



Infrastrukturfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen lägger regeringens skrivelse 2017/18:189 Riksrevisionens rapport om väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige till handlingarna. Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår yrkanden i motioner som rör bl.a. planeringsprocessen, samhällsekonomiska analyser och vissa frågor om upphandling av infrastruktur. Motionsyrkandena avstyrks med hänvisning till i huvudsak pågående utvecklings- och beredningsarbete.

I betänkande finns 8 reservationer (M, SD, C, L, KD).

Behandlade förslag

Regeringens skrivelse 2017/18:189 Riksrevisionens rapport om väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige.

Ett tjugotal motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2017/18.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Skrivelsens huvudsakliga innehåll.....	5
Utskottets överväganden.....	7
Riksrevisionens granskning om EU-perspektivet i väg- och järnvägsinvesteringar.....	7
Planeringsprocessen	11
Samhällsekonomiska analyser	14
Vissa frågor om upphandling av infrastruktur	18
Några frågor om fysisk planering	20
Brukaravgifter	22
Reservationer	24
1. Planeringsprocessen, punkt 2 (M, KD).....	24
2. Planeringsprocessen, punkt 2 (C)	25
3. Planeringsprocessen, punkt 2 (L)	26
4. Samhällsekonomiska analyser, punkt 3 (M, C, L, KD)	27
5. Samhällsekonomiska analyser, punkt 3 (SD)	28
6. Vissa frågor om upphandling av infrastruktur, punkt 4 (M, C)	30
7. Några frågor om fysisk planering, punkt 5 (C).....	31
8. Brukaravgifter, punkt 6 (C)	32
Särskilda yttranden	33
1. Särskilt yttrande (M, C, L, KD).....	33
2. Särskilt yttrande (L).....	34
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	35
Skrivelsen.....	35
Motioner från allmänna motionstiden 2017/18	35

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Riksrevisionens granskning om EU-perspektivet i väg- och järnvägsinvesteringar

Riksdagen lägger skrivelse 2017/18:189 till handlingarna.

2. Planeringsprocessen

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2634 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 5,

2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 7 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3.

Reservation 1 (M, KD)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (L)

3. Samhällsekonomiska analyser

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1583 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

2017/18:1787 av Ola Johansson (C) yrkandena 1 och 2,

2017/18:3199 av Saila Quicklund (M),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 10,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22,

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkandena 1 och 4.

Reservation 4 (M, C, L, KD)

Reservation 5 (SD)

4. Vissa frågor om upphandling av infrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 23 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1.

Reservation 6 (M, C)

5. Några frågor om fysisk planering

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:255 av Annika Carlsson och Fredrik Christensson (båda C)

yrkandena 1 och 2 samt

2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 6.

Reservation 7 (C)

6. Brukaravgifter

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:332 av Johnny Skalin (SD),

2017/18:1549 av Johnny Skalin (SD) och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 35.

Reservation 8 (C)

Stockholm den 14 juni 2018

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Rikard Larsson (S) och Jimmy Ståhl (SD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas regeringens skrivelse 2017/18:189 Riksrevisionens rapport om väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige. Vidare behandlas 23 motionsyrkanden om vissa infrastrukturfrågor från den allmänna motionstiden 2017. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

Vid utskottssammanträdet den 8 februari 2018 informerade riksrevisor Ingvar Mattsson m.fl. från Riksrevisionen närmare om revisionens granskningsrapport Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv? (RiR 2017:27).

I sammanhanget kan nämnas att utskottet tidigare under året behandlat frågor som rör sjöfartens och luftfartens infrastruktur samt järnvägspolitiska frågor.

Regeringen beslutade den 31 maj 2018 om en nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029. Mot bakgrund av att regeringens skrivelse med anledning av fastställelsebeslutet beslutades först den 14 juni 2018, i stället för den 9 maj 2018 som tidigare aviserats, saknas möjlighet för utskottet att behandla skrivelsen under innevarande riksmöte. Utskottet kommer därför att behandla skrivelsen under nästa riksmöte tillsammans med bl.a. motioner från den allmänna motionstiden 2017 som rör utgångspunkter för prioriteringen av infrastrukturåtgärder, yrkanden om särskilda infrastrukturåtgärder samt vissa finansieringsfrågor.

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelse 2017/18:189 redovisar regeringen en bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen har gjort i granskningsrapporten Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv? (RiR 2017:27). Regeringen anger att den tar till sig och välkomnar Riksrevisionens rekommendationer till både regeringen och Trafikverket. Regeringen instämmer i Riksrevisionens bedömning att regeringen och Trafikverket ska beakta de mål och intentioner som riksdagen har slagit fast samt de mål som EU formulerat i TEN-T-förordningen och att de projekt som behöver genomföras för att uppnå EU:s mål i TEN-T-förordningen ska prövas på samma sätt som nationellt initierade investeringsprojekt.

I skrivelsen lyfter regeringen fram att målen i TEN-T-förordningen till viss del är svårdefinierade och att det därför inte är enkelt att avgöra om Sverige kommer att uppfylla samtliga mål till år 2030. När det gäller regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser konstaterar regeringen att den gör en delvis annan bedömning än Riksrevisionen, och att den anser att Trafikverket omhändertar såväl nationella som internationella perspektiv vid

framtagandet av ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen anger vidare att den anser att Trafikverket genom sin instruktion och sitt regleringsbrev och i tidigare beslut om fastställelse av nationell plan har tillräckliga direktiv för hur projekt ska prioriteras. Regeringen konstaterar också att samtliga mål i TEN-T-förordningen inte är tydligt definierade och att regeringens åtgärder för att uppfylla Sveriges åtagande i enlighet med TEN-T-förordningen kommer att preciseras i beslut till nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2018–2029 samt i en kommande godsstrategi. Regeringen anger att den i enlighet med Riksrevisionens rekommendation kommer att förtydliga hur Sverige ska förhålla sig till målen i nästa infrastrukturproposition till riksdagen.

Utskottets överväganden

Riksrevisionens granskning om EU-perspektivet i väg- och järnvägsinvesteringar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger regeringens skrivelse 2017/18:189 Riksrevisionens rapport om väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige till handlingarna. Utskottet välkomnar regeringens ställningstagande om att Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer kommer att tas upp i myndighetsdialogen med Trafikverket för att säkerställa att myndigheten vid behov vidtar lämpliga åtgärder.

Regeringens skrivelse

I skrivelse 2017/18:189 redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen gör i rapporten Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv? (RiR 2017:27). Vidare redovisar regeringen vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rapporten. Med detta anser regeringen att granskningsrapporten är slutbehandlad.

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har granskat hur regeringen och Trafikverket beaktat EU-perspektivet i planeringen av nationella väg- och järnvägsinvesteringar. Syftet med granskningen har varit att undersöka hur Trafikverket och regeringen koordinerar de nationella målen med EU:s mål för TEN-T-förordningen och om EU-målen beaktas på ett systematiskt sätt i planeringen av de nationella infrastruktursatsningarna. Riksdagen överlämnade rapporten till regeringen den 23 november 2017.

Riksrevisionen bedömer att varken regeringen eller Trafikverket har prioriterat EU-perspektivet i planeringen av den nationella transportinfrastrukturen. Riksrevisionen pekar på att Trafikverket efter att TEN-T-förordningen antogs 2013 borde ha påbörjat en samlad planering för hur EU-målen ska beaktas och genom åtgärdsvalsstudier inlett prövningen av de projekt som behöver genomföras om EU-målen ska uppfyllas. Riksrevisionen påpekar vidare att regeringen inte på ett tydligt sätt har gett Trafikverket direktiv att EU-målen ska uppfyllas till 2030 och inte heller har begärt att Trafikverket ska ta fram en samlad analys av hur nuvarande standard inom det svenska stornätet förhåller sig till de specifika EU-målen och hur målen fram

till 2030 ska nås. I rapporten anges att när det gäller järnvägar finns det två EU-mål som ännu inte är uppfyllda; att kunna köra godståg med minst 740 meters längd på hela stornätet och att den så kallade linjehastigheten för godståg ska vara minst 100 km/tim på stornätet. Enligt Riksrevisionen har Trafikverket i sin tur inte heller tagit fram någon sådan samlad analys eller en konkret plan för hur EU-målen ska beaktas och EU-perspektivet har fått en underordnad roll i verkets interna verksamhetsplanering.

Riksrevisionen pekar på att nästan alla projekt som tas med i den nationella planeringsprocessen är avgränsade geografiskt och har initierats inom en av Trafikverkets regioner, vilket fungerar dåligt om ambitionen är att uppfylla EU-målen.

Riksrevisionen rekommenderar Trafikverket att upprätta en konkret och tidsatt plan för att pröva de återstående projekten som behöver genomföras för att EU-målen ska uppfyllas. Riksrevisionen rekommenderar regeringen att ge Trafikverket tydliga direktiv om att arbeta systematiskt så att även de projekt som behöver genomföras för att EU-målen ska uppnås blir prövade på lika villkor med andra projekt. Vidare rekommenderas regeringen att tydligare precisera hur de mål som EU har formulerat ska ingå i målen för transportpolitiken i nästa infrastrukturproposition som lämnas till riksdagen.

Regeringens bedömning och åtgärder med anledning av revisionens iakttagelser

Regeringen anger att den tar till sig och välkomnar Riksrevisionens rekommendationer till både regeringen och Trafikverket. Regeringen konstaterar att den i skrivelsen endast behandlar de iakttagelser och rekommendationer som riktar sig till regeringen men att den i sin myndighetsdialog med Trafikverket kommer att ta upp de iakttagelser och rekommendationer som riktar sig till Trafikverket för att på detta sätt säkerställa att myndigheten vid behov vidtar lämpliga åtgärder.

Regeringen instämmer i Riksrevisionens bedömning att regeringen och Trafikverket ska beakta de mål och intentioner som riksdagen har slagit fast samt de mål som EU formulerat i TEN-T-förordningen. Regeringen delar även Riksrevisionens bedömning att projekt som behöver genomföras för att uppnå EU:s mål i TEN-T-förordningen ska prövas på samma sätt som nationellt initierade investeringsprojekt.

Regeringen lyfter fram att målen i TEN-T-förordningen till viss del är svårdefinierade och att det därför inte är enkelt att avgöra om Sverige kommer att uppfylla samtliga mål till 2030. Regeringen pekar samtidigt på att den deltar aktivt i genomförandet av TEN-T-förordningen och anser att det är viktigt att beakta EU:s mål i planeringen av transportinfrastrukturen. Regeringen framhåller vidare att den även deltar aktivt i EU:s utlysningar som kan delfinansiera projekt inom TEN-T-nätverket.

Regeringen pekar på att den i det senaste direktivet till Trafikverket om att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan bl.a. anger att

utgångspunkten för Trafikverkets analyser och förslag till åtgärder ska vara de transportpolitiska målen samt regeringens proposition Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21). I propositionen beskrivs att lämpliga åtgärder ska genomföras för att utveckla stornätet med hänvisning till de tekniska krav som ställs i TEN-T-förordningen. Regeringen bedömer att Trafikverket har tillräckliga direktiv för hur projekt ska prioriteras och prövas i infrastrukturplaneringen.

När det gäller Riksrevisionens rekommendation om att regeringen tydligare ska precisera hur de mål som EU har formulerat ska ingå i målen för transportpolitiken i nästa infrastrukturproposition anser regeringen att det är viktigt att understryka att samtliga infrastrukturkrav ännu inte är fullständigt definierade på EU-nivå. Regeringen pekar även på att den redan i dag arbetar aktivt i genomförandet av TEN-T-förordningen och kommer att fortsätta med det för att beakta EU:s mål i planeringen av Sveriges transportinfrastruktur.

När det gäller regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser konstaterar regeringen att den gör en delvis annan bedömning än Riksrevisionen, och att den anser att Trafikverket omhändertar såväl nationella som internationella perspektiv vid framtagandet av ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen anger vidare att den anser att Trafikverket genom sin instruktion, regleringsbrev och i tidigare beslut om fastställelse av nationell plan har tillräckliga direktiv för hur projekt ska prioriteras.

Regeringen konstaterar också att samtliga mål i TEN-T-förordningen inte är tydligt definierade och att regeringens åtgärder för att uppfylla Sveriges åtagande i enlighet med TEN-T-förordningen kommer att preciseras i beslutet till nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2018–2029 samt i en kommande godsstrategi. Regeringen anger att den i enlighet med Riksrevisionens rekommendation kommer att förtydliga hur Sverige ska förhålla sig till målen i nästa infrastrukturproposition till riksdagen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis välkomna den granskning som Riksrevisionen gjort i rapporten Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv? (RiR 2017:27). Det finns på EU-nivå gemensamt framtagna mål för infrastrukturplaneringen. Syftet är att senast 2030 ha skapat effektiva och högkvalitativa transportkorridorer, eller stornät, inom hela EU. Detta har Sverige varit med om att förhandla fram, och åtagit sig att utföra. Regeringen och Trafikverket har det övergripande ansvaret för att integrera planeringen av EU-målen med de nationella målen för väg- och järnvägsinfrastrukturen. Mot denna bakgrund anser utskottet att de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen lämnat i sin granskningsrapport är värdefulla och att denna kunskap måste beaktas i det fortsatta planeringsarbetet inom transportområdet.

I Riksrevisionens granskning görs bedömningen att regeringen och Trafikverket inte prioriterar den s.k. TEN-T-förordningens mål för järnvägen om att stornätet ska vara fullständigt elektrifierat, klara godstrafik med minst 22,5 tons axellast samt att järnvägen ska uppnå en nominell spårvidd på 1 435 millimeter för nya järnvägslinjer. När det gäller vägar bedömer Riksrevisionen att det finns delar av stornätet som inte uppfyller TEN-T-förordningens mål om motorväg eller motortrafikled, samt att det råder oklarhet om huruvida målen när det gäller kvalitet och intervall mellan rastplatser är uppfyllda. Riksrevisionen menar att detta innebär att Sverige riskerar att inte uppnå de mål som ska vara uppfyllda till 2030.

Utskottet konstaterar att regeringen i sin skrivelse framhåller att regeringen och Trafikverket ska beakta de mål och intentioner som riksdagen har slagit fast samt de mål som EU formulerat i TEN-T-förordningen. Utskottet välkomnar detta liksom vad regeringen redovisar om att den deltar aktivt i genomförandet av TEN-T-förordningen och anser att det är viktigt att beakta EU:s mål i planeringen av transportinfrastrukturen.

Utskottet noterar samtidigt att regeringen anger att den gör en delvis annan bedömning än Riksrevisionen, och anser att Trafikverket omhändertar såväl nationella som internationella perspektiv vid framtagandet av ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan. Utskottet noterar vidare att regeringen som svar på Riksrevisionens kritik pekar på att Trafikverket utifrån sin instruktion och sitt regleringsbrev och tidigare direktiv inför fastställelse av nationell plan har tillräckliga direktiv för hur projekt ska prioriteras.

Mot bakgrund av de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen har lämnat i sin granskningsrapport välkomnar utskottet att regeringen redovisar att dessa kommer att tas upp i myndighetsdialogen med Trafikverket för att säkerställa att myndigheten vid behov vidtar lämpliga åtgärder. Då utskottet inte har något ytterligare att tillägga i ärendet föreslår utskottet att skrivelse 2017/18:189 läggs till handlingarna.

Planeringsprocessen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om planeringsprocessen. Utskottet framhåller att fyrstegsprincipens betydelse i planeringsprocessen är väl beaktad. Utskottet lyfter även fram vikten av att följa upp och utvärdera ny lagstiftning för att säkerställa att den faktiskt verkar i avsedd riktning och bidrar till att genomföra transportpolitiken.

Jämför reservation 1 (M, KD), 2 (C) och 3 (L).

Bakgrund

Med utgångspunkt i den planeringsprocess som presenterades i infrastrukturproposition 1992/93:176 (bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) genomförs planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. När riksdagen fattat beslut med anledning av propositionen följer det andra steget, åtgärdsplaneringen. Trafikverket och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. De nationella planerna fastställs därefter av regeringen medan länsplanerna fastställs i länen. Regeringen redovisar skriftligen sitt slutliga ställningstagande till riksdagen. Den statliga infrastrukturplaneringen har resulterat i åtgärdsplaner för en period på cirka tio år. I propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) presenterade regeringen sitt förslag till inriktning för den kommande planeringsperioden som avser 2018–2029.

Motionerna

Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S) framhåller i motion 2017/18:2634 att fördelningen av investeringsmedel mellan länstransportplanerna samt grunderna för prioritering av såväl investeringsmedel som underhållsmedel i infrastrukturplaneringen bör ses över.

Nina Lundström m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2017/18:3462 yrkande 5 att all transportplanering bör utgå från fyrstegsprincipen. Motionärerna klagar att fyrstegsprincipen är en miljömässig och ekonomisk hushållningsprincip som går ut på att man ska analysera befintliga problem och behov och pekar på att fyrstegsprincipen blir extra viktig när resurserna

för investeringar är begränsade. Motionärerna understryker vidare att undantag och avsteg från denna princip tydligt ska motiveras och redovisas.

I kommittémotion 2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) framhålls att för att lösa infrastrukturutmaningar på landsbygden kan ett sätt vara att underlätta och utveckla modeller för samordning av olika typer av persontransporter på landsbygden. Det kan bl.a. handla om, menar motionärerna, att förenkla och undanröja hinder för ideell och kostnadsdelande samordning på landsbygden.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) anser i motion 2017/18:3894 yrkande 3 att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet. I motionen konstateras att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med olika syften. Motionärerna menar att detta försvårar för en realistisk planering som kan spänna över flera områden såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet och att det på många punkter är tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis liksom tidigare år understryka att det är angeläget att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt vid överväganden om vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet och att åtgärdsförslagen analyseras utifrån fyrstegsprincipen. Utskottet vill framhålla att fyrstegsprincipen är en miljömässig och ekonomisk hushållningsprincip och att planera transportsystemet enligt principen förväntas bidra till kostnadseffektiva lösningar och till att alla trafikslag och transportmedel liksom alla typer av åtgärder som leder till att målen nås ska beaktas. En effektiv lösning på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens steg.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag till den senaste åtgärdsplaneringen anger att fyrstegsprincipen fortsatt bör vara grunden för att möta de framtida utmaningarna. Utskottet välkomnar också att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen framhåller att fyrstegsprincipen är utgångspunkt för de satsningar och prioriteringar som görs. I sitt svar på en skriftlig fråga från september 2017 har infrastrukturminister Tomas Eneroth bl.a. betonat att en viktig utgångspunkt för utveckling av transportinfrastrukturen är fyrstegsprincipen, vilken innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt fastlagda principer för att möjliggöra kostnadseffektiva lösningar. Fyrstegsprincipens betydelse i planeringsprocessen är enligt utskottets mening väl beaktad.

I betänkande 2011/12:TU13 behandlade utskottet regeringens proposition 2011/12:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur. I propositionen

föreslogs ändringar för att effektivisera den strategiska och ekonomiska infrastrukturplaneringen. En utgångspunkt för det nya planeringssystemet var behovet att uppfylla såväl övergripande, strategiska och långsiktiga som konkreta och kortsiktiga syften. Utskottet välkomnade propositionen som byggde på förslag som en parlamentarisk kommitté presenterade i betänkandet Effektivare planering av järnvägar och vägar (SOU 2010:57). Utskottet vill dock samtidigt framhålla vikten av att följa upp och utvärdera ny lagstiftning för att säkerställa att den faktiskt verkar i avsedd riktning och bidrar till att genomföra transportpolitiken. Utskottet anser därför att det är positivt att Trafikanalys har i uppdrag att varje år granska Trafikverkets förslag till objekt som bör byggstartas de närmast följande tre åren och objekt som bör förberedas för byggstart de därpå följande tre åren. Granskningen omfattar såväl process som objekt och syftar till att stärka regeringens beslutsunderlag. Regeringen har vidare gett Trafikanalys i uppdrag att kvalitetsgranska Trafikverkets förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 och förslagen till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. Uppdraget slutredovisades i mars 2018. Utskottet välkomnar Trafikanalys granskningar och förutsätter att regeringen vidtar adekvata åtgärder för det fall det behövs.

I infrastrukturpropositionen framhöll regeringen att en god ordning mellan länsplaner och den nationella planen i många fall är avgörande för att den samlade nyttan av åtgärderna ska bli så stor som möjligt. Utskottet delar regeringens bedömning. Utskottet vill även påminna om att regeringen i åtgärdsplanen för 2014–2025 angav att Trafikverket och de regionalt tillväxansvariga myndigheterna tillsammans bör formulera förslag på åtgärder för att förbättra samordningen mellan de berörda aktörerna inom områdena tillväxt och samhällsplanering. I sammanhanget vill utskottet även peka på att Trafikverket dels ansvarar för sin egen planering i samverkan med externa aktörer, dels deltar som sakägare och som rådgivande i andra aktörers planering. Myndigheten framhåller att samspelet mellan planering av transportsystemet och bebyggelseplanering är en förutsättning för att hållbara städer och regioner ska kunna åstadkommas. Trafikverkets medverkan i samhällsplaneringen är fokuserad på att integrera och därmed effektivisera planeringen av bebyggelse, infrastruktur och transporter. Trafikverket ska tillhandahålla underlag för planering enligt plan- och bygglagen och miljöbalken men också delta i den kommunala planeringsprocessen i enlighet med plan- och bygglagen. Trafikverket har vidare regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Syftet med dessa s.k. basprognoser är bl.a. att de utgör grunden för de nationella och regionala transportplanerna. På regional och lokal nivå används trafikprognoser för exempelvis kapacitetsanalyser och dimensionering av infrastrukturprojekt.

Mot bakgrund av vad som har anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2017/18:1583 av (SD) yrkande 1, 2017/18:2634 (S), 2017/18:3462 yrkande 5 (L), 2017/18:3855 (C) yrkande 7 och 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 3.

Samhällsekonomska analyser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om samhällsekonomska analyser med hänvisning till pågående utvecklingsarbete. Utskottet framhåller att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomska metoder och modeller som används i infrastrukturplaneringen.

Jämför reservation 4 (M, C, L, KD) och 5 (SD).

Bakgrund

I Trafikverkets arbete med att utarbeta förslag till prioriteringar i den långsiktiga strategiska infrastrukturplaneringen spelar samhällsekonomska analyser en central roll. En samhällsekonomska analys består av en samhällsekonomska kalkyl, där de nyttor och kostnader som har beräknats och värderats i kronor räknas samman till en s.k. nettonuvärdeskvot som visar åtgärdens skattade lönsamhet, kompletterat med mer kvalitativa bedömningar av effekter som är svåra eller omöjliga att beräkna och/eller värdera. Den samhällsekonomska analysen ingår som en komponent i den metod och mall för samlad effektbedömning som Trafikverket använder. I den samlade effektbedömningen ingår även bedömningar av åtgärdens fördelningseffekter och hur åtgärden påverkar möjligheterna att uppnå de transportpolitiska målen. Som bas för de samhällsekonomska analyserna tar Trafikverket fram trafikprognoser som visar hur den framtida utvecklingen av trafiken samt framtida efterfrågan på resor och godstransporter kan bedömas se ut. Hur prognosmodellen är uppbyggd och vilka antaganden som görs om det framtida transportsystemet och omvärldsförändringar är av stor vikt för bedömningen av vilka konsekvenser olika åtgärder i transportsystemet kan få. Trafikverket har ansvar för att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering. Trafikanalys ska kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomska analyser och följa den internationella modellutvecklingen på området.

Motionerna

I kommittémotion 2017/18:1583 av Josef Fransson m.fl. (SD) begärs i yrkande 1 att det inom Regeringskansliet inrättas en oberoende expert-

kommitté för infrastrukturfrågor. I motionen framhålls att expertkommittén bl.a. löpande ska granska Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler. I yrkande 2 begärs att Trafikverket ska ges nya uppdrag gällande samhällsekonomiska kalkyler och återrapportering. I yrkande 3 framhåller motionärerna att eventuella avvikelser från den samhällsekonomiska prioriteringsordningen ska motiveras när beslut tas om en nationell investeringsplan. I motionen anges bl.a. att det är centralt att samtliga projekt över en viss storlek redovisas och kan ställas emot varandra för att få ett gediget beslutsunderlag om vilka infrastrukturprojekt som är mest samhällsekonomiskt lönsamma.

Ola Johansson (C) anser i motion 2017/18:1787 yrkande 1 att nettonuvärdeskvoten för vägar bör breddas för att spegla samhällsnyttan i kombinerade väginvesteringar. I yrkande 2 framhåller motionären att man bör verka för att nettonuvärdeskvoten för vägar endast belastas med anläggningskostnad. Motionären pekar bl.a. på att eventuella antikvariska utrednings- och utgrävningskostnader måste prioriteras efter det nationella och internationella behovet av genomförande som beslutas centralt utan att påverka vägprojektets genomförandebehov.

I motion 2017/18:3199 av Saila Quicklund (M) framhålls att beräkningsgrunderna för investeringar i underhåll av vägar bör ta mer hänsyn till de olika näringarna och inte bara befolkningsstorleken. Motionären pekar på att för att turismen ute i landet ska stå sig stark i konkurrens med andra är det viktigt att man i sina beräkningsgrunder för underhåll och investeringar i infrastruktur ser över möjligheten att ta större hänsyn till dessa faktorer.

Nina Lundström m.fl. (L) framför i kommittémotion 2017/18:3462 yrkande 10 att det är av yttersta vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom de prioriteringar som görs är korrekta och rättvisande för att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt.

I kommittémotion 2017/18:3758 önskar Anders Åkesson m.fl. (C) i yrkande 22 att det görs en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att rätt värdera industrins och godsflödets betydelse. I motionen framförs att nyttan av tillförlitliga godstransporter inte framgår av dagens kalkylmodeller. Motionärerna konstaterar att med en felaktig eller ofullständig kalkyl kommer felaktiga samhälleliga investeringsbeslut att fattas.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2017/18:3833 yrkande 5 att alla större planerade infrastrukturprojekt ska genomgå en s.k. second opinion – att en extern part genomför en samhällsekonomisk analys – och att kostnadsuppföljningar ska göras för att utvärdera om den initiala budgeten följdes. I motionen anges att detta behövs för att öka transparensen och kostnadsuppföljningen för varje stort infrastrukturprojekt och för att undvika en situation där beslutade projekt fortskrider trots kostnadsöverskridningar eller felkalkyleringar.

I motion 2017/18:3894 anför Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) i yrkande 1 att de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller

infrastrukturinvesteringar bör utvecklas. Motionärerna framhåller att för att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt är det av största vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom prioriteringarna som görs är korrekta och rättvisande. I yrkande 4 anser motionärerna att man bör följa upp hur den samhällsekonomiska lönsamheten har beaktats i valet av infrastrukturobjekt som ska genomföras. Motionärerna framhåller att de samhällsekonomiska kalkylerna ger en god möjlighet att jämföra olika infrastrukturobjekt med varandra för att forma en samhällsekonomiskt lönsam prioriteringslista.

Utskottets ställningstagande

Att samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium för åtgärder som vidtas i transportsystemet, samtidigt som även fördelningspolitiska aspekter ska vägas in, framgår av det övergripande målet för transportpolitiken. Utskottet kan även konstatera att det inom transportsektorn i allmänhet, och i infrastrukturplaneringen i synnerhet, finns en lång tradition av att använda samhällsekonomiska analyser när man tar fram beslutsunderlag. Utskottet vill i sammanhanget understryka vikten av att dessa analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. Även statsrådet Tomas Eneroth har i en interpellationsdebatt från mars 2018 framfört att det för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet är viktigt att vi utifrån aktuella faktaunderlag gör rätt bedömningar och investerar medlen där de gör mest nytta. Statsrådet framförde vidare att utmaningen ligger i att prioritera rätt åtgärder och få ut så mycket nytta som möjligt av de medel vi investerar. Utskottet ser positivt på statsrådets uttalanden. Även i budgetpropositionen för 2018 understryks att en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter att nyttorna överväger kostnaderna för investeringar, och av de 13 namngivna objekt som öppnade för trafik 2016 var ca 85 procent samhällsekonomiskt lönsamma enligt kalkylen. I budgetpropositionen påminns dock om att kalkylerna inte fångar alla aspekter av investeringen och endast är en del av beslutsunderlaget.

Utskottet vill även lyfta fram att Trafikverket ansvarar för att utveckla de principer för samhällsekonomisk analys och de kalkylvärden som ska tillämpas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser och för att publicera dem i den s.k. ASEK-rapporten (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn). Här behandlas t.ex. frågor som gäller beräkningen av investeringskostnader och drift- och underhållskostnader, kostnader för klimateffekter och trafikeringskostnader för godstransporter. ASEK-arbetet är kopplat till en myndighetsövergripande samrådsgrupp som består av representanter för Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Stockholms läns landsting, Vinnova samt Trafikanalys (adjungerad). ASEK-arbetet stöds av ett vetenskapligt råd som består av vetenskaplig expertis inom ämnesområdena nationalekonomi, miljöekonomi, regionalekonomi och

transportanalys. En översyn av ASEK-rapporten ska göras varje år och en ny version publiceras den 1 april årligen.

Trafikverket har vidare regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Syftet med dessa s.k. basprognoser är bl.a. att de ska utgöra underlag för samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet.

Utskottet vill också framhålla att Trafikanalys har regeringens uppdrag att kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser. I rapporten Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomisk analys (2018:6) redovisas observationer av Trafikverkets verksamhet 2017. Trafikanalys pekar bl.a. på att Trafikverket har förbättrat flera av de brister som Trafikanalys anmärkt på tidigare år.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket och Trafikanalys har utvecklat metoderna för att beräkna långsiktiga kostnader för transporter när det bl.a. gäller klimateffekter, andra miljöeffekter och slitage. Utskottet har också tagit del av att detta har medfört att samhällsekonomiska analyser successivt blivit bättre på att ta hänsyn till olika aspekter av långsiktig hållbarhet (social, ekonomisk och miljömässig) i transportsystemen. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering har i rapport 2017/18:RFR16 Järnvägstunnlar och skogsbilvägar – en uppföljning av klimatanpassningsåtgärder för infrastruktur framfört att det i framtagandet av kostnadskalkyler för infrastrukturprojekt med lång livslängd är viktigt att räkna på vad det kostar att inte klimatanpassa, även om det innebär att metoder för detta behöver utvecklas.

Mot bakgrund av motionsyrkandet om värderingen av godstransporter vill utskottet instämma i behovet av en genomlysning och omarbetning av värderingen av dessa. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att Trafikverket bl.a. har delfinansierat två parallella pilotforskningsprojekt som tittat på flera olika ansatser för ett värde av ökad tillförlitlighet av godstransporter. Trafikverket har vidare i en promemoria till inriktningsunderlag 2018–2029 (Utvecklingsbehov trafikprognoser och samhällsekonomiska kalkyler) angett att inriktningen för Trafikverkets utvecklingsbehov inom analysområdet bl.a. omfattar en bättre beskrivning av godsnyttor i kalkylerna.

Utskottet vill avslutningsvis också uppmärksamma att trafikutskottet den 12 februari 2015 anordnade ett seminarium om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn. Utgångspunkten för seminariet var rapporten Hållbara analyser? – Om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling (2014/15:RFR2). Rapporten togs fram hösten 2014 av trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor. Syftet med rapporten är att fördjupa kunskapen om analyserna i relation till hållbar utveckling och hur metoderna används samt att spegla det utvecklingsarbete som pågår. Arbetsgruppen framförde bl.a. att det kan vara relevant att ställa frågan om tiden är mogen för att gemensamt definiera och operationalisera vad hållbar utveckling kan stå för i transportplaneringen. Det som behöver

preciseras särskilt är hur de olika aspekterna av hållbarhet – ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet – förhåller sig till varandra.

Sammanfattningsvis anser utskottet att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i infrastrukturplaneringen. Baserat på ovanstående bedömer utskottet att det redan pågår ett aktivt utvecklingsarbete. Utskottet avstyrker därför motionerna 2017/18:1583 (SD), 2017/18:1787 (C) yrkandena 1 och 2, 2017/18:3199 (M), 2017/18:3462 (L) yrkande 10, 2017/18:3758 (C) yrkande 22, 2017/18:3833 (M) yrkande 5 och 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkandena 1 och 4.

Vissa frågor om upphandling av infrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om upphandling av infrastruktur. Utskottet hänvisar till pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 6 (M, C).

Motionerna

I kommittémotion 2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 23 framförs att det för att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt. Motionärerna anser därför att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2017/18:3833 yrkande 1 att Trafikverket bör analysera sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra produktivitetshöjningar och innovation. I motionen konstateras att för att säkerställa att samhällets resurser används på bästa möjliga sätt är ökad produktivitet och innovation avgörande. Motionärerna framhåller att Trafikverket har en viktig roll i att bidra till detta inom anläggningsbranschen, inte minst under upphandlingsfasen. Motionärerna menar därför att det är viktigt att Trafikverket analyserar sitt arbetssätt för att uppmuntra nya sätt att bygga och underhålla vår infrastruktur.

Utskottets ställningstagande

I infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) understryker regeringen att det är av stor vikt att de medel staten tilldelar infrastrukturuområdet används effektivt och på bästa sätt. Regeringen framhåller därför att arbetet med att verka för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen bör drivas vidare. I propositionen anger regeringen samtidigt att det är svårt att mäta produktivitetsutvecklingen och menar att uppföljningen kan förbättras.

Regeringen pekar på att Trafikverket har fått i uppdrag att årligen redovisa produktiviteten inom det egna ansvarsområdet. Regeringen anger också att Trafikverkets arbete med att öka kunskapen om infrastrukturanläggningens status bör bidra till förbättrad produktivitet. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill även påminna om att Trafikanalys fick regeringens uppdrag att under en treårsperiod analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för att öka produktiviteten och innovationsgraden inom anläggningsbranschen. Rapportering skulle ske årligen fram t.o.m. 2017. I mars 2017 presenterade Trafikanalys sin slutrapport Trafikverkets arbete för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen (2017:5). Av rapporten framgår bl.a. att arbetet med en ny beställarroll och utvecklade affärsformer är övergripande väl omhändertaget och i ständig utveckling. Principerna är väl förankrade på ledningsnivå i verket, men för att uppnå full förståelse för nya roller och affärsformer krävs ytterligare arbete längre ut i organisationen. I rapporten anges att Trafikverket har ökat framförhållningen i planering och upphandling, vilket är en bra förutsättning för arbetet med produktivitet och innovation. Vidare framgår att det är viktigt att Trafikverket kontinuerligt och systematiskt prioriterar produktivitets- och innovationsarbetet och att ledning såväl som styrelse följer arbetets framdrift. I mars 2017 uppdrog regeringen åt Trafikverket att ta fram ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. I uppdraget angav regeringen att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. Uppdraget redovisades den 31 augusti 2017. I skrivelse 75 uppger regeringen att ärendet bereds vidare med inriktning att avslutas i samband med att den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 fastställs under våren 2018. Utskottet välkomnar detta.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner inte utskottet att det finns skäl att vidta något initiativ med anledning av motionerna 2017/18:3758 (C) yrkande 23 och 2017/18:3833 (M) yrkande 1. Motionsförslagen avstyrks därmed.

Några frågor om fysisk planering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om frågor rörande fysisk planering. Utskottet bedömer att frågorna beaktas i det arbete som pågår inom området.

Jämför reservation 7 (C).

Motionerna

Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C) framför i motion 2017/18:255 yrkande 1 att infrastruktur i form av kraftledningar bör samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markinträdet. Motionärerna framhåller bl.a. att det är ett problem att planerade och genomförda investeringar tar tusentals hektar jord- och skogsmark i anspråk. I yrkande 2 framför motionärerna att översikten över och planeringen av all infrastruktur för alla aktörer på marknaden måste samordnas regionalt för att säkerställa effektiv markanvändning. Motionärerna påtalar att investeringarna sker över tid och att det är olika aktörer, både myndigheter, statliga affärsverk och privata bolag, som är inblandade i olika projekt. En samordning är därför ytterst angelägen.

Eskil Erlandsson m.fl. (C) påtalar i kommittémotion 2017/18:3855 yrkande 6 att marksnål teknik bör användas vid intrång på privat mark för allmän infrastrukturutbyggnad. Motionärerna framhåller att det är viktigt att i möjligaste mån använda sig av marksnål teknik för att minska intressekonflikter vid utbyggnad av infrastruktur. I motionen anges att en lösning är att gräva ned ledningar i den mån det är möjligt och ett annat sätt är att utnyttja befintlig infrastruktur genom att t.ex. bredda vägar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att frågor om fysisk planering har behandlats av utskottet vid flera tillfällen, senast i betänkande 2016/17:TU4 Infrastruktur för framtiden. Utskottet framförde då bl.a. att inom tätbebyggda områden är ofta tillgången till mark som kan tas i anspråk för t.ex. en utbyggnad av infrastrukturen begränsad och att det inte sällan finns motstridiga intressen om hur marken ska nyttjas. Utskottet underströk vidare vikten av att mark används effektivt. Utskottet vidhåller den bedömningen.

I infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framhöll regeringen att utvecklingen av ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem bör ske parallellt med planering av bl.a. markanvändning. I propositionen angavs vidare att regeringen anser att nya investeringar i alla trafikslag ska planeras och genomföras med hänsyn till natur- och kulturvärden och god resurshållning samt med höga krav på att begränsa

föreningar och klimatpåverkan. Utskottet delar regeringens uppfattning i denna fråga.

Utskottet vill också peka på att Trafikverket arbetar tillsammans med Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen vid de olika delarna av infrastrukturplaneringen. Kommuner och länsstyrelser är andra viktiga aktörer i arbetet för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Även Boverket är en viktig aktör i egenskap av ansvarig för den fysiska planeringen. De statliga myndigheternas intressen i den kommunala planeringen bevakas av länsstyrelserna.

När det gäller Trafikverkets uppdrag i frågan om samhällsplanering kan också tilläggas att myndigheten dels ansvarar för sin egen planering i samverkan med externa aktörer, dels deltar som sakägare och som rådgivande i andra aktörers planering. Myndigheten har framfört att samspelet mellan planering av transportsystemet och bebyggelseplanering är en förutsättning för att hållbara städer och regioner ska kunna åstadkommas. Trafikverkets medverkan i samhällsplaneringen är fokuserad på att integrera och därmed effektivisera planeringen av bebyggelse, infrastruktur och transporter. Trafikverket ska tillhandahålla underlag för planering enligt plan- och bygglagen och miljöbalken men också delta i den kommunala planeringsprocessen i enlighet med plan- och bygglagen. Trafikverket har uppgett att man lägger tyngdpunkten på att delta i planeringens tidiga skeden för att skapa bra förutsättningar för en smidig process från planering till genomförande. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet noterar att Översiktsplaneutredningen i delbetänkandet En utvecklad översiktsplanering (SOU 2018:46) föreslår nya bestämmelser för hur översiktsplanerna ska kunna hållas aktuella och ge ett bra stöd för efterföljande planering. Utredningen föreslår bl.a. att grunddragen i fråga om användningen av mark- och vattenområden ska framgå av översiktsplanen. Enligt förslaget ska olika kategorier för indelning av mark- och vattenanvändning anges i översiktsplanen, varav transporter och infrastruktur är en. Delbetänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

När det gäller frågan om samordning av infrastruktur med kraftledningar kan påpekas att Trafikverket uppger att mark i närområdet kring vägar och järnvägar med fördel kan användas till att dra ledningar, vilket dock förutsätter att drift och underhåll av vägen eller järnvägen inte fördröjas eller försvåras samt att skador, fara eller hinder för trafik och trafikanter inte vållas på grund av ledningen eller dess kringutrustning. Den som ska korsa en järnväg, en väg eller ett farvatten med någon form av ledning måste teckna ett avtal med Trafikverket.

Statsrådet Tomas Eneroth framförde i en interpellationsdebatt i oktober 2017 bl.a. att infrastrukturprojekt generellt sett nästan alltid innebär att svåra avvägningar måste göras mellan olika intressen, både enskilda och allmänna. Statsrådet pekade på att jordbruk och vattenskydd är två av många olika allmänna intressen som kan vara berörda av en utbyggnad av väg eller järnväg. Statsrådet klargjorde att det tydligt framgår att miljöbalkens hänsyns-

respektive hushållningskapitel ska tillämpas vid prövning av ärenden enligt både väglagen och lagen om byggande av järnväg, vilket bl.a. innebär att man ska välja en lokalisering som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön utan oskälig kostnad. Utskottet delar statsrådets uppfattning.

Sammanfattningsvis bedömer utskottet att de frågor som väckts om olika aspekter av fysisk planering och utformning av infrastruktur beaktas i det arbete som pågår inom området. Utskottet avstyrker därför motionerna 2017/18:255 (C) yrkandena 1 och 2 samt 2017/18:3855 (C) yrkande 6.

Brukaravgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om brukaravgifter. Utskottet hänvisar bl.a. till gällande EU-lagstiftning.

Jämför reservation 8 (C).

Motionerna

I motionerna 2017/18:332 och 2017/18:1549 av Johnny Skalin (SD) yrkas att alla privatbilister ska befrias från avgift på E4:an i Sundsvall. Motionären anser att infrastruktur i första hand bör finansieras via vägskatten och bestämmas utifrån svenska intressen.

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2017/18:3758 yrkande 35 att förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter bör ses över. När Transportstyrelsen fakturerar fordonsägare för avgifter från trängselskatter och andra vägavgifter för folkbokförda i större städer sker detta ofta automatiserat, men för många engångsbesökare är det vanligt att fakturor på väldigt små belopp skickas med post. Motionärerna påtalar vidare risken med att fakturan inte kommer fram och att fakturan därför inte betalas i tid, vilket får till följd att en tilläggsavgift på 500 kronor tas ut.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg möjliggör finansiering av nya väginvesteringar med brukaravgifter, dvs. infrastrukturavgifter, och att avgifterna kan finansiera återbetalning av lån och direkta kostnader i enlighet med de bestämmelser som anges i lagen. Infrastrukturavgift tas för närvarande ut för passage på bron över Motalaviken och för passage på bron över Sundsvallsfjärden. Avgiftsuttaget på broarna i Sundsvall och Motala är en följd av att riksdagen har godkänt att broarna delvis finansieras med lån. Eftersom en förutsättning i

riksdagsbeslutet är att lånen ska betalas tillbaka med avgifter måste sådana tas ut i enlighet med de rättsprinciper som gäller för distinktionen mellan avgift och skatt. Även de EU-rättsliga bestämmelserna om beräkning av infrastrukturavgifter för tunga fordon måste följas. Av detta följer att en avgift endast ska motsvara kostnaden för det som tillhandahålls och att en fordonskategori, t.ex. lastbilar, inte får belastas med kostnader som är hänförliga till en annan kategori. Liksom tidigare kan utskottet därför konstatera att avgiftsbefrielse för personbilar skulle kräva att de kostnader som är hänförliga till detta kollektiv finansieras på något annat sätt (bet. 2016/17:TU4).

Mot bakgrund av motionsyrkandet om Transportstyrelsens avgiftshantering vill utskottet framhålla att det finns möjlighet att betala trängselskatt och infrastrukturavgift via autogiro och e-avi (e-faktura). Man kan också betala med det inbetalningskort som Transportstyrelsen skickar ut. Vidare vill utskottet framhålla att om man har en digital brevlåda som tar emot post från myndigheter kan man sedan januari 2018 få sin avi dit.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2017/18:332 (SD), 2017/18:1549 (SD) och 2017/18:3758 (C) yrkande 35.

Reservationer

1. Planeringsprocessen, punkt 2 (M, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3 och avslår motionerna

2017/18:2634 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 5 och

2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi vill påminna om att alliansregeringen 2013 tog fram en lagstiftning som syftar till effektivisering och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Förslagen byggde på resultaten från den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén. Bland åtgärderna i propositionen finns bl.a. en planeringsmodell som ska resultera i upp till två år kortare planeringsprocesser för större projekt och betydliga tidsvinster för små och medelstora projekt. Lagstiftningen ger goda möjligheter till effektivisering och ökad produktivitet.

Vi kan dock konstatera att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med flera olika syften. Enligt vår uppfattning försvårar detta för en realistisk planering som kan spänna över flera områden, såsom miljö och kostnadseffektivitet. Vi anser att det på många punkter är tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare. Vi anser även att det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara och vi är därför angelägna om att arbetet med att effektivisera planeringssystemet fortgår. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Vi anser därför att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

2. Planeringsprocessen, punkt 2 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 7 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3 och avslår motionerna

2017/18:2634 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S) och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 5.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att vid byggande av allmänna infrastruktursatsningar såsom vägar och järnvägar uppstår ofta intressekonflikter mellan markägare och samhället kring utnyttjandet av mark. Tvisterna kommer inte att avta då det moderna samhällets behov av mer mark till allmänna infrastrukturändamål ökar. Jag vill därför framhålla att ett sätt att lösa infrastrukturutmaningar på landsbygden är att underlätta och utveckla modeller för samordning av olika typer av persontransporter. Det kan bl.a. handla om att förenkla och undanröja hinder för ideell och kostnadsdelande samordning på landsbygden.

Jag vill vidare påminna om att alliansregeringen 2013 tog fram en lagstiftning som syftar till effektivisering och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Förslagen byggde på resultaten från den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén. Bland åtgärderna i propositionen finns bl.a. en planeringsmodell som ska resultera i upp till två år kortare planeringsprocesser för större projekt och betydliga tidsvinster för små och medelstora projekt. Lagstiftningen ger goda möjligheter till effektivisering och ökad produktivitet.

Jag kan dock konstatera att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med flera olika syften. Enligt min uppfattning försvårar detta för en realistisk planering som kan spänna över flera områden, såsom miljö och kostnadseffektivitet. Jag anser att det på många punkter är tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare. Jag anser även att det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara och jag är därför angelägen om att arbetet med att effektivisera

planeringssystemet fortgår. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Jag anser därför att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

3. Planeringsprocessen, punkt 2 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 5 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 3 och avslår motionerna

2017/18:2634 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S) och

2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 7.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis påminna om att alliansregeringen 2013 tog fram en lagstiftning som syftar till effektivisering och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Förslagen byggde på resultaten från den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén. Bland åtgärderna i propositionen finns bl.a. en planeringsmodell som ska resultera i upp till två år kortare planeringsprocesser för större projekt och betydliga tidsvinster för små och medelstora projekt. Lagstiftningen ger goda möjligheter till effektivisering och ökad produktivitet.

Jag kan dock konstatera att regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med flera olika syften. Enligt min uppfattning försvårar detta för en realistisk planering som kan spänna över flera områden, såsom miljö och kostnadseffektivitet. Jag anser att det på många punkter är tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare. Jag anser även att det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara och jag är därför angelägen om att arbetet med att effektivisera planeringssystemet fortgår. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Jag anser därför att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och

järnvägar bör utvärderas i syfte att öka investeringarnas effektivitet och produktivitet.

Jag vill i sammanhanget även understryka att all transportplanering bör utgå från fyrstegsprincipen. Jag påminner om att fyrstegsprincipen är en miljömässig och ekonomisk hushållningsprincip som går ut på att man ska analysera befintliga problem och behov. Fyrstegsprincipen innebär att man först undersöker om det går att lösa problemet på ett sätt som minskar eller optimerar transportbehovet (1). Om det inte är möjligt går man vidare till de övriga stegen: att utnyttja befintliga transportalternativ (2), att genomföra mindre förbättringsåtgärder (3), och i sista hand att satsa på nyinvesteringar och ombyggnadsåtgärder (4). Slutresultatet kan ibland bli en kombination av flera steg. Jag vill framhålla att fyrstegsprincipen blir extra viktig när resurserna för investeringar är begränsade. Jag anser därför att undantag och avsteg från denna princip tydligt ska motiveras och redovisas. Jag kan även konstatera att mot bakgrund av att regeringen ännu inte inkommit till riksdagen med en skriftlig redogörelse med anledning av beslutet om nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029 så är det inte möjligt att bedöma om och hur regeringen har beaktat fyrstegsprincipen.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Samhällsekonomiska analyser, punkt 3 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 10,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22,

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkandena 1 och 4 samt

avslår motionerna

2017/18:1583 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

2017/18:1787 av Ola Johansson (C) yrkandena 1 och 2 samt

2017/18:3199 av Saila Quicklund (M).

Ställningstagande

Riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet bör samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt. Vi vill därför framhålla att för att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt är det av största vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom prioriteringarna som görs är korrekta och rättvisande, bl.a. avseende värderingen av godstransporter. Vi har tagit del av att bl.a. Finanspolitiska rådets rapport från 2015 väcker frågan om alla investeringsbeslut har varit samhällsekonomiskt effektiva. Vi anser därför att regeringen bör arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar.

De samhällsekonomiska kalkylerna ger också en god möjlighet att jämföra olika infrastrukturobjekt med varandra för att forma en samhällsekonomiskt lönsam prioriteringslista. Vi i Alliansen anser därför att regeringens val av vilka infrastrukturprojekt som ska genomföras bör utvärderas utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. En sådan uppföljning kan på sikt bidra till att öka både transparensen och effektiviteten i transportpolitiken. Vi anser vidare att alla större planerade infrastrukturprojekt ska genomgå en s.k. second opinion – att en extern part genomför en samhällsekonomisk analys – och att kostnadsuppföljningar ska göras för att utvärdera om den initiala budgeten följdes.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

5. Samhällsekonomiska analyser, punkt 3 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:1583 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkandena 1–3 och avslår motionerna

2017/18:1787 av Ola Johansson (C) yrkandena 1 och 2,

2017/18:3199 av Saila Quicklund (M),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 10,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 22,

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 5 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkandena 1 och 4.

Ställningstagande

Vi har tagit del av att rapportförfattarna till SNS Konjunkturrådsrapport 2016 (Vart är vi på väg? Systemfel i transportpolitiken) riktat skarp kritik mot hur investeringsbeslut i infrastrukturen kommer till. I rapporten påtalar man en rad brister där skattemedel på tiotals miljarder slösas bort på grund av felprioriteringar och bristfälliga underlag. I rapporten pekar man vidare på att lönsamhetskalkyler på projekt som inte återfinns i beslutade investeringsplaner saknas. Vi vill påstå att detta betyder att det inte går att göra relevanta jämförelser. Trafikverket är den myndighet som har i uppgift att genomföra samhällsekonomiska bedömningar av transportinvesteringar. Vi kan dock konstatera att verkets förfaranden får stark kritik i nämnda rapport från SNS där man bl.a. pekar på att nödvändiga följdinvesteringar sällan inkluderas och att man fullföljer projekt även om det blir betydande fördröjningar under projekteringen. Men man pekar också på hur man konsekvent underskattar kostnader och överdriver vinster för att driva igenom olika projekt.

Vi sverigedemokrater anser att kritiken i rapporten ska tas på allvar och att man inte lättvindigt kan vifta bort felprioriteringar för tiotals miljarder kronor.

Vi vill därför lyfta konkreta förslag för att komma till rätta med systemfelen. Vi anser exempelvis att regeringen och riksdagen måste få ett bättre och mer objektivt beslutsunderlag innan man blir bunden av eventuellt icke-lönsamma projekt. För att få ett gediget beslutsunderlag om vilka infrastrukturprojekt som är mest samhällsekonomiskt lönsamma är det centralt att samtliga projekt över en viss storlek redovisas och kan ställas emot varandra. Trafikverket bör således få i uppdrag att identifiera de samhällsekonomiskt mest lönsamma investeringarna inom en viss budgetram. Vidare bör Trafikverket få i uppdrag att löpande rapportera resultatet av gjorda investeringar och andra åtgärder. Vi anser att en väl genomarbetad prioriteringsordning för de mest lönsamma infrastrukturinvesteringarna ger beslutsfattare ett betydligt mer tydligt beslutsunderlag än vad som är fallet i dag. Vi anser att eventuella avvikelser från den samhällsekonomiska prioriteringsordningen kan vara befogade, men dessa bör då motiveras och kostnaden bör anges liksom konsekvenserna för andra projekt som trängs ut från planen.

Vi anser även att det bör inrättas en expertkommitté under t.ex. Finansdepartementet som beslutar om hur samhällsekonomiska analyser ska göras och vilka ingångsvärden som ska användas. Denna expertkommitté ska också löpande granska Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

6. Vissa frågor om upphandling av infrastruktur, punkt 4 (M, C)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C) och Borianana Åberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 23 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 1.

Ställningstagande

Trafikverket är en av Sveriges största offentliga beställare, och verkets upphandling av infrastruktur är därför avgörande för att få mer infrastruktur för pengarna. Trafikutskottet har mot denna bakgrund riktat ett stort intresse mot denna fråga under de senaste åren. Vår utgångspunkt är att samhällets resurser ska användas på bästa möjliga sätt och att varje enskild investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt. Vi anser att ett arbete för produktivitetshöjningar och innovation är viktiga beståndsdelar i detta. Vi vill understryka att Trafikverket har en viktig roll i att aktivt arbeta för att bidra till produktivitetsökningar och ökad innovationsgrad i anläggningsbranschen. Vi har tagit del av att Trafikverket, och även övriga aktörer i branschen, under de senaste åren har bedrivit ett arbete för att nå ökad produktivitet i branschen. Vi välkomnar detta.

Hösten 2016 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den bör tillse att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Vi har tagit del av att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. Uppdraget redovisades den 31 augusti 2017. I skrivelse 75 uppger regeringen att ärendet bereds vidare med inriktning att avslutas i samband med att den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 fastställs under våren 2018. Vi beklagar att regeringen ännu inte har återkommit till riksdagen med en skrivelse avseende den nationella trafikslagsövergripande planen. Vi anser därför att det finns skäl för riksdagen att ännu en gång understryka vikten av att Trafikverket vid beslut

om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

I sammanhanget vill vi även peka på vikten av god myndighetsstyrning och kan konstatera att det har väckts frågor, inte minst i Utredningen om järnvägens organisations delbetänkande Koll på anläggningen (SOU 2015:42), om huruvida Trafikverkets arbete är effektivt vad gäller exempelvis drift och underhåll av järnväg. Utredningen visar även på att det krävs ett förtydligande av fördelning av ansvar, mandat och arbetsuppgifter.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

7. Några frågor om fysisk planering, punkt 5 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) yrkande 6,

bifaller delvis motion

2017/18:255 av Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C) yrkande 1 och

avslår motion

2017/18:255 av Annika Qarlsson och Fredrik Christensson (båda C) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla att en väl fungerande infrastruktur i hela landet är en förutsättning för att skapa jobb, för att människor ska kunna bosätta sig där man vill och för att man enkelt ska kunna resa mellan bostad och arbete. Infrastrukturen är även viktig för näringslivets godstransporter och för att människor ska kunna ta del av kultur och sociala sammanhang. Jag vill dock peka på att det ofta uppstår intressekonflikter mellan markägare och samhället när det gäller att nyttja mark vid byggande av allmänna infrastruktursatsningar såsom vägar och järnvägar. Tvisterna kommer sannolikt inte att avta eftersom det moderna samhällets behov av mer mark för allmänna infrastrukturändamål ökar. Vi i Centerpartiet anser därför att det är viktigt att i största mån använda sig av marksnål teknik för att minska intressekonflikter vid utbyggnad av infrastruktur. En lösning är att gräva ned ledningar i den mån det är möjligt. Ett annat sätt är att utnyttja befintlig infrastruktur genom att t.ex. bredda vägar.

Jag anser således att marksnål teknik bör användas vid intrång på privat mark för allmän infrastrukturbyggnad.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

8. Brukaravgifter, punkt 6 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 35 och
avslår motionerna
2017/18:332 av Johnny Skalin (SD) och
2017/18:1549 av Johnny Skalin (SD).

Ställningstagande

Jag vill uppmärksamma problemen med Transportstyrelsens förfarande vid fakturering av fordonsägare för trängselskatter och vägavgifter. För personer folkbokförda i större städer eller i anslutning till broar med avgifter sker betalningen ofta automatiserat, men för många engångsbesökare är det vanligt att fakturor på väldigt små belopp skickas med posten. Dessutom skickas fakturorna med en postdistributör som har kritiserats för sin opålitliga postgång. Om fakturan inte betalas i tid är tilläggsavgiften 500 kronor. Jag vill framhålla att det vore mer logiskt att Transportstyrelsen använde automatiserade system. Antingen skulle trängselavgifterna kunna ackumuleras per fordon till dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då faktureras eller så skulle den årliga summan kunna belasta fordonsägarens skattekonto. Jag anser således att förutsättningarna för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängselskatter och vägavgifter bör ses över.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

Särskilda yttranden

1. Särskilt yttrande (M, C, L, KD)

Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L) och Robert Halef (KD) anför:

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av en fungerande infrastruktur i hela landet. För att människor ska ha möjlighet att leva, bo, arbeta och utbilda sig samt kunna ägna sig åt fritidsaktiviteter behövs en väl utvecklad infrastruktur med tillgång till bra vägar och järnvägar liksom till transporter med sjöfart och luftfart samt en god it-infrastruktur. Infrastrukturen måste kunna möta de behov som finns för ett välfungerande personresande liksom för att kunna transportera gods på ett snabbt, effektivt och säkert sätt.

Trafikutskottet beredde hösten 2016 regeringens proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling, och riksdagen fattade beslut den 13 december 2016. Beslutet innebar att riksdagen godkände regeringens förslag om en ekonomisk ram för perioden 2018–2029 om 622,5 miljarder kronor för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel. Trafikverket presenterade den 31 augusti 2017 ett förslag till nationell plan för transportsystemet. Regeringen remissbehandlade därefter förslaget fram till den 30 november 2017 inför det slutliga regeringsbeslutet om den nationella planen för 2018–2029. Processen utgår från den vedertagna modell som i dag tillämpas för den statliga infrastrukturplaneringen och har sin utgångspunkt i den planeringsprocess som presenterades i infrastrukturproposition 1992/93:176 (bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446).

Det är djupt beklagligt att regeringen har visat en stor saktfärdighet i sitt arbete med att ta fram och besluta den nationella planen för 2018–2029. Den tröghet och brist på handlingsförmåga som har kännetecknat regeringens agerande i andra frågor under mandatperioden har även varit tydlig när det kommer till beslutet om den nationella planen. Enligt regeringens egen propositionsförteckning skulle en skrivelse med anledning av beslutet om nationell plan ha överlämnats till riksdagen den 9 maj i år. Detta skulle ha möjliggjort en behandling av ärendet i riksdagen under våren 2018. Dessvärre var det dock inte förrän den 4 juni 2018 som regeringen sent omsider kunde eller valde att presentera den nationella planen. I sammanhanget noterar vi även att regeringen har underlåtit att lämna någon närmare information som kan klargöra de bakomliggande orsakerna till den utdragna processen.

Vi kan konstatera att skrivelsen till riksdagen om den nationella planen för 2018–2029 ännu inte har överlämnats till riksdagen. Det är dock klart att regeringens stora saktfärdighet i ärendet innebär att hanteringen av skrivelsen i riksdagen, till skillnad mot den praxis som har utvecklats under de senaste

mandatperioderna, kommer att behöva skjutas upp för beredning till nästa valperiod. Sammantaget innebär det en demokratisk svaghet och medför en bristande transparens att skrivelsen inte hinner behandlas innevarande mandatperiod.

Avslutningsvis konstaterar vi därför att vi under nästa riksmöte kommer att återkomma till frågan om den nationella planen i samband med utskottets beredning av regeringens skrivelse och motionerna på området.

2. Särskilt yttrande (L)

Nina Lundström (L) anför:

Mot bakgrund av de olika infrastrukturfrågor som behandlas i detta betänkande vill jag uppmärksamma att under allmänna motionstiden 2017 lämnade vi i Liberalerna även motionsförslag rörande andra angelägna infrastrukturfrågor vars behandling kommer att skjutas upp till nästa riksmöte för att behandlas tillsammans med regeringens skrivelse om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029, bl.a.

- partimotion 2017/18:551 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 3 och 4 om att effektiva transporter spelar en avgörande roll för att säkerställa företagets konkurrenskraft och jobben och för att säkra tillväxt i hela Sverige, och om att lokala och regionala infrastrukturinvesteringar i högre grad bör samspela och genomföras i dialog med nationella infrastrukturförbindelser så att suboptimering undviks
- partimotion 2017/18:3194 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 23 om att gränsöverskridande trafik inom EU ska främjas
- kommittémotion 2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkandena 1, 3.2, 4, 6, 8 och 11 om bl.a. vikten av ett jämställt transportsystem, samplanering av infrastruktur och bostäder, att följa teknikutvecklingen inom infrastrukturområdet och om en bredare användning av offentlig-privat samverkan (OPS).

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2017/18:189 Riksrevisionens rapport om väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige.

Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

2017/18:255 av Annika Carlsson och Fredrik Christensson (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastruktur i form av kraftledningar ska samordnas med väg- och järnvägsdragningar för att minimera det totala markinrånget, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att översikten över och planeringen av all infrastruktur för alla aktörer på marknaden måste samordnas regionalt för att säkerställa effektiv markanvändning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:332 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befria alla privatbilister från avgift på E4:an i Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1549 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befria alla privatbilister från avgift på E4:an i Sundsvall och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1583 av Josef Fransson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom regeringsdepartementen inrätta en oberoende expertkommitté för infrastrukturfrågor och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ges nya uppdrag gällande samhällsekonomiska kalkyler och återrapportering och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att eventuella avvikelser från den samhällsekonomiska prioriteringsordningen ska motiveras när beslut tas om en nationell investeringsplan och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1787 av Ola Johansson (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nettonuvärdeskvoten för vägar bör breddas i syfte att spegla samhällsnyttan i kombinerade väginvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att nettonuvärdeskvoten för vägar endast belastas med anläggningskostnad och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2634 av Kalle Olsson och Anna-Caren Säterberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över fördelningen av investeringsmedel mellan länstransportplanerna samt grunderna för prioritering av såväl investeringsmedel som underhållsmedel och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3199 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade beräkningsgrunder för infrastrukturmedel och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fyrstegsprincipen och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om samhällsekonomiska analyser och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C):

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att rätt värdera industrins och godsflödets betydelse och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör analysera sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra produktivitetshöjningar och innovation och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla större planerade infrastrukturprojekt ska genomgå en second opinion – att en extern part genomför en samhällsekonomisk analys – samt att kostnadsuppföljningar bör göras för att utvärdera om den initiala budgeten följdes, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:3855 av Eskil Erlandsson m.fl. (C):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att marksnål teknik bör användas vid intrång på privat mark för allmän infrastrukturutbyggnad och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla och undanröja hinder för ideell och kostnadsdelande samordning på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp hur den samhällsekonomiska lönsamheten beaktas i valet av infrastrukturobjekt och tillkännager detta för regeringen.