människors och företags möjligheter att skapa tillväxt och välstånd. Infrastrukturen används för att transportera gods och passagerare men också för att överföra information. De olika delarna i infrastrukturen samverkar i ett integrerat system, som inte är starkare än sin svagaste länk. Effektiva vägtransporter krä-



ver inte bara bra vägar utan också en väl utbyggd IT-infrastruktur. Utan bra hamnar, vägar och järnvägar kan inte insatsvaror och färdiga produkter på ett effektivt sätt transporteras till och från de olika produktionsplatserna. Infrastrukturen är också en förutsättning för att enskilda människor skall erbjudas den frihet det innebär att snabbt, enkelt och billigt kunna resa och inte minst att hålla kontakt med nära och kära via t.ex. telefon och Internet. Omvänt är bristen på effektiv infrastruktur tillbakahållande på utvecklingen i vårt lands expansiva regioner samtidigt som en sådan brist hindrar tillväxten att spridas till mindre tätbefolkade och mindre expansiva regioner av vårt land.

Regeringen har nu – efter år av dröjsmål – lagt fram en infrastrukturproposition. Det finns starka skäl att rikta kritik mot hanteringen av infrastrukturfrågorna, eftersom förseningen har skapat stor osäkerhet hos berörda grupper – människor, företag och de trafikverk som har till uppgift att planera med utgångspunkt i statsmakternas beslut. Allvarligt är också att många av problemen har skjutits ytterligare på framtiden och att planeringsperioden därmed har blivit senarelagd. För att råda bot på detta föreslår moderaterna att perioden startar redan år 2002 och att den alltså skall omfatta åren 2002–2013. Vidare kan regeringens förslag till finansiering kritiserars för att vissa insatser är ofinansierade, medan andra föreslås bli finansierade genom upplåning, vilket leder till dramatiskt ökade kapitalkostnader. Utrymme för större infrastruktursatsningar skapas främst genom den politik för tillväxt som står på moderaternas program. I riksdagen finns en stark majoritet för att pröva den s.k. PPP-modellen för att snabbt få i gång viktiga infrastrukturprojekt. Regeringen avstår dock från att pröva denna möjlighet. Moderaterna förordar dock att denna möjlighet till finansiering snarast börjar användas och att man startar med ett begränsat antal – högst fem – väg- och järnvägsprojekt.

I den nu presenterade propositionen finns en redovisning av läget för infrastrukturen i Sverige. Regeringen erkänner att det finns avsevärda brister när det gäller detta område, men förslagen i propositionen visar på både ofullständiga slutsatser och otillräcklig beslutsamhet. Enligt moderaternas uppfattning är behovet av kraftfulla investeringar i infrastrukturen både stort och akut. Därför behövs en infrastrukturpolitisk reform i enlighet med de förslag som moderaterna för fram. Tydligaste skillnaden mellan regeringens och moderaternas förslag gäller de ekonomiska prioriteringarna.

En första grundläggande utgångspunkt för infrastrukturpolitiken bör vara att det är trafikanternas behov som skall vara styrande. I propositionens analysdel framgår, med berömvärd tydlighet, hur den framtida trafikutvecklingen beräknas ske. Med stöd av Godstransportdelegationens slutsatser beskrivs i propositionen hur främst gods- som persontrafiken kommer att öka på vägnätet. Det är därför förvånande att den ekonomiska satsningen sker i omvänd ordning genom att merparten av pengarna föreslås gå till järnvägssektorn och den mindre delen till vägsektorn. Enligt moderaternas uppfattning är satsningarna på vägnätet klart otillräckliga. Moderaterna följer den prognos som tagits fram av SIKA och som utgör underlaget i det av Godstransportdelegationen avgivna betänkandet. Att möta en förväntad trafikökning på vägnätet

utan motsvarande ökning av anslagen anser vi vara ologiskt och felaktigt. En andra utgångspunkt är att staten inte skall ägna sig åt eller ta ansvar för sådan verksamhet som andra kan utföra lika bra eller bättre. Ytterligare en utgångspunkt är att erkänna konkurrensen som det bästa sättet att uppnå effektivitet i transportsystemet. När det gäller de mål och delmål som regeringen anger som utgångspunkt för transportpolitiken är det moderaternas uppfattning att dessa inte kommer att uppnås på det sätt som regeringen nu lägger förslag om.

I det följande presenteras i all korthet huvuddragen i den moderata politiken för en infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Under en lång följd av år har moderaterna påpekat att det *svenska vägnätet* är i stort behov av resursförstärkning, både när det gäller underhåll och ny-satsningar. Bland de Europa- och riksvägsprojekt som bör prioriteras kan i detta sammanhang nämnas den nordiska triangeln, som förbinder huvudstäderna, samt storstadstriangeln Malmö–Göteborg–Stockholm; dessa projekt måste nu färdigställas. En utförligare redovisning av moderaternas vägprioriteringar lämnas i betänkandets avsnitt om vägar. Där pekar vi tydligt på behovet av ökade anslag även för det regionala vägnätet. Vidare vill vi öka anslagen till det enskilda vägnätet. Genom denna satsning kommer framför allt delmålen om tillgänglighet, regional balans och säker trafik att uppnås, och det bättre än genom regeringens förslag. Vi avvisar den s.k. BREV-utredningens förslag och menar att om dessa genomförs kommer det att leda till en kostnadsövertäckning från staten till glesbygdens människor.

*Järnvägspolitiken* bör omstruktureras. En grundläggande utgångspunkt gäller statens ansvar för det statligt ägda järnvägsnätet. Detta bör begränsas till att svara dels för effektivt utnyttjande av gjorda investeringar, dels för underhåll och nyinvesteringar på de bandelar som uppfyller ägarens avkastningskrav. För att öka järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft måste en total avreglering av all järnvägstrafik genomföras. Vidare bör SJ:s roll renodlas till att i framtiden vara en stark operatör, som på affärsmässiga grunder kan konkurrera om trafik på svenska och europeiska järnvägar. Det finns också skäl att kritisera SJ:s absoluta trafikeringsrätt som ger företaget monopol på persontrafik på alla lönsamma järnvägslinjer. Den förordning som reglerar fördelningen av trafikrätter bör därför ändras. Ytterligare en åtgärd som moderaterna föreslår är att huvudmannskapet för SJ:s fordonsförsörjning skall utredas. Syftet skall vara att skapa full konkurrensneutralitet mellan de operatörer som trafikerar det svenska järnvägsnätet och som för detta ändamål hyr rullande materiel från SJ. Den genomförda uppdelningen av SJ:s verksamhet i olika bolag bör nu följas av en privatisering av verksamheten. Moderbolagets tillgångar i form av attraktiva fastigheter har placerats i Jernhusen AB. Detta bolag bör snarast omstruktureras och försälas på börsen. Bland de konkreta satsningarna på järnvägen bör särskilt den s.k. Europakorridoren nämnas. En utredning bör snarast komma till stånd, och i denna bör Götalandsbanan inkluderas och sträckan Stockholm–Helsingborg bör avse Nyköping, Norrköping, Jönköping och Värnamo.

Det allt större person- och godstransportutbytet mellan Sverige och kontinenten kräver ökad kapacitet för såväl bil- som tågtrafik. Tillkomsten av Öresundsbron har minskat behovet av omlastning från landförbindelse till färja och samtidigt förkortat tidsåtgången för de olika trafikslagen. Nästa steg måste bli att binda ihop Skandinavien med den europeiska kontinenten via en fast förbindelse över Fehmarn Bält. Detta projekt bör utredas och regeringen måste i samförstånd med Danmark och Tyskland, kraftfullt driva frågan inom EU.

Slutligen anser moderaterna att regeringens politik när det gäller storstädernas behov av infrastruktur vittnar om en närmast fientlig inställning. Enligt moderaternas uppfattning måste storstädernas utveckling i stället bejakas, och de satsningar som är nödvändiga för att lösa trafikproblemen skall påbörjas omgående. Uppdraget till regeringen bör vara att, i samråd med den politiska ledningen i de olika regionerna, söka finna ekonomisk-tekniska lösningar på infrastrukturproblemen, som möjliggör lösningar i nutid.

De nu angivna och andra förslag som moderaterna förordar i sina motioner finns närmare beskrivna under respektive avsnitt i detta betänkande. Riksdagen bör genom ett uttalande uppmana regeringen att lägga fram förslag i enlighet med vad här har framförts.

Genom en sådan åtgärd blir här behandlade motioner av moderata ledamöter tillgodosedda liksom ett flertal av de motionsyrkanden som behandlas i avsnitt 11 Övriga projekt och som har väckts av ledamöter i Moderata samlingspartiet.

## **2. Utgångspunkter och mål för transportpolitiken (punkt 1)**

av Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motionerna 1999/2000:T210 yrkandena 13–15, 1999/2000:T214 yrkande 2, 2000/01:T212 yrkandena 13–14 och 25, 2000/01:N243 yrkande 3, 2001/02:T41 yrkandena 3, 9–10, 17 och 19, 2001/02:T326 yrkande 1, 2001/02:T360, 2001/02:T450 yrkandena 8, 18–19 och 21 samt avslår motionerna 1999/2000:T204, 1999/2000:T207, 1999/2000:T208 yrkandena 1, 2 och 4, 1999/2000:T209 yrkandena 1, 3–4, 7–9 och 11, 1999/2000:T215, 1999/2000:T232, 1999/2000:T243 yrkandena 1 och 13, 2000/01:T201 yrkande 1, 2000/01:T208 yrkandena 2 och 3, 2000/01:T211 yrkandena 1, 4 och 8–13, 2000/01:T231 yrkandena 1–2 och 10–12, 2000/01:T232 yrkande 1, 2000/01:T413, 2000/01:T519 yrkandena 10–13, 2000/01:T624 yrkande 2, 2000/01:T641 yrkande 1, 2000/01:T820, 2000/01:T826, 2000/01:T830, 2000/01:T839, 2000/01:Bo223 yrkande 11, 2000/01:MJ218 yrkande 3, 2000/01:MJ711 yrkandena 27–28 och 30, 2000/01:N225 yr-

kande 5, 2000/01:N266 yrkande 8, 2000/01:N267 yrkande 18, 2000/01:N383 yrkandena 24–28, 2000/01:N385 yrkande 18, 2001/02:T9, 2001/02:T15 yrkandena 8, 11–12, 14, 24, 26 och 37–39, 2001/02:T18 yrkande 5, 2001/02:T46 yrkandena 4 och 5, 2001/02:T239 yrkandena 4, 12–15 och 17, 2001/02:T393, 2001/02:T463 yrkandena 1 och 9–12, 2001/02:MJ527 yrkande 1, 2001/02:N364 yrkandena 17–20, 2001/02:Sk288 yrkande 10 och 2001/02:So501 yrkandena 4 och 15.

### *Ställningstagande*

Kristdemokraternas syn på kommunikationer och infrastruktur har två grundläggande utgångspunkter, nämligen välstånd och miljöhänsyn. Detta redovisas också i motion 2001/02:T41.

Bra kommunikationer är en förutsättning för att vårt land skall kunna utveckla välståndet samt öka sysselsättningen och tillväxten. För ett land som Sverige – glest befolkat och med stora avstånd – har transporterna särskilt stor betydelse. Man måste dock erkänna att transporterna belastar miljön, och därför behövs ytterligare insatser för att minska de skadliga effekterna, främst utsläppen.

Regeringen har nu sent omsider lagt fram sina förslag när det gäller infrastrukturen. Det är emellertid med beklagande som man kan konstatera att propositionen saknar visioner om vilken påverkan som transporterna skall och bör ha. Som kristdemokraterna framhåller – på grundval av den redovisning i propositionen om olika brister – för regeringen Sverige allt längre bort från det transportpolitiska målet om en effektiv och hållbar transportförsörjning.

Vi anser att planeringen av satsningarna för perioden 2004–2015 bör inriktas på följande sju infrastrukturella grepp. Dessa är

- återställande av den allmänna väg- och järnvägsstandarden,
- återupprättande av nollvisionen,
- lösning av storstädernas trafikproblem,
- fullföljande av den s.k. svenska triangeln,
- fullföljande av den s.k. nordiska triangeln med europeisk dimension,
- utnyttjande av alternativa finansieringsformer och
- utvecklande av användandet av IT i transportsystemet

När det gäller satsningarna på väg och järnväg bör planeringen styras av principen att väg- och järnvägskapitalet skall förvaltas på ett sådant sätt att inte värdet urholkas.

Vidare bör satsningen på väginvesteringarna vara tydligare, bl.a. genom fler resurser jämfört med regeringens förslag. Järnvägsprojekten bör genomföras med bättre styrning. Vidare bör alla järnvägslinjer bli föremål för upphandling, och en utredning om förutsättningarna för att införa en motsvarighet till flygets start- och landningstider (slottider) inom järnvägstrafiken bör genomföras. Vi anser beträffande sjöfarten att statliga medel bör avsättas även för detta trafikslag för täckande av en del av kostnaderna för dess infrastruktur. I fråga om godstransporter bör särskild vikt läggas vid skapandet av intermodala transportknutpunkter.

Beträffande det övergripande målet för transportpolitiken kan vi med beklagande konstatera att regeringen i många avseenden har förbigått den del av målformuleringen som handlar om samhällsekonomisk effektivitet. Negativa effekter av t.ex. miljöpåverkan måste internaliseras i det kostnadsansvar som transportsektorn har och inte betraktas såsom oberoende bieffekter som motarbetas under särskilda former.

Regeringens bedömning i fråga om delmål visar dessvärre brister när det gäller grad av konkretisering.

När det gäller delmålet om en god miljö hänvisar vi till de ändamålsenliga, konkreta förslag som läggs fram i motion 1999/2000:T210. Här begärs skärpta utsläppstak till år 2010. Även problemet med bullerstörande vägnät tas upp och kraftfulla åtgärder krävs. Rent allmänt bör det understrykas att planeringen av kommunikationer, boende och arbetsplatser bör göras så att de blir en del av det ekologiskt hållbara samhället. För att åstadkomma långsiktigt hållbara transporter måste de mest miljövänliga alternativen utvecklas.

När det gäller vägtrafiken bör Sverige inom EU verka för gemensamma regler för vägavgifter för tunga fordon. Vidare måste klimatfrågan tas på största allvar, och ett sätt vore att tillåta fler pilotprojekt för alternativa bränslen såsom ekoparaffin.

Järnvägens och sjöfartens ställning behöver stärkas, samtidigt som fossila bränslen fasas ut ur vägtrafiken.

Det nya delmålet om jämställdhet välkomnas som ett viktigt steg på vägen när det gäller att beakta skillnaden mellan mäns och kvinnors transportbehov. Vi vill emellertid framhålla det angelägna i att man samtidigt uppmärksammar att andra grupper är åsidosatta i transportplaneringen. Delmålet om tillgänglighet bör därför utvecklas i detta syfte.

Som ett resultat av vår bedömning i dessa frågor anser vi att vissa ändringar av organisatorisk art bör införas. En särskild gren av näringspolitiken – transportnäringen – bör skapas. Vidare bör Godstransportdelegationen ges möjlighet att fortsätta som ett forum för transportfrågor. Regeringen bör också ta initiativ till en nordisk infrastrukturpolitik och en samlad infrastrukturpolitik för Östersjöregionen. Slutligen bör ett nationellt program för transportinformatik tas fram.

De nu angivna och andra förslag som ledamöter i Kristdemokraterna förordar i sina motioner finns närmare beskrivna under respektive avsnitt i detta betänkande. Riksdagen bör genom ett uttalande uppmana regeringen att lägga fram förslag i enlighet med vad som här har framförts. Genom en sådan åtgärd blir motionerna tillgodosedda liksom ett flertal av de motionsyrkanden som behandlas i avsnitt 11 Övriga projekt och som har väckts av ledamöter i Kristdemokraterna.

### 3. Utgångspunkter och mål för transportpolitiken (punkt 1)

av Sven Bergström (c).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2000/01:T231 yrkandena 1–2 och 10–12, 2000/01:T830, 2000/01:Bo223 yrkande 11, 2000/01:MJ711 yrkandena 27–28 och 30, 2000/01:N267 yrkande 18, 2001/02:T15 yrkandena 8, 11–12, 14, 24, 26, 37–39 samt 2001/02:So501 yrkandena 4 och 15 samt avslår motionerna 1999/2000:T204, 1999/2000:T207, 1999/2000:T208 yrkandena 1, 2 och 4, 1999/2000:T209 yrkandena 1, 3–4, 7–9 och 11, 1999/2000:T210 yrkandena 13–15, 1999/2000:T214 yrkande 2, 1999/2000:T215, 1999/2000:T232, 1999/2000:T243 yrkandena 1 och 13, 2000/01:T201 yrkande 1, 2000/01:T208 yrkandena 2 och 3, 2000/01:T211 yrkandena 1, 4 och 8–13, 2000/01:T212 yrkandena 13–14 och 25, 2000/01:T232 yrkande 1, 2000/01:T413, 2000/01:T519 yrkandena 10–13, 2000/01:T624 yrkande 2, 2000/01:T641 yrkande 1, 2000/01:T820, 2000/01:T826, 2000/01:T839, 2000/01:MJ218 yrkande 3, 2000/01:N225 yrkande 5, 2000/01:N243 yrkande 3, 2000/01:N266 yrkande 8, 2000/01:N383 yrkandena 24–28, 2000/01:N385 yrkande 18, 2001/02:T9, 2001/02:T18 yrkande 5, 2001/02:T41 yrkandena 3, 9–10, 17 och 19, 2001/02:T46 yrkandena 4 och 5, 2001/02:T239 yrkandena 4, 12–15 och 17, 2001/02:T326 yrkande 1, 2001/02:T360, 2001/02:T393, 2001/02:T450 yrkandena 8, 18–19 och 21, 2001/02:T463 yrkandena 1 och 9–12, 2001/02:MJ527 yrkande 1, 2001/02:N364 yrkandena 17–20 och 2001/02:Sk288 yrkande 10.

#### *Ställningstagande*

Som konstateras i motion 2001/02:T15 av Agne Hansson m.fl. innebär dåliga kommunikationer – fysiska såväl som digitala – att investeringar och nyetableringar uteblir.

Helhetssyn och tvärsektoriell planering är en förutsättning för att man skall kunna hitta de bästa transportlösningarna och för att resurser skall kunna användas på ett kostnadseffektivt sätt, anser Centerpartiet. Dagens uppsplittning av ansvaret på olika verk och myndigheter kan i vissa fall vara kontraproduktivt. Mot denna bakgrund kan ett samlat ansvar för fysisk infrastruktur vara ändamålsenligt. Denna fråga och frågan om att inrätta ett särskilt verk för infrastruktur bör därför utredas. Samordning och organisatorisk utveckling är viktiga inslag i den nu förespråkade helhetssynen. Så kan t.ex. sammanhållna transportsystem underlätta arbetspendling, arbetsresor, rekreationsresor och inte minst godstransporter. Rikstrafiken har här en avgörande roll, och dess arbete med samordning av trafikslagen måste påskyndas.

Helhetssynen bör även prägla behandlingen av den fysiska och den digitala infrastrukturen. Enligt vår uppfattning utgör dessa båda typer av infrastruktur komplement till varandra, och det är staten som skall garantera att det finns tillgång till fullgod kvalitet på digital och fysisk infrastruktur i hela landet.

Som sägs i motion 2001/02:So501 finns det skäl till oro för de statliga myndigheternas neddragning av service till allmänheten. Samhället måste garantera basservice i fråga om post- och kassaservice och goda teleförbindelser med bredbandskapacitet för IT-användning. Det finns goda möjligheter till samverkan mellan de offentliga, privata och ideella sektorerna. Även i detta avseende finns starka skäl för en helhetssyn.

Centerpartiets uppfattning om delmålet regional utveckling går ut på att infrastrukturen måste planeras för utveckling och tillväxt i hela landet. För att företag och privatpersoner skall våga investera i alla delar av landet krävs att infrastrukturen garanteras både på kort och lång sikt. En väl utvecklad infrastruktur är en av förutsättningarna för tillväxt, ökad sysselsättning och bibehållen välfärd, och den ger också möjligheter för människor och företag att bo och verka i hela landet. Infrastrukturens regionförstärkande möjligheter måste erkännas och bejakas.

Delmålet god miljö är angeläget. Transportsystemet måste göras grönare. De investeringar som görs av nuvarande generation skall lämnas över till nästa och det är då viktigt att vi inte har byggt fast oss i sådana system som till sin natur är miljöovänliga. Därför bör den befintliga infrastrukturen – i möjligaste mån – prioriteras före nyanläggningar. Vidare måste mer av trafikarbetet, både när det gäller människor och gods, flyttas från väg till järnväg. Likaledes måste kollektivtrafikens roll stärkas, båda av miljö- och jämställdhetsskäl. Samtidigt måste man komma ihåg att vägtrafik i många fall är en nödvändighet. Det förutsätter samtidigt att det finns alternativ till fossila drivmedel. Vidare vill vi betona vikten av att man stimulerar infasningen av biodrivmedel genom skattebefrielse. Det som Sverige kämpar för i miljöhänsen bör Sverige också driva inom ramen för EU-arbetet; även EU:s transportsystem bör miljöanpassas. I EU bör Sverige också arbeta för att ett gemensamt program för utveckling av transportsystemet i Barentsregionen skall tas fram.

Storstadsområdena har särskilda behov av miljövänliga insatser. Det skall kunna gå att åstadkomma livskvalitet även i en storstad. Ökade satsningar på kollektivtrafik är en väg att gå. En annan är att samhällsplaneringen inriktas på att leda till minsta möjliga miljöpåverkan. Närhet mellan arbetsplats, bostad och service måste skapas i syfte att minska behovet av transporter.

En säker trafik är ett viktigt delmål. Det är likaså viktigt att inse att det krävs ett hårt arbete på många olika plan om nollvisionen inte bara skall förbli en vision. Centerpartiet har i sina motioner anvisat en rad åtgärder för att åstadkomma en politik för en trygg och säker trafikmiljö.

Det nya målet om jämställdhet behövs. I propositionen saknas emellertid konkreta förslag om hur det skall kunna uppfyllas. Regeringen bör därför

återkomma till riksdagen med en strategi för att öka jämställdheten i transportsystemet.

I fråga om finansiering bör man kunna pröva vägtullar i ökad utsträckning. Det bör alltså kunna finnas även andra svenska infrastrukturprojekt än Öresundsbron för vilka det kan vara möjligt att finansiera nyinvesteringar i framtiden. Utgångspunkten bör dock vara att vägtullar endast används i en liten skala och endast för större infrastrukturprojekt.

De nu redovisade förslagen och andra förslag som ledamöter i Centerpartiet förordar i sina motioner finns närmare beskrivna under respektive avsnitt i detta betänkande. Riksdagen bör genom ett uttalande uppmana regeringen att lägga fram förslag i enlighet med vad som här har framförts. Genom en sådan åtgärd blir motionerna tillgodosedda liksom ett flertal av de motionsyrkanden som behandlas i avsnitt 11 Övriga projekt och som har väckts av ledamöter i Centerpartiet.

#### **4. Utgångspunkter och mål för transportpolitiken (punkt 1)**

av Kenth Skårvik (fp).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 4. Därmed bifaller riksdagen motionerna 1999/2000:T204, 1999/2000:T207, 1999/2000:T209 yrkandena 1, 3–4, 7–9 och 11, 1999/2000:T215, 2000/01:T211 yrkandena 1, 4 och 8–13, 2000/01:T413, 2000/01:N225 yrkande 5, 2001/02:T46 yrkandena 4 och 5, 2001/02:T463 yrkandena 1 och 9–12 samt avslår motionerna 1999/2000:T208 yrkandena 1, 2 och 4, 1999/2000:T210 yrkandena 13–15, 1999/2000:T214 yrkande 2, 1999/2000:T232, 1999/2000:T243 yrkandena 1 och 13, 2000/01:T201 yrkande 1, 2000/01:T208 yrkandena 2 och 3, 2000/01:T212 yrkandena 13–14 och 25, 2000/01:T231 yrkandena 1–2 och 10–12, 2000/01:T232 yrkande 1, 2000/01:T519 yrkandena 10–13, 2000/01:T624 yrkande 2, 2000/01:T641 yrkande 1, 2000/01:T820, 2000/01:T826, 2000/01:T830, 2000/01:T839, 2000/01:Bo223 yrkande 11, 2000/01: MJ218 yrkande 3, 2000/01: MJ711 yrkandena 27–28 och 30, 2000/01: N243 yrkande 3, 2000/01: N266 yrkande 8, 2000/01: N267 yrkande 18, 2000/01: N383 yrkandena 24–28, 2000/01: N385 yrkande 18, 2001/02: T9, 2001/02: T15 yrkandena 8, 11–12, 14, 24, 26 och 37–39, 2001/02: T18 yrkande 5, 2001/02: T41 yrkandena 3, 9–10, 17 och 19, 2001/02: T239 yrkandena 4, 12–15 och 17, 2001/02: T326 yrkande 1, 2001/02: T360, 2001/02: T393, 2001/02: T450 yrkandena 8, 18–19 och 21, 2001/02: MJ527 yrkande 1, 2001/02: N364 yrkandena 17–20, 2001/02: Sk288 yrkande 10 samt 2001/02: So501 yrkandena 4 och 15.



### *Ställningstagande*

Som Folkpartiet liberalerna har framhållit i en rad olika sammanhang är en väl fungerande konkurrens en grundläggande förutsättning för effektivitet i transportsystemet. Detta framgår t.ex. av motion 2001/02:T46 av Kenth Skårvik m.fl. Med fri konkurrens inom samtliga transportslag tillgodoses bäst den enskildes behov av transporter, och med fri konkurrens inom alla trafikslag uppnås bäst en hållbar utveckling och en ökad tillväxt. Ett sätt att uppnå fri konkurrens är att avregleringen inom transportsystemet fullföljs. Vidare skall prissättningen vara baserad på samhällsekonomiska kalkyler.

Trafikens miljöpåverkan är emellertid viktig att beakta, både vid planeringen och på andra sätt. Speciellt vägtrafiken har negativa effekter på naturen genom luftföroreningar och buller, men även tåg och flyg bidrar till en försämrad miljö. Folkpartiet liberalerna har en rad förslag som syftar till att den negativa miljöpåverkan från transportslagen skall nedbringas.

Som liberaler anser vi att det är positivt att regeringen nu – genom förslaget om ett jämställdhetsmål – uppmärksammar att män och kvinnor inte har samma resmönster. Detta bör kartläggas och analyseras ytterligare. Vidare bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag på olika områden för att obalanserna skall utjämnas. Ett sådant förslag med anknytning även till trafiksystemet gäller avdraget i deklarationen för resor. I nuvarande system för reseavdrag tas ingen hänsyn till att det är kvinnor som står för den största delen av nyttoresorna för familjen. Därför bör reseavdraget breddas så att även resor till och från dagis räknas.

Såvitt gäller de särskilda transportslagen väg och järnväg har jag följande synpunkter. Även om det kan finnas miljömässiga och andra invändningar mot vägtrafiken, är det viktigt att inse och erkänna att bilen är en nödvändighet för många i Sverige, både i staden och på landsbygden. För att belysa bilens roll ur ett antal perspektiv bör en bilsocial utredning göras. Genom en sådan skulle nyttig kunskap kunna komma fram som kan läggas till grund för den fortsatta planeringen av infrastrukturen. När det gäller järnvägen anser vi att en total avreglering bör göras, både av godstrafiken och persontrafiken. Slutligen måste Banverkets fördelning av tåglägen göras på neutralt sätt, utan gynnande av SJ.

De nu angivna och andra förslag som ledamöter i Folkpartiet liberalerna förordar i sina motioner finns närmare beskrivna under respektive avsnitt i detta betänkande. Riksdagen bör genom ett uttalande uppmana regeringen att lägga fram förslag i enlighet med vad som här har framförts. Genom en sådan åtgärd blir motionerna tillgodosedda liksom ett flertal av de motionsyrkanden som behandlas i avsnitt 11 Övriga projekt och som har väckts av ledamöter i Folkpartiet liberalerna.

## 5. Utgångspunkter och mål för transportpolitiken (punkt 1)

av Mikael Johansson (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 5. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2000/01:T624 yrkande 2, 2000/01:N383 yrkandena 24–28 och 2001/02:N364 yrkandena 17–20, bifaller delvis motion 2000/01:T208 yrkandena 2 och 3 samt avslår motionerna 1999/2000:T204, 1999/2000:T207, 1999/2000:T208 yrkandena 1, 2 och 4, 1999/2000:T209 yrkandena 1, 3–4, 7–9 och 11, 1999/2000:T210 yrkandena 13–15, 1999/2000:T214 yrkande 2, 1999/2000:T215, 1999/2000:T232, 1999/2000:T243 yrkandena 1 och 13, 2000/01:T201 yrkande 1, 2000/01:T211 yrkandena 1, 4 och 8–13, 2000/01:T212 yrkandena 13–14 och 25, 2000/01:T231 yrkandena 1–2 och 10–12, 2000/01:T232 yrkande 1, 2000/01:T413, 2000/01:T519 yrkandena 10–13, 2000/01:T641 yrkande 1, 2000/01:T820, 2000/01:T826, 2000/01:T830, 2000/01:T839, 2000/01:Bo223 yrkande 11, 2000/01: MJ218 yrkande 3, 2000/01: MJ711 yrkandena 27–28 och 30, 2000/01: N225 yrkande 5, 2000/01: N243 yrkande 3, 2000/01: N266 yrkande 8, 2000/01: N267 yrkande 18, 2000/01: N385 yrkande 18, 2001/02: T9, 2001/02: T15 yrkandena 8, 11–12, 14, 24, 26 och 37–39, 2001/02: T18 yrkande 5, 2001/02: T41 yrkandena 3, 9–10, 17 och 19, 2001/02: T46 yrkandena 4 och 5, 2001/02: T239 yrkandena 4, 12–15 och 17, 2001/02: T326 yrkande 1, 2001/02: T360, 2001/02: T393, 2001/02: T450 yrkandena 8, 18–19 och 21, 2001/02: T463 yrkandena 1 och 9–12, 2001/02: MJ527 yrkande 1, 2001/02: Sk288 yrkande 10 samt 2001/02: So501 yrkandena 4 och 15.

### *Ställningstagande*

Enligt Miljöpartiet de grönas uppfattning är dagens trafiksystem inte långsiktigt ekologiskt hållbart. I allför stor utsträckning är det nämligen baserat på väg- och flygtransporter och båda dessa trafikslag ger upphov till negativa miljöeffekter, bl.a. genom utsläppen till luft. Trots att många länder har gjort åtaganden om att minska sina koldioxidutsläpp visar det sig att utsläppen i stället ökar. Mot denna bakgrund är det hög tid att politiker och andra börjar tänka i nya banor.

Järnvägen bör ges en nyckelroll i ett framtida transportsystem. Under det närmaste decenniet bör alltså järnvägstransporternas andel av transportarbetet ökas kraftigt, och detta bör ske på vägtrafikens och flygets bekostnad. Det är samtidigt nödvändigt att järnvägstrafiken samordnas med de övriga trafikslagen vägtrafik, sjöfart och luftfart för att man skall kunna åstadkomma effektivitet i transportsystemet. I motion 2000/01: N383 av Matz Hammarström m.fl. föreslås sålunda en rad åtgärder i detta syfte. När det gäller järnvägstrafiken

måste exempelvis tågplanerna/tågtidtabellerna förbättras som ett sätt att minska väntetiderna. En ökad turtäthet i tågtrafiken är också betydelsefullt liksom fler snabbtåg. För att möjliggöra höghastighetstrafik är både nybyggnationer och upprustningar av järnvägslinjer viktiga. Genom ökad satsning på sådan trafik kan arbetspendling mellan regioner underlättas.

När det gäller vägtrafiken anser Miljöpartiet att det svenska vägnätet i huvudsak är tillräckligt utbyggt och därför bör satsningar enbart göras på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder. Politiken bör alltså syfta till att användningen av vägfordon som transportmedel skall minskas, samtidigt som den vägtrafik som trots allt är nödvändig skall effektiviseras. Sådan effektivisering kan innebära att alternativa drivmedel och alltmer bränslesnåla fordon utvecklas. När det gäller trafiksäkerheten anser vi att de åtgärder som Miljöpartiet har föreslagit bör vidtas. Dessa är minskning av vägtrafiken, ökning av kollektivtrafiken, sänkning av hastigheten på vägarna, en alkohol- och drogfri trafik, användande av säkerhetsbälten i bil, bättre underhåll av gång- och cykelbanor samt förbättrad information, transportinformatik och utbildning.

Vidare anser Miljöpartiet att det är angeläget med regional styrka. Därför bör det finnas en garanterad miniminivå när det gäller tillgången på kommunikationstjänster i hela landet. Miljöpartiets landsbygdspaket går ut på att människor skall kunna komma fram året runt på hela vårt vägnät och att industrin kan köra med sina transporter där detta behövs.

De nu angivna och andra förslag som ledamöter i Miljöpartiet de gröna förordar i sina motioner finns närmare beskrivna under respektive avsnitt i detta betänkande. Riksdagen bör genom ett uttalande uppmana regeringen att lägga fram förslag i enlighet med vad som här har framförts. Genom en sådan åtgärd blir motionerna från Miljöpartiets ledamöter helt eller delvis tillgodosedda i här aktuellt avseende liksom ett flertal av de motionsyrkanden som behandlas i avsnitt 11 Övriga projekt och som har väckts av ledamöter i Miljöpartiet.

## 6. Alternativa finansieringsformer (punkt 3)

av Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 6. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2000/01:T201 yrkande 10, 2000/01:T211 yrkande 25, 2000/01:T212 yrkandena 1–3, 2000/01:T231 yrkande 3, 2000/01:T347 yrkande 3, 2001/02:T15 yrkande 25, 2001/02:T17 yrkande 1, 2001/02:T41 yrkande 18, 2001/02:T46 yrkandena 2 och 3, 2001/02:T355 yrkandena 3 och 4,

2001/02:T356, 2001/02: T450 yrkandena 9 och 10 samt 2001/02:T463 yrkande 20.

### *Ställningstagande*

Flera utredningar, däribland Näringsdepartementets egen, har efter en noggrann genomgång och analys av public-private partnership (PPP) kommit fram till att denna form av lånefinansiering, i samverkan mellan staten och näringslivet, innebär stora fördelar jämfört med traditionell anslagsfinansiering. Dessa fördelar kan kort sammanfattas enligt följande:

- Ökad effektivitet och därmed samhällsekonomiska vinster.
- En mer rättvis fördelning av kostnaderna under anläggningens utnyttjandetid.
- Ökade möjligheter att igångsätta projekt utan att statsbudgeten belastas.
- Jämnare utbyggnadstakt och lägre kostnader för byggnation och underhåll.

Regeringen har så sent som hösten 1999 uttryckt stark tilltro till PPP som finansieringsmetod och sagt sig vara angelägen om att metodens fördelar tas till vara även i Sverige. Mot den bakgrunden finner vi det märkligt att regeringen i sin starkt försenade infrastrukturproposition inte ens berör ämnet, än mindre lägger fram några konkreta förslag om PPP-finansiering.

I våra motioner (m, kd, c, fp) pekar vi på ett antal angelägna infrastrukturprojekt som med fördel skulle kunna PPP-finansieras och därmed komma till utförande långt innan erforderligt finansieringsutrymme blivit tillgängligt på statsbudgeten.

Med hänvisning till det anförda föreslår vi att riksdagen begär att regeringen snarast återkommer med konkreta förslag om hur PPP-finansiering skall utnyttjas även i Sverige.

## **7. Omvandling av energiskatt till väghållningsavgift (punkt 4)**

av Sven Bergström (c), Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 7. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T450 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Vi kristdemokrater skulle se stora fördelar med ett system där användningen av vägnätet kopplades till resurserna för underhållet. På sikt borde införas ett system enligt vilket underhållet bekostades med väghållningsavgifter. En ökad trafik med åtföljande ökning av underhållsbehovet skulle då automatiskt generera större underhållsresurser. Förslagsvis kunde i detta syfte delar av nuvarande bränsleskatt omvandlas till väghållningsavgifter.

**8. Miljöstyrande avgifter (punkt 5)**

av Monica Öhman (s), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v) och Sture Arnesson (v).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T210 yrkande 18, 2000/01:T212 yrkande 20, 2000/01:T837, 2000/01:MJ711 yrkande 29, 2001/02:T15 yrkande 13, 2001/02:T16 yrkande 1, 2001/02:T355 yrkande 7, 2001/02:T450 yrkande 22 och 2001/02:So501 yrkande 14.

*Ställningstagande*

Vi ser positivt på att regeringen avser att ge Stockholmsberedningen i uppdrag att utreda frågan om trängselavgifter. I flera motioner framhålls att det måste vara kommunerna eller regionerna som skall besluta om att införa sådana avgifter. Som framgår ovan är detta också regeringens uppfattning.

Vi anser, i likhet med regeringen, att om kommuner eller regioner efter beslut av en betydande majoritet gör framställan om att införa trängselavgifter som ett led i en bredare strategi för att komma till rätta med trafikens trängsel- och miljöproblem skall regeringen bereda frågan.

**9. Väg- och järnvägsinsatser åren 2002–2004 (punkt 6)**

av Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 9. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T450 yrkande 1 och avslår regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i dessa delar och motionerna 2001/02:T15 yrkandena 1 och 3 samt 2001/02:T30 yrkande 5–7.

*Ställningstagande*

Av lagen (1996:1059) om statsbudgeten följer att statens investeringar bör finansieras med anslag.

De förslag till medelsanvisningar till infrastrukturen som finns i budgetpropositionen är otillräckliga. För att i någon mån kompensera de alltför små anslagen föreslår regeringen att infrastrukturen delvis skall finansieras med lån och genom att vissa amorteringar senareläggs. Eftersom vi anser att infrastrukturen skall finansieras med anslag under utgiftstaket bör riksdagen avslå

regeringens förslag. Regeringen bör i stället återkomma till riksdagen med förslag till sedvanlig anslagsfinansiering.

### **10. Väg- och järnvägsinsatser åren 2002–2004 (punkt 6)**

av Sven Bergström (c).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 10. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T15 yrkandena 1 och 3, regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i dessa delar samt avslår motionerna 2001/02:T30 yrkandena 5–7 och 2001/02:T450 yrkande 1.

#### *Ställningstagande*

Jag vill betona att eftersläpningarna i driften och underhållet av det statliga vägnätet enligt Vägverket uppgår till 13,5 miljarder kronor. Trots detta föreslår regeringen inte någon nämnvärd ökning av anslaget till drift och underhåll under åren 2002–2004. För år 2002 innebär regeringens förslag t.o.m. en sänkning av ambitionsnivån. Eftersläpningarna i underhållet kommer enligt min uppfattning inte att kunna tas igen utan riskerar att växa ytterligare. Jag anser också att fördelningen mellan lån och anslag är otillfredsställande. Under de kommande tre åren bör ytterligare totalt 6,4 miljarder kronor avsättas till utgiftsområde 22 Kommunikationer. Anslagen till vägar blir då högre eftersom omfördelningar från administration till drift och underhåll inom utgiftsområdet genomförs.

Slutligen vill jag också framhålla att jag anser att målet om att genomförandet av länsplanerna skall ha kommit lika långt, bör ses exklusive satsningarna på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion.

Regeringen bör därför snarast återkomma till riksdagen med förslag till finansiering av infrastruktursatsningar under de närmaste tre åren i enlighet med vad jag här anför. I avvaktan härpå bör riksdagen godkänna regeringens förslag till lånefinansiering och uppskjutning av vissa amorteringar.

## 11. Väg- och järnvägsinsatser åren 2002–2004 (punkt 6)

av Mikael Johansson (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

- a) godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 2 000 000 000 kr för genomförande av prioriterade väg- och järnvägsprojekt med start 2002,
- b) bemyndigar regeringen att låta Vägverket betala de återstående amorteringarna avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda åren 2004 och 2005,
- c) tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 11.

Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T30 yrkandena 5–7, bifaller delvis regeringens förslag i proposition 2001/02:1 i dessa delar samt avslår motionerna 2001/02:T15 yrkandena 1 och 3 samt 2001/02:T450 yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Jag anser att det behövs ytterligare 2 220 miljoner kronor för investeringar i järnvägar och 4 320 miljoner kronor mindre för investeringar i vägar.

När det gäller underhållet av vägar finns i dag stora behov, och jag anser därför att den anslagsposten behöver öka med ytterligare 2 100 miljoner kronor under åren 2002–2004. De ökade resurserna för underhåll bör främst användas för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar. Följande fem områden bör vara utgångspunkter för användningen av de ytterligare resurserna för underhållet av våra vägar:

- framkomlighet bör finnas året runt på alla vägar för lätt trafik, dvs. fordon upp till 12 ton,
- full bärighet bör finnas året runt på viktiga näringslivsvägar,
- begränsning av tjälrestriktioner till maximalt tre veckor på övriga vägar,
- beläggning av prioriterade grusvägar,
- anpassning av äldre huvudvägar till dagens trafiklast.

Jag har dock inget att erinra mot regeringens förslag till lånefinansiering och till att vissa amorteringar skjuts upp.

**12. Planeringsramar för perioden 2004–2015 (punkt 7)**

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

a) beslutar att den ekonomiska planeringsramen för perioden 2002–2013 skall uppgå till 105 miljarder kronor för väginvesteringar, till 120 miljarder kronor för drift, underhåll, tjälsäkringsåtgärder samt sektorsuppgifter avseende vägar, till 62 miljarder kronor för järnvägsinvesteringar och till 38 miljarder kronor för drift, underhåll och sektorsuppgifter avseende järnvägar,

b) tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 12.

Därmed bifaller riksdagen motionerna 1999/2000:T213 yrkandena 1 och 3–7, 2000/01:T201 yrkandena 2–5, 7, 9 och 11–12, 2000/01:T344 yrkandena 1–3 och 5, 2001/02:T12, 2001/02:T18 yrkandena 1–4, 2001/02:T419 yrkande 5, 2001/02:N224 yrkande 6, bifaller delvis proposition 2001/02:20 punkterna 4 och 8, motionerna 1999/2000:T320 yrkande 1, 2000/01:T337 yrkande 1, 2000/01:T340 och avslår dels regeringens förslag i proposition 2001/02:20 punkt 2, dels motionerna 1999/2000:T205 yrkande 5, 1999/2000:T236, 1999/2000:T243 yrkandena 4–8, 1999/2000:T325 yrkande 1, 1999/2000:T354, 1999/2000:T357, 1999/2000:T534, 1999/2000:N214 yrkande 24, 1999/2000:Sk637 yrkande 2, 2000/01:T211 yrkande 20, 2000/01:T231 yrkandena 4–5, 2000/01:T232 yrkandena 4–8, 2000/01:T347 yrkandena 1–2, 2000/01:T372 yrkande 1, 2000/01: MJ840 yrkande 2, 2000/01:N225 yrkande 3, 2000/01:N268 yrkandena 4–5, 2000/01:N319 yrkande 3, 2000/01:N325 yrkandena 4–6, 2001/02:T15 yrkandena 4, 6, 9, 15–16, 18–19 och 21, 2001/02:T30 yrkandena 4, 8 och 9, 2001/02:T41 yrkandena 1, 4, 8 och 12–16, 2001/02:T46 yrkandena 1, 7 och 10, 2001/02:T447 yrkande 1, 2001/02:T450 yrkandena 4, 13 och 20, 2001/02:T463 yrkande 18, 2001/02: MJ338 yrkande 13, 2001/02: N262 yrkandena 5–6 samt 2001/02:N267 yrkande 28.

*Ställningstagande*

En väl utbyggd och fungerande infrastruktur är en förutsättning för att vardagsliv och arbetsliv skall fungera, för att företag skall kunna växa och för att en god utveckling av vårt land och dess invånares välfärd skall kunna tryggas.

Regeringen har dröjt alltför länge med att presentera sin infrastrukturproposition. Med det nu lagda förslaget, som omfattar åren 2004–2015, skjuts dessutom många av problemen inom infrastrukturen ytterligare på framtiden.

De svenska vägarna är i mycket dåligt skick på grund av nedskuret och uteblivet underhåll de senaste åren. Det är enligt vår mening angeläget att så fort som möjligt få i gång de nödvändiga investeringarna. Moderata sam-



lingspartiet anser därför att den tolvåriga infrastrukturplanen skall gälla för åren 2002–2013.

Alla prognoser, även regeringens egna, tyder på att trafiken på våra vägar kommer att fortsätta att öka kraftigt. Regeringen väljer dock att i samarbetet med sina tillväxtfientliga stödpartier blunda för de konsekvenser som den ökade trafiken kommer att få genom ökad belastning, hårdare slitage och sämre trafiksäkerhet.

Behovet av kraftfulla investeringar i infrastrukturen är nu stort och akut. Eftersatt underhåll måste åtgärdas, och inte minst i storstadsområdena måste de nödvändiga satsningarna för att lösa trafikproblemen påbörjas omgående.

Det moderata förslaget innebär en kraftig satsning på vägnätet. Vi föreslår att planeringsramen för tolvårsperioden 2002–2013 omfattar 325 miljarder kronor, varav 225 miljarder kronor avser satsningar på vägnätet.

Slitna, dåliga och smala vägar med tät trafik är orsaken till många olyckor i trafiken. Vägstandarden spelar stor roll för trafiksäkerheten. Vägar som utrustats med mittparriärer och rensade väggenar minskar antalet olyckor. Ofta handlar det om så enkla åtgärder som att skylta bättre, förändra doseringen av kurvor, bygga säkrare avfarter och/eller nya cykel- och gångvägar.

En fortsatt utbyggnad av landets motorvägar, inriktad på en komplett motorvägstriangel mellan de tre största städerna, är nödvändig med hänsyn till säkerheten, miljön och vägarnas betydelse för näringsliv, sysselsättning, turism och det rörliga friluftslivet.

I huvudstadsregionen har statsmakten under en lång följd av år underlåtit att bygga ut och anpassa vägnätet till den växande befolkningen. Staten måste nu aktivt ta ansvar för att lösa upp den ohållbara trafiksituationen i Stockholm.

Ett grundläggande trafikföringsproblem är bristande spår- och vägkapacitet över Saltsjö–Mälar-snittet i centrala Stockholm. Staden måste fullfölja byggandet av Ringen och få en fullt utbyggd ringled och dessutom bygga en förbifart för E 4 väster om Stockholm. Staten bör ta finansieringsansvaret för färdigställandet av Södertörnsleden och Norrortsleden, företrädesvis i form av en alternativ finansiering genom partnerskap (PPP). Förbifartens övriga delar är mest resurskrävande och innehåller bl.a. längre tunnelavsnitt. Den totala kostnaden för dessa avsnitt kan uppskattas till 12 miljarder kronor. För att även dessa skall kunna möjliggöras bör det öppnas för en statlig PPP-lösning. För flera av de aktuella projekten tillkommer utöver detta en omfattande lokal och regional delfinansiering. Essingeleden i sin tur kan inte avgiftsbeläggas. Leden är redan betald. Den nya förbifartens högre framkomlighet kommer, trots brukaravgifter, att vara argument nog för tillräckligt många trafikanter att använda detta alternativ. Ett färdigställande av Ringen runt Stockholm förutsätter en statlig finansiering av Norra länken. I förlängningen måste också, utanför planperioden, en östlig förbifart byggas för att fullborda Ringen.

Det hävdas ibland att utvecklingen inom IT och telekommunikationer skulle minska behovet av resande och transporter. Förbättrade möjligheter att arbeta hemifrån tas som intäkt för att resandet i samhället kommer att minska och

därmed också behovet av transportinfrastruktur. Mycket talar för – och detta styrks i en fransk undersökning – att utvecklingen på IT-området ökar snarare än minskar behovet av transporter.

Mot bakgrund inte minst av vad regeringen själv anger om vikten av framkomliga vägar på landsbygden, finner vi det synnerligen anmärkningsvärt att regeringen valt att utelämna de enskilda vägarna i propositionen. På landsbygden börjar och slutar oftast en resa på en enskild väg. De allra flesta enskilda vägarna, oftast s.k. skogsbilvägar, får inget statsbidrag. En icke oansenlig del av de enskilda vägarna anses dock ha så stor allmän betydelse att de är statsbidragsberättigade. Dessa vägar har oftast stor betydelse för lokalbefolkning, turism och näringsliv. Inte minst skogsindustrin är beroende av dessa vägar. De delar dock nyttjandet med bofasta familjer och näringsidkare.

Vad regeringen i propositionen anför om vikten av att bevara och säkerställa befintliga vägar måste enligt vår mening omfatta även det enskilda vägnätet. I annat fall kan inte målen som regeringen satt upp nås. Förutom att de årliga bidragen till enskilda vägar måste höjas till en nivå som säkerställer en god väghållning, måste särskilda medel avsättas till bärighet och rekonstruktion. Utan sådana åtgärder kommer effekterna av liknande satsningar på det allmänna vägnätet att få sämre effekt.

Vi föreslår därför att den årliga ramen för bidrag till enskilda vägar höjs med 74 miljoner kronor per år och att ett särskilt anslag på 100 miljoner kronor per år för förbättrad bärighet inrättas. Det bör vidare utredas om inte ett särskilt statsbidrag bör kunna utgå till kulturmiljöåtgärder på enskilda vägar.

När regeringen väljer att inte ta med enskilda vägar i den långsiktiga planeringsprocessen, innebär det ett hinder för att uppnå uppsatta mål. Dessa mål uttrycks både i den aktuella infrastrukturpropositionen och i den nyligen avlämnade regionalpolitiska propositionen. Enskilda vägar är en förutsättning för regional utveckling och livskraft. Mot denna bakgrund bör riksdagen uppdra till regeringen att inlemma även enskilda vägar i planeringsprocessen.

Med det anförda tillgodoses m-motioner som väckts under tre riksmöten i avvaktan på infrastrukturpropositionen.

**13. Planeringsramar för perioden 2004–2015 (punkt 7)**

av Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

a) godkänner att den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 skall uppgå till 375 miljarder kronor och skall användas enligt följande:

- 150 miljarder kronor för drift och underhåll samt andra riktade åtgärder för att återställa väg- och järnvägsstandarden,
- 100 miljarder kronor för investeringar i järnvägar,
- 77 miljarder kronor för investeringar i vägar, varav 47 miljarder kronor för nationella väginvesteringar och 30 miljarder kronor för regionala investeringar,
- 3 miljarder kronor för Sjöfartsverkets investeringar i farleder samt
- 45 miljarder kronor för kapitalkostnader i form av räntor, amorteringar och avgifter för investeringar med alternativ finansiering.

b) tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 13.

Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T41 yrkandena 1, 4, 8, och 12–16 och 2001/02:T450 yrkandena 4, 13 och 20, bifaller delvis proposition 2001/02:20 punkterna 4 och 8 samt avslår dels regeringens förslag i proposition 2001/02:20 punkt 2, dels motionerna 1999/2000:T205 yrkande 5, 1999/2000:T213 yrkandena 1 och 3–7, 1999/2000:T236, 1999/2000:T243 yrkandena 4–8, 1999/2000:T320 yrkande 1, 1999/2000:T325 yrkande 1, 1999/2000:T354, 1999/2000:T357, 1999/2000:T534, 1999/2000:N214 yrkande 24, 1999/2000:Sk637 yrkande 2, 2000/01:T201 yrkandena 2–5, 7, 9 och 11–12, 2000/01:T211 yrkande 20, 2000/01:T231 yrkandena 4 och 5, 2000/01:T232 yrkandena 4–8, 2000/01:T337 yrkande 1, 2000/01:T340, 2000/01:T344 yrkandena 1–3 och 5, 2000/01:T347 yrkandena 1–2, 2000/01:T372 yrkande 1, 2000/01: MJ840 yrkande 2, 2000/01:N225 yrkande 3, 2000/01:N268 yrkandena 4–5, 2000/01:N319 yrkande 3, 2000/01:N325 yrkandena 4–6, 2001/02:T12, 2001/02:T15 yrkandena 4, 6, 9, 15–16, 18–19 och 21, 2001/02:T18 yrkandena 1–4, 2001/02:T30 yrkandena 4, 8 och 9, 2001/02:T46 yrkandena 1, 7 och 10, 2001/02:T419 yrkande 5, 2001/02:T447 yrkande 1, 2001/02:T463 yrkande 18, 2001/02: MJ338 yrkande 13, 2001/02:N224 yrkande 6, 2001/02:N262 yrkandena 5–6 och 2001/02:N267 yrkande 28.

*Ställningstagande*

Genomförandet av nu gällande plan, som avser perioden 1998–2007, kännetecknas av en betydande eftersläpning. Utgångspunkten måste vara att de projekt som är fastlagda i plan skall genomföras, men regeringen är mycket

oklar på denna punkt. I de planer som nu gäller finns väg- och järnvägsprojekt som för att genomföras kräver sammanlagt ca 40 miljarder kronor efter 2004. Samtidigt gör regeringen bedömningen att objekt för endast 17 miljarder kronor i gällande planer är så långt komna i den fysiska planeringsprocessen att de bör genomföras, varav ca 10 miljarder kronor i den nationella väghållningsplanen, ca 6 miljarder kronor i stamnätsplanen och ca 1 miljard kronor i länsplanen för regional transportinfrastruktur. Kristdemokraterna ser det som mycket angeläget att också de övriga projekt som planeras, men som inte är lika långt komna, genomförs i planerad takt.

I gällande plan är det bara tre av de trafikfarligaste vägsträckorna som skall byggas ut till fyra körfält. Inte på någon av sträckorna har arbetet ännu satts i gång. Minskade investeringar får återverkningar på trafiksäkerheten. Nu måste fokus vridas tillbaka till reducerandet av antalet döda och skadade i trafiken. Särskilt olycksdrabbade vägvägnitt måste prioriteras i den nationella planen. Kristdemokraterna vill att nollvisionen återupprättas genom ett program för utbyggnad av särskilt olycksdrabbade vägvägnitt.

Järnvägens samordning med vägtransporter, men framför allt med sjöfart och flyg, förutsätter investeringar. Listan på transportknutpunkter med otillräcklig kapacitet kan göras lång. En rad stora flygplatser saknar de järnvägsförbindelser som krävs för att förbättra samordningen med flygfrakten. I arbetet med de nationella planerna för väg- och järnvägsnäten anser Kristdemokraterna att särskild vikt skall läggas vid intermodala transportknutpunkter.

Den svenska triangeln innebär motorvägs- och snabbtågsstandard på sträckan Stockholm–Göteborg–Malmö–Stockholm. Byggandet av dessa stråk var en av de främsta prioriteringarna i den borgerliga regeringens transportpolitik, men har ännu inte realiserats. Med hänsyn till såväl samhällsekonomi som miljö och trafiksäkerhet är det av mycket stor vikt att slutförandet av den svenska triangeln ges hög prioritet och placeras tidigt under den kommande perioden.

För att vi i Sverige skall kunna vara konkurrenskraftiga i förhållande till länder på den europeiska kontinenten måste också ett internationellt perspektiv läggas på infrastrukturbyggandet. Det är ett gemensamt nordiskt intresse att förbättra vägarna och järnvägarna mellan de nordiska länderna och kontinenten. Den nordiska triangeln, som lanserades av den borgerliga regeringen på sensommaren 1994, är ett mycket angeläget projekt vars slutförande måste planeras in tidigt under den kommande planperioden.

Kristdemokraterna anser att storstädernas trafikproblem bör åtgärdas inom den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015. Det innebär för Stockholms del att fyra större projekt förs in i de nationella planerna. Dessa är:

- E 4 Förbifart Stockholm med sträckning över Mäläröarna mellan Kungens kurva och Häggvik.
- Norrortsleden mellan E 4 och E 18.
- Norra länken enligt arbetsplanens alternativ Bellevue.
- Pendeltågstunnel mellan Södra station och Karlberg, med nya stationer vid Centralen och Odenplan.

I Göteborg finns stora problem med ”flaskhalsar” av samma typ som i Stockholm. Detta gäller för såväl väg som järnväg och sjöfart. Kristdemokraterna anser att trafiksituationen i Göteborgsregionen bör ges en uppmärksamhet som motsvarar den i Stockholm, för vilken den parlamentariska Stockholmsberedningen tillsatts. Regeringen bör därför tillsätta en utredning med uppdrag att lämna förslag på åtgärder som förbättrar transportsystemet i Göteborgsregionen.

Investeringar i farleder är avgiftsfinansierade och hamnar därför utanför regeringens planeringsram. Kristdemokraterna anser dock att statliga medel långsiktigt bör avsättas också för att täcka en del av kostnaderna för sjöfartens infrastruktur. Det av Sjöfartsverket administrerade farledssystemet kan inte fullt ut finansieras med avgifter. Staten har ett ansvar att stödja regionala satsningar och tillse att de stora godsstråken, som utgör möjliga alternativ till vägtrafiken, också blir kommersiellt gångbara alternativ. Den svenska kustsjöfarten samt Väner- och Mälarsjöfarten behöver ges bättre villkor. Av riksintresse är också investeringar i farleder till Göteborgs hamn i syfte att öka säkerheten och hamnens tillgänglighet. Den frågan, liksom frågor om förbättrad tillgänglighet till hamnområdet via järnvägen och en järnvägsförbindelse förbi Landvetter, bör behandlas av den utredning som vi föreslår skall få i uppdrag att föreslå åtgärder som förbättrar transportsystemet i Göteborgsregionen. För att utveckla sjöfarten genom en förbättrad infrastruktur anser Kristdemokraterna att Sjöfartsverkets planering bör utgå från att anslagsmedel om 3 miljarder kronor avsätts för investeringar i farleder.

Parallellt med att behoven av ny infrastruktur ökar blir det allt angelägnare att utveckla system som gör att tillgänglig infrastruktur används så effektivt som möjligt. I dag står helt nya möjligheter till buds för en effektivare användning av befintlig infrastruktur, nämligen informationstekniken – IT. Kristdemokraterna föreslår att regeringen tar initiativ till en nationell strategi för utnyttjandet av transportinformatik i det svenska transportsystemet.

Med det anförda tillgodoses kd-motioner som väckts under tre riksmöten i avvaktan på infrastrukturpropositionen.

**14. Planeringsramar för perioden 2004–2015 (punkt 7)**

av Sven Bergström (c).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

a) godkänner att den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 skall uppgå till 364 miljarder kronor och skall användas enligt följande:

- 46,5 miljarder kronor för investeringar i nationella stamvägar,
- 63 miljarder kronor för investeringar i järnvägar,
- 84 miljarder kronor för investeringar i regional infrastruktur,
- 120 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar,
- 38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar,
- 8 miljarder kronor för sektorsuppgifter,
- 4,5 miljarder kronor för investeringsstöd till miljövänlig kollektivtrafik.

b) tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 14.

Därmed bifaller riksdagen motionerna 1999/2000:N214 yrkande 24, 2000/01:T231 yrkandena 4–5, 2001/02:T15 yrkandena 4, 6, 9, 15–16, 18–19 och 21 samt 2001/02:MJ338 yrkande 13, bifaller delvis proposition 2001/02:20 punkterna 4 och 8, motionerna 1999/2000:T325 yrkande 1, 1999/2000:T357, 2000/01:T372 yrkande 1, 2000/01:MJ840 yrkande 2 och 2001/02:T447 yrkande 1 samt avslår dels regeringens förslag i proposition 2001/02:20 punkt 2, dels motionerna 1999/2000:T205 yrkande 5, 1999/2000:T213 yrkandena 1 och 3–7, 1999/2000:T236, 1999/2000:T243 yrkandena 4–8, 1999/2000:T320 yrkande 1, 1999/2000:T354, 1999/2000:T534, 1999/2000:Sk637 yrkande 2, 2000/01:T201 yrkandena 2–5, 7, 9 och 11–12, 2000/01:T211 yrkande 20, 2000/01:T232 yrkandena 4–8, 2000/01:T337 yrkande 1, 2000/01:T340, 2000/01:T344 yrkandena 1–3 och 5, 2000/01:T347 yrkandena 1–2, 2000/01:N225 yrkande 3, 2000/01:N268 yrkandena 4–5, 2000/01:N319 yrkande 3, 2000/01:N325 yrkandena 4–6, 2001/02:T12, 2001/02:T18 yrkandena 1–4, 2001/02:T30 yrkandena 4, 8 och 9, 2001/02:T41 yrkandena 1, 4, 8 och 12–16, 2001/02:T46 yrkandena 1, 7 och 10, 2001/02:T419 yrkande 5, 2001/02:T450 yrkandena 4, 13 och 20, 2001/02:T463 yrkande 18, 2001/02:N224 yrkande 6, 2001/02:N262 yrkandena 5–6 och 2001/02:N267 yrkande 28.

*Ställningstagande*

När nu regeringen till slut, efter år av tövan, lägger sin infrastrukturproposition på riksdagens bord, vill Centerpartiet starkt understryka att det är hög tid för många angelägna satsningar. Detta i kombination med att infrastrukturen lider av ett eftersläpande underhåll, gör att vi inom de närmaste tio åren måste sätta av stora resurser för att möta framtidens behov. Satsningar måste göras i hela landet, olika delar får inte ställas mot varandra. Därtill behöver satsning-

arna genomföras i närtid och tidigt i kommande investeringsplan. Våra prioriteringar ser ut som följer.

- Ta igen det eftersatta underhållet och garantera en underhållsnivå som inte tillåter nya eftersläpningar att uppstå. Genomför satsningar på tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion.
- Bygg bort flaskhalsar i befintliga transportsystem och genomför redan planerade projekt.
- Genomför ännu icke planerade nyanläggningar och nyinvesteringar.

Detta är ingen absolut prioriteringsordning, men utgångspunkten måste vara att säkerställa befintligt infrastrukturkapital innan nya satsningar görs.

Det eftersatta underhållet av det statliga vägnätet uppgår enligt uppgifter från Vägverket till 13,5 miljarder kronor. Centerpartiet anser mot den bakgrunden att det behövs en tioårsplan för att ta igen det som eftersatts. En sådan plan måste utarbetas och påbörjas omedelbart.

Centerpartiet vill starkt understryka att behovet av att fastställa miniminivåer för lägsta acceptabla vägstandard. Alla skall ha rätt till farbara vägar, året runt. Genom att ange en miniminivå, en s.k. skamgräns, kan inte regering och riksdag behandla bärighetshöjande åtgärder, tjälsäkring, drift och underhåll som en restpost i budgeten.

Centerpartiet förespråkar ett ökat regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturen. Den regionala planeringsramen måste göras så stor att olika delar av landet inte ställs mot varandra. Riksdagen bör besluta att planeringsramen för regional transportinfrastruktur sätts till 84 miljarder kronor.

Centerpartiet vill vidare understryka att planeringsdirektiven till trafikverken bör utformas så att stor hänsyn tas till vikten av väl fungerande stråk för godstrafiken.

Regeringen föreslår en planeringsram om 87 miljarder kronor för drift och underhåll av det statliga vägnätet. Detta kommer inte att förslå för att ta igen det eftersatta underhållet och garantera dess långsiktighet. En större planeringsram är ett måste. Riksdagen bör därför besluta att planeringsramen i fråga sätts till 120 miljarder kronor.

Planeringsramen för nationella väginvesteringar, som regeringen föreslår skall omfatta 39 miljarder kronor, bör enligt Centerpartiets mening vidgas till att omfatta 46,5 miljarder kronor. Riksdagen bör besluta i enlighet härmed.

Vi anser vidare att det är utomordentligt viktigt att det enskilda vägnätet tillförsäkras de resurser som behövs för att ta igen eftersatt underhåll och för att framöver hålla en god standard. Det betyder att anslagen till de enskilda vägarna måste höjas. Det är främst driften av det enskilda vägnätet som är i behov av resurser. Regeringen har tyvärr inte lagt förslag i denna riktning. Nivåerna 584 miljoner kronor för 2002, 598 miljoner kronor för 2003 och 608 miljoner kronor för 2004 är enligt vår mening otillräckliga. Riksdagen bör därför korrigera regeringens otillräcklighet i denna del. Inom ramen för anslaget Vaghållning och statsbidrag, till vilket Centerpartiet avsätter mer resurser än regeringen, bör posten "Drift och byggande av enskilda vägar" räknas upp med 170 miljoner kronor per år. Därav bör 100 miljoner kronor användas

till drift och 70 miljoner kronor till en fond för oförutsedda händelser, såsom översvämningar som spolar bort broar o.d., i det enskilda vägnätet. En sådan nationell fond, som bör falla in under posten ”Drift och byggande av enskilda vägar”, skapar bättre förutsättningar för ett väl fungerande enskilt vägnät än vad dagens system gör. Detta är angeläget för att minimera och förebygga negativa regionala och sociala konsekvenser av brister i det enskilda vägnätet. Fonden bör omfatta 70 miljoner kronor per år.

En planeringsram om 100 miljarder kronor för järnvägsinvesteringar, som regeringen föreslår, får anses väl tilltagen även om länsjárnvägarna och investeringsstödet för spårfordon i regional kollektivtrafik skall inarbetas i detta anslag. Tillsammans kan dessa två delar av anslaget under planperioden beräknas uppgå till 7 à 10 miljarder kronor. Centerpartiet föreslår att dessa delar i stället för att ligga på anslaget för järnvägsinvesteringar skall inrymmas i den regionala planen (länsjárnvägarna) och ligga i ett separat anslag (investeringsstödet). Viktigt att notera är att de regionala ramarna enligt Centerpartiets förslag är betydligt större än de av regeringen föreslagna och mycket väl kan komma att användas till järnvägsinvesteringar i de fall länen/regionerna så väljer. Riksdagen bör besluta att planeringsramen för investeringar i järnvägar sätts till 63 miljarder kronor.

Med det anförda tillgodoses c-motioner som väckts under tre riksmöten i avvaktan på infrastrukturpropositionen.

## **15. Planeringsramar för perioden 2004–2015 (punkt 7)**

av Kenth Skårvik (fp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

a) godkänner att den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 skall uppgå till 375 miljarder kronor (inklusive PPP) och skall användas enligt följande:

- 97 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar,
- 38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar,
- 8 miljarder kronor för sektorsuppgifter,
- 24 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar,
- 78 miljarder kronor för investeringar i järnvägar,
- 85 miljarder kronor för vägar, varav 49 miljarder kronor för nationella väginvesteringar och 35 miljarder kronor för regional transportinfrastruktur samt
- 45 miljarder kronor för kapitalkostnader i form av räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån från PPP,

b) tillkännager som sin mening vad som framförs i reservation 15. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2000/01:T211 yrkande 20, 2001/02:



T46 yrkandena 1, 7 och 10 samt 2001/02:T463 yrkande 18, bifaller delvis proposition 2001/02:20 punkterna 4 och 8, motionerna 2000/01:N225 yrkande 3, 2000/01:N268 yrkandena 4 och 5, 2000/01:N325 yrkandena 4–6, 2001/02:N262 yrkandena 5 och 6 samt 2001/02:N267 yrkande 28 samt avslår dels regeringens förslag i proposition 2001/02:20 punkt 2, dels motionerna 1999/2000:T205 yrkande 5, 1999/2000:T213 yrkandena 1 och 3–7, 1999/2000:T236, 1999/2000:T243 yrkandena 4–8, 1999/2000:T320 yrkande 1, 1999/2000:T325 yrkande 1, 1999/2000:T354, 1999/2000:T357, 1999/2000:T534, 1999/2000:N214 yrkande 24, 1999/2000:Sk637 yrkande 2, 2000/01:T201 yrkandena 2–5, 7, 9 och 11–12, 2000/01:T231 yrkandena 4–5, 2000/01:T232 yrkandena 4–8, 2000/01:T337 yrkande 1, 2000/01:T340, 2000/01:T344 yrkandena 1–3 och 5, 2000/01:T347 yrkandena 1–2, 2000/01:T372 yrkande 1, 2000/01: MJ840 yrkande 2, 2000/01:N319 yrkande 3, 2001/02:T12, 2001/02:T15 yrkandena 4, 6, 9, 15–16, 18–19 och 21, 2001/02:T18 yrkandena 1–4, 2001/02:T30 yrkandena 4, 8 och 9, 2001/02:T41 yrkandena 1, 4, 8 och 12–16, 2001/02:T419 yrkande 5, 2001/02:T447 yrkande 1, 2001/02:T450 yrkandena 4, 13 och 20, 2001/02: MJ338 yrkande 13 och 2001/02: N224 yrkande 6.

### *Ställningstagande*

Folkpartiet liberalerna bestrider inte att satsningar behövs på en utbyggnad av järnvägssektorn, men vi vill understryka att det stora medelsbehovet just nu finns på vägsidan och då speciellt när det gäller drift och underhåll av vägar.

I propositionen listar regeringen en rad brister som finns i dagens transportsystem, både vad det gäller vägnät och järnvägar. Folkpartiet gör samma analys som regeringen när det gäller dessa brister, men det finns ett par av dem som är betydligt allvarigare än andra. Det gäller bristande bärighet, icke tjälsäkrade vägar samt flaskhalsproblem i storstadsregionerna. Bristerna på dessa områden måste åtgärdas snarast.

Åtgärder för ökad bärighet och tjälsäkring är helt nödvändiga för att säkerställa, främst basindustrins, tillgång till råvaruleveranser men också transport av färdiga varor från industrierna i främst skogslänen. För att säkra de välståndsbyggande krafterna är det av största vikt att vägnätet är färdigt året runt. Det är bra att regeringen erkänner att satsningar på bärighet och tjälsäkring eftersatts.

Våra storstadsområden ses ofta som tillväxtmotorn i den svenska ekonomin. Tyvärr finns det dock allvarliga flaskhalsar som begränsar tillväxten inom storstadsområdena, inte minst i fråga om kommunikationerna. Särskilt i Stockholmsregionen behövs stora insatser för att bygga kringfartsleder och höja spårkapaciteten för järnvägen. Investeringarna i Stockholmsregionen har varit eftersatta i över 30 år.

Även om de allra viktigaste insatserna på vägsidan gäller drift och underhåll av det befintliga vägnätet finns det dock också en rad angelägna investeringsprojekt som enligt vår mening nu kan startas. Det gäller inte bara de

projekt som Vägverket presenterade i en förteckning i samband med propositionen. Fler projekt än så bör komma till. Dessutom finns det många projekt som bör beslutas ute i länen i den regionala planeringsramen.

Motorvägstriangeln mellan Köpenhamn, Oslo och Stockholm måste färdigställas.

- På E 4 måste följaktligen hela sträckan från Örkelljunga till Strömsnäsbruk byggas ut till motorväg.
- E 6 byggs ut till motorvägsstandard genom hela Bohuslän.
- E 18 byggs ut till motorväg från Örebro via Karlstad till gränsen mot Norge. De delsträckor av E 18 mellan Örebro och Stockholm som i dag inte håller motorvägsstandard bör få det.

Det finns andra vägprojekt som vi anser bör ingå i Vägverkets planeringsram som är av hög angelägenhet och som bör komma i gång så snart som möjligt.

Det gäller:

- Motorvägsstandard hela vägen mellan Göteborg och Stockholm. Folkpartiet anser att detta mål bäst uppnås genom att riksväg 40 byggs ut till motorväg mellan Göteborg och Stockholm. Utbyggnaden av den vägen får inte sättas mot den nödvändiga upprustningen av E 20 genom Västergötland.
- Riksväg 44 måste förbättras mellan Trollhättan och Uddevalla.
- Riksväg 45 (Inlandsvägen) måste ges status av Europaväg.
- En ny lösning för E 4 vid Sundsvall måste tas fram.
- E 4 mellan Skellefteå och Umeå måste få en förbättrad standard.
- En komplett ringled runt Stockholm måste byggas. Det är ett nationellt intresse att huvudstaden fungerar.
- Riksväg 73 bör, med hänsyn till den alltmer ökande färjetrafiken på Gotland, få en standardhöjning på sträckan mellan Fors och Nynäshamn.

Folkpartiets förslag till ekonomisk planeringsram för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 skall ses mot bakgrund av vad vi nu anför.

Med det anförda tillgodoses ett flertal fp-motioner som väckts under tre riksmöten i avvaktan på infrastrukturpropositionen.

**16. Planeringsramar för perioden 2004–2015 (punkt 7)**

av Mikael Johansson (mp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 16. Därmed bifaller riksdagen motionerna 1999/2000:T534 och 2001/02:T30 yrkandena 4, 8 och 9, bifaller delvis regeringens förslag i proposition 2001/02:20 punkterna 2, 4 och 8 och motionerna 1999/2000:Sk637 yrkande 2 och 2000/01:N319 yrkande 3 samt avslår motionerna 1999/2000:T205 yrkande 5, 1999/2000:T213 yrkandena 1 och 3–7, 1999/2000:T236, 1999/2000:T243 yrkandena 4–8, 1999/2000:T320 yrkande 1, 1999/2000:T325 yrkande 1, 1999/2000:T354, 1999/2000:T357, 1999/2000:N214 yrkande 24, 2000/01:T201 yrkandena 2–5, 7, 9 och 11–12, 2000/01:T211 yrkande 20, 2000/01:T231 yrkandena 4–5, 2000/01:T232 yrkandena 4–8, 2000/01:T337 yrkande 1, 2000/01:T340, 2000/01:T344 yrkandena 1–3 och 5, 2000/01:T347 yrkandena 1–2, 2000/01:T372 yrkande 1, 2000/01:MJ840 yrkande 2, 2000/01:N225 yrkande 3, 2000/01:N268 yrkandena 4–5, 2000/01:N325 yrkandena 4–6, 2001/02:T12, 2001/02:T15 yrkandena 4, 6, 9, 15–16, 18–19 och 21, 2001/02:T18 yrkandena 1–4, 2001/02:T41 yrkandena 1, 4, 8 och 12–16, 2001/02:T46 yrkandena 1, 7 och 10, 2001/02:T419 yrkande 5, 2001/02:T447 yrkande 1, 2001/02:T450 yrkandena 4, 13 och 20, 2001/02:T463 yrkande 18, 2001/02:MJ338 yrkande 13, 2001/02:N224 yrkande 6, 2001/02:N262 yrkandena 5 och 6 samt 2001/02:N267 yrkande 28.

*Ställningstagande*

De första årtiondena av det nya årtusendet blir järnvägens decennier inom svensk trafikpolitik – för en nödvändig ekologisk omställning. 100 miljarder kronor till järnvägsinvesteringar talar sitt tydliga språk om det trendbrott till förmån för transporter på räls som har åstadkommit tack vare Miljöpartiet de grönas medverkan.

En planeringsram på 100 miljarder kronor skapar möjligheter för järnvägssatsningar för alla, både människor och industri, över hela Sverige. I motion 1999/2000:T534 av Birger Schlaug m.fl. (mp) finns en lång rad projekt, alla uppställda och numrerade i prioriteringsordning. Högsta prioritet i den förteckningen har Godsstråket norr–söder (Riksgränsen–Boden–Bräcke–Storvik–Hallsberg–Mjölby–Hässleholm–Helsingborg/Malmö samt Bergslagsbanan Storvik–Borlänge–Kil). Näst högst i prioriteringsordningen kommer Botniabanan inklusive Ådalsbanan och därefter det kapillära nätet (industri-spår). Rangplatserna 4–10 intas av Ostkustbanan, Väst kustbanan, Skånebanan, Nordlänken, Kust-till-kust-banan, Jönköpingsbanan och Södra stambanan.

Den prioritetsordning som sålunda anges i Birgers Schlaugs motion bör enligt min mening vara vägledande för inriktningen av planeringsprocessen inför kommande beslut om infrastrukturinvesteringar på järnvägens område.

Tack vare Miljöpartiets medverkan innehåller propositionen också vägsatsningar för landsbygden – ett landsbygdspaket. Det är fråga om åtgärder som syftar till att människor skall kunna komma fram året runt på hela vårt vägnät och till att industrin kan köra med sina transporter där de så önskar. Landsbygdspaketet, som innebär 17 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar, är dock enligt min mening inte tillräckligt. Jag vill satsa 30 miljarder kronor med inriktning på mål inom fem områden enligt följande:

- Framkomlighet året runt på alla vägar för lätt trafik. Medelsbehovet beräknas uppgå till ca 1 miljard kronor.
- Full bärighet året runt på viktiga näringslivsvägar. Medelsbehovet bedöms vara ca 20 miljarder kronor.
- Begränsning av tjälrestriktioner på övriga vägar till högst tre veckor per år på övriga vägar. Medelsbehovet beräknas till ca 2,5 miljarder kronor.
- Beläggning av prioriterade grusvägar. Medelsbehovet är ca 2 miljarder kronor.
- Anpassning av äldre huvudvägar till dagens trafikklaster. Detta mål syftar till att i efterhand reparera skador orsakade av väsentligt tyngre trafik än vad vägen är dimensionerad för. Medelsbehovet har uppskattats till ca 5 miljarder kronor.

Det av regeringen föreslagna beloppet på 39 miljarder kronor för nationella väginvesteringar är å andra sidan enligt Miljöpartiets mening alltför stort tilltaget. Detsamma gäller det belopp på 30 miljarder kronor för investeringar i regional infrastruktur, som regeringen föreslår, i den del beloppet avser investeringar i statliga vägar som inte är nationella stamvägar. Vi anser att det svenska vägnätet i huvudsak redan är tillräckligt utbyggt. Medel bör uteslutande satsas på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder, på reinvesteringar i de delar av vägnätet som är inte asfalterade samt förstärkning av vägar med hård belastning. Miljöpartiet förordar inte stråktänkandet och avvisar i huvudsak investeringar i denna anda. Miljöpartiets förslag till väginvesteringar – 9 miljarder kronor för nationella väginvesteringar och 15 miljarder kronor för investeringar i regional infrastruktur – innebär en kraftig nedskärning i förhållande till regeringens och Vänsterpartiets förslag. Vi vidhåller bestämt att vägtransporternas problem måste lösas på annat sätt än att man försöker bygga sig ur dem.

Med det anförda tillgodoses mp-motioner som under tre riksmöten väckts i avvaktan på infrastrukturpropositionen.

**17. Järnvägstunneln genom Hallandsås (punkt 9)**

av Mikael Johansson (mp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 17. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T30 yrkande 1 och avslår regeringens förslag i proposition 2001/02:20 i denna del samt motionerna 1999/2000:T524, 1999/2000:T538 yrkande 2, 2000/01:T201 yrkande 14, 2000/01:T230 yrkande 11, 2000/01:T503, 2001/02:T46 yrkande 11 och 2001/02:T287.

*Ställningstagande*

Jag anser att riksdagen bör besluta att järnvägstunneln genom Hallandsås inte skall färdigställas. Skälet är att ett fortsatt omfattande tunnelbygge kommer att skada miljön på flera olika sätt. Två frågor är i detta sammanhang av särskild betydelse;

- grundvattensänkningens effekter på Hallandsås samt på dricksvattenförsörjningen,
- osäkerheten om de långsiktiga miljöeffekterna av tätningsmetoder och tätningsmedel i kontakt med grundvatten.

Även andra miljöeffekter t.ex. i form av buller kan bli betydande. Jag vill också framhålla att det saknas teknisk kunskap och erfarenhet av tunnelbyggen under så höga vattentryck som det kommer att bli fråga om vid bygget i Hallandsås. Dessutom finns det enligt min uppfattning godtagbara alternativa trafiklösningar till att bygga tunneln genom Hallandsås.

**18. Botniabanans anslutningar (punkt 11)**

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 18. Därmed bifaller riksdagen motionerna 1999/2000:T549 yrkande 9, 2000/01:T519 yrkande 9 och 2001/02:T239 yrkande 9.

*Ställningstagande*

Vi bedömer att risken är uppenbar att investeringen i Botniabanan inte kommer att kunna utnyttjas på grund av att Ådalsbanan och Ostkustbanan inte tillåter den hastighet och det axeltryck som Botniabanan kommer att tillåta. Sammanlagt beräknas totalkostnaden för att kunna ta till vara Botniabanans höga standard på andra järnvägsavsnitt, inklusive Botniabanans kostnader, till

över 21 miljarder kronor. Enligt vår mening bör därför etapp 1 av Botniabanen, delen Örnköldsvik–Husum, färdigställas och anslutas till järnvägen mellan Örnköldsvik och Mellansel på Norra stambanan. Arbetet med övriga avsnitt bör uppskjutas till dess att regeringen har fattat beslut om att anslå nödvändiga medel till upprustning av bl.a. Ådalsbanan och Ostkustbanan.

### **19. Botniabanans projektorganisation (punkt 12)**

av Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 19. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T41 yrkande 5, 2001/02:T46 yrkande 13, 2001/02:T239 yrkande 10 och 2001/02:T450 yrkande 11.

#### *Ställningstagande*

Botniabanen är redan försenad flera år och kostnaderna blir betydligt större än vad man tidigare beräknat. Dessutom genomförs projektet på ett sådant sätt att det är stor risk att det uppkommer ökade kostnader och att projektet försenas. Enligt vår mening bör därför en översyn göras av projektets finansierings- och styrmodell för att säkerställa att tidsplaner och kostnadsramar hålls. Även formerna för upphandlingen bör granskas för att eliminera risken för att Banverket har fördelar i förhållande till andra anbudsgivare. I sammanhanget bör också prövas om andra intressenter än staten kan ta ett större finansieringsansvar.

## 20. Citytunneln i Malmö (punkt 13)

av Sven Bergström (c), Johnny Gylling (kd), Tuve Skånberg (kd) och Mikael Johansson (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 20. Därmed bifaller riksdagen motionerna 1999/2000:T206 yrkande 4, 1999/2000:T210 yrkande 22, 2000/01:T212 yrkande 24, 2001/02:T15 yrkande 23, 2001/02:T30 yrkandena 2 och 3, 2001/02:T41 yrkandena 6 och 7, 2001/02:T326 yrkande 5 och 2001/02:T450 yrkande 12 samt avslår regeringens förslag i proposition 2001/02:20 i denna del och motionerna 1999/2000:T501, 2000/01:T504, 2001/02:T36 yrkande 1, 2001/02:T244 samt 2001/02:T258.

### *Ställningstagande*

Vi konstaterar inledningsvis att det planerade tunnelprojektet i Malmö är mycket dyrt, och dessutom löser projektet bara delvis transportproblemen i Malmöregionen. De kalkyler som Banverket har redovisat visar dessutom att projektet är tveksamt ur samhällsekonomisk synvinkel.

Det finns enligt vår uppfattning behov av att förbättra spårkapaciteten i Malmö och lösa de svenska anslutningarna till Öresundsförbindelsen, men det är t.ex. också angeläget att väsentligt förbättra det regionala och lokala trafiksystemet i Malmöregionen.

Vi ser med allvar på de kraftiga fördyringar av projektet som har uppkommit. Den aktuella projektbudgeten är i dag 7 663 miljoner kronor i prisnivå 1996. Det innebär en fördyring med 2 713 miljoner kronor eller ca 55 %. Enligt vår uppfattning innebär det att kostnaderna för projektet nu har nått en sådan nivå att det definitivt bör finnas alternativ till användningen av dessa nästan 8 miljarder kronor. Därigenom kan bättre och mer kostnadseffektiva lösningar fås. Enligt vår uppfattning måste därför alternativa möjligheter att använda resurserna för att åstadkomma mer rationella och ekologiskt hållbara trafiklösningar presenteras innan regeringen tar ställning till Citytunnelprojektet.

## 21. Regionalt planeringsansvar (punkt 15)

av Sven Bergström (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 21. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T15 yrkandena 2, 5, 7 och 27–29 samt avslår proposition 2001/02:20 i denna del och motionerna 2001/02:T13, 2001/02:T17 yrkande 2, 2001/02:T30 yrkande 10, 2001/02:T31, 2001/02:T33, 2001/02:T396 samt 2001/02:T440 yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Jag anser det är viktigt med ett starkt regionalt inflytande över planering och prioriteringar. En ”kompetenskatalog” bör därför upprättas där det tydligt framgår vilka beslut och vilken planering som skall bedrivas på vilken nivå. Den nationella politiken bör, förutom att fastställa mål och avsätta resurser, i nära samarbete med de regionala nivåerna, planera sådan infrastruktur som är av nationellt intresse. Staten bör även ha hand om överklaganden som rör miljöfrågor. Den särskilda satsningen på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion bör hanteras på regional nivå. Den regionala planeringsramen måste vidare göras så stor att olika delar av landet inte ställs mot varandra. De regionala planerna bör vara tvådelade. En del bör länen/regionerna bestämma över, och därutöver bör medel avsättas för extraordinära satsningar där länen/regionerna kan ansöka om större investeringar. För dessa medel kan det vara aktuellt att två län/regioner samarbetar.

Regeringens förslag till investeringsstöd för spårfordon innebär att stora delar av landet inte får möjlighet att skaffa bra fordon i kollektivtrafiken. Detta försvårar möjligheterna att ställa om till ett grönt transportsystem. Centerpartiet anser därför att investeringsstödet skall vidgas och även gälla för bussar som drivs med alternativa drivmedel. Därmed stimuleras trafikhuvudmännen att investera i miljövänliga bussar vilket vidgar marknaden för alternativa bränslen och miljövänliga motorer och främjar en angelägen teknikutveckling. Även åtgärder i den lokala kollektivtrafiken bör vara berättigade till statsbidrag ur den statliga planeringsram som avsätts för åtgärder i det regionala transportsystemet. Den under vissa villkor friare användning som regeringen föreslår i propositionen bör permanentas och gälla i hela landet.



**22. Regionalt planeringsansvar (punkt 15)**

av Mikael Johansson (mp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 22. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T30 yrkande 10, bifaller delvis proposition 2001/02:20 i denna del och avslår motionerna 2001/02:T13, 2001/02:T15 yrkandena 2, 5, 7 och 27–29, 2001/02:T17 yrkande 2, 2001/02:T31, 2001/02:T33, 2001/02:T396 samt 2001/02:T440 yrkandena 1 och 2.

*Ställningstagande*

Dagens trafikmönster är inte ekologiskt hållbart. För miljöns skull och för den långsiktiga hushållningen med naturresurser måste målet vara att järnvägen under det kommande decenniet kraftigt ökar sin andel av transportarbetet på vägtrafikens och flygets bekostnad. För att det skall bli möjligt bör planeringsramen för regionala investeringar inte få användas till kommunala flygplatser.

**23. Indelningen av järnvägsnätet (punkt 16)**

av Sven Bergström (c).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 23. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T15 yrkande 20 och avslår regeringens förslag i proposition 2001/02:20 i denna del.

*Ställningstagande*

Jag anser att regeringens förslag att avskaffa indelningen av de statliga järnvägarna i stomjärnvägar och länsjärnvägar innebär att det regionala inflytandet minskar. Detta är olyckligt eftersom beslut om länsjärnvägar är en viktig regional utvecklingsfråga. Riksdagen bör därför avslå förslaget.

## Särskilt yttrande

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttrande. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

### Regionalt planeringsansvar (punkt 15)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Det är viktigt med ett starkt regionalt inflytande över planering och prioritering av olika insatser på väg- och järnvägsnätet. Särskilt viktigt är detta vid fördelningen av medel till rekonstruktion och bärighet samt kollektivtrafikåtgärder. För att de statliga resurserna skall användas effektivt, och de trafikpolitiska målen uppnås, bör det dock vara Vägverket och Banverket som inom sina ramar gör prioriteringen mellan nationella och regionala insatser. Genom det sektorsansvar som ålagts dessa båda verk bör en sådan ordning kunna åstadkomma en rättvis fördelning mellan olika regioner, och leda till ett optimalt utnyttjande av anslagen.

BILAGA 1Förteckning över av utskottet i punkt 20  
avstyrkta motionsyrkanden

Motion	Motionärer	Yrkanden
<b>Vägar</b>		
1998/1999:T901	Bertil Persson (m)	
1999/2000:T201	Holger Gustafsson (kd)	1
1999/2000:T202	Agne Hansson (c)	3
1999/2000:T209	Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp)	17–18
1999/2000:T210	Johnny Gylling m.fl. (kd)	4
1999/2000:T222	Marianne Andersson (c)	1
1999/2000:T224	Ulf Björklund (kd)	2
1999/2000:T227	Ulla-Britt Hagström (kd)	1–3
1999/2000:T235	Eva Arvidsson m.fl. (s)	2
1999/2000:T237	Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd)	8–10
1999/2000:T238	Johnny Gylling (kd)	2
1999/2000:T301	Rolf Gunnarsson (m)	
1999/2000:T302	Björn Leivik och Elizabeth Nyström (båda m)	
1999/2000:T303	Maud Ekendahl (m)	
1999/2000:T304	Inga Berggren (m)	
1999/2000:T305	Inger René m.fl. (m)	
1999/2000:T306	Anna Åkerhielm och Jan Backman (båda m)	
1999/2000:T307	Maud Ekendahl och Ingvar Eriksson (båda m)	
1999/2000:T308	Lars Hjertén m.fl. (m, kd, c)	
1999/2000:T309	Birgitta Sellén m.fl. (c, v, kd)	
1999/2000:T310	Elizabeth Nyström (m)	1
1999/2000:T311	Leif Carlson och Nils Fredrik Aurelius (båda m)	
1999/2000:T312	Kenth Skårvik (fp)	
1999/2000:T313	Eskil Erlandsson och Gunnel Wallin (båda c)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
1999/2000:T314	Jan Backman och Ingvar Eriksson (båda m)	3
1999/2000:T315	Karl-Göran Biörsmark (fp)	
1999/2000:T316	Göte Jonsson (m)	
1999/2000:T317	Lena Ek (c)	2-3
1999/2000:T321	Lennart Kollmats (fp)	
1999/2000:T322	Magnus Jacobsson (kd)	
1999/2000:T323	Magnus Jacobsson (kd)	
1999/2000:T326	Eskil Erlandsson och Agne Hansson (båda c)	
1999/2000:T329	Marianne Andersson och Birgitta Carlsson (båda c)	
1999/2000:T331	Johan Pehrson (fp) och Sofia Jonsson (c)	
1999/2000:T332	Ingemar Vänerlöv (kd)	
1999/2000:T333	Harald Bergström (kd)	
1999/2000:T334	Yvonne Ångström (fp)	
1999/2000:T335	Sten Tolgfors (m)	
1999/2000:T336	Nils-Erik Söderqvist och Britt Bohlin (båda s)	
1999/2000:T337	Runar Patriksson (fp)	
1999/2000:T338	Jeppe Johnsson (m)	
1999/2000:T339	Kent Olsson (m)	
1999/2000:T341	Rolf Kenneryd (c)	1
1999/2000:T342	Catharina Elmsäter-Svärd (m)	
1999/2000:T343	Lennart Hedqvist m.fl. (m, kd, c, fp)	
1999/2000:T344	Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s)	
1999/2000:T345	Sonia Karlsson (s)	
1999/2000:T347	Jerry Martinger och Marietta de Pourbaix-Lundin (båda m)	
1999/2000:T348	Kerstin Kristiansson m.fl. (s)	
1999/2000:T349	Susanne Eberstein m.fl. (s)	
1999/2000:T350	Berit Andnor och Rune Berglund (båda s)	
1999/2000:T352	Inger Lundberg och Lisbeth Staaf-Igelström (båda s)	
1999/2000:T353	Maud Björnemalm m.fl. (s)	
1999/2000:T355	Per-Olof Svensson och Raimo Pärssinen (båda s)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
1999/2000:T356	Kenth Högström m.fl. (s)	
1999/2000:T358	Maud Björnemalm m.fl. (s)	
1999/2000:T360	Kjell Nordström m.fl. (s)	
1999/2000:T361	Mona Berglund Nilsson m.fl. (s)	
1999/2000:T362	Carin Lundberg och Karl Gustav Abramsson (båda s)	
1999/2000:T363	Karl-Göran Biörsmark (fp)	
1999/2000:T364	Runar Patriksson m.fl. (fp)	
1999/2000:T365	Kenneth Johansson (c)	
1999/2000:T367	Kjell Nordström och Urban Ahlin (båda s)	
1999/2000:T368	Sonja Fransson och Berndt Ekholm (båda s)	
1999/2000:T369	Johnny Ahlqvist och Anders Karlsson (båda s)	
1999/2000:T370	Laila Bäck m.fl. (s)	
1999/2000:T371	Birgitta Sellén (c)	
1999/2000:T372	Lars Elindersson (m) och Marianne Andersson (c)	
1999/2000:T373	Mats Berglind (s)	
1999/2000:T374	Jan Björkman m.fl. (s)	
1999/2000:T375	Ulf Björklund m.fl. (kd, c, fp)	
1999/2000:T376	Lars Gustafsson (kd)	
1999/2000:T377	Sofia Jonsson (c) och Johan Pehrson (fp)	
1999/2000:T440	Ulla-Britt Hagström m.fl. (kd, m, c, fp)	
1999/2000:T502	Kenneth Johansson (c)	
1999/2000:T522	Anna Åkerhielm och Jan Backman (båda m)	4
1999/2000:T806	Annika Nilsson och Kent Härstedt (båda s)	
1999/2000:T809	Anna Åkerhielm (m)	
1999/2000:T814	Bertil Persson (m)	
1999/2000:Bo231	Eskil Erlandsson m.fl. (c)	11
1999/2000:N213	Runar Patriksson m.fl. (fp)	3
1999/2000:N214	Lennart Daléus m.fl. (c)	25
1999/2000:N240	Fredrik Reinfeldt m.fl. (m)	3
2000/01:T202	Holger Gustafsson (kd)	1

Motion	Motionärer	Yrkanden
2000/01:T209	Anne-Katrine Dunker och Patrik Norinder (båda m)	1–2
2000/01:T211	Kenth Skårvik m.fl. (fp)	22–23
2000/01:T215	Johan Pehrson (fp)	1–3
2000/01:T220	Björn Kaaling och Tone Tingsgård (båda s)	1
2000/01:T230	Britt Bohlin m.fl. (s)	14–15, 18–19
2000/01:T301	Kjell Eldensjö och Fanny Rizell (båda kd)	
2000/01:T302	Gunnel Wallin och Eskil Erlandsson (båda c)	
2000/01:T303	Birgitta Sellén (c)	
2000/01:T304	Kenneth Johansson (c)	
2000/01:T305	Inger Strömbom (kd)	
2000/01:T307	Maud Ekendahl (m)	
2000/01:T308	Kenneth Johansson (c)	
2000/01:T309	Rolf Gunnarsson (m)	
2000/01:T310	Lennart Daléus (c)	
2000/01:T311	Dan Kihlström (kd)	
2000/01:T312	Caroline Hagström (kd)	
2000/01:T313	Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd)	
2000/01:T314	Ulla-Britt Hagström m.fl. (kd, m, c)	
2000/01:T315	Elizabeth Nyström och Per-Samuel Nisser (båda m)	
2000/01:T316	Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp)	
2000/01:T318	Stefan Hagfeldt (m)	
2000/01:T319	Harald Bergström (kd)	
2000/01:T320	Stefan Hagfeldt (m)	
2000/01:T321	Magnus Jacobsson (kd)	
2000/01:T322	Lennart Fridén (m)	
2000/01:T324	Lennart Kollmats (fp)	
2000/01:T325	Åke Carnerö (kd)	
2000/01:T326	Viviann Gerdin (c)	
2000/01:T327	Maria Larsson och Göran Hägglund (båda kd)	
2000/01:T328	Förste vice talman Anders Björck och Ulf Melin (båda m)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2000/01:T330	Maud Ekendahl (m)	
2000/01:T332	Sofia Jonsson (c)	
2000/01:T333	Jeppe Johnsson m.fl. (m)	
2000/01:T334	Margareta Andersson (c)	
2000/01:T335	Maria Larsson och Göran Hägglund (båda kd)	
2000/01:T338	Per Landgren och Annelie Enochson (båda kd)	1
2000/01:T339	Lars Gustafsson (kd)	
2000/01:T341	Kent Olsson (m)	
2000/01:T342	Elver Jonsson (fp)	2
2000/01:T343	Chatrine Pålsson (kd)	
2000/01:T345	Leif Carlsson och Nils Fredrik Aurelius (båda m)	
2000/01:T348	Jan Erik Ågren (kd)	
2000/01:T349	Erling Wälivaara (kd)	
2000/01:T351	Gunilla Tjernberg (kd)	
2000/01:T352	Ragnwi Marcelind (kd)	
2000/01:T353	Mats Berglind och Reynoldh Furustrand (båda s)	
2000/01:T354	Kerstin Kristiansson Karlstedt m.fl. (s)	
2000/01:T358	Kenneth Lantz m.fl. (kd, s, m, c, fp)	
2000/01:T359	Margareta Andersson och Agne Hansson (båda c)	
2000/01:T362	Mats Berglind (s)	
2000/01:T363	Michael Hagberg (s)	
2000/01:T364	Berndt Sköldestig och Viola Furubjelke (båda s)	
2000/01:T365	Sonia Karlsson och Berndt Sköldestig (båda s)	
2000/01:T366	Nils-Erik Söderqvist m.fl. (s)	
2000/01:T367	Mats Berglind (s)	
2000/01:T368	Helena Bargholtz och Yvonne Ångström (båda fp)	
2000/01:T370	Nils-Göran Holmqvist m.fl. (s)	
2000/01:T371	Margareta Andersson m.fl. (c)	
2000/01:T372	Rolf Kenneryd (c)	2

Motion	Motionärer	Yrkanden
2000/01:T373	Gunilla Wahlén och Claes Stockhaus (båda v)	
2000/01:T374	Camilla Sköld Jansson (v)	
2000/01:T375	Karin Olsson m.fl. (s)	
2000/01:T376	Maud Björnemalm m.fl. (s, m, v, kd, c, fp)	
2000/01:T377	Susanne Eberstein m.fl. (s)	
2000/01:T378	Urban Ahlin och Kjell Nordström (båda s)	
2000/01:T381	Inga Berggren (m)	
2000/01:T382	Kenth Högström (s)	
2000/01:T383	Lisbeth StAAF-Igelström m.fl. (s)	
2000/01:T384	Berit Andnor och Rune Berglund (båda s)	
2000/01:T385	Kenth Högström och Agneta Brendt (båda s)	
2000/01:T386	Runar Patriksson (fp)	
2000/01:T387	Tomas Högström och Karin Falkmer (båda m)	
2000/01:T388	Jan Björkman m.fl. (s)	
2000/01:T389	Ingemar Vänerlöv (kd)	
2000/01:T392	Urban Ahlin och Kjell Nordström (båda s)	
2000/01:T393	Viola Furubjelke och Berndt Sköldestig (båda s)	
2000/01:T394	Agne Hansson m.fl. (c)	
2000/01:T396	Catherine Persson (s)	
2000/01:T397	Göte Wahlström (s)	
2000/01:T803	Bertil Persson (m)	
2000/01:T1001	Birgitta Carlsson (c)	
2000/01:T1002	Henrik Landerholm (m)	
2000/01:N268	Yvonne Ångström m.fl. (fp)	7 och 11
2000/01:N386	Marianne Andersson (c)	2-4
2000/01:Ub807	Ewa Thalén Finné m.fl. (m)	3
2001/02:T2	Göran Lindblad (m)	
2001/02:T7	Runar Patriksson (fp)	
2001/02:T8	Roy Hansson (m)	2
2001/02:T11	Anders G Högmark	
2001/02:T16	Anna Lilliehök (m)	2
2001/02:T19	Birgitta Sellén (c)	2-3
2001/02:T27	Eva Arvidsson m.fl. (s)	



Motion	Motionärer	Yrkanden
2001/02:T37	Ola Karlsson (m)	
2001/02:T38	Anders Sjölund (m)	
2001/02:T44	Elver Jonsson (fp)	1-2
2001/02:T49	Åsa Torstensson (c)	
2001/02:T51	Karl Gustav Abramsson (s)	
2001/02:T52	Marianne Andersson och Birgitta Carlsson (båda c)	
2001/02:T206	Rolf Gunnarsson (m)	
2001/02:T209	Kenneth Johansson (c)	
2001/02:T235	Lena Ek (c)	
2001/02:T236	Lena Ek och Sofia Jonsson (båda c)	
2001/02:T250	Sofia Jonsson (c)	
2001/02:T264	Kenneth Lantz m.fl. (kd)	
2001/02:T268	Sofia Jonsson (c)	
2001/02:T270	Lena Ek (c)	
2001/02:T272	Carl-Axel Johansson (m)	1
2001/02:T273	Mikael Oscarsson (kd)	
2001/02:T283	Göran Hägglund och Maria Larsson (båda kd)	
2001/02:T285	Maria Larsson och Göran Hägglund (båda kd)	
2001/02:T289	Holger Gustafsson och Ulla-Britt Hagström (båda kd)	1
2001/02:T291	Harald Nordlund (fp)	
2001/02:T295	Ingemar Vänerlöv (kd)	
2001/02:T297	Kjell Eldensjö och Fanny Rizell (båda kd)	
2001/02:T300	Lisbet Calner m.fl. (s)	1-5
2001/02:T304	Bertil Persson (m)	
2001/02:T306	Ragnwi Marcelind (kd)	
2001/02:T308	Christel Anderberg (m)	
2001/02:T309	Henrik Westman (m)	
2001/02:T310	Maud Ekendahl och Ingvar Eriksson (båda m)	
2001/02:T311	Rose-Marie Frebran och Holger Gustafsson (båda kd)	
2001/02:T312	Inger Strömbom (kd)	
2001/02:T316	Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlsson (båda m)	
2001/02:T319	Karl-Göran Biörsmark (fp)	
2001/02:T324	Gunilla Tjernberg (kd)	
2001/02:T333	Michael Hagberg m.fl. (s)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2001/02:T343	Sonia Karlsson och Berndt Sköldestig (båda s)	
2001/02:T350	Carina Hägg (s)	
2001/02:T355	Inger Strömbom m.fl. (kd)	6
2001/02:T366	Annelie Enochson (kd)	
2001/02:T370	Lennart Kollmats (fp)	
2001/02:T375	Erling Wälivaara (kd)	
2001/02:T414	Catherine Persson m.fl. (s)	
2001/02:T430	Runar Patriksson (fp)	1–3
2001/02:T433	Lennart klockare och Birgitta Ahlqvist (båda s)	
2001/02:T434	Rune Berglund och Berit Andnor (båda s)	
2001/02:T437	Per Landgren m.fl. (kd)	
2001/02:T450	Johnny Gylling m.fl. (kd)	6
2001/02:T453	Viviann Gerdin (c)	
2001/02:T459	Lars Ångström m.fl. (mp)	
2001/02:T461	Charlotte L Bjälkebring (v)	4
2001/02:Bo322	Karin Pilsäter (fp)	5
2001/02:N229	Kenneth Lantz (kd)	4
2001/02:Sk362	Lars Hjertén m.fl. (m)	2

### Järnvägar

1999/2000:T201	Holger Gustafsson (kd)	2
1999/2000:T202	Agne Hansson (c)	2
1999/2000:T206	Gunnel Wallin (c)	1–2, 5–8
1999/2000:T224	Ulf Björklund (kd)	1
1999/2000:T227	Ulla-Britt Hagström (kd)	4
1999/2000:T230	Karin Wegestål m.fl. (s)	2
1999/2000:T237	Åke Carnerö och Rosita Rungrund (båda kd)	5–7
1999/2000:T238	Johnny Gylling (kd)	3
1999/2000:T239	Maria Larsson (kd)	
1999/2000:T240	Göran Hägglund m.fl. (kd)	1
1999/2000:T504	Lennart Fridén (m)	
1999/2000:T506	Cristina Husmark Pehrsson (m)	
1999/2000:T510	Björn von der Esch (kd)	
1999/2000:T511	Lena Olsson m.fl. (v, kd, c, mp)	
1999/2000:T512	Eskil Erlandsson m.fl. (c)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
1999/2000:T515	Gunilla Wahlén (v)	
1999/2000:T516	Jonas Ringqvist och Sture Arnesson (båda v)	
1999/2000:T518	Annika Nilsson och Kent Härstedt (båda s)	
1999/2000:T519	Annika Nilsson och Kent Härstedt (båda s)	
1999/2000:T522	Anna Åkerhielm och Jan Backman (båda m)	1–3
1999/2000:T523	Kenneth Lantz (kd)	
1999/2000:T526	Carina Hägg m.fl. (s)	
1999/2000:T528	Gudrun Lindvall (mp)	
1999/2000:T529	Susanne Eberstein m.fl. (s)	
1999/2000:T531	Susanne Eberstein m.fl. (s)	
1999/2000:T532	Rune Berglund och Berit Andnor (båda s)	
1999/2000:T533	Leif Jakobsson och Marie Granlund (båda s)	
1999/2000:T535	Per-Olof Svensson m.fl. (s)	
1999/2000:T537	Eva Johansson och Tone Tingsgård (båda s)	
1999/2000:T538	Alf Eriksson m.fl. (s)	1
1999/2000:T539	Urban Ahlin m.fl. (s)	
1999/2000:T540	Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s)	
1999/2000:T542	Kenneth Johansson (c)	
1999/2000:T544	Berndt Ekholm m.fl. (s)	
1999/2000:T545	Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s)	
1999/2000:T546	Birgitta Sellén (c)	
1999/2000:T547	Mats Berglind (s)	
1999/2000:T549	Per-Richard Molén m.fl. (m)	1–2
1999/2000:T630	Gudrun Lindvall m.fl. (mp)	3
1999/2000:T815	Gunnel Wallin m.fl. (c, s, m, v, kd, fp)	
1999/2000:N214	Lennart Daléus m.fl. (c)	30 och 32
1999/2000:N239	Per Westerberg (m)	5
2000/01:T202	Holger Gustafsson (kd)	2

Motion	Motionärer	Yrkanden
2000/01:T209	Anne- Katrine Dunker och Patrik Norinder (båda m)	3
2000/01:T211	Kenth Skårvik m.fl. (fp)	14
2000/01:T215	Johan Pehrson (fp)	5–6
2000/01:T216	Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s)	1
2000/01:T220	Björn Kaaling och Tone Tingsgård (båda s)	2
2000/01:T224	Per Westerberg m.fl. (m, s, v, kd, c, fp, mp)	
2000/01:T229	Owe Hellberg (v)	1–2
2000/01:T230	Britt Bohlin m.fl. (s)	10, 12–13 och 20
2000/01:T231	Sven Bergström m.fl. (c)	6
2000/01:T501	Elizabeth Nyström och Jan-Evert Rådström (båda m)	
2000/01:T502	Eskil Erlandsson och Gunnel Wallin (båda c)	
2000/01:T505	Kenneth Johansson (c)	
2000/01:T506	Bertil Persson (m)	
2000/01:T507	Harald Bergström (kd) och Anders G Högmark (m)	
2000/01:T508	Ulf Melin och förste vice talman Anders Björck (båda m)	
2000/01:T509	Åke Gustavsson och Lars Wegendahl (båda s)	
2000/01:T510	Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s)	
2000/01:T511	Göran Hägglund m.fl. (kd)	
2000/01:T513	Per Lager m.fl. (mp)	4
2000/01:T514	Lennart Hedquist (m)	
2000/01:T515	Stefan Hagfeldt (m)	
2000/01:T516	Lennart Fridén (m)	
2000/01:T517	Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd)	1–3
2000/01:T518	Ulla-Britt Hagström m.fl. (kd)	
2000/01:T519	Per-Richard Molén m.fl. (m)	1–2
2000/01:T521	Tuve Skånberg (kd)	
2000/01:T522	Birgitta Sellén (c)	
2000/01:T524	Margareta Andersson m.fl. (c)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2000/01:T525	Stig Eriksson och Siv Holma (båda v)	
2000/01:T526	Tasso Stafilidis och Sture Arnesson (båda v)	
2000/01:T527	Annelie Enochson (kd)	
2000/01:T528	Ewa Thalén Finné och Cristina Husmark Pehrsson (båda m)	
2000/01:T529	Sinikka Bohlin och Raimo Pärssinen (båda s)	
2000/01:T530	Ulf Björklund (kd) och Kenneth Johansson (c)	1–3
2000/01:T531	Mats Berglind (s)	
2000/01:T532	Sonia Karlsson (s)	
2000/01:T534	Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s)	
2000/01:T535	Per-Olof Svensson m.fl. (s)	
2000/01:T536	Åke Sandström (c) och Yvonne Ångström (fp)	
2000/01:T537	Carina Hägg m.fl. (s)	
2000/01:T538	Marianne Jönsson m.fl. (s)	
2000/01:T539	Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s)	
2000/01:T540	Mikael Oscarsson (kd)	
2000/01:T541	Lennart Klockare och Birgitta Ahlqvist (båda s)	
2000/01:T542	Alf Eriksson m.fl. (s, m, v, kd, c, fp)	
2000/01:T543	Berndt Sköldestig (s)	
2000/01:T544	Susanne Eberstein m.fl. (s)	
2000/01:T545	Susanne Eberstein m.fl. (s)	
2000/01:T546	Jan Backman och Anna Åkerhielm (båda m)	
2000/01:T547	Karin Wegestål m.fl. (s)	
2000/01:T548	Willy Söderdahl och Sture Arnesson (båda v)	
2000/01:T549	Berndt Ekholm m.fl. (s)	
2000/01:T550	Willy Söderdahl och Sture Arnesson (båda v)	
2000/01:T551	Annelie Enochson m.fl. (kd, v, fp)	
2000/01:T612	Bertil Persson (m)	1

Motion	Motionärer	Yrkanden
2000/01:T654	Leif Jakobsson m.fl. (s)	
2000/01:N268	Yvonne Ångström m.fl. (fp)	8
2001/02:T3	Jan Backman och Anna Åkerhielm (båda m)	
2001/02:T4	Kerstin Kristiansson Karlstedt och Göran Norlander (båda s)	
2001/02:T5	Carl Fredrik Graf (m)	
2001/02:T10	Gunnar Axén (m)	
2001/02:T15	Agne Hansson m.fl. (c)	10
2001/02:T19	Birgitta Sellén (c)	4–5
2001/02:T21	Berndt Ekholm m.fl. (s)	
2001/02:T22	Erling Wälivaara (kd)	
2001/02:T24	Per Erik Granström m.fl. (s)	
2001/02:T26	Ulf Björklund m.fl. (kd)	
2001/02:T29	Lars U Granberg (s)	
2001/02:T32	Bengt Silfverstrand m.fl. (s)	
2001/02:T35	Per Erik Granström m.fl. (s)	
2001/02:T36	Sten Lundström	2
2001/02:T39	Sven-Erik Sjöstrand (båda v) Kristina Zakrisson Berit Andnor (båda s)	
2001/02:T41	Johnny Gylling m.fl. (kd)	11
2001/02:T45	Yvonne Ångström (fp)	
2001/02:T46	Kenth Skårvik m.fl. (fp)	12
2001/02:T48	Karl-Göran Biörsmark (fp)	
2001/02:T239	Per-Richard Molén m.fl. (m)	1–2
2001/02:T261	Bertil Persson (m)	
2001/02:T280	Anne-Katrine Dunker (m)	
2001/02:T282	Göran Hägglund och Maria Larsson (båda kd)	
2001/02:T288	Maria Larsson och Göran Hägglund (båda kd)	
2001/02:T292	Ulf Nilsson (fp)	
2001/02:T298	Mikael Oscarsson (kd)	
2001/02:T300	Lisbet Calner m.fl. (s)	6–11
2001/02:T314	Inger Strömbom (kd)	
2001/02:T330	Mikael Oscarsson (kd)	
2001/02:T341	Berndt Sköldestig och Sonia Karlsson (båda s)	
2001/02:T342	Berndt Sköldestig och Inge Carlsson (båda s)	
2001/02:T347	Carina Hägg m.fl. (s)	
2001/02:T353	Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2001/02:T364	Annelie Enochson (kd)	
2001/02:T371	Gudrun Lindvall (m)	
2001/02:T372	Eva Flyborg m.fl. (fp)	
2001/02:T384	Kentth Högström (s)	
2001/02:T389	Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s)	
2001/02:T413	Anita Jönsson m.fl. (s)	
2001/02:T416	Leif Jakobsson och Marie Granlund (båda s)	
2001/02:T421	Henrik Landerholm och Sten Tolgfors (båda m)	
2001/02:T430	Runar Patriksson (fp)	6
2001/02:T432	Lennart Klockare och Birgitta Ahlqvist (båda s)	
2001/02:T449	Annelie Enochson m.fl. (kd, v, fp)	
2001/02:T450	Johnny Gylling m.fl. (kd)	7
2001/02:T452	Åsa Torstensson (c)	
2001/02:T461	Charlotte L Bjälkebring (v)	2 och 5

**Vissa andra projekt, bl.a. sjöfart, luftfart och yrkanden som behandlar flera trafikslag**

1999/2000:T202	Agne Hansson (c)	1
1999/2000:T203	Inga Berggren m.fl. (m)	
1999/2000:T206	Gunnel Wallin (c)	3 och 9
1999/2000:T212	Åke Gustavsson m.fl. (s)	
1999/2000:T213	Bo Lundgren m.fl. (m)	9
1999/2000:T216	Anne-Katrine Dunker och Patrik Norinder (båda m)	
1999/2000:T218	Göran Magnusson m.fl. (s)	
1999/2000:T219	Karin Olsson m.fl. (s)	
1999/2000:T220	Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s)	delvis
1999/2000:T224	Ulf Björklund (kd)	3
1999/2000:T225	Karl Gustav Abramsson och Carin Lundberg (båda s)	
1999/2000:T226	Dan Ericsson (kd)	
1999/2000:T228	Berndt Sköldestig m.fl. (s)	
1999/2000:T229	Majléne Westerlund Panke m.fl. (s)	
1999/2000:T230	Karin Wegestål m.fl. (s)	1
1999/2000:T231	Marianne Andersson m.fl. (c, s, m, kd, fp)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
1999/2000:T233	Reynoldh Furustrand m.fl. (s)	
1999/2000:T234	Mikael Odenberg och Carl-Erik Skårman (båda m)	
1999/2000:T235	Eva Arvidsson m.fl. (s)	1
1999/2000:T237	Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd)	1–2
1999/2000:T238	Johnny Gylling (kd)	1
1999/2000:T241	Inger Strömbom m.fl. (kd)	
1999/2000:T242	Tommy Waidelich m.fl. (s)	1
1999/2000:T244	Dan Ericsson och Yvonne Andersson (båda kd)	4–5
1999/2000:T351	Per Landgren (kd)	2
1999/2000:T618	Charlotte L Bjälkebring (v)	
1999/2000:T628	Inge Carlsson och Michael Hagberg (båda s)	
1999/2000:T808	Ewa Thalén Finné m.fl. (m)	
1999/2000:Bo231	Eskil Erlandson m.fl. (c)	12
1999/2000:N214	Lennart Daléus m.fl. (c)	33
1999/2000:N226	Lars Hjertén (m)	
1999/2000:N271	Karin Pilsäter m.fl. (fp)	8
1999/2000:N388	Ingegerd Saarinen m.fl. (mp)	8
2000/01:T201	Bo Lundgren m.fl. (m)	8
2000/01:T202	Holger Gustafsson (kd)	3
2000/01:T203	Magnus Jacobsson (kd)	
2000/01:T204	Inga Berggren m.fl. (m)	1–2
2000/01:T205	Inger Strömbom m.fl. (kd)	2–3
2000/01:T206	Holger Gustafsson och Ulla-Britt Hagström (båda kd)	
2000/01:T207	Anna Lilliehöök (m)	
2000/01:T210	Cecilia Magnusson m.fl. (m, kd, c)	
2000/01:T211	Kenth Skårvik m.fl. (fp)	26
2000/01:T213	Ulf Björklund (kd)	
2000/01:T214	Sven Brus (kd)	
2000/01:T217	Tommy Waidelich m.fl. (s)	
2000/01:T218	Marie Granlund m.fl. (s)	
2000/01:T221	Göran Magnusson m.fl. (s)	
2000/01:T222	Karin Olsson m.fl. (s)	
2000/01:T225	Agne Hansson (c)	
2000/01:T226	Elisebeht Markström m.fl. (s)	



Motion	Motionärer	Yrkanden
2000/01:T227	Agneta Ringman m.fl. (s)	
2000/01:T228	Mats Berglind m.fl. (s)	
2000/01:T230	Britt Bohlin m.fl. (s)	17
2000/01:T338	Per Landgren och Annelie Enochson (båda kd)	2
2000/01:T380	Eva Johansson (s)	
2000/01:T513	Per Lager m.fl. (mp)	2-3
2000/01:T520	Ulf Nilsson och Siw Persson (båda fp)	
2000/01:T645	Eva Arvidsson (s)	
2000/01:Bo234	Rigmor Stenmark (c)	2
2000/01:N264	Per Erik Granström m.fl. (s)	1
2000/01:N321	Carl-Erik Skårman m.fl. (m)	9
2000/01:N386	Marianne Andersson (c)	5
2000/01:Sk732	Anne-Katrine Dunker och Patrik Norinder (båda m)	5
2000/01:Ub808	Karin Pilsäter m.fl. (fp)	4
2001/02:T1	Lennart Fridén (m)	
2001/02:T6	Lennart Hedquist m.fl. (m, kd, c, fp)	
2001/02:T14	Inga Berggren m.fl. (m)	
2001/02:T19	Birgitta Sellén (c)	1
2001/02:T23	Anne-Katrine Dunker (m)	
2001/02:T34	Kent Olsson m.fl. (m)	
2001/02:T40	Margareta Israelsson m.fl. (s)	
2001/02:T42	Karin Jeppsson m.fl. (s)	
2001/02:T44	Elver Jonsson (fp)	3-5
2001/02:T47	Rigmor Stenmark (c)	
2001/02:T50	Åke Sandström (c)	
2001/02:T53	Marianne Andersson och Birgitta Carlsson (båda c)	
2001/02:T265	Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd)	
2001/02:T278	Rigmor Stenmark och Sven Bergström (båda c)	
2001/02:T290	Holger Gustafsson (kd)	
2001/02:T300	Lisbet Calner m.fl. (s)	12-15
2001/02:T326	Margareta Viklund (kd)	2-4
2001/02:T334	Willy Söderdahl (v)	
2001/02:T355	Inger Strömbom m.fl. (kd)	2
2001/02:T357	Cecilia Magnusson m.fl. (m, kd, fp)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2001/02:T377	Michael Hagberg m.fl. (s)	
2001/02:T430	Runar Patriksson (fp)	4–5
2001/02:T455	Henrik S Järrel (m)	
2001/02:T461	Charlotta L Bjälkebring (v)	3 och 6
2001/02:Bo322	Karin Pilsäter (fp)	4
2001/02:Bo323	Karin Pilsäter m.fl. (fp)	3
2001/02:N313	Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m)	5
2001/02:N315	Per Westerberg m.fl. (m)	12
2001/02:N319	Margareta Cederfelt m.fl. (m)	11
2001/02:N373	Göran Hägglund m.fl. (kd)	6

BILAGA 2

## Regeringens förslag till riksdagsbeslut

Proposition 2001/02:1 Budgetpropositionen för 2002 –  
utgiftsområde 22 Kommunikationer

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i budgetpropositionen för 2002 (punkterna 3–4, 10–12)

3. att riksdagen bemyndigar regeringen att låta Vägverket betala de återstående amorteringarna avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda, åren 2004 och 2005, (avsnitt 4)

4. att riksdagen godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 2 000 000 000 kronor för genomförande av prioriterade väg- och järnvägsprojekt med start 2002, (avsnitt 4)

10. att riksdagen godkänner att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 10 400 000 000 kronor för Botniabanan AB för den första och den andra utbyggnadsetappen mellan Örnsköldsvik–Husum respektive Nyland–Örnsköldsvik samt för planeringsarbete för den återstående etappen Husum–Umeå, (avsnitt 7.2)

11. att riksdagen godkänner att regeringen låter Riksgäldskontoret lösa, överta eller på annat för staten kostnadseffektivt sätt hantera de lån som Botniabanan AB upptagit med stöd av den garanti på 1 495 000 000 kronor som Riksgäldskontoret ställt ut till bolaget, (avsnitt 7.2)

12. att riksdagen återkallar tidigare bemyndigande för regeringen att låta Riksgäldskontoret utställa kapitaltäckningsgarantier till skydd för Botniabanan AB:s egna kapital och att garantera bolagets förpliktelser gentemot långivare, rättighetsinnehavare och fordringsägare, inom en ram som exklusive mervärdesskatt uppgår till 1 495 000 000 kronor, varav 195 000 000 kronor avser finansiella kostnader. (avsnitt 7.2)

## Proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i proposition 2001/02:20

1. att riksdagen godkänner att delmålet om hög transportkvalitet utvidgas samt att ett nytt delmål om ett jämställt transportsystem införs, (avsnitt 1)

2. att riksdagen godkänner att den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 skall uppgå till 364 miljarder kronor och skall användas enligt följande: (avsnitt 5)

- 87 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar,
- 38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar,
- 8 miljarder kronor för sektorsuppgifter,
- 17 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar,
- 100 miljarder kronor för investeringar i järnvägar,
- 69 miljarder kronor för vägar, varav 39 miljarder kronor för nationella väginvesteringar och 30 miljarder kronor för regional transportinfrastruktur,
- 45 miljarder kronor för kapitalkostnader i form av räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån,

3. att riksdagen godkänner att av de 8 miljarder kronor som avsätts för sektorsuppgifter skall 6 miljarder kronor fördelas till Vägverket och 2 miljarder kronor till Banverket, (avsnitt 6)

4. att riksdagen godkänner att planeringsramen för järnvägsinvesteringar skall omfatta investeringar på hela det statliga järnvägsnätet, miljöförbättrande åtgärder längs samma nät samt statsbidrag till investeringar i järnvägar, spåraneläggningar, rullande materiel för regional kollektivtrafik och terminaler som staten inte är huvudman för, (avsnitt 5)

5. att riksdagen godkänner att färdigställande av järnvägstunneln genom Hallandsås finansieras inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar, (avsnitt 7.1)

6. att riksdagen godkänner att statens andel av den kostnadsfördring som uppstått för Botniabanan skall inrymmas i planeringsramen för järnvägsinvesteringar, (avsnitt 7.2)

7. att riksdagen bemyndigar regeringen att godkänna att Banverket ensamt skall ansvara för genomförande av Citytunneln i Malmö samt godkänner att statens del av finansieringen av Citytunneln i Malmö skall inrymmas inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar och med ändring av riksdagens tidigare beslut godkänner att SVEDAB AB inte skall svara för någon delfinansiering av Citytunneln i Malmö samt godkänner att Statens järnvägar ges rätt att till Banverket avyttra sina aktier i bolaget Tunnelpersonalen i Malmö AB, (avsnitt 7.3)

8. att riksdagen godkänner att planeringsramen för nationella väginvesteringar skall omfatta investeringar på stamvägnätet, åtgärder för förbättrad miljö på hela det statliga vägnätet samt åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet på stamvägnätet, (avsnitt 5)

9. att riksdagen godkänner att den regionala planeringsramen skall omfatta investeringar i statliga vägar som inte är nationella stamvägar, bidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar, inklusive kommunala flygplatser och kajanläggningar, bidrag till kommunala väghållare för fysiska åtgärder och transportinformatik för förbättrad miljö och trafiksäkerhet samt bidrag till trafikhuvudmän för investeringar i spårfordon för regional kollektivtrafik och åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade resenärer, (avsnitt 8)

10. att riksdagen godkänner att statsbidraget till åtgärder för en mer tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade resenärer får disponeras t.o.m. 2004, (avsnitt 9)

11. att riksdagen godkänner att vägledande för prioriteringar av åtgärder och fördelning av planeringsramen skall vara samhällsekonomisk lönsamhet för föreslagna åtgärder, där hänsyn också tas till hur mycket åtgärderna bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. För att uppnå de transportpolitiska målen skall vid prioritering av åtgärder de mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna väljas, (avsnitt 10)

12. att riksdagen godkänner att indelningen av de statliga järnvägarna i stomjärnvägar och länsjärnvägar avskaffas. (avsnitt 8)

BILAGA 3

## Motioner som behandlas i avsnitten 1–10

## Motioner från riksmötet 1999/2000

*1999/2000:T204* av Harald Nordlund (fp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en översyn av miljöavgifterna bör göras i syfte att åstadkomma ett mer miljöeffektivt transportarbete. (avsnitt 1)

*1999/2000:T205* av Stig Eriksson m.fl. (v) vari yrkas:

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om medel för drift och underhåll av vägar för kommande år. (avsnitt 5)

*1999/2000:T206* av Gunnel Wallin (c) vari yrkas:

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att frigöra investeringsmedel genom en omprövning av Citytunneln, (avsnitt 7.3)

*1999/2000:T207* av Runar Patriksson (fp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en utredning av den organisatoriska strukturen inom transportsektorn i syfte att förbättra samverkan mellan transportlagen. (avsnitt 1)

*1999/2000:T208* av Gudrun Schyman m.fl. (v) vari yrkas:

1. att riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till handlingsplan för en ekologiskt hållbar transportpolitik enligt vad som anförts i motionen, (avsnitt 1)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ny trafikomställningsmyndighet, (avsnitt 1)

4. att riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning om konsekvenserna av att överföra Vägverkets uppgifter till andra organ på lokal, regional och central nivå enligt vad som anförts i motionen. (avsnitt 1)

*1999/2000:T209* av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad konkurrens inom trafiksektorn, (avsnitt 1)

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om målen för trafikpolitiken, (avsnitt 1)

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en total översyn av trafikpolitiken, (avsnitt 1)

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikens miljöpåverkan, (avsnitt 1)

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om de grundläggande transportpolitiska principerna, (avsnitt 1)

9. att riksdagen beslutar om en total avreglering av godstrafiken på järnväg, (avsnitt 1)

11. att riksdagen beslutar om en fullständig avreglering av den interregionala persontrafiken på järnväg, (avsnitt 1)

*1999/2000:T210* av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas:

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skärpta utsläppstak till år 2010, (avsnitt 1)

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bullerstörande vägnät, (avsnitt 1)

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om samhällsplanering enligt de trafikpolitiska målen, (avsnitt 1)

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljöstyrande vägavgifter i hårt trafikerade stadskärnor, (avsnitt 3)

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om cykelpolitik, (avsnitt 8)

22. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en redovisning och en samhällsekonomisk kalkyl för Citytunnelprojektet. (avsnitt 7.3)

*1999/2000:T213* av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om infrastrukturens stora betydelse för tillväxt, sysselsättning och trafiksäkerhet, (avsnitt 5)

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggnad av en motorvägstriangel som sammanlänkar landets tre största städer, (avsnitt 5)

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändiga investeringar i Storstockholm och de övriga storstadsregionerna, (avsnitt 5)

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om de farligaste vägsträckorna, (avsnitt 5)

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om övriga vägar, (avsnitt 5)

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det omedelbara behovet av att åtgärda de farligaste vägsträckorna, (avsnitt 5)

*1999/2000:T214* av Kenneth Lantz (kd) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljögranskning av avslutade, men existerande infrastrukturinvesteringar, (avsnitt 10)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av miljökontroll på befintliga järnvägs- och väginvesteringar. (avsnitt 1)

*1999/2000:T215* av Elver Jonsson och Runar Patriksson (båda fp) vari yrkas:

1. att riksdagen hos regeringen begär att en bilsocial utredning tillsätts som snabbt ger en allsidig och total bild av människors villkor i sitt dagliga resande, (avsnitt 1)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att vid framtida beslut som påverkar biltrafiken särskilt utreda behovet av arbetsresor, barnfamiljers resebehov i bil samt glesbygdens särskilda behov av nyttoresor och socialt motiverade resor, (avsnitt 1)

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att sådana åtgärder bör vidtas som ur konsumentsynpunkt underlättare för dem som behöver – och önskar – ha tillgång till en egen bil. (avsnitt 1)

*1999/2000:T232* av Bertil Persson (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om övergång från storskaligt och glest till småskaligt och tätt i trafikpolitiken. (avsnitt 1)

*1999/2000:T236* av Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om effektiva infrastruktursatsningar inför framtiden. (avsnitt 5)

*1999/2000:T242* av Tommy Waidelich m.fl. (s) vari yrkas:

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kapacitetsförstärkningar söderifrån till Stockholm Central. (avsnitt 7.4)

*1999/2000:T243* av Carin Lundberg m.fl. (s) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en starkare politisk styrning av all verksamhet som kan hänföras till infrastrukturen, (avsnitt 1)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att man vid prioritering mellan olika infrastrukturobjekt tar hänsyn till såväl regionalpolitiska som sociala skäl, vid sidan av de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används, (avsnitt 10)

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ta större hänsyn till de tunga transporterna vid fördelning av väganlag till både drift och investeringar, (avsnitt 5)

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets vägar skall kunna hållas öppna året om, (avsnitt 5)

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av bra vägar för att den växande turistnäringen skall kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen, (avsnitt 5)

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om standarden på det nationella stamvägnätet i skogslänen, (avsnitt 5)

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ge godstrafiken en betydligt högre prioritet, (avsnitt 5)

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om samordning av de olika trafikslagen så att hela Sverige får en god kommunikationsstandard. (avsnitt 1)



1999/2000:T320 av Olle Lindström (m) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det eftersatta underhållet av det allmänna vägnätet och att drift- och underhållsanslagen räknas upp. (avsnitt 5)

1999/2000:T325 av Eskil Erlandsson och Margareta Andersson (båda c) vari yrkas:

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan ändring till tioårig plan för hårdbeläggning av grusvägar i enlighet med vad som anförts i motionen, (avsnitt 5)

1999/2000:T354 av Hans Karlsson m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av förbättrat vägunderhåll. (avsnitt 5)

1999/2000:T357 av Viviann Gerdin m.fl. (c) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att staten skall ta sitt ansvar för låg vägstandard i skogslänen, (avsnitt 5)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att drifts- och underhållsnivån inte får försämrats i skogslänen. (avsnitt 5)

1999/2000:T501 av Bertil Persson (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Citytunneln snarast kommer till utförande. (avsnitt 7.3)

1999/2000:T524 av Bertil Persson (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Hallandsåstunneln behövs. (avsnitt 7.1)

1999/2000:T534 av Birger Schlaug m.fl. (mp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om investeringar i nationella järnvägar – projektbeskrivningar. (avsnitt 5)

1999/2000:T538 av Alf Eriksson m.fl. (s) vari yrkas:

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färdigställandet av tunnelbygget genom Hallandsåsen. (avsnitt 7.1)

1999/2000:T549 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas:

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att tydliga samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler måste göras för varje tänkt investering, (avsnitt 10)

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tredje spåret, (avsnitt 7.4)

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en granskning av Botniabaneprojektet. (avsnitt 7.2)

1999/2000:T630 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp) vari yrkas:

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det är mycket angeläget att ett tredje spår genom Stockholm

byggs, eftersom det är av riksintresse för den spårburna trafiken och dess utveckling i Sverige. (avsnitt 7.4)

1999/2000:N214 av Lennart Daléus m.fl. (c) vari yrkas:

24. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsning på bärighetshöjande åtgärder såsom tjälsäkring och ny beläggning, (avsnitt 5)

1999/2000:Sk637 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp) vari yrkas:

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en långsiktig plan för att höja standarden på grusvägnätet i landet, framför allt vad gäller glesbygdskommunerna. (avsnitt 5)

## Motioner från riksmötet 2000/01

2000/01:T201 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening betydelsen av infrastrukturen för skapandet av tillväxt och välbefinnande i vårt land i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 1)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att utvecklingen på IT-området ökar snarare än minskar behovet av transporter i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 5)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening individens behov av nya intelligenta transportlösningar i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 5)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening företagens behov av nya och intelligenta transportlösningar (ITS) i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 5)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening behovet av intelligent logistik inom företagen i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 5)

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att befolkningsförändringarna påverkar infrastrukturens användning i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 5)

9. Riksdagen beslutar att anslå 30 miljarder kronor till vägar i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 5)

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att möjligheterna till alternativa finansieringsformer måste utredas i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 2)

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att skyndsamt åtgärda de vägsträckor som för närvarande uppvisar hög olycksfrekvens i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 5)

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att redan beslutade järnvägsprojekt skall färdigställas i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 5)

13. Riksdagen beslutar att bygga det ”tredje spåret” i Stockholm i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 7.4)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att skyndsamt besluta om fortsatt utbyggnad av Hallandsåstunneln i enlighet med vad som anförs i motionen. (avsnitt 7.1)

2000/01:T205 av Inger Strömbom m.fl. (kd) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en snabb utbyggnad av järnvägskapaciteten förbi Rid-darholmen. (avsnitt 7.4)

2000/01:T208 av Ewa Larsson och Lars Ångström (båda mp) vari yrkas:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att styrande stimulans vad avser miljöriktiga bilar arbetas fram. (avsnitt 1)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att verka för att lagstiftningen om tillåtlighetsprövningen av väg-byggen skärps. (avsnitt 1)

2000/01:T211 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad konkurrens inom trafikpolitiken. (avsnitt 1)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av trafikpolitiken. (avsnitt 1)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafik och miljö. (avsnitt 1)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om principerna för transportpolitiken. (avsnitt 1)

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om godstransporter. (avsnitt 1)

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bilen måste erkännas som en nödvändighet i glesbygden. (avsnitt 1)

12. Riksdagen beslutar om en total avreglering av all persontrafik på järn-väg. (avsnitt 1)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Banverkets fördelning av tåglägen. (avsnitt 1)

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tjälsäkring på vägnätet. (avsnitt 5)

25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om s.k. PPP-projekt. (avsnitt 2)

2000/01:T212 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om påskyndande av alternativt finansierade infrastrukturprojekt s.k. PPP. (avsnitt 2)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ytterligare prioriterade PPP-projekt. (avsnitt 2)

3. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av lagen om statsbudgeten (1996:1059) till förmån för alternativ finansiering av infrastruktur. (avsnitt 2)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bullerstörande vägnät. (avsnitt 1)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillåta fler pilotprojekt för alternativa bränslen såsom ekoparafin. (avsnitt 1)

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miljöstyrande vägavgifter i hårt trafikerade stadskärnor. (avsnitt 3)

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om cykelpolitik. (avsnitt 8)

24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda ett alternativ till Citytunneln. (avsnitt 7.3)

25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa slottider inom järnvägen. (avsnitt 1)

*2000/01:T230* av Britt Bohlin m.fl. (s) vari yrkas:

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av Västkustbanan och färdigställande av tunneln genom Hallandsåsen. (avsnitt 7.1)

*2000/01:T231* av Sven Bergström m.fl. (c) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Rikstrafikens arbete med samordning av trafiklagen måste påskyndas. (avsnitt 1)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att propositionen rörande infrastruktur snarast måste presenteras. (avsnitt 1)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skyndsamt måste ta fram fem lämpliga projekt som kan finansieras med hjälp av PPP-modellen. (avsnitt 2)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ange en skamgräns för lägsta acceptabla vägstandard. (avsnitt 5)

5. Riksdagen begär att regeringen snarast återkommer till riksdagen med ett förslag till en tioårig plan för återhämtning och upprustning av det efter-satta vägnätet. (avsnitt 5)

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att intensifiera arbetet med att underlätta kombitrafik. (avsnitt 1)

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en stegvis övergång till konkurrensutsatt persontrafik på alla järnvägslinjer. (avsnitt 1)

12. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag på hur ägandet av stationer och övriga gemensamma funktioner skall utformas i framtiden. (avsnitt 1)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnaden av tredje spåret måste samordnas med förläggning av Centralbron i tunnel. (avsnitt 7.4)

*2000/01:T232* av Agneta Lundberg m.fl. (s) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en starkare politisk styrning av all verksamhet som kan hänföras till infrastrukturen. (avsnitt 1)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att man vid prioritering mellan olika infrastrukturobjekt tar hänsyn till såväl regionalpolitiska som sociala skäl, vid sidan av de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används. (avsnitt 10)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta större hänsyn till de tunga transporterna vid fördelning av väganslag både till drift och investeringar. (avsnitt 5)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets vägar skall kunna hållas öppna året om. (avsnitt 5)

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av bra vägar för att den växande turistnäringen skall kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen. (avsnitt 5)

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om standarden på det nationella stamvägnätet i skogslänen. (avsnitt 5)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ge godstrafiken en betydligt högre prioritet. (avsnitt 5)

*2000/01:T336* av Karin Svensson Smith m.fl. (v) vari yrkas:

2. Riksdagen begär att regeringen i den kommande infrastrukturpropositionen lägger fram förslag till ramar för ett anslag för gång- och cykeltrafik enligt vad i motionen anförs. (avsnitt 8)

*2000/01:T337* av Olle Lindström (m) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det eftersatta underhållet av det allmänna vägnätet och att drift- och underhållsanslagen bör räknas upp. (avsnitt 5)

*2000/01:T340* av Anders Sjölund och Ola Sundell (båda m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade väganslag. (avsnitt 5)

*2000/01:T344* av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga ut de svenska delarna av den nordiska triangeln. (avsnitt 5)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av utbyggd infrastruktur i våra storstadsregioner. (avsnitt 5)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt åtgärda de vägsträckor som för närvarande uppvisar hög olycksfrekvens. (avsnitt 5)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öka anslagen för drift och underhåll i syfte att höja standarden på vårt svenska vägnät. (avsnitt 5)

2000/01:T347 av Inga Berggren m.fl. (m, kd, c) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avsätta mer pengar för vägunderhåll. (avsnitt 5)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillse att för näringslivet viktiga vägprojekt sätts i gång utan dröjsmål. (avsnitt 5)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheterna att finansiera infrastrukturprojekt enligt modellen public-private partnership, PPP-modellen. (avsnitt 2)

2000/01:T360 av Carina Hägg (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att säkerställa kompetens för byggnation och underhåll av grusvägar. (avsnitt 6)

2000/01:T372 av Rolf Kenneryd (c) vari yrkas:

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till en åtgärdsplan för att snarast möjligt ta bort eftersläpningen i vägunderhållet och höja bärigheten till ett axeltryck som medger utnyttjande av full lastkapacitet. (avsnitt 5)

2000/01:T398 av Kaj Larsson m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att nettovärdeskvoten för vägar endast belastas med anläggningskostnad. (avsnitt 10)

2000/01:T413 av Harald Nordlund (fp) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en översyn av miljöavgifterna bör göras i syfte att åstadkomma ett mer miljöeffektivt transportarbete. (avsnitt 1)

2000/01:T503 av Bertil Persson (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdigställande av Hallandsåstunneln. (avsnitt 7.1)

2000/01:T504 av Bertil Persson (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att snabbt få Citytunneln i Malmö klar. (avsnitt 7.3)

2000/01:T519 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas:

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tydliga samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler måste göras för varje tänkt investering. (avsnitt 10)

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tredje spåret. (avsnitt 7.4)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en kostnadsanalys av Botniabaneprojektet, (avsnitt 7.2)

10. Riksdagen begär att regeringen ändrar den förordning som reglerar SJ:s trafikrätter. (avsnitt 1)

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kombitrafik. (avsnitt 1)

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att närmare utreda huvudmannaskapet för SJ:s fordonsförsörjning i syfte att skapa full konkurrensneutralitet mellan operatörerna. (avsnitt 1)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att särskilja SJ:s fastighetsinnehav från SJ. (avsnitt 1)

*2000/01:T523* av Sofia Jonsson (c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggande av tredje spåret. (avsnitt 7.4)

*2000/01:T624* av Gudrun Lindvall (mp) vari yrkas:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att bygga ut och förbättra den spårbundna trafiken för att minska behovet av inrikesflyg. (avsnitt 1)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att bygga fler järnvägsspår genom centrala Stockholm. (avsnitt 7.4)

*2000/01:T641* av Stig Eriksson m.fl. (v) vari yrkas:

1. Riksdagen begär att regeringen i den kommande infrastrukturpropositionen lägger fram förslag till investeringsmål och förutsättningar för ersättning av inrikesflyg med tågtransporter på sträckor som kan nås med tåg på omkring tre timmar enligt vad i motionen anförs. (avsnitt 1)

*2000/01:T820* av Sture Arnesson m.fl. (v) vari yrkas: Riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning med syfte att lägga fram förslag till åtgärder för kollektivtrafiken så att de nationella miljömålen och de transportpolitiska målen nås enligt vad i motionen anförs. (avsnitt 1)

*2000/01:T826* av Willy Söderdahl m.fl. (v) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen i kommande infrastrukturproposition beaktar ungdomars behov av kollektivtrafik. (avsnitt 1)

*2000/01:T830* av Eskil Erlandsson och Åke Sandström (båda c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inrättande av ett infrastrukturverk. (avsnitt 1)

*2000/01:T837* av Inger Segelström och Anders Ygeman (båda s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lagstiftning för att möjliggöra kommunala miljöstyrande trängselavgifter på vägtrafik. (avsnitt 3)

*2000/01:T839* av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast sätta in åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken. (avsnitt 1)

*2000/01:Bo223* av Lennart Daléus (c) vari yrkas:

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafik i storstaden. (avsnitt 1)

*2000/01:MJ218* av Gudrun Schyman m.fl. (v) vari yrkas:

3. Riksdagen begär att regeringen skall verka för att internationella avtal gör det möjligt att internalisera de internationella transporternas externa samhällsekonomiska kostnader i priset för transporterna. (avsnitt 1)

*2000/01:MJ711* av Lennart Daléus m.fl. (c) vari yrkas:

27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Godstransportdelegationen bör få ett tilläggsdirektiv att presentera en delrapport om miljö och transporter. (avsnitt 1)

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i möjligaste mån prioritera befintlig infrastruktur före nyanläggning. (avsnitt 1)

29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av trängselavgifter. (avsnitt 3)

30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda frågan om ett samlat ansvar för infrastruktur. (avsnitt 1)

*2000/01:MJ840* av Rigmor Stenmark (c) vari yrkas:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om underhåll av vägar. (avsnitt 5)

*2000/01:N225* av Elver Jonsson och Runar Patriksson (båda fp) vari yrkas:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en långsiktig hållbar plan upprättas för landets kommunikationer där särskilt vägnätet och – i förekommande fall – tjälsäkring verkställs. (avsnitt 5)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en bilsocial utredning. (avsnitt 1)

*2000/01:N243* av Inger Strömbom m.fl. (kd) vari yrkas:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastrukturens betydelse. (avsnitt 1)

*2000/01:N266* av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas:

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behoven av en infrastrukturpolitisk reform. (avsnitt 1)

*2000/01:N267* av Lennart Daléus m.fl. (c) vari yrkas:

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad tillgång till fullgod kvalitet på digital och fysisk infrastruktur. (avsnitt 1)

*2000/01:N268* av Yvonne Ångström m.fl. (fp) vari yrkas:

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tjälsäkring av vägar. (avsnitt 5)

5. Riksdagen beslutar höja väganslagen. (avsnitt 5)



2000/01:N319 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp) vari yrkas:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behov av en långsiktig plan fr.o.m. år 2002 för att höja standarden på grusvägnätet i landet, framför allt vad gäller glesbygdskommunerna. (avsnitt 5)

2000/01:N325 av Runar Patriksson (fp) vari yrkas:

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om goda kommunikationers betydelse för regionalpolitiken. (avsnitt 5)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av tjälsäkring av vägar. (avsnitt 5)

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om höjda väganslag. (avsnitt 5)

2000/01:N383 av Matz Hammarström m.fl. (mp) vari yrkas:

24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om garanterad miniminivå vad gäller tillgången till kommunikationstjänster i hela landet. (avsnitt 1)

25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättring av tågtidtabellerna för att minska väntetiderna. (avsnitt 1)

26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad turtäthet i tågtrafiken. (avsnitt 1)

27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fler snabbtåg. (avsnitt 1)

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nybyggnationer och upprustningar av järnvägslinjer för höghastighetstrafik för att underlätta arbetspendling mellan regioner. (avsnitt 1)

2000/01:N385 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas:

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägar och transporter. (avsnitt 1)

## Motioner med anledning av proposition 2001/02:20

2001/02:T9 av Jonas Ringqvist (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om långsiktiga mål för vägtrafikens utsläpp av växthusgaser. (avsnitt 1)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att motorvägar inte hör hemma i ett hållbart transportsystem. (avsnitt 1)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om styrmedel för att begränsa trafikvolymen. (avsnitt 1)

2001/02:T12 av Anders G Högmark och Jeppe Johnsson (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inlemma enskilda vägar i planeringsprocessen. (avsnitt 5)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om anslagen till enskilda vägar. (avsnitt 5)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bevarandet av kulturmiljövärdena i enskilda vägar. (avsnitt 5)

2001/02:T13 av Agneta Ringman m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en decentraliserad beslutsprocess vid kommande infrastrukturinvesteringar. (avsnitt 8)

2001/02:T15 av Agne Hansson m.fl. (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om höjda anslag till drift och underhåll av vägnätet. (avsnitt 4)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att satsningen på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion bör ingå i de regionala planerna för att öka det regionala inflytandet. (avsnitt 8)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att målet att genomförandet av länsplanerna skall ha kommit lika långt bör ses exklusive satsningarna på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. (avsnitt 4)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prioriteringsordning gällande infrastrukturen. (avsnitt 5)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om verkligt regionalt inflytande över infrastrukturen. (avsnitt 8)

6. Riksdagen beslutar att den regionala planeringsramen sätts till 84 miljarder kronor för planperioden. (avsnitt 5)

7. Riksdagen beslutar om en tvådelad regional planeringsram i enlighet med vad som anförs i motionen. (avsnitt 8)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Rikstrafikens arbete med samordning av trafikslagen måste påskyndas. (avsnitt 1)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att planeringsdirektiven till trafikverken bör utformas så att stor hänsyn tas till vikten av väl fungerande stråk för godstrafiken. (avsnitt 5)

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att frågan om ett samlat ansvar och verk för infrastruktur bör utredas. (avsnitt 1)

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om långsiktig skattebefrielse för biobränslen. (avsnitt 1)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjlighet att efter lokala beslut ta ut trängsel- eller miljöavgifter. (avsnitt 3)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inriktning på en politik för trygg och säker trafikmiljö. (avsnitt 1)

15. Riksdagen beslutar att planeringsramen för drift och underhåll av det statliga vägnätet sätts till 120 miljarder kronor. (avsnitt 5)

16. Riksdagen beslutar att planeringsramen för nationella väginvesteringar sätts till 46,5 miljarder kronor. (avsnitt 5)
18. Riksdagen beslutar att avsätta 170 miljoner kronor mer per år till anslaget drift och byggande av enskilda vägar än regeringens förslag. (avsnitt 5)
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inrätta en nationell fond för oförutsedda händelser i det enskilda vägnätet. (avsnitt 5)
20. Riksdagen beslutar avslå förslaget om att avskaffa indelningen av de statliga järnvägarna i stombjörnvägar och länsjärnvägar. (avsnitt 5)
21. Riksdagen beslutar att planeringsramen för stombjörnvägar sätts till 63 miljarder kronor. (avsnitt 5)
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förbättra beslutsunderlaget innan beslut om trafiklösningar i Malmöregionen fattas. (avsnitt 7.3)
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en strategi för att öka jämställdheten i transportpolitiken bör utarbetas. (avsnitt 1)
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tidigt i planperioden använda PPP-finansiering för infrastrukturprojekt för att få till den infrastrukturella satsning som är nödvändig. (avsnitt 2)
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i mindre skala och endast för större infrastrukturprojekt använda vägtullar för att möjliggöra nyinvesteringar. (avsnitt 1)
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att investeringsstödet för spårfordon ej bör tas ur ordinarie planeringsramar utan från ett eget anslag. (avsnitt 8)
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att investeringsstödet för spårfordon bör utökas till att omfatta även bussar i kollektivtrafik som drivs med alternativa drivmedel. (avsnitt 8)
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att investeringar i separata busskörfält och bussgator samt signalprioritering för bussar i lokal kollektivtrafik bör bli berättigade till statliga bidrag i alla delar av landet. (avsnitt 8)
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att behandla den traditionella fysiska infrastrukturen och den digitala infrastrukturen tillsammans. (avsnitt 1)
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige bör vara pådrivande för att EU:s transportsystem miljöanpassas. (avsnitt 1)
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige i EU bör arbeta för ett gemensamt program för utveckling av transportsystemet i Barentsregionen. (avsnitt 1)

2001/02:T16 av Anna Lilliehöök (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trängselavgifter. (avsnitt 3)

2001/02:T17 av Magda Ayoub och Margareta Viklund (båda kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa PPP-lösningar. (avsnitt 2)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bibehålla det regionala ansvaret för infrastrukturinvesteringar. (avsnitt 8)

2001/02:T18 av Bo Lundgren m.fl. (m):

1. Riksdagen beslutar att den ekonomiska planeringsramen avseende väginvesteringar för perioden 2002–2013 skall uppgå till 105 000 000 000 kr. (avsnitt 5)

2. Riksdagen beslutar att den ekonomiska planeringsramen avseende drift, underhåll, tjälsäkringsåtgärder samt sektorsuppgifter avseende vägar för perioden 2002–2013 skall uppgå till 120 000 000 000 kr. (avsnitt 5)

3. Riksdagen beslutar att den ekonomiska planeringsramen avseende järnvägsinvesteringar för perioden 2002–2013 skall uppgå till 62 000 000 000 kr. (avsnitt 5)

4. Riksdagen beslutar att den ekonomiska planeringsramen avseende drift, underhåll och sektorsuppgifter avseende järnvägar för perioden 2002–2013 skall uppgå till 38 000 000 000 kr. (avsnitt 5)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om utvecklingen av infrastrukturen. (avsnitt 1)

2001/02:T20 av Lennart Daléus (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverkets ansvar som statlig väghållare bör omfatta alla former av vägtrafik. (avsnitt 8)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket bör utforma en strategi för säker cykling utanför detaljplanelagt område. (avsnitt 8)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket inom sin planeringsram bör bygga separata gång- och cykelvägar i den utsträckning som detta är samhällsekonomiskt motiverat. (avsnitt 8)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket i sina överläggningar med länsstyrelser och kommuner bör tillse att kostnadseffektiva åtgärder för säker cykling beaktas i den regionala transportplaneringen. (avsnitt 8)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Banverket bör samråda med Vägverket om överlåtelse av nedlagda banvallar som är så belägna att de kan utgöra underlag för cykelvägar. (avsnitt 8)

2001/02:T25 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastrukturella satsningar i Värmland under den kommande planeringsperioden. (avsnitt 8)

2001/02:T28 av Ingemar Josefsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om cykling och cykelleder. (avsnitt 8)

2001/02:T30 av Mikael Johansson m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att tunnel genom Hallandsåsen ej skall färdigställas. (avsnitt 7.1)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att Banverket bör få i uppdrag att överväga andra alternativ till Citytunneln i Malmö i samband med framtagande av stomnätplanen. (avsnitt 7.3)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att statens del av finansieringen av Citytunneln i Malmö inte skall inrymmas inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar. (avsnitt 7.3)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att den föreslagna satsningen på 17 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar i stället blir 30 miljarder kronor enligt åtgärdsförslag i Miljöpartiets landsbygdspaket. (avsnitt 5)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att ytterligare ökade resurser, 2 100 miljoner kronor, i närtid, 2002–2004, bör avsättas till bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar. (avsnitt 4)

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att ytterligare ökade resurser, 2 220 miljoner kronor, i närtid, 2002–2004, avsätts till investeringar i järnvägar. (avsnitt 4)

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att resurser, 4 320 miljoner kronor, i närtid, 2002–2004, tas från investeringar i vägar. (avsnitt 4)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att planeringsramen för nationella väginvesteringar bör minskas till 9 miljarder kronor och att dessa medel till största delen skall användas till fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. (avsnitt 5)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att planeringsramen för regionala investeringar bör minskas till 15 miljarder kronor. (avsnitt 5)

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att planeringsramen för regionala investeringar ej får användas till kommunala flygplatser. (avsnitt 8)

2001/02:T31 av Anita Jönsson (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att använda kollektivtrafiken som ett verktyg för att uppnå de transportpolitiska delmålen. (avsnitt 8)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en betydande del av den regionala planeringsramen används till

åtgärder som ökar den regionala kollektivtrafikens konkurrenskraft. (avsnitt 8)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att åtgärder i den lokala kollektivtrafiken bör bli berättigade till statsbidrag ur den regionala planeringsramen. (avsnitt 8)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att reservationen av 4,5 miljarder kronor till investeringar i spårfordon också bör användas till investeringar i bussar som drivs med alternativa bränslen och till investeringar i dieseldrivna bussar med modern miljöteknik. (avsnitt 8)

2001/02:T33 av Leif Jakobsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ett starkt regionalt inflytande över prioriteringsbeslut som har regional bäring. (avsnitt 8)

2001/02:T36 av Sten Lundström och Sven-Erik Sjöstrand (båda v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att medel avsatta för anläggande av Citytunneln i Malmö överförs till förmån för byggandet av ett yttre godsspår i Malmöregionen. (avsnitt 7.3)

2001/02:T41 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen beslutar att den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 skall uppgå till 375 miljarder kronor och skall användas enligt följande: 150 miljarder kronor avsätts för drift och underhåll samt andra riktade åtgärder för att återställa väg- och järnvägsstandarden, 100 miljarder kronor avsätts för investeringar i järnvägar, 77 miljarder kronor avsätts för investeringar i vägar, varav 47 miljarder kronor för nationella väginvesteringar och 30 miljarder kronor för regionala investeringar, 3 miljarder kronor avsätts för Sjöfartsverkets investeringar i farleder och 45 miljarder kronor avsätts för kapitalkostnader i form av räntor, amorteringar och avgifter för investeringar med alternativ finansiering. (avsnitt 5)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att ett långsiktigt hållbart transportsystem också planeras utifrån målet om samhällsekonomisk effektivitet. (avsnitt 10)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Godstransportdelegationen bör permanentas som ett forum för transportfrågor. (avsnitt 1)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att projekt i gällande plan skall genomföras i planerad takt. (avsnitt 5)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av Botniabanans finansierings- och styrmodell. (avsnitt 7.2)

6. Riksdagen avslår förslaget om att statens del av finansieringen av Citytunneln i Malmö skall inrymmas inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar. (avsnitt 7.3)

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att alternativ till Citytunneln bör utredas. (avsnitt 7.3)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att planeringsramen för transportinfrastruktur bör omfatta också av staten finansierade investeringar i sjöfartens infrastruktur. (avsnitt 5)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att planeringen för 2004–2015 inriktas med sju infrastrukturella grepp. (avsnitt 1)

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att planeringen av transportinfrastruktur bör styras av principen att väg- och järnvägskapitalet skall förvaltas på ett sådant sätt att inte värdet urholkas. (avsnitt 1)

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att nollvisionen återupprättas genom att särskilt olycksdrabbade vägvagnsplaner prioriteras i den nationella planen. (avsnitt 5)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett samlat åtgärdsprogram för Stockholms trafiksituation bör föras in i de nationella planerna. (avsnitt 5)

14. Riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning med uppdrag att lämna förslag till åtgärder som förbättrar transportsystemet i Göteborgsregionen. (avsnitt 5)

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de återstående projekten i den svenska transporttriangeln bör genomföras tidigt under kommande planperiod. (avsnitt 5)

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de återstående projekten i Nordiska triangeln bör genomföras tidigt under kommande planperiod. (avsnitt 5)

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör ta initiativ till en samlad infrastrukturpolitik för Östersjöregionen. (avsnitt 1)

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillsättande av en delegation för infrastrukturinvesteringar med alternativa finansieringsformer. (avsnitt 2)

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör ta initiativ till ett nationellt program för transportinformatik. (avsnitt 1)

*2001/02:T46 av Kenth Skårvik m.fl. (fp):*

1. Riksdagen godkänner att den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 skall uppgå till 375 miljarder kronor (inklusive PPP) och skall användas enligt följande: 97 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar, 38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar, 8 miljarder kronor för sektorsuppgifter, 24 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar, 78 miljarder kronor för investeringar i järnvägar, 85 miljarder kronor för vägar, varav 49 miljarder kronor för nationella väginvesteringar och 35 miljarder kronor för

regional transportinfrastruktur samt 45 miljarder kronor för kapitalkostnader i form av räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån och PPP. (avsnitt 5)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om s.k. PPP-projekt. (avsnitt 2)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en restriktiv användning av alternativa statliga finansieringsformer. (avsnitt 2)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrens för en väl fungerande trafik. (avsnitt 1)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en breddning av reseavdraget. (avsnitt 1)

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en tillgänglighetsreform för funktionshindrade inom trafikpolitiken. (avsnitt 9)

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bristerna i dagens transportsystem. (avsnitt 5)

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om angelägna vägprojekt. (avsnitt 5)

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägsinvesteringar. (avsnitt 7.1)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Botniabanan. (avsnitt 7.2)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättrad spårkapacitet genom centrala Stockholm. (avsnitt 7.4)

*2001/02:T54* av Per Erik Granström m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sektorsansvaret för Banverket. (avsnitt 6)

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2001

*2001/02:T239* av Per-Richard Molén m.fl. (m):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att SJ:s roll bör renodlas till att i framtiden vara en stark operatör som på affärsmässiga grunder kan konkurrera om trafik på svenska och europeiska järnvägar. (avsnitt 1)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tydliga samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler måste göras för varje tänkt investering. (avsnitt 10)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om getingmidjan i Stockholm. (avsnitt 7.4)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en kostnadsanalys av Botniabaneprojektet och dess inverkan på investeringsbehovet på övriga av Botniabanan påverkade järnvägssträckor. (avsnitt 7.2)



10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att roller, rutiner och ansvarsfördelning mellan Banverket och Botniabanebolaget klarläggs. (avsnitt 7.2)

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kombitrafik. (avsnitt 1)

13. Riksdagen begär att regeringen ändrar den förordning som reglerar SJ:s trafikrätter. (avsnitt 1)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att närmare utreda huvudmannaskapet för SJ:s fordonsförsörjning i syfte att skapa full konkurrensneutralitet mellan operatörerna. (avsnitt 1)

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omstrukturera Jernhusen AB:s fastighetsinnehav. (avsnitt 1)

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om privatisering av Statens järnvägar. (avsnitt 1)

2001/02:T244 av Inga Berggren m.fl. (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Citytunneln som en viktig del i en fungerande järnvägsinfrastruktur i Öresundsregionen och i södra Sverige. (avsnitt 7.3)

2001/02:T258 av Bertil Persson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att besluta att påskynda byggandet av Citytunneln. (avsnitt 7.3)

2001/02:T287 av Bertil Persson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tunneln genom Hallandsåsen. (avsnitt 7.1)

2001/02:T315 av Per Lager m.fl. (mp):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till en nationell handlingsplan för ökat cyklande. (avsnitt 8)

2001/02:T318 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av regeringsinitiativ för att öka tillgängligheten för rullstolsburna på SJ:s tåg. (avsnitt 9)

2001/02:T326 av Margareta Viklund m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att planerings- och beslutsprocessen utvecklas så att det regionala inflytandet ökar och den demokratiska förankringen stärks. (avsnitt 1)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Citytunneln. (avsnitt 7.3)

2001/02:T355 av Inger Strömbom m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en snabb utbyggnad av järnvägskapaciteten förbi Rid-darholmen. (avsnitt 7.4)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att några av de mest samhällsekonomiskt lönsamma väg- och järn-

vägsprojekten i Stockholmsregionen får bli försöksprojekt med upphandling och finansiering enligt public-private partnership. (avsnitt 2)

4. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring i lagstiftningen för att möjliggöra public-private partnership. (avsnitt 2)

7. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till förändringar i lagstiftningen så att kommuner och regioner själva kan besluta om att utnyttja miljöstyrande vägavgifter i hårt trafikerade stadskärnor. (avsnitt 3)

2001/02:T356 av Kent Olsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett ökat användande av PPP-finansiering vid infrastruktursatsningar. (avsnitt 2)

2001/02:T360 av Ulla-Britt Hagström (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bättre analysera bakgrunden för kvinnors och mäns olika resmönster. (avsnitt 1)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de statliga verk som planerar och styr trafiken har en jämställd styrelserepresentation. (avsnitt 1)

2001/02:T393 av Gunilla Wahlén m.fl. (v):

Riksdagen begär att regeringen gör en utredning av kostnaden för person- och godstransporter för privatpersoner, företag, kommuner och landsting enligt vad i motionen anförs. (avsnitt 1)

2001/02:T396 av Peter Pedersen (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att, inom ramen för de medel som avsätts för infrastruktursatsningar under perioden 2004–2015, trafikhuvudmännen i ett eller flera län bör tilldelas medel för att införa nolltaxa i kollektivtrafiken samt att forskning bör knytas till försöksprojektet/en för att utvärdera hur nolltaxan påverkar rese- och resmönster, val av färdmedel, olycksstatistik och utvecklingen av trafikskadekostnader, miljöpåverkan, om det påverkar pendling till arbete på annan ort, om det påverkar utflyttningen från periferi till centrum osv. (avsnitt 8)

2001/02:T419 av Per-Richard Molén m.fl. (m):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om betydelsen av fungerande markförbindelser för flygets funktion. (avsnitt 5)

2001/02:T440 av Lisbeth Staaf-Igelström (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett särskilt statligt bidrag till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur i form av busskörfält, bussgator, signalprioriteringssystem och andra former av mobil informationsteknik. (avsnitt 8)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att använda kollektivtrafiken som ett verktyg för att uppnå de transportpolitiska målen. (avsnitt 8)

2001/02:T447 av Birgitta Carlsson (c):

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till en åtgärdsplan för hur man skall komma till rätta med de eftersläpningar som nu finns vad gäller vägunderhåll, bärighetshöjning, tjälsäkring och beläggning av vårt finmaskiga vägnät. (avsnitt 5)

2001/02:T450 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen avslår regeringens hemställan om att få besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 2 miljarder kronor för genomförande av prioriterade väg- och järnvägsprojekt med start 2002. (avsnitt 4)

2. Riksdagen begär att regeringen utreder förutsättningarna för en omvandling av delar av skatten på drivmedel till väghållningsavgift. (avsnitt 2)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett program för utbyggnad av särskilt olycksdrabbade vägvsnitt. (avsnitt 5)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett åtgärdsprogram för att lösa trafikproblemen i Stockholm. (avsnitt 7.4)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör ta initiativ till en nordisk infrastrukturpolitik. (avsnitt 1)

9. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av lagen om statsbudgeten (1996:1059) till förmån för alternativ finansiering av infrastruktur. (avsnitt 2)

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillsättandet av en speciell delegation för infrastrukturinvesteringar med alternativa finansieringsformer. (avsnitt 2)

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av Botniabanans finansierings- och styrmodell. (avsnitt 7.2)

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av Citytunneln vad gäller teknisk lösning, finansiering och styrmodell. (avsnitt 7.3)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör ta initiativ till ett nationellt program för transportinformatik. (avsnitt 5)

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att alla järnvägslinjer blir föremål för upphandling. (avsnitt 1)

19. Riksdagen begär att regeringen utreder förutsättningarna för ett införande av slottider inom järnvägen. (avsnitt 1)

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att särskild vikt skall läggas vid skapandet av intermodala transportknutpunkter. (avsnitt 5)

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inom EU verka för gemensamma regler för vägavgifter för tunga fordon. (avsnitt 1)

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miljöstyrande vägavgifter i hårt trafikerade stadskärnor. (avsnitt 3)

24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillgängligheten till kollektivtrafiken för funktionshindrade. (avsnitt 9)

25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en handlingsplan för ökat cyklande. (avsnitt 8)

*2001/02:T461* av Charlotta L Bjälkebring (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tredje spåret. (avsnitt 7.4)

*2001/02:T463* av Kenth Skårvik m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av bättre konkurrens inom samtliga trafikslag. (avsnitt 1)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafikens miljöpåverkan. (avsnitt 1)

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en total avreglering av godstrafiken på järnväg. (avsnitt 1)

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en bilsocial utredning. (avsnitt 1)

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en total avreglering av persontrafiken på järnväg. (avsnitt 1)

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av tjälsäkring av vägnätet. (avsnitt 5)

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om privatfinansierad infrastruktur. (avsnitt 2)

*2001/02:MJ338* av Agne Hansson m.fl. (c):

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en 10-årsplan för att ta igen det eftersatta underhållet av det statliga vägnätet. (avsnitt 5)

*2001/02:MJ527* av Gudrun Schyman m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att regeringen skall verka för att avgifter och skatter för transporter anpassas till transporter-  
nas samhällsekonomiska kostnader. (avsnitt 1)

*2001/02:N224* av Bo Lundgren m.fl. (m):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastruktursatsningar i storstadsregionerna. (avsnitt 5)

*2001/02:N262* av Yvonne Ångström m.fl. (fp):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tjälsäkring av vägnätet. (avsnitt 5)

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om målsättningen att samtliga vägar i landet skall hållas öppna och farbara under alla delar av året. (avsnitt 5)

*2001/02:N267* av Eva Flyborg m.fl. (fp):

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en infrastrukturpolitik för företagsamhet. (avsnitt 5)

*2001/02:N364* av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp):

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättring av tågtidtabellerna för att minska väntetiderna. (avsnitt 1)

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad turtäthet i tågtrafiken. (avsnitt 1)

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fler snabbtåg. (avsnitt 1)

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nybyggnationer och upprustningar av järnvägslinjer för höghastighetstrafik för att underlätta arbetspendling mellan regioner. (avsnitt 1)

*2001/02:Sk288* av Bo Lundgren m.fl. (m):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en väl utbyggd och underhållen väginfrastruktur för att hela Sverige skall kunna växa och utvecklas. (avsnitt 1)

*2001/02:So501* av Agne Hansson m.fl. (c):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förhindra de statliga myndigheternas neddragning av service till allmänheten. (avsnitt 1)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att möjliggöra för kommunerna att införa olika former av trängsel- och miljöavgifter för att begränsa trafikflöden, till förmån för kollektivtrafiken och stadsmiljön. (avsnitt 3)

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av miljövänliga kollektivtrafiklösningar i storstadsområden. (avsnitt 1)

BILAGA 4

## Motioner som behandlas i avsnittet 11 Övriga projekt

### Vägar

#### ***Motion från riksmötet 1998/99***

*1998/99:T901* av Bertil Persson (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en förbindelse mellan Falster och Rostock. (avsnitt 11)

#### ***Motioner från riksmötet 1999/2000***

*1999/2000:T201* av Holger Gustafsson (kd) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansiering och byggstart för vägbyggnader i Västra Götalands Skaraborgsområde (E 20, rv 44, rv 49) inom den av Kristdemokraterna föreslagna utökade ramen. (avsnitt 11)

*1999/2000:T202* av Agne Hansson (c) vari yrkas:

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om angelägna väginvesteringar i Kalmar län. (avsnitt 11)

*1999/2000:T209* av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas:

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vägprojekt som är angelägna för hela landet, (avsnitt 11)

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en uppgradering av riksväg 45 till Europaväg. (avsnitt 11)

*1999/2000:T210* av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas:

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ytterligare prioriterade projekt. (avsnitt 11)

*1999/2000:T222* av Marianne Andersson (c) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsning på vägarna i Dalsland. (avsnitt 11)

*1999/2000:T224* av Ulf Björklund (kd) vari yrkas:

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behov av goda vägkommunikationer till Sälenfjällen. (avsnitt 11)

*1999/2000:T227* av Ulla-Britt Hagström (kd) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om betydelsen av E 20 som en sammanhållande länk i Sverige och mot kontinenten, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om E 20 och trafiksäkerheten, (avsnitt 11)

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den regionalpolitiska betydelsen av E 20. (avsnitt 11)

*1999/2000:T235* av Eva Arvidsson m.fl. (s) vari yrkas:

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snar utbyggnad av väg 73 mellan Fors och Nynäshamns nya infart. (avsnitt 11)

*1999/2000:T237* av Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd) vari yrkas:

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tvärvägnätets betydelse, (avsnitt 11)

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnaden av riksväg 44 mellan Uddevalla och Vänersborg, (avsnitt 11)

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att förtydliga målet att utbyggnaden av väg E 6 mellan Uddevalla och Svinesund skall vara klar år 2007. (avsnitt 11)

*1999/2000:T238* av Johnny Gylling (kd) vari yrkas:

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att väg E 22 genom Blekinge snarast bör byggas ut till fyrfilig väg med mittbarriär såsom ett PPP-projekt. (avsnitt 11)

*1999/2000:T301* av Rolf Gunnarsson (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om storleken på väganlaget. (avsnitt 11)

*1999/2000:T302* av Björn Leivik och Elizabeth Nyström (båda m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av väginvesteringar i Dalsland. (avsnitt 11)

*1999/2000:T303* av Maud Ekendahl (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändiga utbyggnader av väg 13 i Skåne. (avsnitt 11)

*1999/2000:T304* av Inga Berggren (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att utbyggnaden av E 6 till motorväg, delen Vellinge–Trelleborg, påskyndas och förverkligas tidigt under planperioden. (avsnitt 11)

*1999/2000:T305* av Inger René m.fl. (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnaden av Europaväg 6. (avsnitt 11)

*1999/2000:T306* av Anna Åkerhielm och Jan Backman (båda m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den svenska regeringen måste informera den danska regeringen om hur viktigt det är att Kongevejen snarast byggs ut. (avsnitt 11)

*1999/2000:T307* av Maud Ekendahl och Ingvar Eriksson (båda m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skyndsamt ombyggnad av E 4:an vid Örkeljunga. (avsnitt 11)

*1999/2000:T308* av Lars Hjertén m.fl. (m, kd, c) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om prioritering av underhållsbidrag och investeringsbidrag till vägnätet i Västra Götaland. (avsnitt 11)

*1999/2000:T309* av Birgitta Sellén m.fl. (c, v, kd) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en upp- rustning av Nordingråvägen. (avsnitt 11)

*1999/2000:T310* av Elizabeth Nyström (m) vari yrkas:

1. att riksdagen hos regeringen begär att utbyggnad av riksväg 45 på sträckan Göteborg–Trollhättan påbörjas senast år 2000, dvs. i början av nästa infrastrukturplaneringsperiod. (avsnitt 11)

*1999/2000:T311* av Leif Carlson och Nils Fredrik Aurelius (båda m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att inom befintliga ramar göra nyinvesteringar i vissa delar av vägnätet i sydöstra Sverige. (avsnitt 11)

*1999/2000:T312* av Kenth Skårvik (fp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snar utbyggnad av riksväg 44 längs hela sträckningen mellan Vänersborg/Trollhättan och Uddevalla. (avsnitt 11)

*1999/2000:T313* av Eskil Erlandsson och Gunnel Wallin (båda c) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att åtgärder skall inrymmas i planeringsramen för investeringar i nationella stamvägar för att inom planperioden ge E 4 utanför Markaryd–Örkeljunga och Ljungby en standard motsvarande motorväg. (avsnitt 11)

*1999/2000:T314* av Jan Backman och Ingvar Eriksson (båda m) vari yrkas:

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att skylta alternativa vägar över Öresund i samband med att den fasta förbindelsen öppnas. (avsnitt 11)

*1999/2000:T315* av Karl-Göran Biörsmark (fp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om anläggande av en förbifart vid Söderköping inom ramen för anslaget för investeringar i vägar. (avsnitt 11)

*1999/2000:T316* av Göte Jonsson (m) vari yrkas: att riksdagen beslutar om ytterligare medel till den nationella väghållningsplanen enligt vad som anförts i motionen. (avsnitt 11)

*1999/2000:T317* av Lena Ek (c) vari yrkas:

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att fler grusvägar får beläggning, (avsnitt 11)

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att de trafikfarligaste sträckorna i varje län byggs bort. (avsnitt 11)



1999/2000:T321 av Lennart Kollmats (fp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnad av riksväg 40, sträckan Borås–Jönköping, till motorväg. (avsnitt 11)

1999/2000:T322 av Magnus Jacobsson (kd) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att inom ramen för anslaget prioritera väghållningen i Fyrbodalen. (avsnitt 11)

1999/2000:T323 av Magnus Jacobsson (kd) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om modernisering av vägnätet i Västmanland. (avsnitt 11)

1999/2000:T326 av Eskil Erlandsson och Agne Hansson (båda c) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en upprustning av vägarna 23, 138 och 34, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en gemensam benämning av väg 23, 138 och 34, Malmö–Växjö–Linköping. (avsnitt 11)

1999/2000:T329 av Marianne Andersson och Birgitta Carlsson (båda c) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en prioritering av E 20. (avsnitt 11)

1999/2000:T331 av Johan Pehrson (fp) och Sofia Jonsson (c) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om väg 60, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förhållandet mellan budgetnivån och planeringsnivån i framtiden. (avsnitt 11)

1999/2000:T332 av Ingemar Vänerlov (kd) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av att säkra de viktigaste vägarna i Dalslands inre vägnät. (avsnitt 11)

1999/2000:T333 av Harald Bergström (kd) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en utbyggnad av E 4 förbifart Markaryd av trafiksäkerhetsskäl bör få högsta prioritet. (avsnitt 11)

1999/2000:T334 av Yvonne Ångström (fp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om uppgradering av riksväg 45 till Europaväg. (avsnitt 11)

1999/2000:T335 av Sten Tolgfors (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en ombyggnad av E 18 mellan Örebro och Karlskoga. (avsnitt 11)

1999/2000:T336 av Nils-Erik Söderqvist och Britt Bohlin (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av förbättrad standard på vägarna i Dalsland och Göta Älvdal. (avsnitt 11)

*1999/2000:T337* av Runar Patriksson (fp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att såsom ett EU-projekt i samverkan rädda Osebolsbron i Torsby kommun. (avsnitt 11)

*1999/2000:T338* av Jeppe Johnsson (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en upprustning av väg E 22. (avsnitt 11)

*1999/2000:T339* av Kent Olsson (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om investeringar på kommunikationsområdet i Bohuslän. (avsnitt 11)

*1999/2000:T341* av Rolf Kenneryd (c) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en kraftfull upprustning av vägnätet. (avsnitt 11)

*1999/2000:T342* av Catharina Elmsäter-Svärd (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att färdigställa E 4:ans förbifart väster om Stockholm. (avsnitt 11)

*1999/2000:T343* av Lennart Hedquist m.fl. (m, kd, c, fp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att snarast fastställa sträckningen av E 4:an från södra Uppsala och norrut genom Uppland. (avsnitt 11)

*1999/2000:T344* av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om underhållsmedel till riks- och länsvägar i Värmland. (avsnitt 11)

*1999/2000:T345* av Sonia Karlsson (s) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om betydelsen av att man i den fortsatta planeringen särskilt uppmärksammar objekt med stora miljövinster och andra mer svårkvantifierade samhällsvinster för lokalsamhället, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att riksväg 50 – delen genom Motala – ges högsta prioritet. (avsnitt 11)

*1999/2000:T347* av Jerry Martinger och Marietta de Pourbaix-Lundin (båda m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att utbyggnaden av vägnätet på Södertörn bör prioriteras i Vägverkets planering. (avsnitt 11)

*1999/2000:T348* av Kerstin Kristiansson m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om riks- och länsvägar i Västernorrlands län. (avsnitt 11)

*1999/2000:T349* av Susanne Eberstein m.fl. (s) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av särskilda åtgärder för vägarna i Västernorrland, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att vid fördelningen av väganslag ta större hänsyn till den tunga trafiken. (avsnitt 11)

*1999/2000:T350* av Berit Andnor och Rune Berglund (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att anslagen till vägnätet i Jämtlands län ges hög prioritet i kommande budgetarbete. (avsnitt 11)

*1999/2000:T352* av Inger Lundberg och Lisbeth Staaf-Igelström (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att E 18 – avsnittet Örebro–norska gränsen – bör ges status som strategisk väg i den nationella väghållningsplanen. (avsnitt 11)

*1999/2000:T353* av Maud Björnemalm m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Bergslagsdiagonalen. (avsnitt 11)

*1999/2000:T355* av Per-Olof Svensson och Raimo Pärssinen (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att väg 67 snarast upprustas. (avsnitt 11)

*1999/2000:T356* av Kenth Högström m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skyndsam modernisering av E 4 mellan Lindefallet och Hudiksvall. (avsnitt 11)

*1999/2000:T358* av Maud Björnemalm m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av om- och nybyggnad av väg 249. (avsnitt 11)

*1999/2000:T360* av Kjell Nordström m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för att stärka E 20:s betydelse för tillväxt och regional utveckling och som övergripande förbindelse mellan Stockholm och Göteborg. (avsnitt 11)

*1999/2000:T361* av Mona Berglund Nilsson m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snabbare utbyggnad av Europaväg 6 i norra Bohuslän till motorvägsstandard. (avsnitt 11)

*1999/2000:T362* av Carin Lundberg och Karl Gustav Abramsson (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidigareläggning av E 4 Yttervik–Tjärn. (avsnitt 11)

*1999/2000:T363* av Karl-Göran Biörsmark (fp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättringar av E 22. (avsnitt 11)

*1999/2000:T364* av Runar Patriksson m.fl. (fp) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om alternativfinansiering av förbättringar av E 18, väg 45 och väg 61, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansiering av tjälsäkringsprogram. (avsnitt 11)

*1999/2000:T365* av Kenneth Johansson (c) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att upprustning av riksväg 70, speciellt sträckan Sala–Avesta, skall ges extra hög prioritet och snarast genomföras. (avsnitt 11)

*1999/2000:T367* av Kjell Nordström och Urban Ahlin (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av vägarna 48 och 64. (avsnitt 11)

*1999/2000:T368* av Sonja Fransson och Berndt Ekholm (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att prioritera beläggning av grusvägar i Sjuhäradsbygden. (avsnitt 11)

*1999/2000:T369* av Johnny Ahlqvist och Anders Karlsson (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fördelningen av infrastruktursatsningar till Skåne län. (avsnitt 11)

*1999/2000:T370* av Laila Bäck m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafiksäkerheten på riksväg 71. (avsnitt 11)

*1999/2000:T371* av Birgitta Sellén (c) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om specialdestinerade anslag till Västernorrlands vägnät. (avsnitt 11)

*1999/2000:T372* av Lars Elinderson (m) och Marianne Andersson (c) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att fullfölja ombyggnaden av väg 181 mellan Falköping och Vårgårda. (avsnitt 11)

*1999/2000:T373* av Mats Berglind (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidigareläggning av byggandet av motorvägen mellan Enköping och Sagån. (avsnitt 11)

*1999/2000:T374* av Jan Björkman m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om riksvägsstatus för tvärleden Blekinge–Halland. (avsnitt 11)

*1999/2000:T375* av Ulf Björklund m.fl. (kd, c, fp) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en uppgradering av Inlandsvägen, avsnittet Kristinehamn–Johannesholm (Mora), till att ingå i stamvägnätet, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en sammanhängande vägnumrering mellan Halmstad och Johannisholm (Mora), (avsnitt 11)

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Inlandsvägens dåliga tekniska kvalitet och konsekvenserna för turism och näringsliv, (avsnitt 11)

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behov av att, som ett första steg, bygga om oacceptabel vägyta och dålig linjeföring till önskvärd bredd, (avsnitt 11)

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheter till en regional utveckling inte minst för kommuner och näringsliv i Norrland inland. (avsnitt 11)

*1999/2000:T376* av Lars Gustafsson (kd) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om anslag till vägar-  
na i Halland. (avsnitt 11)

*1999/2000:T377* av Sofia Jonsson (c) och Johan Pehrson (fp) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att projektarbetet för väg 249 tidigareläggs, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att byggnationen av väg 249 utförs i en etapp mellan Vedeå och Jädersbruk. (avsnitt 11)

*1999/2000:T440* av Ulla-Britt Hagström m.fl. (kd, m, c, fp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ny vägsträckning av riksväg 48 genom Skultorps centrum. (avsnitt 11)

*1999/2000:T502* av Kenneth Johansson (c) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att återstående två mil av riksväg 60 mellan Borlänge och Falun som ett första steg skall införas i det nationella stamvägnätet, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att hela Bergslagsdiagonalen skall ha samma vägnummer och förslagsvis utmärkas som riksväg 50, (avsnitt 11)

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ombyggnadsprojektet "Förbifart Ludvika" på riksväg 60 skall ges en extra hög prioritet och snarast genomföras. (avsnitt 11)

*1999/2000:T522* av Anna Åkerhielm och Jan Backman (båda m) vari yrkas:

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att intensifiera det svenska intresset för en fast förbindelse över Fehmarn Bält. (avsnitt 11)

*1999/2000:T806* av Annika Nilsson och Kent Härstedt (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Fehmarn Bält. (avsnitt 11)

*1999/2000:T809* av Anna Åkerhielm (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skyltning av alternativa vägar över Öresund. (avsnitt 11)

*1999/2000:T814* av Bertil Persson (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bro mellan Falster och Rostock. (avsnitt 11)

*1999/2000:Bo231* av Eskil Erlandsson m.fl. (c) vari yrkas:

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en aktualisering av Västerleden som en del av Yttre tvärleden i Stockholm. (avsnitt 11)

*1999/2000:N213* av Runar Patriksson m.fl. (fp) vari yrkas:

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en upprustning av vissa stamvägar samt tjälsäkring av grusvägnätet. (avsnitt 11)

*1999/2000:N214* av Lennart Daléus m.fl. (c) vari yrkas:

25. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att förbättra de sämre delarna av Europavägarna så att trafiksäkerheten ökar. (avsnitt 11)

*1999/2000:N240* av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) vari yrkas:

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förutsättningar för att få till stånd färdigställandet av E 4:ans förbifart väster om Stockholm. (avsnitt 11)

#### *Motioner från riksmötet 2000/01*

*2000/01:T202* av Holger Gustafsson (kd) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om finansiering och byggstart för vägbyggnader i Skaraborgsområdet (E 20, rv 44, rv 49) inom den av Kristdemokraterna föreslagna utökade ramen. (avsnitt 11)

*2000/01:T209* av Anne-Katrine Dunker och Patrik Norinder (båda m) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om drift och underhåll på vissa delar av vägnätet i Gävleborgs och Uppsala län. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om utbyggnad till motorvägsstandard. (avsnitt 11)

*2000/01:T211* av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas:

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om utbyggnad och upprustning av Europaväg 4, motorväg mellan Göteborg och Stockholm, Europaväg 6 samt riksväg 73. (avsnitt 11)

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att uppgradera riksväg 45 (inlandsvägen) till Europaväg. (avsnitt 11)

*2000/01:T215* av Johan Pehrson (fp) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om E 18. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om väg 249. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om Bergslagsdiagonalen. (avsnitt 11)

*2000/01:T220* av Björn Kaaling och Tone Tingsgård (båda s) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om E 4 genom Uppland. (avsnitt 11)

2000/01:T230 av Britt Bohlin m.fl. (s) vari yrkas:

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av Europaväg 20. (avsnitt 11)

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av Europaväg 6 i norra Bohuslän. (avsnitt 11)

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksvägarna 40 och 45. (avsnitt 11)

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tjälsäkring och bättre bärighet på Västsveriges grusvägar. (avsnitt 11)

2000/01:T301 av Kjell Eldensjö och Fanny Rizell (båda kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorvägsstandard med finansiering enligt ny modell, typ PPP. (avsnitt 11)

2000/01:T302 av Gunnel Wallin och Eskil Erlandsson (båda c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att åtgärder skall inrymmas i planeringsramen för investeringar i nationella stamvägar för att inom planperioden ge E 4 utanför Markaryd/Örkelljunga och Ljungby en standard motsvarande motorväg. (avsnitt 11)

2000/01:T303 av Birgitta Sellén (c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om specialdestinerade väganslag till Västernorrlands län. (avsnitt 11)

2000/01:T304 av Kenneth Johansson (c) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Bergslagsdiagonalen får ett enhetligt vägnummer genom att riksväg 50 förlängs som ersättning för riksväg 60 mellan Örebro och Falun samt norrut som ersättning för berörda länsvägar fram till E 4 vid Söderhamn. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den återstående delen av riksväg 60 mellan Falun och Borlänge på ca 2 mil inlemmas i stamvägnätet. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten snarast fastställer vägarbetsplanen så att bygget förbi Ludvika kan startas. (avsnitt 11)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett omgående separat beslut om finansieringen av ombyggnad till fyrfältighet av sträckan Falun–Ornäs på riksväg 60 att omfatta hela sträckan Falun–Ornäs. (avsnitt 11)

2000/01:T305 av Inger Strömbom (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ökade medel till det jämtländska vägnätet. (avsnitt 11)

2000/01:T307 av Maud Ekendahl (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skyndsamt ombyggnad av E 4:an utanför Örkelljunga. (avsnitt 11)

2000/01:T308 av Kenneth Johansson (c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att om upprustning av riksväg 70, speciellt sträckan Sala–Avesta, skall ges extra hög prioritet och snarast genomföras. (avsnitt 11)

2000/01:T309 av Rolf Gunnarsson (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om storleken på väganläggningen. (avsnitt 11)

2000/01:T310 av Lennart Daléus (c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avsätta extra resurser till Vägverket i Stockholm för genomförande av en nödvändig upprustning av väg 73 mellan Fors och Nynäshamn. (avsnitt 11)

2000/01:T311 av Dan Kihlström (kd) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den dåliga tekniska kvaliteten på riksvägarna 45 och 62 samt dess konsekvenser för näringsliv och turism. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en upprustning av riksväg 45 skall ges extra hög prioritet och snarast genomföras. (avsnitt 11)

2000/01:T312 av Caroline Hagström (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att påskynda utbyggnaden av E 6 vägsträcka mellan Vellinge och Trelleborg till motorväg. (avsnitt 11)

2000/01:T313 av Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förtydliga målet att utbyggnaden av väg E 6 mellan Uddevalla och Svinesund skall vara klar år 2007. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den planerade nya Svinesundsbron färdigställs samtidigt med utbyggnaden av E 6 genom Bohuslän. (avsnitt 11)

2000/01:T314 av Ulla-Britt Hagström m.fl. (kd, m, c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att byggnation av en ny vägsträckning som avlastar riksväg 48 genom Skultorps centrum snarast igångsätts. (avsnitt 11)

2000/01:T315 av Elizabeth Nyström och Per-Samuel Nisser (båda m) vari yrkas: Riksdagen beslutar att anslå ökade medel till bärighetsåtgärder på vägarna i Dalsland och Värmland. (avsnitt 11)

2000/01:T316 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägarna i Västsverige där E 6 utbyggnad, E 20 och rv 40 förbättring samt rv 45 uppgradering till Europaväg snarast åtgärdas. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att en samordnad plan för vägupprustning i Dalsland



och norra Bohuslän upprättas så att en snabbare start kan ske i den befintliga vägplanen. (avsnitt 11)

2000/01:T318 av Stefan Hagfeldt (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ytterligare resurser till vägnätet i Östergötland. (avsnitt 11)

2000/01:T319 av Harald Bergström (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att E 4:ans vägsträckning mellan Markaryd och Örkelljunga lyfts in i den nationella vägplanen och prioriteras för omedelbar och samtidigt utbyggnad till motorväg. (avsnitt 11)

2000/01:T320 av Stefan Hagfeldt (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnaden av E 22:an. (avsnitt 11)

2000/01:T321 av Magnus Jacobsson (kd) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att väg 44 skall byggas ut. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnaden av E 6:an påskyndas genom att vägen blir ett försöksprojekt för PPP. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vägarna i Dalsland ges en ökad prioritet inom ramen för väganslagen. (avsnitt 11)

2000/01:T322 av Lennart Fridén (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omedelbara åtgärder vidtas för att höja standarden på riksväg 45. (avsnitt 11)

2000/01:T324 av Lennart Kollmats (fp) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad till motorväg av sträckan Borås–Jönköping. (avsnitt 11)

2000/01:T325 av Åke Carnerö (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att undersöka möjligheterna att upprusta Sotenäslänken enligt PPP-modellen. (avsnitt 11)

2000/01:T326 av Viviann Gerdin (c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inom ramen för anslaget till drift och underhåll prioritera Värmland. (avsnitt 11)

2000/01:T327 av Maria Larsson och Göran Hägglund (båda kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade väganslag till såväl ombyggnationer som underhåll av vägnätet i Jönköpings län. (avsnitt 11)

2000/01:T328 av förste vice talman Anders Björck och Ulf Melin (båda m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av satsningar på riksväg 26 och 27, samt länsväg 604. (avsnitt 11)

2000/01:T330 av Maud Ekendahl (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändiga utbyggnader av väg 13 i Skåne. (avsnitt 11)

2000/01:T332 av Sofia Jonsson (c) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om örönmärkta resurser för upprustning av landets länsvägar. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att byggnationen av E 20 i Laxå kommun utförs i enlighet med Vägverkets centrala alternativ. (avsnitt 11)

2000/01:T333 av Jeppe Johnsson m.fl. (m) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnaden av E 22. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alternativ finansiering av utbyggnaden av E 22 till motorväg, resterande delar sträckan från Trelleborg/Malmö ända till Kalmar. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om framtagande av en transportstrategi. (avsnitt 11)

2000/01:T334 av Margareta Andersson (c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ny sträckning av riksväg 27. (avsnitt 11)

2000/01:T335 av Maria Larsson och Göran Hägglund (båda kd) vari yrkas: Riksdagen beslutar att koncession ges för en PPP-finansiering för utbyggnad av riksväg 40 mellan Jönköping och Borås. (avsnitt 11)

2000/01:T338 av Per Landgren och Annelie Enochson (båda kd) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alternativa finansieringsformer, för att vägprojekten E 6 norr om Uddevalla och rv 40 mellan Borås och Ulricehamn kan komma till stånd. (avsnitt 11)

2000/01:T339 av Lars Gustafsson (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade anslag inom ram till vägarna i Halland. (avsnitt 11)

2000/01:T341 av Kent Olsson (m) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om investeringar i vägnätet i Bohuslän. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om PPP-finansiering av vägar i Bohuslän. (avsnitt 11)

2000/01:T342 av Elver Jonsson (fp) vari yrkas:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ersätta statliga färjelinjer i Vägverkets regi med broar finansierade enligt PPP-principen. (avsnitt 11)

2000/01:T343 av Chatrine Pålsson (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att pröva PPP-finansiering för att förbättra standarden på Europaväg 22. (avsnitt 11)

2000/01:T345 av Leif Carlson och Nils Fredrik Aurelius (båda m) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av nyinvesteringar i vissa delar av vägnätet i sydöstra Sverige. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ökade drifts- och underhållsinsatser för vägarna i Kalmar län. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av statsbidrag till enskilda vägar. (avsnitt 11)

2000/01:T348 av Jan Erik Ågren (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast utreda hur Västernorrlands länsvägnät skall åtgärdas för att uppnå en acceptabel standard. (avsnitt 11)

2000/01:T349 av Erling Wälivaara (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att behovet av resursförstärkningar för att åtgärda bristerna i det eftersatta vägunderhållet i Norrbotten bör utredas skyndsamt. (avsnitt 11)

2000/01:T351 av Gunilla Tjernberg (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen måste beakta det finmaskiga vägnätets behov när den fördelar medel till vägunderhåll i hela riket. (avsnitt 11)

2000/01:T352 av Ragnwi Marcelind (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omgående besluta om byggstart för en ny E 4:a med motorvägsstandard mellan Mehedeby och Uppsala. (avsnitt 11)

2000/01:T353 av Mats Berglind och Reynoldh Furustrand (båda s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att bygga ut riksväg 55 mellan Katrineholm och Enköping. (avsnitt 11)

2000/01:T354 av Kerstin Kristiansson Karlstedt m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om riks- och länsvägar i Västernorrlands län. (avsnitt 11)

2000/01:T358 av Kenneth Lantz m.fl. (kd, s, m, c, fp) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fullföljande av riksdagens beslut från 1993 om utbyggnad av E 4 till motorvägsstandard. (avsnitt 11)

2000/01:T359 av Margareta Andersson och Agne Hansson (båda c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av väg 127. (avsnitt 11)

2000/01:T362 av Mats Berglind (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tidigareläggning av byggandet av motorvägen mellan Enköping och Sagån. (avsnitt 11)

2000/01:T363 av Michael Hagberg (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om snar byggnation av en förbiled i Katrineholm. (avsnitt 11)

2000/01:T364 av Berndt Sköldestig och Viola Furubjelke (båda s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om anslutning mellan E 4 och E 22 i Norrköping. (avsnitt 11)

2000/01:T365 av Sonia Karlsson och Berndt Sköldestig (båda s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ny sträckning av riksvägen 50 genom Motala och ut på E 4. (avsnitt 11)

2000/01:T366 av Nils-Erik Söderqvist m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om riksväg 45. (avsnitt 11)

2000/01:T367 av Mats Berglind (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att bygga ut riksväg 70 mellan Enköping och Avesta. (avsnitt 11)

2000/01:T368 av Helena Bargholtz och Yvonne Ångström (båda fp) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om länsväg 604. (avsnitt 11)

2000/01:T370 av Nils-Göran Holmqvist m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av väg 51. (avsnitt 11)

2000/01:T371 av Margareta Andersson m.fl. (c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av det finmaskiga vägnätet. (avsnitt 11)

2000/01:T372 av Rolf Kenneryd (c) vari yrkas:

2. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ett system för alternativ finansiering av vägprojekt och andra investeringsobjekt. (avsnitt 11)

2000/01:T373 av Gunilla Wahlén och Claes Stockhaus (båda v) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av större anslag till Västernorrlandsvägarna vid fördelning av drifts- och investeringsmedel. (avsnitt 11)

2000/01:T374 av Camilla Sköld Jansson (v) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en omfattande upprustning av vägnätet i Jämtlands län. (avsnitt 11)

2000/01:T375 av Karin Olsson m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om väg E 22. (avsnitt 11)

2000/01:T376 av Maud Björnemalm m.fl. (s, m, v, kd, c, fp) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om

ombyggnad av riksväg 60 mellan Fornaboda och Guldsmedshyttan samt vad i övrigt anförs i motionen om Bergslagsdiagonalen. (avsnitt 11)

2000/01:T377 av Susanne Eberstein m.fl. (s) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av särskilda åtgärder för vägarna i Västernorrland. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vid fördelningen av väganslag ta större hänsyn till den tunga trafiken. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att satsa en större del av anslagen på drift och underhåll av det befintliga vägnätet. (avsnitt 11)

2000/01:T378 av Urban Ahlin och Kjell Nordström (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upp- rustning av vägarna 48 och 64. (avsnitt 11)

2000/01:T381 av Inga Berggren (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnaden av E 6 till motorväg, delen Vellinge–Trelleborg, påskyndas och förverkligas tidigt under planperioden. (avsnitt 11)

2000/01:T382 av Kenth Högström (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga om Europa- väg 4 till fyrfilig motorväg på hela sträckan Stockholm–Sundsvall. (avsnitt 11)

2000/01:T383 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fördel- ning av väganslag till det regionala vägnätet och till trafiksäkerhetsåtgärder på stamvägnätet i Värmland. (avsnitt 11)

2000/01:T384 av Berit Andnor och Rune Berglund (båda s) vari yrkas: Riks- dagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att anslagen till vägnätet i Jämtlands län bör ges hög prioritet i kommande budgetarbete. (avsnitt 11)

2000/01:T385 av Kenth Högström och Agneta Brendt (båda s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast förverkliga den planerade nybyggnationen av E 4 sträckan Hudiksvall–Enånger till fyrfilig kompakt motorväg. (avsnitt 11)

2000/01:T386 av Runar Patriksson (fp) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om underhåll och byggnation av vägnätet. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om väg 45, 61–64 och 172. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 18 Hån–Töcksfors. (avsnitt 11)

2000/01:T387 av Tomas Högström och Karin Falkmer (båda m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om investeringar i vägnätet i Västmanlands län. (avsnitt 11)

2000/01:T388 av Jan Björkman m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om riksvägsstatus för tvärleden Blekinge–Halland. (avsnitt 11)

2000/01:T389 av Ingemar Vänerlov (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av att rusta upp Dalslands dåliga vägnät. (avsnitt 11)

2000/01:T392 av Urban Ahlin och Kjell Nordström (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av åtgärder för att stärka E 20:s betydelse för tillväxt och regional utveckling och som övergripande förbindelse mellan Stockholm och Göteborg. (avsnitt 11)

2000/01:T393 av Viola Furubjelke och Berndt Sköldestig (båda s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 22 förbifart Söderköping. (avsnitt 11)

2000/01:T394 av Agne Hansson m.fl. (c) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att snabbt bygga ut E 22. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att använda E 22 som prov för att kunna utvärdera den s.k. PPP-modellen. (avsnitt 11)

2000/01:T396 av Catherine Persson (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en utbyggnad av E 6:an Vellinge–Trelleborg och dess genomförande tidigt under planperioden. (avsnitt 11)

2000/01:T397 av Göte Wahlström (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändig utbyggnad av riksväg 47/48. (avsnitt 11)

2000/01:T803 av Bertil Persson (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om broförbindelse Falster–Rostock. (avsnitt 11)

2000/01:T1001 av Birgitta Carlsson (c) vari yrkas:

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till en åtgärdsplan för hur man skall komma till rätta med de eftersläpningar som nu finns vad gäller vägunderhåll, bärighetshöjning och tjälsäkring av våra vägar. (avsnitt 11)

2. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till en alternativ finansiering av olika vägprojekt. (avsnitt 11)

2000/01:T1002 av Henrik Landerholm (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om snar utbyggnad av

E 20 genom norra Sörmland, och då särskilt den felande länken förbi Strängnäs, till motorvägsstandard. (avsnitt 11)

2000/01:N268 av Yvonne Ångström m.fl. (fp) vari yrkas:

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om stomvägnät. (avsnitt 11)

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att erkänna bilen som en nödvändighet i glesbygden. (avsnitt 11)

2000/01:N386 av Marianne Andersson (c) vari yrkas:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av länsväg 172 och riksväg 45 genom Dalsland. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de ”robusta stråken” i det mindre vägnätet i Dalsland. (avsnitt 11)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en skamgräns för lägsta acceptabla vägstandard. (avsnitt 11)

2000/01:Ub807 av Ewa Thalén Finné m.fl. (m) vari yrkas:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastruktursatsningar i Skåne. (avsnitt 11)

### ***Motioner med anledning av proposition 2001/02:20***

2001/02:T2 av Göran Lindblad (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastrukturen i Göteborgs stad. (avsnitt 11)

2001/02:T7 av Runar Patriksson (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnaden av E 18 Hån–Töcksfors, Karlstad–Örebro. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om PPP-lösningar. (avsnitt 11)

2001/02:T8 av Roy Hansson (m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om anslutningsvägar till hamnarna för Gotlandstrafiken. (avsnitt 11)

2001/02:T11 av Anders G Högmark (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om omedelbar byggstart för E 4 mellan Markaryd och Ljungby. (avsnitt 11)

2001/02:T16 av Anna Lilliehöök (m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om aktion i närtid för vägar i Stockholmsområdet genom återinvestering av regionens vägsatser. (avsnitt 11)

2001/02:T19 av Birgitta Sellén (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över förutsättningarna för ny dragning av E 4 söder om Sundsvall. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att E 4 får en hög och jämn standard från Uppsala och längs hela Norrlandskusten. (avsnitt 11)

*2001/02:T27* av Eva Arvidsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av väg 73. (avsnitt 11)

*2001/02:T37* av Ola Karlsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 18 Lekhyttan–Adolfsberg. (avsnitt 11)

*2001/02:T38* av Anders Sjölund (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om höjt anslag till enskilda vägar. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om s.k. TEN-status för E 12. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om modern vägstandard på E 12 och E 4. (avsnitt 11)

*2001/02:T44* av Elver Jonsson (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att de stora brister i statens väghållning som äventyrar vägupprustning och utbyggnad i framför allt Västsverige åtgärdas genom att riksdagen begär nya och kompletterade förslag. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att den förstärkning av vägupprustning och tjälsäkring som föreslås i propositionen i första hand tillförsäkras de svårast utsatta områdena Dalsland, Värmland och Jämtland. (avsnitt 11)

*2001/02:T49* av Åsa Torstensson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Europaväg 6 skall vara färdigutbyggd till norska gränsen inom nuvarande planperiod och därmed senast år 2007. (avsnitt 11)

*2001/02:T51* av Karl Gustav Abramsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att beakta det enskilda vägnätets betydelse för utveckling och tillväxt i landets olika delar men främst i glesbygd. (avsnitt 11)

*2001/02:T52* av Marianne Andersson och Birgitta Carlsson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av E 20 i den takt och omfattning som förhandlats fram av kommunerna i E 20-gruppen. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att EU:s TEN-karta och den nordiska triangeln bör kompletteras med E 20. (avsnitt 11)



**Motioner från allmänna motionstiden hösten 2001**

2001/02:T206 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade anslag till vägarna i Dalarna. (avsnitt 11)

2001/02:T209 av Kenneth Johansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att upprustning av riksväg 70, speciellt sträckan Sala–Avesta, skall ges extra prioritet och snarast genomföras. (avsnitt 11)

2001/02:T235 av Lena Ek (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ombyggnad av E 22 genom Östergötland. (avsnitt 11)

2001/02:T236 av Lena Ek och Sofia Jonsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen vad i motionen anförs om ombyggnad av riksväg 51 mellan Norrköping över Finspång och Örebro mot Oslo. (avsnitt 11)

2001/02:T250 av Sofia Jonsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kompensera Vägverket och länsstyrelserna för eventuella merkostnader och därtill ge extra anslag för underhåll. (avsnitt 11)

2001/02:T264 av Kenneth Lantz m.fl. (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fullföljande av riksdagens beslut från 1993 om utbyggnad av E 4 till motorvägsstandard. (avsnitt 11)

2001/02:T268 av Sofia Jonsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att väg nr 555 mellan Degerfors och Karlskoga prioriteras för underhåll. (avsnitt 11)

2001/02:T270 av Lena Ek (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omedelbart reparera vägar som av Vägverket angetts ha bristande bärighet. (avsnitt 11)

2001/02:T272 av Carl-Axel Johansson (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i Skåne avseende vägnätet. (avsnitt 11)

2001/02:T273 av Mikael Oscarsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av vägsatsningar i Uppsala län. (avsnitt 11)

2001/02:T283 av Göran Hägglund och Maria Larsson (båda kd):

Riksdagen beslutar att koncession ges för en PPP-finansiering för utbyggnad av riksväg 40 mellan Jönköping och Borås. (avsnitt 11)

2001/02:T285 av Maria Larsson och Göran Hägglund (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade väganlag till såväl ombyggnationer som underhåll av vägnätet i Jönköpings län. (avsnitt 11)

2001/02:T289 av Holger Gustafsson och Ulla-Britt Hagström (båda kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggstart för vägbyggnader i Skaraborgsområdet (E 20, rv 44, rv 49) inom den av Kristdemokraterna föreslagna utökade ekonomiska ramen. (avsnitt 11)

2001/02:T291 av Harald Nordlund (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om angelägenheten av att prioritera byggandet av ny E 4 förbi Uppsala. (avsnitt 11)

2001/02:T295 av Ingemar Vänerlov (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om nödvändigheten av att rusta upp Dalslands dåliga vägnät. (avsnitt 11)

2001/02:T297 av Kjell Eldensjö och Fanny Rizell (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorvägsstandard med finansiering enligt ny modell. (avsnitt 11)

2001/02:T300 av Lisbet Calner m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Europaväg 20. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Europaväg 6. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om riksväg 40 och 45. (avsnitt 11)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om tjälsäkring och bättre bärighet på Västsveriges grusvägar. (avsnitt 11)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ny älvförbindelse över Göta älv och andra mindre vägprojekt. (avsnitt 11)

2001/02:T304 av Bertil Persson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av bro mellan Falster och Rostock. (avsnitt 11)

2001/02:T306 av Ragnwi Marcelind (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omgående besluta om byggstart för en ny E 4 med motorvägsstandard mellan Mehedeby och Uppsala. (avsnitt 11)

2001/02:T308 av Christel Anderberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av väginvesteringar i Dalarna. (avsnitt 11)

2001/02:T309 av Henrik Westman (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att medel för ny anläggning av riksväg 77 tas upp i anslaget till Vägverket för fördelning till Stockholmsregionen. (avsnitt 11)

2001/02:T310 av Maud Ekendahl och Ingvar Eriksson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en skyndsam ombyggnad av E 4:an utanför Örkelljunga. (avsnitt 11)

2001/02:T311 av tredje vice talman Rose-Marie Frebran och Holger Gustafsson (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnaden av E 20. (avsnitt 11)

2001/02:T312 av Inger Strömbom (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om medel till vägnätet i Jämtlands län. (avsnitt 11)

2001/02:T316 av Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlson (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av nyinvesteringar i vissa delar av vägnätet i sydöstra Sverige. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ökade drifts- och underhållsinsatser för vägarna i Kalmar län. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av statsbidrag till enskilda vägar. (avsnitt 11)

2001/02:T319 av Karl-Göran Biörsmark (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbifart (E 22) vid Söderköping. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kostnaderna täcks inom ramen för anslaget för investeringar i vägar. (avsnitt 11)

2001/02:T324 av Gunilla Tjernberg (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen särskilt måste beakta situationen för vägnätet i Västerbotten när den fördelar medel till vägunderhåll i hela riket. (avsnitt 11)

2001/02:T333 av Michael Hagberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om snar byggnation av en förbifart i Katrineholm. (avsnitt 11)

2001/02:T343 av Sonia Karlsson och Berndt Sköldestig (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ny sträckning av riksväg 50, förbifart Motala. (avsnitt 11)

2001/02:T350 av Carina Hägg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bevarande och underhåll av landets grusvägar. (avsnitt 11)

2001/02:T355 av Inger Strömbom m.fl. (kd):

6. Riksdagen begär att regeringen genom Vägverket utreder de samhällsekonomiska förutsättningarna för Österleden. (avsnitt 11)

2001/02:T366 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av en ny vägförbindelse över Göta älv vid Göteborg. (avsnitt 11)

2001/02:T370 av Lennart Kollmats (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sträckan Borås–Jönköping byggs om till motorväg. (avsnitt 11)

2001/02:T375 av Erling Wälivaara (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att omedelbart åtgärda bristerna i det eftersatta vägunderhållet i Norrbotten. (avsnitt 11)

2001/02:T414 av Catherine Persson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en utbyggnad av väg E 6 mellan Vellinge och Trelleborg. (avsnitt 11)

2001/02:T430 av Runar Patriksson (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om underhåll och nybyggnation av vägnätet. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om väg 45. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 18 Hån–Töcksfors samt vägarna 61, 62, 63, 64 och 172. (avsnitt 11)

2001/02:T433 av Lennart Klockare och Birgitta Ahlqvist (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en förlängning av Sjöfallsleden Ritsem–Skjommen och en upprustning av den redan befintliga vägen. (avsnitt 11)

2001/02:T434 av Rune Berglund och Berit Andnor (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att anslagen till vägnätet i Jämtlands län bör ges hög prioritet i kommande budgetarbete. (avsnitt 11)

2001/02:T437 av Per Landgren m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att pröva alternativa finansieringsformer så att vägprojekten E 6 med en fyrfälts motorväg norr om Uddevalla och riksväg 40 mellan Borås och Ulricehamn kan påbörjas under år 2002. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att gå in i ett mer aktivt deltagande från svensk sida i EU:s TEN-projekt. (avsnitt 11)

*2001/02:T450* av Johnny Gylling m.fl. (kd):

6. Riksdagen begär att regeringen ger Vägverket i uppdrag att utreda de samhällsekonomiska förutsättningarna för Österleden. (avsnitt 11)

*2001/02:T453* av Viviann Gerdin (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tilldela Vägverket i västra regionen extra anslag med hänsyn till det stora eftersläpande behovet och med anledning av de översvämningar som drabbat länets vägar. (avsnitt 11)

*2001/02:T459* av Lars Ångström m.fl. (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att man inte använder skattebetalarnas pengar i statsbudgeten till att finansiera Förbifart Stockholm/Västerleden i Storstockholm. (avsnitt 11)

*2001/02:T461* av Charlotta L Bjälkebring (v):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av vägtrafiknätet. (avsnitt 11)

*2001/02:Bo322* av Karin Pilsäter (fp):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av väg 73. (avsnitt 11)

*2001/02:N229* av Kenneth Lantz (kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdigställande av tillfartsvägar till Helsingborg och Helsingör. (avsnitt 11)

*2001/02:Sk362* av Lars Hjertén och Lars Elinderson (båda m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ett fungerande vägnät. (avsnitt 11)

## Järnvägar

### *Motioner från riksmötet 1999/2000*

*1999/2000:T201* av Holger Gustafsson (kd) vari yrkas:

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en bättre garanti för persontransportservice med SJ från Skövde för att tillgodose resandebehovet till och från Stockholm och Göteborg. (avsnitt 11)

*1999/2000:T202* av Agne Hansson (c) vari yrkas:

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om angelägna järnvägsinvesteringar i Kalmar län. (avsnitt 11)

*1999/2000:T206* av Gunnel Wallin (c) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att öppna ett nytt järnvägsstråk i Skåne, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att snarast bygga en yttre järnvägsring utanför Malmös bostadsområden för i första hand järnvägstransporter, (avsnitt 11)

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att pendeltåg till och från Öresundsbron kan, i Malmö, gå på kontinentalbana och vissa fjärrtåg/nattåg på den yttre järnvägsringen, (avsnitt 11)

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att planeringen av Helsingborg–Helsingör måste prövas. (avsnitt 11)

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att öppna Söderåsbanan för persontrafik, (avsnitt 11)

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att komplettera skånsk persontransportstruktur med nya Pågatåg eller en light-rail-linje på pendlarstråk till Malmö, Helsingborg och Kristianstad, (avsnitt 11)

*1999/2000:T224* av Ulf Björklund (kd) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av Västerdalsbanan samt om banans förlängning till Sälen och på sikt även vidare till Trysil i Norge. (avsnitt 11)

*1999/2000:T227* av Ulla-Britt Hagström (kd) vari yrkas:

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbindelser till Landvetter. (avsnitt 11)

*1999/2000:T230* av Karin Wegestål m.fl. (s) vari yrkas:

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om planeringen för ett yttre godsspår i sydvästra Skåne. (avsnitt 11)

*1999/2000:T237* av Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd) vari yrkas:

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en förlängning av Bohusbanan till Norge, (avsnitt 11)

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tekniskt dubbelspår till Norge, (avsnitt 11)

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att undersöka förutsättningarna för X2000-trafik mellan Uddevalla och Stockholm. (avsnitt 11)

*1999/2000:T238* av Johnny Gylling (kd) vari yrkas:

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Blekinge kustbana snarast bör elektrifieras. (avsnitt 11)

*1999/2000:T239* av Maria Larsson (kd) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Europakorridoren. (avsnitt 11)

*1999/2000:T240* av Göran Hägglund m.fl. (kd) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Götalandsbanan skall komma med i investeringsplanen för järnvägsutbyggnad. (avsnitt 11)

*1999/2000:T504* av Lennart Fridén (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett skyndsamt agerande för att förverkliga järnvägsprojektet Götalandsbanan. (avsnitt 11)

*1999/2000:T506* av Cristina Husmark Pehrsson (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att skyndsamt återuppta projektet med Söderåsbanan, sträckan Teckomatorp-Åstorp. (avsnitt 11)

*1999/2000:T510* av Björn von der Esch (kd) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utseende av en statlig utredningsman. (avsnitt 11)

*1999/2000:T511* av Lena Olsson m.fl. (v, kd, c, mp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av en elektrifiering och utbyggnad av Västerdals/Sälenbanan. (avsnitt 11)

*1999/2000:T512* av Eskil Erlandsson m.fl. (c) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Banverket bör ges i uppdrag att utreda Europabanan inför den fortsatta planeringsprocessen, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om regeringens direktiv till SIKÄ inför nästa planeringsomgång. (avsnitt 11)

*1999/2000:T515* av Gunilla Wahlén (v) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av triangelspåret och underhåll av Ådalsbanan. (avsnitt 11)

*1999/2000:T516* av Jonas Ringqvist och Sture Arnesson (båda v) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en upprustning av Älvsborgsbanan. (avsnitt 11)

*1999/2000:T518* av Annika Nilsson och Kent Härstedt (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om

en fortsatt studie av en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör. (avsnitt 11)

*1999/2000:T519* av Annika Nilsson och Kent Härstedt (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en analys och utredning av Europabanan. (avsnitt 11)

*1999/2000:T522* av Anna Åkerhielm och Jan Backman (båda m) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att direktiven inför nästa planeringsomgång även skall innehålla strategiska bedömningar av angelägna järnvägsinvesteringar i ett Europaperspektiv, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ytterligare utredningar om Europabanan inför den fortsatta planeringsprocessen, (avsnitt 11)

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av fortsatta studier av en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör inför nästa stomnätsplan. (avsnitt 11)

*1999/2000:T523* av Kenneth Lantz (kd) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Europabanan i södra Sverige, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Europabanan inför den fortsatta planeringsprocessen, (avsnitt 11)

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om strategiska bedömningar av angelägna järnvägsinvesteringar i ett Europaperspektiv. (avsnitt 11)

*1999/2000:T526* av Carina Hägg m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att utreda Europabanan. (avsnitt 11)

*1999/2000:T528* av Gudrun Lindvall (mp) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om överföring av virkestransporter från lastbil till järnväg, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggande av triangelspår i Sundsvallsområdet och i Ådalen. (avsnitt 11)

*1999/2000:T529* av Susanne Eberstein m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder beträffande järnvägen genom Sundsvalls centrum. (avsnitt 11)

*1999/2000:T531* av Susanne Eberstein m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av järnvägen mellan Sundsvall och Ånge. (avsnitt 11)

*1999/2000:T532* av Rune Berglund och Berit Andnor (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Atlantbanan. (avsnitt 11)



1999/2000:T533 av Leif Jakobsson och Marie Granlund (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägsförbindelse till Sturup. (avsnitt 11)

1999/2000:T535 av Per-Olof Svensson m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av en upprustning/snabbtågsanpassning av Norra stambanan inom Gävleborgs län. (avsnitt 11)

1999/2000:T537 av Eva Johansson och Tone Tingsgård (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ta med flyttningen av Märsta station i Banverkets stamnätsplan. (avsnitt 11)

1999/2000:T538 av Alf Eriksson m.fl. (s) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snabb utbyggnad av hela Västkustbanan till dubbelspår. (avsnitt 11)

1999/2000:T539 av Urban Ahlin m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ytterligare satsningar på Västra stambanan. (avsnitt 11)

1999/2000:T540 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av satsningen på Kinnekullebanan. (avsnitt 11)

1999/2000:T542 av Kenneth Johansson (c) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att åtgärder för ökad kapacitet på Bergslagsbanan skall genomföras snarast. (avsnitt 11)

1999/2000:T544 av Berndt Ekholm m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillsättande av en utredningsman. (avsnitt 11)

1999/2000:T545 av Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av järnvägen mellan Varberg, Borås och Herrljunga. (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om snabbtågstrafik mellan Halmstad, Varberg, Borås och Stockholm. (avsnitt 11)

1999/2000:T546 av Birgitta Sellén (c) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägsnätets dragning genom Sundsvall sett ur trafik- och miljöaspekter samt om att avsätta pengar till utbyggnad av Ådalsbanan. (avsnitt 11)

1999/2000:T547 av Mats Berglind (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att järnväg mellan Enköping och Uppsala finns med i den framtida planeringen. (avsnitt 11)

*1999/2000:T549* av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en harmonisering av järnvägens tekniska system, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en harmonisering av järnvägslagstiftningen inom EU, (avsnitt 11)

*1999/2000:T630* av Gudrun Lindvall m.fl. (mp) vari yrkas:

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att vi i Sverige måste bygga ut och förbättra den spårburna trafiken så att den på de flesta destinationer i södra Sverige och långt upp i Norrland kan bli ett verkligt alternativ till flyget innan man planerar för utbyggd flygplatskapacitet. (avsnitt 11)

*1999/2000:T815* av Gunnel Wallin m.fl. (c, s, m, v, kd, fp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fortsatta studier om byggandet av en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör, så att den kan komma med i nästa stommålsplan. (avsnitt 11)

*1999/2000:N214* av Lennart Daléus m.fl. (c) vari yrkas:

30. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning av fler snabbtåg, (avsnitt 11)

32. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att genomföra hela Botniabanan. (avsnitt 11)

*1999/2000:N239* av Per Westerberg (m) vari yrkas:

5. att riksdagen hos regeringen begär förslag till byggande av den s.k. Europakorridoren för järnvägen i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 11)

### ***Motioner från riksmötet 2000/01***

*2000/01:T202* av Holger Gustafsson (kd) vari yrkas:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en garanti för bättre service för persontransporter med järnväg från Skövde, som tillgodoser resandebehovet till och från Stockholm och Göteborg. (avsnitt 11)

*2000/01:T209* av Anne-Katrine Dunker och Patrik Norinder (båda m) vari yrkas:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om järnvägar. (avsnitt 11)

*2000/01:T211* av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas:

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om järnvägens internationalisering. (avsnitt 11)

*2000/01:T215* av Johan Pehrson (fp) vari yrkas:

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om tågtrafik i Örebro län. (avsnitt 11)

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om järnväg och farliga transporter. (avsnitt 11)

2000/01:T216 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att södra Inlandsbanan prövas ur regionalpolitiskt perspektiv. (avsnitt 11)

2000/01:T220 av Björn Kaaling och Tone Tingsgård (båda s) vari yrkas:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägstrafiken. (avsnitt 11)

2000/01:T224 av Per Westerberg m.fl. (m, s, kd, v, mp, fp) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om stärkt infrastruktur för ökade pendlingsmöjligheter i östra Sverige. (avsnitt 11)

2000/01:T229 av Owe Hellberg (v) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tidigarelägga dubbelspårsutbyggnaden mellan Bomansberget och Älvkarleby. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snabbtågsanpassningen Stockholm–Östersund via Bollnäs–Ljusdal genomförs på utsatt tid för att möjliggöra snabbtåg på sträckan redan 2001. (avsnitt 11)

2000/01:T230 av Britt Bohlin m.fl. (s) vari yrkas:

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnväg mellan Göteborg–Landvetter flygplats–Borås och därefter till Jönköping. (avsnitt 11)

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningen på Västra stambanan. (avsnitt 11)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Nordlänken. (avsnitt 11)

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om snabbtågsförbindelse mellan Halland, Sjuhärad och Stockholm. (avsnitt 11)

2000/01:T231 av Sven Bergström m.fl. (c) vari yrkas:

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige måste vara pådrivande i EU för att samordningen mellan de nationella järnvägarna skall bli bättre. (avsnitt 11)

2000/01:T501 av Elizabeth Nyström och Jan-Evert Rådström (båda m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om föreskrifter för räddningstunnlar/schakt i järnvägstunnlar. (avsnitt 11)

2000/01:T502 av Eskil Erlandsson och Gunnel Wallin (båda c) vari yrkas:

1. Riksdagen begär att regeringen ger i uppdrag åt Banverket att genomföra en samlad systemstudie av Europabanan och Götalandsbanan. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lansera Europakorridoren som svenskt kandidatprojekt för TEN (Trans-European Network). (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en prövning av hela eller delar av systemet Europabanan/Götalandsbanan avseende PPP-lösningar (public-private partnership). (avsnitt 11)

*2000/01:T505* av Kenneth Johansson (c) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en modern järnväg med dubbelspår i ny sträckning mellan Falun och Borlänge bör få inrymmas i stomplanen för investeringar. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga en modern järnväg med dubbelspår i ny sträckning mellan Falun och Borlänge. (avsnitt 11)

*2000/01:T506* av Bertil Persson (m) vari yrkas:

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till separat utredning av statligt engagemang i Adtranz snabbtågsfabrikation i enlighet med vad som anförs i motionen. (avsnitt 11)

2. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till utredning av de samhällsekonomiska konsekvenserna av en flyttning av Södra stambanan i enlighet med vad som anförs i motionen. (avsnitt 11)

*2000/01:T507* av Harald Bergström (kd) och Anders G Högmark (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager som sin mening att Södra stambanan bör rustas upp för att öka kapaciteten och korta restiderna enligt intentionerna i motionen. (avsnitt 11)

*2000/01:T508* av Ulf Melin och förste vice talman Anders Björck (båda m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda projektet Götalandsbanan och Europabanan. (avsnitt 11)

*2000/01:T509* av Åke Gustavsson och Lars Wegedal (båda s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utveckling av Södra stambanan. (avsnitt 11)

*2000/01:T510* av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en samlad systemstudie av Europabanan och Götalandsbanan m.m. (avsnitt 11)

*2000/01:T511* av Göran Hägglund m.fl. (kd) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Europabanan skall komma med i investeringsplanen för järnvägsutbyggnad. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Götalandsbanan skall komma med i investeringsplanen för järnvägsutbyggnad. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen hos berörda EU-organ lanserar Europakorridoren som svenskt kandidatprojekt för TEN (Trans-European Network). (avsnitt 11)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att man bör undersöka förutsättningarna för privat finansiering av större infrastrukturprojekt i Sverige. (avsnitt 11)

2000/01:T513 av Per Lager m.fl. (mp) vari yrkas:

4. Riksdagen begär att regeringen utreder en utbyggnad av Bohusbanan till Östfoldsbanan i Norge. (avsnitt 11)

2000/01:T514 av Lennart Hedquist (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att resurser avsätts i Banverkets budget 2001 och framåt för ett nytt resecentrum i Uppsala. (avsnitt 11)

2000/01:T515 av Stefan Hagfeldt (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Götalandsbanan behövs. (avsnitt 11)

2000/01:T516 av Lennart Fridén (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Götalandsbanan. (avsnitt 11)

2000/01:T517 av Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att järnvägen blir ett värdefullt komplement till E 6 i Göteborg-Oslo-korridoren. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad och upprustning av Nordlänken. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att pröva möjligheten av en upprustning av Bohusbanan. (avsnitt 11)

2000/01:T518 av Ulla-Britt Hagström m.fl. (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att behovet av förbindelser till Landvetter flygplats uppmärksammas. (avsnitt 11)

2000/01:T519 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en harmonisering av järnvägens tekniska system. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en harmonisering av järnvägslagstiftningen inom EU. (avsnitt 11)

2000/01:T521 av Tuve Skånberg (kd) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en snar elektrifiering av järnvägssträckan Ystad–Tomelilla–Simrishamn. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att åter ta i bruk järnvägssträckan Simrishamn–Gärnsås–Kristianstad. (avsnitt 11)

2000/01:T522 av Birgitta Sellén (c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att medel bör avsättas till Ådalsbanans upprustning, så att det skapas en miljövänlig och transport-säker järnväg. (avsnitt 11)

2000/01:T524 av Margareta Andersson m.fl. (c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt utreda förutsättningarna att bygga ut Södra stambanan. (avsnitt 11)

2000/01:T525 av Stig Eriksson och Siv Holma (båda v) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen i kommande infrastrukturproposition beaktar vikten av en kustnära järnväg Kalix–Haparanda. (avsnitt 11)

2000/01:T526 av Tasso Stafílidis och Sture Arnesson (båda v) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en samlad systemstudie av Europabanan och Götalandsbanan m.m. (avsnitt 11)

2000/01:T527 av Annelie Enochson (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en tåg tunnel under centrala Göteborg. (avsnitt 11)

2000/01:T528 av Ewa Thalén Finné och Cristina Husmark Pehrsson (båda m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det svenska järnvägssystemet. (avsnitt 11)

2000/01:T529 av Sinikka Bohlin och Raimo Pärssinen (båda s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdigställande av järnvägssträckan Gävle–Stockholm. (avsnitt 11)

2000/01:T530 av Ulf Björklund (kd) och Kenneth Johansson (c) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att överföra bandelen Kristinehamn–Mora och samtliga tvärbanor att förvaltas av Inlandsbanan AB. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av upprustning av bandelen Kristinehamn–Mora, bandelen Sveg–Brunflo och bandelen Arvidsjaur–Gällivare. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheter till medfinansiering via EU för upprustningen av Inlandsbanan. (avsnitt 11)

2000/01:T531 av Mats Berglind (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att järnväg Enköping–Uppsala finns med i den framtida planeringen. (avsnitt 11)

2000/01:T532 av Sonia Karlsson (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnaden av dubbelspår mellan Hallsberg och Mjölby bör genomföras i ett sammanhang och att åtminstone sträckan Degerön–Mjölby bör fullföljas under planperioden. (avsnitt 11)

2000/01:T534 av Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om snabbtågstrafik på sträckan Halmstad–Varberg–Borås–Stockholm. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av järnvägen på sträckan Varberg–Borås–Herrljunga. (avsnitt 11)

2000/01:T535 av Per-Olof Svensson m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av en upprustning och snabbtågsanpassning av Norra stambanan inom Gävleborgs län. (avsnitt 11)

2000/01:T536 av Åke Sandström (c) och Yvonne Ångström (fp) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en plan för utbyggnaden av Norrbotniabanan från Umeå till Haparanda. (avsnitt 11)

2000/01:T537 av Carina Hägg m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fortsatta studier för att förverkliga Projekt Europakorridoren. (avsnitt 11)

2000/01:T538 av Marianne Jönsson m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av en utbyggnad av Södra stambanan. (avsnitt 11)

2000/01:T539 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av satsningen på Kinnekullebanan. (avsnitt 11)

2000/01:T540 av Mikael Oscarsson (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ett modernt resecentrum i Uppsala. (avsnitt 11)

2000/01:T541 av Lennart Klockare och Birgitta Ahlqvist (båda s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en ny järnvägssträcka Kalix–Haparanda, samt elektrifiering av hela bandelen Boden–Haparanda. (avsnitt 11)

2000/01:T542 av Alf Eriksson m.fl. (s, m, kd, v, c, fp) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att färdigställandet av Väst kustbanan får högsta prioritet av järnvägsinvesteringarna. (avsnitt 11)

2000/01:T543 av Berndt Sköldestig (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ansvaret för ingångna avtal. (avsnitt 11)

2000/01:T544 av Susanne Eberstein m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av åtgärder beträffande järnvägen genom Sundsvalls centrum. (avsnitt 11)

2000/01:T545 av Susanne Eberstein m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av järnvägen mellan Sundsvall och Ånge. (avsnitt 11)

2000/01:T546 av Jan Backman och Anna Åkerhielm (båda m) vari yrkas:

1. Riksdagen begär att regeringen uppdrar åt Banverket att genomföra en samlad systemstudie av Europabanan och Götalandsbanan och att undersöka möjligheten att få medfinansiering av EU för utredningsarbetet. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om systemet Europabanan/Götalandsbanan som ett möjligt pilotprojekt för projektfinsiering enligt PPP-principen. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lansera Europabanan/Götalandsbanan som ett TEN-projekt. (avsnitt 11)

2000/01:T547 av Karin Wegestål m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av ett yttre spår i sydvästra Skåne. (avsnitt 11)

2000/01:T548 av Willy Söderdahl och Sture Arnesson (båda v) vari yrkas: Riksdagen begär att regeringen i kommande infrastrukturproposition beaktar vikten av en upprustning av Kust-till-kustbanan. (avsnitt 11)

2000/01:T549 av Berndt Ekholm m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägsprojektet Götalandsbanan. (avsnitt 11)

2000/01:T550 av Willy Söderdahl och Sture Arnesson (båda v) vari yrkas: Riksdagen begär att regeringen skyndsamt låter Banverket göra en förstudie över Sydostlänken. (avsnitt 11)

2000/01:T551 av Annelie Enochson m.fl. (kd, v, fp) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att den i samband med antagandet av riktlinjer för Banverkets arbete med utarbetandet av stornätsplan 2002–2011 uppdrar åt Banverket att som en del i stornätsplanarbetet och i samarbete med de regionala intressenterna genomföra en samlad systemstudie av Europabanan och Götalandsbanan. (avsnitt 11)

2. Riksdagen begär att regeringen hos berörda EU-organ lanserar Europakorridoren som svenskt kandidatprojekt för TEN (Transeuropeiska nät). (avsnitt 11)

3. Riksdagen begär att regeringen företar en prövning av hela eller delar av systemet Europabanan/Götalandsbanan som möjliga pilotprojekt där privat delfinansiering kan komma i fråga. (avsnitt 11)

4. Riksdagen begär att regeringen undersöker förutsättningarna för att utredningsarbetet av Europakorridoren delvis kan finansieras via EU:s budget för nya TEN-projekt. (avsnitt 11)

2000/01:T612 av Bertil Persson (m) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillskapande av en järnvägsförbindelse mellan Kastrup och Sturup. (avsnitt 11)



2000/01:T654 av Leif Jakobsson m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägsförbindelse till Sturup och Banverkets medverkan i projekteringsarbetet. (avsnitt 11)

2000/01:N268 av Yvonne Ångström m.fl. (fp) vari yrkas:

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om snabbtågsanpassning av järnvägssträckor. (avsnitt 11)

### **Motioner med anledning av proposition 2001/02:20**

2001/02:T3 av Jan Backman och Anna Åkerhielm (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppdra åt Banverket att som en del i stomnätsplanarbetet genomföra en samlad systemstudie av projektet Europabanan/Götalandsbanan. (avsnitt 11)

2001/02:T4 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Göran Norlander båda (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Ådalsbanan och dess förlängning till Långsele. (avsnitt 11)

2001/02:T5 av Carl Fredrik Graf (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av skyndsamt utbyggnad av dubbelspår genom hela Halland. (avsnitt 11)

2001/02:T10 av Gunnar Axén (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Nyköpings- och Östgötalänkarna bör byggas. (avsnitt 11)

2001/02:T15 av Agne Hansson m.fl. (c):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tydligt inbegripa Inlandsbanan i den statliga infrastrukturen. (avsnitt 11)

2001/02:T19 av Birgitta Sellén (c):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga ett triangelspår vid Prästmon i Ångermanland. (avsnitt 11)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att samplanera Ostkustbanans upprustning och E 4 syds vägdragning söder om Sundsvall. (avsnitt 11)

2001/02:T21 av Berndt Ekholm m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Götalandsbanan. (avsnitt 11)

2001/02:T22 av Erling Wälivaara (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt ge Banverket i uppdrag att utreda, projektera, kostnadsberäkna och presentera en finansiering av en ny Haparandabana. (avsnitt 11)

2001/02:T24 av Per Erik Granström m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Inlandsbanan. (avsnitt 11)

2001/02:T26 av Ulf Björklund m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Inlandsbanan skall betraktas som nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Inlandsbanan skall ingå i länstrafikplaneringen. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Inlandsbanan skall betraktas som del i det statliga järnvägssystemet, men förvaltas av Inlandsbanan AB. (avsnitt 11)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att investeringsmedel bör anvisas i särskild ordning för Inlandsbanan. (avsnitt 11)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av upprustning av Inlandsbanan syd mellan Kristinehamn och Mora. (avsnitt 11)

2001/02:T29 av Lars U Granberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Haparandabanan. (avsnitt 11)

2001/02:T32 av Bengt Silfverstrand m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om projektet Europabanan/Götalandsbanan. (avsnitt 11)

2001/02:T35 av Per Erik Granström m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Bergslagsbanans upprustning. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nybyggnad av dubbelspår mellan Falun och Borlänge. (avsnitt 11)

2001/02:T36 av Sten Lundström och Sven-Erik Sjöstrand (båda v):

2. Riksdagen begär – om första yrkandet avslås – att regeringen i sitt fortsatta arbete med infrastrukturen prioriterar satsningar för att lösa den spårbundna godstrafiken i Malmöregionen genom att anslå medel till ett yttre godsspår. (avsnitt 11)

2001/02:T39 av Kristina Zakrisson och Berit Andnor (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Inlandsbanans betydelse för Norrlands inland. (avsnitt 11)

2001/02:T41 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Inlandsbanan AB bör ges möjlighet att söka investeringsbidrag hos Banverket. (avsnitt 11)

2001/02:T45 av Yvonne Ångström (fp):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om en snabbjärnväg längs norra Norrlandskusten, en s.k. Norrbotniabana, som skall vara färdigställd senast år 2015. (avsnitt 11)

2001/02:T46 av Kenth Skårvik m.fl. (fp):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Inlandsbanan. (avsnitt 11)

2001/02:T48 av Karl-Göran Biörsmark (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om stärkt infrastruktur för ökade pendlingsmöjligheter i Östergötland–Sörmland–Uppland. (avsnitt 11)

### ***Motioner från allmänna motionstiden hösten 2001***

2001/02:T239 av Per-Richard Molén m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en harmonisering av järnvägens tekniska system. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en harmonisering av järnvägslagstiftningen inom EU. (avsnitt 11)

2001/02:T261 av Bertil Persson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Europakorridoren. (avsnitt 11)

2001/02:T280 av Anne-Katrine Dunker (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lösa problemen med tågtrafiken till och från Gävleborgs län. (avsnitt 11)

2001/02:T282 av Göran Hägglund och Maria Larsson (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Europakorridoren. (avsnitt 11)

2001/02:T288 av Maria Larsson och Göran Hägglund (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att insatser för en förhöjd kapacitet på Södra stambanan prioriteras i kommande infrastruktursatsningar. (avsnitt 11)

2001/02:T292 av Ulf Nilsson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge berörda myndigheter i uppdrag att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Kastrup. (avsnitt 11)

2001/02:T298 av Mikael Oscarsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ett modernt resecentrum i Uppsala. (avsnitt 11)

2001/02:T300 av Lisbet Calner m.fl. (s):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Göteborgstunneln och hamnbanan. (avsnitt 11)

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om järnväg mellan Göteborg–Landvetter–Borås och Jönköping. (avsnitt 11)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Västkustbanan och tunneln genom Hallandsåsen. (avsnitt 11)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Västra stambanan och Älvsborgsbanan. (avsnitt 11)

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Nordlänken. (avsnitt 11)

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om snabbtågsförbindelse mellan Halland–Sjuhärad och Stockholm. (avsnitt 11)

*2001/02:T314* av Inger Strömbom (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Atlantbanan. (avsnitt 11)

*2001/02:T330* av Mikael Oscarsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av järnvägssatsningar i Uppsala län. (avsnitt 11)

*2001/02:T341* av Berndt Sköldestig och Sonia Karlsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggandet av dubbelspår mellan Mjölby och Hallsberg. (avsnitt 11)

*2001/02:T342* av Berndt Sköldestig och Inge Carlsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om studier och projektering av Nyköpings- och Östgötalänkarna. (avsnitt 11)

*2001/02:T347* av Carina Hägg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om studier av projektet Europakorridoren. (avsnitt 11)

*2001/02:T353* av Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om snabbtågsförbindelse på hela sträckan mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av bandelen mellan Varberg och Herrljunga. (avsnitt 11)

*2001/02:T364* av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en tågtunnel under centrala Göteborg. (avsnitt 11)

*2001/02:T371* av Gudrun Lindvall (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om överföring av virkestransporter från landsväg till järnväg i Sundsvallsområdet. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en landsomfattande plan bör antas för omläggning av långväga virkestransporter från lastbil till järnväg. (avsnitt 11)

2001/02:T372 av Eva Flyborg m.fl. (fp):

1. Riksdagen begär att regeringen skyndsamt utreder förutsättningarna för en elektrifiering av hamnbanan i Göteborgs hamn. (avsnitt 11)

2. Riksdagen begär att regeringen planerar och genomför en ny sträckning av hamnbanan. (avsnitt 11)

2001/02:T384 av Kenth Högström (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen vad som i motionen anförs om en omedelbar orsaksanalys av de närmast kroniska tågförseningar som drabbat tågtrafiken på Ostkustbanan under 2001. (avsnitt 11)

2001/02:T389 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av satsningen på Kinnekullebanan. (avsnitt 11)

2001/02:T413 av Anita Jönsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av en yttre gods bana på sträckan Håstad–Åkarp i sydvästra Skåne. (avsnitt 11)

2001/02:T416 av Leif Jakobsson och Marie Granlund (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en järnvägsförbindelse till Sturup och Banverkets medverkan i projekteringsarbetet. (avsnitt 11)

2001/02:T421 av Henrik Landerholm och Sten Tolgfors (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av dubbelspår i syfte att utveckla Svealandsbanan. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att undanröja flaskhalsen i Saltsjö-Mälarsnittet i syfte att utveckla Svealandsbanan. (avsnitt 11)

2001/02:T430 av Runar Patriksson (fp):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägstransporter i Värmland. (avsnitt 11)

2001/02:T432 av Lennart Klockare och Birgitta Ahlqvist (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en ny järnvägssträcka Kalix–Haparanda samt en elektrifiering av hela bandelen Boden–Haparanda. (avsnitt 11)

2001/02:T449 av Annelie Enochson m.fl. (kd, v, fp):

1. Riksdagen begär att regeringen i samband med antagandet av riktlinjer för Banverkets arbete med utarbetandet av Stomnätsplan 2004–2015 uppdrar åt Banverket att som en del i stomnätsplanarbetet och i samarbete med de regionala intressenterna genomföra en samlad systemstudie av Europabanan och Götalandsbanan. (avsnitt 10.2)

2. Riksdagen begär att regeringen hos berörda EU-organ lanserar Europakorridoren som svenskt kandidatprojekt för TEN (Trans-European Network). (avsnitt 11)

3. Riksdagen begär att regeringen prövar hela eller delar av systemet Europabanan–Götalandsbanan som möjliga pilotprojekt där privat delfinansiering kan komma i fråga. (avsnitt 11)

4. Riksdagen begär att regeringen undersöker förutsättningarna för att utredningsarbetet av Europakorridoren delvis kan finansieras via EU:s budget för nya TEN-projekt. (avsnitt 11)

*2001/02:T450* av Johnny Gylling m.fl. (kd):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fullfölja utbyggnaden av den svenska transporttriangeln. (avsnitt 11)

*2001/02:T452* av Åsa Torstensson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tågtunnel i Göteborg. (avsnitt 11)

*2001/02:T461* av Charlotta L Bjälkebring (v):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningar på spårbunden trafik. (avsnitt 11)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättrat taxesytem vid färd över länsgräns och vidare med lokaltrafik. (avsnitt 11)

## Vissa andra projekt, bl.a. sjöfart, luftfart och yrkanden som behandlar flera trafikslag

### *Motioner från riksmötet 1999/2000*

*1999/2000:T202* av Agne Hansson (c) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Kalmar län bör tillföras 3 miljarder kronor till samlade väg- och järnvägsupprustningar för den kommande tioårsperioden genom omfördelning av infrastrukturmedel, (avsnitt 11)

*1999/2000:T203* av Inga Berggren m.fl. (m) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att de nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne bör tillföras en större andel av landets samlade infrastrukturmedel i rimligare proportion till det i landskapet utförda trafikarbetet, (avsnitt 11)

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Region Skåne genom sin regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) kan bidra med värdefullt underlag för att få ett samlat grepp om infrastrukturutbyggnaderna i Sveriges sydligaste landskap. (avsnitt 11)

*1999/2000:T206* av Gunnel Wallin (c) vari yrkas:

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att stimulera förnyelse och modernisering av skånska hamnar och system/teknik för sjötransporter i, till och från Sverige, (avsnitt 11)

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att underlätta en tyngdpunktsförskjutning i transportmönstret i Skåne från landsvägstransporter till järnväg och sjöfart. (avsnitt 11)

*1999/2000:T212* av Åke Gustavsson m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av utveckling av kommunikationerna i Jönköpings län. (avsnitt 11)

*1999/2000:T213* av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas:

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utnyttjandet av EU:s strukturfonder och internationella åtaganden i Europeiska unionen. (avsnitt 11)

*1999/2000:T216* av Anne-Katrine Dunker och Patrik Norinder (båda m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att inom befintliga ramar göra nyinvesteringar i vissa delar av väg- och järnvägsnätet i Gävleborgs län och angränsande län. (avsnitt 11)

*1999/2000:T218* av Göran Magnusson m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av satsningar på infrastruktur i Västmanlands län och Södertälje kanal. (avsnitt 11)

*1999/2000:T219* av Karin Olsson m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av goda kommunikationer mot Öst- och Centraleuropa. (avsnitt 11)

*1999/2000:T220* av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s) vari yrkas: (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om infrastruktur och bredband samt om sjö-, väg- och järnvägstransporter i Värmland. (avsnitt 11)

*1999/2000:T224* av Ulf Björklund (kd) vari yrkas:

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en förstudie av förutsättningar för att anlägga en fraktflygplats i Malung. (avsnitt 11)

*1999/2000:T225* av Karl Gustav Abramsson och Carin Lundberg (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en förstärkt infrastruktur i Västerbottens och Norrbottens län. (avsnitt 11)

*1999/2000:T226* av Dan Ericsson (kd) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsningar på infrastruktur i Östergötland. (avsnitt 11)

*1999/2000:T228* av Berndt Sköldestig m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om infrastrukturinvesteringar i Östergötland. (avsnitt 11)

*1999/2000:T229* av Majléne Westerlund Panke m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av fortsatta investeringar i infrastrukturen i den sydsvenska regionen. (avsnitt 11)

*1999/2000:T230* av Karin Wegestål m.fl. (s) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en långsiktig och sammanhållen planering för utbyggnad av infrastrukturen, (avsnitt 11)

*1999/2000:T231* av Marianne Andersson m.fl. (c, s, m, kd, fp) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av satsningar på infrastrukturen i Västra Götaland. (avsnitt 11)

*1999/2000:T233* av Reynoldh Furustrand m.fl. (s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utveckling av infrastrukturen i Sörmland. (avsnitt 11)

*1999/2000:T234* av Mikael Odenberg och Carl-Erik Skårman (båda m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Stockholmsregionen och Mälardalen skall tilldelas medel för investeringar i trafikens infrastruktur som motsvarar regionernas andel av trafikarbete för respektive trafikslag. (avsnitt 11)

*1999/2000:T235* av Eva Arvidsson m.fl. (s) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av samordning vad gäller investeringar riktade mot län-



derna runt Östersjön samt planering av infrastrukturen för att klara nollvisionen. (avsnitt 11)

*1999/2000:T237* av Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en helhetssyn på trafikplaneringen, (avsnitt 11)
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg. (avsnitt 11)

*1999/2000:T238* av Johnny Gylling (kd) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen bör anta ett Östersjöperspektiv för infrastrukturplanering samt att trafikverken bör planera infrastrukturen även i sydöstlig riktning, (avsnitt 11)

*1999/2000:T241* av Inger Strömbom m.fl. (kd) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av kraftigt ökade statliga infrastrukturmedel till Stockholmsregionen, (avsnitt 11)
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att några av de mest samhällsekonomiskt lönsamma väg- och järnvägsprojekten i Stockholmsregionen får bli försöksprojekt med upphandling och finansiering enligt public-private partnership. (avsnitt 11)

*1999/2000:T242* av Tommy Waidelich m.fl. (s) vari yrkas:

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om infrastrukturinvesteringar inom Mälardalsområdet, (avsnitt 11)

*1999/2000:T244* av Dan Ericsson och Yvonne Andersson (båda kd) vari yrkas:

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en konsekvensutredning av satsning på samverkan mellan Norrköping och Oxelösund beträffande koncentration av hamnverksamhet söder om Stockholm, (avsnitt 11)
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Norrköping som transportcentrum för den östsvenska regionen. (avsnitt 11)

*1999/2000:T351* av Per Landgren (kd) vari yrkas:

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om svenskt deltagande i EU:s TEN-projekt. (avsnitt 11)

*1999/2000:T618* av Charlotta L Bjälkebring (v) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Oxelösunds hamn som Nordiskt transportcentrum. (avsnitt 11)

*1999/2000:T628* av Inge Carlsson och Michael Hagberg (båda s) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsning på hamnarna i Oxelösund och Norrköping. (avsnitt 11)

*1999/2000:T808* av Ewa Thalén Finné m.fl. (m) vari yrkas: (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Öresundsregionen. (avsnitt 11)

*1999/2000:Bo231* av Eskil Erlandsson m.fl. (c) vari yrkas:

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafik i storstaden. (avsnitt 11)

*1999/2000:N214* av Lennart Daléus m.fl. (c)

33. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen bör ta initiativ till ett gemensamt program inom EU för utveckling för de nordligaste regionerna inom EU. (avsnitt 11)

*1999/2000:N226* av Lars Hjertén (m) vari yrkas: att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av tillförlitliga prognoser för internationell handel och transporter med särskild hänsyn till sjötransporter över Östersjön. (avsnitt 11)

*1999/2000:N271* av Karin Pilsäter m.fl. (fp) vari yrkas:

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikpolitiken. (avsnitt 11)

*1999/2000:N388* av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp) vari yrkas:

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunikationer. (avsnitt 11)

### ***Motioner från riksmötet 2000/01***

*2000/01:T201* av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas:

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening behovet av en utbyggd infrastruktur i Stockholmsområdet i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 11)

*2000/01:T202* av Holger Gustafsson (kd) vari yrkas:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen i sitt agerande inom EU söker de ekonomiska medel som behövs för att stärka godstransporter och yrkesfisket på Vänern. (avsnitt 11)

*2000/01:T203* av Magnus Jacobsson (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om modernisering av vägnätet och järnvägen i Västmanland. (avsnitt 11)

*2000/01:T204* av Inga Berggren m.fl. (m) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att de nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne bör tillföras en större andel av landets samlade infrastrukturmedel så att denna andel står i rimligare proportion till det i landskapet utförda trafikarbetet. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Region Skåne genom sin regionala plan för transportinfrastruk-

tur (RTI-planen) kan bidra med värdefullt underlag för att få ett samlat grepp om infrastrukturutbyggnaderna i Sveriges sydligaste landskap. (avsnitt 11)

2000/01:T205 av Inger Strömbom m.fl. (kd) vari yrkas:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av kraftigt ökade statliga infrastrukturmedel till Stockholmsregionen. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att några av de mest samhällsekonomiskt lönsamma väg- och järnvägsprojekten i Stockholmsregionen får bli försöksprojekt med upphandling och finansiering enligt public-private partnership. (avsnitt 11)

2000/01:T206 av Holger Gustafsson och Ulla-Britt Hagström (båda kd) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att infrastrukturen i Västra Götaland är så eftersatt att regeringen bör göra en nationell satsning på restaurering och utbyggnad. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen tillsammans med den regionala utvecklingsnämnden i Västra Götaland bör upprätta en handlingsplan för om- och utbyggnad av infrastruktur i Västsverige. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den ekonomiska satsningen på infrastrukturen i Västra Götaland skall ta sikte på att under den kommande tioårsperioden möta de faktiska behoven. (avsnitt 11)

2000/01:T207 av Anna Lilliehöök (m) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om investeringar i nya vägar och spår i Stockholmsregionen. (avsnitt 11)

2000/01:T210 av Cecilia Magnusson m.fl. (m, kd, c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av satsningar på infrastrukturen i Västra Götaland. (avsnitt 11)

2000/01:T211 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas:

26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett trafikpaket för att lösa trafikkaoset i storstadsområdena. (avsnitt 11)

2000/01:T213 av Ulf Björklund (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de akuta behoven i Dalarnas transportsystem. (avsnitt 11)

2000/01:T214 av Sven Brus (kd) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningar på infrastruktur i Östergötland. (avsnitt 11)

2000/01:T217 av Tommy Waidelich m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en utbyggd infrastruktur i Stockholmsregionen. (avsnitt 11)

2000/01:T218 av Marie Granlund m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastrukturinvesteringar i Skåne. (avsnitt 11)

2000/01:T221 av Göran Magnusson m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av satsningar på infrastruktur i Västmanlands län och Södertälje kanal. (avsnitt 11)

2000/01:T222 av Karin Olsson m.fl. (s) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av goda kommunikationer mot Öst- och Centraleuropa. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av bra beslutsunderlag och prognoser. (avsnitt 11)

2000/01:T225 av Agne Hansson (c) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade anslag om 3 miljarder kronor till samlade väg- och järnvägsupprustningar i Kalmar län den närmaste tioårsperioden för angelägna väg- och järnvägsupprustningar. (avsnitt 11)

2000/01:T226 av Elisebeth Markström m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utveckling av infrastrukturen i Sörmland. (avsnitt 11)

2000/01:T227 av Agneta Ringman m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kommunikationerna i Kalmar län. (avsnitt 11)

2000/01:T228 av Mats Berglund m.fl. (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet och nödvändigheten av en sammanhållen och samlad syn på utvecklingen av infrastrukturen i östra Mellansverige. (avsnitt 11)

2000/01:T230 av Britt Bohlin m.fl. (s) vari yrkas:

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en offensiv satsning på hamnarna i Västsverige. (avsnitt 11)

2000/01:T338 av Per Landgren och Annelie Enochson (båda kd) vari yrkas:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om svenskt deltagande i EU:s TEN-projekt. (avsnitt 11)

2000/01:T380 av Eva Johansson (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för förbättrade trafiklösningar i Upplands Väsby. (avsnitt 11)

2000/01:T513 av Per Lager m.fl. (mp) vari yrkas:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av nyupptagna försök med ”rullande landsväg” på sträckningen Strömstad–Trelleborg. (avsnitt 11)

3. Riksdagen begär att regeringen utreder möjligheten till en gemensam anläggning för biltull/godsomlastning i norra Bohuslän. (avsnitt 11)

2000/01:T520 av Ulf Nilsson och Siw Persson (båda fp) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge berörda myndigheter i uppdrag att planera för en utbyggd väg- och spår-förbindelse mellan Sturup och Kästrup. (avsnitt 11)

2000/01:T645 av Eva Arvidsson (s) vari yrkas: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att skapa goda förutsättningar för en utvecklad hamnverksamhet i Nynäshamn. (avsnitt 11)

2000/01:Bo234 av Rigmor Stenmark (c) vari yrkas:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ekonomiska resurser måste avsättas nu för byggnation av bostadsrelaterade trafikinvesteringar som ny E 4, dubbelspår (norr om staden) ombyggnad av centralstationen samt resecentrum. (avsnitt 11)

2000/01:N264 av Per Erik Granström m.fl. (s) vari yrkas:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fungerande kommunikationer i Dalarna. (avsnitt 11)

2000/01:N321 av Carl-Erik Skårman m.fl. (m) vari yrkas:

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av statliga insatser inom infrastrukturområdet i Stockholmsregionen. (avsnitt 11)

2000/01:N386 av Marianne Andersson (c) vari yrkas:

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fördelning av resurser till infrastruktur i Västra Götaland. (avsnitt 11)

2000/01:Sk732 av Anne-Katrine Dunker och Patrik Norinder (båda m) vari yrkas:

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om transporter. (avsnitt 11)

2000/01:Ub808 av Karin Pilsäter m.fl. (fp) vari yrkas:

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafiken. (avsnitt 11)

### **Motioner med anledning av proposition 2001/02:20**

2001/02:T1 av Lennart Fridén (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en komplettering av infrastrukturplanerna med förslag om Europabanan på järnvägsområdet respektive riksväg 45 inom vägtrafiksektorn. (avsnitt 11)

2001/02:T6 av Lennart Hedquist m.fl. (m, kd, c, fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om synnerligen angelägna investeringsobjekt för omedelbar start i Uppsala län. (avsnitt 11)

2001/02:T14 av Inga Berggren m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast realbehandla och tidigarelägga utbyggnaden av de felande delar av väg- och järnvägsnätet, i Skåne, som skall länka samman övriga delar av Sverige med kontinenten. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne tillförs en större andel av landets samlade infrastrukturmedel så att denna andel står i rimligare proportion till det i landskapet utförda trafikarbetet. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Region Skåne genom sin regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) kan bidra med värdefullt underlag för att få ett samlat grepp över infrastrukturutbyggnaderna i Sveriges sydligaste landskap. (avsnitt 11)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sjöfartens avgifter skall vara konkurrensneutrala jämfört med andra transportslag. (avsnitt 11)

2001/02:T19 av Birgitta Sellén (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta fram en helhetsbild för transporterna på vägar och järnvägar i Norrland. (avsnitt 11)

2001/02:T23 av Anne-Katrine Dunker (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om drift, underhåll och satsningar på vissa delar av järnvägs- och vägnätet i Gävleborgs län och i angränsande län. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafiksäkerhet. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om arbetspendling. (avsnitt 11)

2001/02:T34 av Kent Olsson m.fl. (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastruktursatsningar i Västra Götaland. (avsnitt 11)

2001/02:T40 av Margareta Israelsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningar på vägar och järnvägar i Västmanlands län. (avsnitt 11)

2001/02:T42 av Karin Jeppsson m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av goda kommunikationer mot Öst- och Centraleuropa. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av bra planeringsunderlag. (avsnitt 11)

2001/02:T44 av Elver Jonsson (fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att Västra Götalands seriösa modell för långsiktig infrastruktur blir normgivande för statens arbete med den framtida transportnäringen. (avsnitt 11)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att insjöfartens framtid bör säkras och att därvid särskilt bör beaktas Vänersjöfartens behov av terminaler och tillräckliga slussdjup. (avsnitt 11)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att framtidens transporter kan ske med rationella och ekonomiska grunder som säkrar en infrastruktur i harmoni. (avsnitt 11)

2001/02:T47 av Rigmor Stenmark (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastruktursatsningar på såväl vägar som järnvägar i Uppsala län för att skapa goda förutsättningar att bo och leva i hela länet. (avsnitt 11)

2001/02:T50 av Åke Sandström (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Luftfartsverket bör utreda förutsättningarna för direktflyg mellan Kemi och Stockholm. (avsnitt 11)

2001/02:T53 av Marianne Andersson och Birgitta Carlsson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den av Västra Götaland utarbetade infrastrukturplanen skall genomföras fram till 2010. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fördelning av infrastrukturresurser till Västra Götaland. (avsnitt 11)

### ***Motioner från den allmänna motionstiden hösten 2001***

2001/02:T265 av Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningar på infrastruktur i Östergötland. (avsnitt 11)

2001/02:T278 av Rigmor Stenmark och Sven Bergström (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastruktursatsningar för att bl.a. skapa bra pendlingsmöjligheter till bostad och arbete mellan Uppsala län och Gävleborgs län. (avsnitt 11)

2001/02:T290 av Holger Gustafsson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att infrastrukturen i Västra Götaland är så eftersatt att regeringen bör göra en nationell satsning på regionen. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen tillsammans med den regionala utvecklingsnämnden i Västra Götaland bör upprätta en handlingsplan för om- och utbyggnad av infrastruktur i Västsverige. (avsnitt 11)

2001/02:T300 av Lisbet Calner m.fl. (s):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om hamnarna i Västsverige. (avsnitt 11)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Landvetter som internationell flygplats. (avsnitt 11)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en hållbar miljö- och trafiksäker framtid. (avsnitt 11)

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om finansieringsalternativ. (avsnitt 11)

*2001/02:T326* av Margareta Viklund m.fl. (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnaderna av de nationella transportkorridorerna fullföljs så snart som möjligt. (avsnitt 11)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att miljövänliga transportlösningar kommer till stånd i Skåne. (avsnitt 11)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den ekonomiska ramen utökas för den regionala tågtrafiken, förbättringar av regionala vägar och ett aktivt trafiksäkerhetsarbete och riktade miljöinsatser görs. (avsnitt 11)

*2001/02:T334* av Willy Söderdahl (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en hållbar satsning på infrastrukturen i sydöstra Sverige. (avsnitt 11)

*2001/02:T355* av Inger Strömbom m.fl. (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av kraftigt ökade statliga infrastrukturmedel till Stockholmsregionen. (avsnitt 11)

*2001/02:T357* av Cecilia Magnusson m.fl. (m, kd, fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastrukturen i Göteborg stad. (avsnitt 11)

*2001/02:T377* av Michael Hagberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utvecklingen av infrastrukturen i Sörmland. (avsnitt 11)

*2001/02:T430* av Runar Patriksson (fp):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Vänersjöfarten. (avsnitt 11)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flyget i Värmland. (avsnitt 11)

*2001/02:T455* av Henrik S Järrel (m):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till en konkret åtgärdsplan för statens satsningar på infrastrukturen i tillväxtregionen Stockholm. (avsnitt 11)

*2001/02:T461* av Charlotta L Bjälkebring (v):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Oxelösunds hamn. (avsnitt 11)



6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om telekommunikation. (avsnitt 11)

*2001/02:Bo322* av Karin Pilsäter (fp):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om infrastrukturinvesteringar för Södertörn. (avsnitt 11)

*2001/02:Bo323* av Karin Pilsäter m.fl. (fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om principer för trafikinvesteringar och om utbyggnad av trafiknätet i Stockholms län. (avsnitt 11)

*2001/02:N313* av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastruktursatsningar i Stockholmsregionen. (avsnitt 11)

*2001/02:N315* av Per Westerberg m.fl. (m):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrenskraftiga kommunikationer. (avsnitt 11)

*2001/02:N319* av Margareta Cederfelt m.fl. (m):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av statliga insatser inom infrastrukturområdet i Stockholmsregionen. (avsnitt 11)

*2001/02:N373* av Göran Hägglund m.fl. (kd):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade satsningar på infrastrukturen. (avsnitt 11)