

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-04-25
Besvaras senast
2021-05-10

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:675 Trafikverkets översyn av begreppet riksintresse

Trafikverket genomför just nu, på uppdrag av regeringen genom Boverket, en remiss på ett förslag om att ta bort eller förändra klassningen av riksintresse från en rad vägar och järnvägssträckor i landet. En av många anläggningar som föreslås få en förändrad status avseende riksintresse är Stångådalsbanan genom Småland och Östergötland. I delar av banans sträckning vill Trafikverket ta bort klassningen som riksintresse.

Exemplet Stångådalsbanan tjänar bra som ett generellt exempel på vad som kan komma att ske. Stångådalsbanan är i likhet med mängder av andra liknande järnvägar och vägar en storregional del av det nationella järnvägssystemet. I dag klassas Stångådalsbanan i hela sin sträckning, från Kalmar till Linköping, som ett riksintresse för transportinfrastruktur.

En manöver att i hela eller delar av en trafikanläggning, som till exempel Stångådalsbanan eller motsvarande väg/järnväg på annat håll i landet, ta bort klassningen som riksintresse innebär att dess planmässiga skydd mot konkurrerande intressen försvinner och skulle också kunna tolkas som att i ett slag slå undan förutsättningar för anläggningens långsiktiga överlevnad. Att utveckla en väg eller järnväg för framtiden innebär ofta fysiska ingrepp, såsom mötesplatser, kurvvrätningar, av- och påfarter etcetera. Med stöd i att vägen/järnvägen klassas som ett riksintresse är detta en nog så komplicerad manöver, och utan skydd av riksintresset blir det långt svårare.

Trafikverkets remissförfarande med syfte att förändra gällande riksintressen med koppling till transportinfrastruktur kommer i en tid då kommuner, regioner och näringsliv runt om i landet arbetar för att få till en klimatsmart omställning av transportinfrastrukturen. Det politiska budskapet på alla nivåer, senast kommet till uttryck i proposition 2020/21:151 *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige*, lyder att vi ska lyfta flöden av gods och persontransport från överbelastade vägar till järnväg och sjöfart för att klara att möta både ett ökande transportbehov och högt ställda klimatmål för transportsektorn.

Att staten återkommande ser över och omvärderar nyttjande av riksintresse är rimligt. 46 procent av landets yta täcks i dag av ett eller flera riksintressen. Regeringen har därför givit Boverket i uppdrag att genomföra och hålla samman översynen. Av Boverkets instruktioner till andra myndigheter framgår

att infrastruktur som till sin funktion är av särskild regional karaktär kan anses vara av riksintresse. Det är därför med förvåning man noterar i Trafikverkets PM TRV 2019/45782 *Riksintressen för trafikslagets anläggningar – sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande* (sidan 11) att Trafikverket gör bedömningen att infrastruktur som till sin funktion är av särskild regional karaktär inte i sig ska kunna utgöra grund för ett utpekande.

Många är oroade och kritiska till det som tolkas som att Trafikverket nu bortser från Boverkets ursprungliga kriterier för översyn av riksintresse. Den transparens i urvalet av riksintressen som Boverket får förmodas ha velat uppnå undergrävs i och med Trafikverkets ställningstagande. Trafikverkets uttolkande av det uppdrag de fått av Boverket i utpekande av riksintressen riskerar då att uppfattas som godtyckligt, och det oroar berörda.

Värdet och den förväntade effekten av de mycket omfattande resurser samhället lägger på att investera i och upprätthålla vägar, järnvägar etcetera brukar beskrivas som både lokala/regionala/nationella och landsgränsöverskridande. Den ekonomiska omslutningen på den infrastrukturproposition som det strax ska beslutas om i Sveriges riksdag är cirka 800 miljarder kronor. Därtill kommer betydande belopp i form av kommunal och regional medfinansiering, trafikavgifter med mera. Många av de industrianläggningar runt om i landet som förväntas vara en del i den gröna omställningen av transportsektorn transportförsörjs av vägar och järnvägar som till sin karaktär är av regional betydelse men som givetvis är en del av ett nationellt transportsystem.

Med hänvisning till ovanstående vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

I särskild anledning av uppkommen situation gällande översyn av riksintressen, vilka åtgärder avser ministern att vidta för att säkerställa hela landets behov av en utvecklad transportinfrastruktur?

.....

Anders Åkesson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders