



## Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021 m.m.

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens skrivelse *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021* (skr. 2009/10:197). I betänkandet behandlas också 250 motionsyrkanden om trafikens infrastruktur och olika transportpolitiska frågor från de allmänna motionstiderna 2008 och 2009.

Utskottet konstaterar att skrivelsen klargör att den nuvarande regeringen har genomfört en välbehövlig ambitionshöjning på infrastrukturområdet och att angelägna och betydande satsningar i ett hållbart transportsystem för framtidens resor och transporter därmed kan genomföras. Utskottet välkomnar i sammanhanget det betydande tillskott som regeringen har tillfört planeringssystemet i form av frivillig medfinansiering och banavgifter. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att infrastrukturåtgärder på sammantaget nära 500 miljarder kronor kommer att kunna genomföras under planperioden för att utveckla transportsystemet i hela landet. Utskottet betonar bl.a. betydelsen av Förfart Stockholm för den växande Stockholmsregionen. Utskottet framhåller också att höghastighetsbanor utgör ett intressant framtidsprojekt, men att det med hänsyn till frågans komplexitet krävs omsorgsfulla överväganden och beslutsunderlag innan ett beslut kan tas.

I betänkandet behandlas också ett stort antal motionsförslag om främst upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar i landet. Utskottet avstyrker dessa förslag med hänsyn till rollfördelningen inom transportpolitiken där projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor, utan i stället bör avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen. Syftet med ett stort antal av dessa motionsförslag förutsätts bli helt eller delvis tillgodosett.

Utskottet avstyrker i betänkandet motionsförslag om transportpolitiska utgångspunkter och pekar på att de prioriteringar som legat till grund för åtgärdsplaneringen inbegriper flertalet av dessa. Utskottet hänvisar vidare till att reformtakten inom transportområdet varit hög under den nuvarande mandatperioden och väl ägnat åt att skapa ökad effektivitet, ökat marknadsinflytande och ett trafikslagsövergripande synsätt. Utskottet avstyrker

vidare, med hänvisning till pågående initiativ, motionsförslag om att förbättra tillämpningen av den s.k. fyrstegsprocessen, om att effektivisera planeringsprocessen och om att minska klimatpåverkan genom effektivare samhällsplanering och genom att ställa miljökrav vid offentlig upphandling av godstransporter. I betänkandet behandlas även frågor om samhällsekonomiska bedömningar, strategiska hamnar och kombiterminaler, enskild väghållning, prissättningen på Öresundsbron samt vissa frågor om det transportpolitiska arbetet inom EU.

Utskottet föreslår sammanfattningsvis att regeringens skrivelse läggs till handlingarna och att samtliga motionsförslag avstyrks.

Till betänkandet har fogats 8 reservationer (s, v, mp) och 3 särskilda yttranden (s, v, mp).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	5
Redogörelse för ärendet .....	9
Ärendet och dess beredning .....	9
Bakgrund .....	9
Skrivelsens huvudsakliga innehåll .....	10
Utskottets överväganden .....	12
Transportpolitiska utgångspunkter .....	12
Samhällsekonomiska bedömningar .....	22
Organisations- och regleringsfrågor .....	24
Finansieringsfrågor .....	25
Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur .....	33
Särskilda infrastrukturåtgärder .....	52
Strategiska hamnar och kombiterminaler .....	65
Fyrstegsprincipen .....	68
Planeringsprocessen m.m. ....	71
Miljökrav vid offentlig upphandling .....	75
Enskild väghållning .....	77
Vissa EU-frågor .....	78
Prissättningen på Öresundsbron .....	82
Regeringens skrivelse .....	83
Reservationer .....	84
1. Transportpolitiska utgångspunkter, punkt 1 (s, v, mp) .....	84
2. Organisations- och regleringsfrågor, punkt 3 (s, v, mp) .....	86
3. Finansieringsfrågor, punkt 4 (s, v, mp) .....	87
4. Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur, punkt 5 (s, v, mp) .....	89
5. Strategiska hamnar och kombiterminaler, punkt 7 (s, v, mp) .....	92
6. Fyrstegsprincipen, punkt 8 (s, v, mp) .....	94
7. Miljökrav vid offentlig upphandling, punkt 10 (s, v, mp) .....	94
8. Vissa EU-frågor, punkt 12 (s, v, mp) .....	95
Särskilda yttranden .....	97
1. Samhällsekonomiska bedömningar, punkt 2 (v) .....	97
2. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 6 (s, v, mp) .....	98
3. Planeringsprocessen m.m., punkt 9 (v, mp) .....	98
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	100
Skrivelsen .....	100
Följdmotionen .....	100
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008 .....	101
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009 .....	101
<i>Bilaga 2</i>	
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 6 .....	127

*Bilaga 3*

Offentligt seminarium om höghastighetstrafik på järnväg ..... 131

*Tabeller*

Fördelning av länsplanen (miljoner kronor) ..... 35  
Planeringsram för transportsystemet 2010–2021 (miljarder kronor) ..... 44

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Transportpolitiska utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 2,  
 2009/10:Ju381 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp) yrkandena 30 och 31,  
 2009/10:T8 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkandena 2, 3,  
 båda i denna del, 5 och 8,  
 2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1, 4–8 och 10,  
 2009/10:T239 av Maria Plass (m),  
 2009/10:T300 av Lars Tysklind (fp),  
 2009/10:T310 av Leif Jakobsson (s),  
 2009/10:T356 av Eva Bengtson Skogsberg (m),  
 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 1,  
 2009/10:T433 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,  
 2009/10:T465 av Carina Adolfsson Elgestam (s),  
 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 6 i  
 denna del,  
 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1, 3–5, 7 och 27,  
 2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 2, 3, 5 och 15,  
 2009/10:MJ471 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 6,  
 2009/10:N388 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 2 och  
 2009/10:N475 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 4.

*Reservation 1 (s, v, mp)*

## 2. Samhällsekonomiska bedömningar

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 27 och 68,  
 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8 och  
 2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4.

## 3. Organisations- och regleringsfrågor

Riksdagen avslår motion

2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 4.

*Reservation 2 (s, v, mp)*

## 4. Finansieringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T8 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkandena 3 i denna  
 del, 6 och 7,  
 2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 2,  
 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 58 och 124,  
 2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 10,  
 2009/10:T503 av Hans Wallmark m.fl. (m),

2009/10:T521 av Lena Hallengren m.fl. (s) och  
2009/10:N475 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 7.

*Reservation 3 (s, v, mp)*

## **5. Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur**

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T8 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkandena 1 och 2 i denna del,

2009/10:T213 av Fredrik Lundh Sammeli och Leif Pettersson (båda s),

2009/10:T217 av Ulrika Karlsson i Uppsala (m),

2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 9,

2009/10:T251 av Kjell Eldensjö (kd),

2009/10:T273 av Liselott Hagberg (fp) yrkandena 1 och 2,

2009/10:T275 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) yrkande 1 i denna del,

2009/10:T287 av Else-Marie Lindgren (kd) yrkandena 1 och 2,

2009/10:T302 av Betty Malmberg m.fl. (m, fp, c, kd),

2009/10:T303 av Betty Malmberg och Peder Wachtmeister (båda m),

2009/10:T315 av Lennart Pettersson och Gunnel Wallin (båda c),

2009/10:T321 av Hans Olsson m.fl. (s),

2009/10:T342 av Claes Västerteg (c),

2009/10:T364 av Sonia Karlsson m.fl. (s),

2009/10:T372 av Lennart Pettersson m.fl. (c, m, fp, kd),

2009/10:T388 av Yvonne Andersson (kd),

2009/10:T403 av Mats Sander och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda m),

2009/10:T415 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c),

2009/10:T425 av Betty Malmberg m.fl. (m),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 56, 57, 65, 66 och 82,

2009/10:T439 av Marie Weibull Kornias (m) yrkandena 1 och 2,

2009/10:T440 av Marie Weibull Kornias (m),

2009/10:T451 av Cecilie Tenfjord-Toftby och Hans Rothenberg (båda m),

2009/10:T489 av Carina Hägg m.fl. (s),

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 2,

2009/10:T512 av Christin Hagberg m.fl. (s),

2009/10:T524 av Margareta Cederfelt (m),

2009/10:T525 av Walburga Habsburg Douglas (m),

2009/10:T529 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s),

2009/10:T537 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 6 och 8,

2009/10:T538 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m) yrkande 4,

2009/10:T539 av Billy Gustafsson m.fl. (s) och

2009/10:T541 av Stefan Attefall m.fl. (kd, c, m, fp) yrkandena 2 och 3.

*Reservation 4 (s, v, mp)*

## **6. Särskilda infrastrukturåtgärder**

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

## **7. Strategiska hamnar och kombiterminaler**

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 11,

2009/10:T366 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,

2009/10:T369 av Billy Gustafsson m.fl. (s),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 78 och 79,

2009/10:T531 av Gunnar Axén m.fl. (m, c, fp, kd) i denna del och

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 5 i denna del.

*Reservation 5 (s, v, mp)*

## **8. Fyrstegsprincipen**

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T8 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkande 4 och

2009/10:MJ471 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 7.

*Reservation 6 (s, v, mp)*

## **9. Planeringsprocessen m.m.**

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T497 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s) yrkande 3 och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9.

## **10. Miljökrav vid offentlig upphandling**

Riksdagen avslår motion

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 7.

*Reservation 7 (s, v, mp)*

## **11. Enskild väghållning**

Riksdagen avslår motion

2009/10:T235 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s).

## **12. Vissa EU-frågor**

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T226 av Alf Eriksson (s),

2009/10:T471 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 38 och

2009/10:MJ468 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 17.

*Reservation 8 (s, v, mp)*

### **13. Prissättningen på Öresundsbron**

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T276 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) yrkandena 1–4 och

2009/10:T442 av Marie Weibull Kornias (m).

### **14. Regeringens skrivelse**

Riksdagen lägger skrivelse 2009/10:197 till handlingarna.

Stockholm den 3 juni 2010

På trafikutskottets vägnar

*Lena Hallengren*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlov (kd), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m) och Gunnel Wallin (c).



# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens skrivelse *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021* (skr. 2009/10:197). Vidare behandlas en följdmotion till skrivelsen med 8 motionsyrkanden liksom 242 motionsyrkanden om trafikens infrastruktur och olika transportpolitiska frågor från de allmänna motionstiderna 2008 och 2009.

Utskottet har under innevarande riksdagsår anordnat flera utfrågningar och seminarier i syfte att få ett vidgat beslutsunderlag och höra olika intressenter i samhället om olika trafikfrågor. Det gäller bl.a. följande:

- den 12 november 2009: Seminarium om samhällsekonomiska kalkyler (2009/10:RFR13)
- den 18 februari 2010: Offentlig utfrågning om den senaste tidens stora tågöverseningar (2009/10:RFR10)
- den 8 april 2010: Seminarium om höghastighetstrafik på järnväg.

En stenografisk utskrift från seminariet om höghastighetstrafik på järnväg återfinns i bilaga 3.

I sammanhanget kan nämnas att riksdagen tidigare under året behandlat frågor om trafikens infrastruktur. Det gäller Riksrevisionens styrelses redogörelse om dels Vägverkets underhåll (redog. 2009/10:RRS13, bet. 2009/10:TU16, rskr. 2009/10:219), dels länsplanerna för regional transportinfrastruktur (redog. 2009/10:RRS18, bet. 2009/10:TU20, rskr. 2009/10:249).

Det bör även nämnas att regeringen i vårtilläggsbudgeten för 2010 (prop. 2009/10:99) lämnar förslag om att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 50 miljarder kronor för perioden 2010–2021. Utskottet har behandlat denna fråga om en kompletterande planeringsram i yttrandet *Vårtilläggsbudget för 2010* (ytr. 2009/10:TU4y).

Utskottet har vidare inom ramen för riksdagens behandling av 2010 års ekonomiska vårproposition (prop. 2009/10:100) yttrat sig över regeringens förslag till riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken såvitt avser satsningar inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (ytr. 2009/10:TU5y).

## Bakgrund

I enlighet med riksdagens beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) har planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2010–2021 genomförts i två steg. I det första steget, *inrikt-*

*ningsplaneringen*, utredde mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen låg till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterade med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden (prop. 2008/09:35 *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*). Efter att riksdagen fattat beslut med anledning av propositionen (bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) följde det andra steget, *åtgärdsplaneringen*. Trafikverk och planeringsorgan på regional nivå har i detta skede upprättat konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. Den nationella planen fastställdes sedermera av regeringen den 29 mars 2010 liksom de ekonomiska ramarna för länsplanerna (dnr N2009/6374/TE m.fl.). De slutliga länsplanerna kommer att fastställas av planeringsansvarig organisation i respektive län senast den 30 juni 2010.

Regeringen redovisar i skrivelse 2009/10:197 *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021* sitt slutliga ställningstagande till riksdagen.

## Skrivelsens huvudsakliga innehåll

Regeringen lämnar i skrivelsen en redogörelse för åtgärdsplaneringen som lett fram till fastställelse av en nationell plan för transportsystemet 2010–2021 och fastställelse av ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur 2010–2021.

I enlighet med regeringens förslag i propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:146) uppgår den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2010–2021 till 417 miljarder kronor, varav 136 miljarder kronor för drift och underhåll av vägar, 64 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar och 217 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet. Sistnämnda ska delas upp i en del för utveckling av transportsystemet på nationell nivå på 183,9 miljarder kronor och i en del på 33,1 miljarder kronor för länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Regeringen meddelar att totalt ca 65 miljarder kronor, utöver ovan nämnda ekonomiska ramar, kommer att tillföras under planperioden genom avtal om medfinansiering som trafikverken och länen tecknat för enskilda objekt samt brukarfinansiering och EU-medel. Vidare beräknas uttag av banavgifter innebära ytterligare tillskott till finansieringen av kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen med upp till ca 15,6 miljarder kronor under planperioden.

I skrivelsen listas de pågående objekt som ska slutföras liksom de objekt som ska påbörjas under planperioden. Regeringen har valt att i den nationella åtgärdsplanen komplettera trafikverkens förslag med vissa satsningar med koppling till sjöfart och godstrafik.

Regeringen delger vidare i skrivelsen sin avsikt att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige. Regeringen anger även att den prövar behovet av och möjligheterna till ytterligare fast kapacitet till Danmark.

# Utskottets överväganden

## Transportpolitiska utgångspunkter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om transportpolitiska utgångspunkter. Utskottet bedömer att de prioriteringar som legat till grund för åtgärdsplaneringen inbegriper flertalet av de faktorer som enligt motionerna särskilt ska beaktas vid utformningen av det framtida transportsystemet.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

### Bakgrund

Målen för transportpolitiken fastställdes av riksdagen i maj 2009 i enlighet med regeringens förslag i propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta övergripande mål kompletteras av ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet respektive hänsynsmålet konkretiseras i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

I tillgänglighetsmålet lyfts fram att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

### Skrivelsen

Regeringen understryker i skrivelsen att fungerande resor och transporter är prioriterade i regeringens politik för att bryta utanförskapet och för att bidra till en hållbar tillväxt. Det anges att det för landets välbefinnande är nödvändigt att effektivisera transportsystemet liksom att arbetet med att minska transportsystemets negativa miljöpåverkan måste fortsätta.

Regeringen har identifierat ett behov av att tydligare sätta kunder och användare i fokus och av att lyfta fram transportsystemets funktion i samhället. Transportsystemet ska underlätta vardagen för människor och företag genom att erbjuda säkra, effektiva och miljöanpassade resor.

Regeringen understryker att när användaren sätts i fokus är det en fungerande helhet som är det intressanta; i detta ligger att olika delar av resan eller transporten kan göras med olika transportslag. Det framhålls också att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Vidare ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Regeringen konstaterar att Sveriges befolkning ökar och att omfördelningar sker mellan olika platser. Regeringen framhåller att regionförstoring ökar möjligheterna för individer att hitta attraktiva arbetsplatser och livsmiljöer inom pendlingsavstånd. Regeringen betonar därför att väl fungerande persontransporter har en ökande betydelse för näringslivets konkurrenskraft.

Regeringen anför vidare att transportsystemets viktiga roll för utvecklingsmöjligheter och internationell konkurrenskraft har behövt förtydligas och utvecklas. Regeringen pekar på att Sverige är Europas största producent av basvaror och att en strategisk fråga är hur dessa naturresurser ska kunna transporteras på ett effektivt och miljöanpassat sätt i hela kedjan från producent till kund. Regeringen uppmärksammar också att besöksnäringen är en växande näringsgren där god tillgänglighet kan ha avgörande betydelse.

Samtidigt som transportbehoven ökar anför regeringen att det finns en tydlig klimatutmaning. För att de svenska och internationella långsiktiga klimatpolitiska målen ska nås betonas att det krävs en genomgripande omställning av fordonsparken och transportsystemet. Regeringen uppger därför att det är angeläget att de sammantagna investeringarna som görs inte försvårar måluppfyllelsen. Politiken ska underlätta för resenärer och transportköpare att välja klimateffektiva lösningar. Transportsystemet ska enligt regeringen också planeras utifrån en helhetssyn där utveckling av transportsystemet samverkar med en strävan att bevara och utveckla ekologiska funktioner, kulturella värden och friluftslivets tillgänglighet. Det anføres att insatser behövs för att åtgärda befintliga problem med barriärer i landskap och tätorter, påverkan på biologisk mångfald, buller, föroreningar m.m.

Regeringen påtalar också att risken för påtagligt förändrade och extrema väderförhållanden innebär ökade krav på att säkra funktionen hos befintlig infrastruktur. Regeringen betonar även vikten av att drift och underhåll sköts för att till fullo kunna utnyttja transportsystemets kapacitet.

## **Motionerna**

### *Följdmotionen*

I *motion 2009/10:T8 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp)* understryks att de två grundläggande utgångspunkterna för den rödgröna transportpolitiken är jobben och klimatet. Motionärerna framhåller i *yrkande 2* att man av klimat- och jobbskäl bör prioritera nyinvesteringar i järnväg och annan kol-

ektivtrafik. De påminner om att de rödgröna partierna gemensamt har satt upp ett mål om att minska Sveriges utsläpp av växthusgaser med 40 % till 2020. För att nå målet anförs att transportsektorn omedelbart måste påbörja en omställning till ett ekologiskt hållbart transportsystem. De pekar på behovet av att stödja ny miljövänlig teknik och bränslen, att stimulera människor att lägga om sina resvanor samt att kanalisera resurserna till klimatinvesteringar i järnväg och kollektivtrafik.

Motionärerna anför vidare att både klimathotet och det snabbt tilltagande internationella konkurrenstrycket ställer höga krav på att transportsystemet moderniseras. Det påpekas att näringslivet måste erbjudas fler klimatsmarta transportalternativ som minskar avstånden till de viktigaste import- och exportmarknaderna. Motionärerna framhåller att den långa svenska kusten med många hamnar skapar förutsättningar för en överflyttning av godstransporter från lastbil till både sjöfart och järnväg.

Vidare anförs behovet av ett utbyggt och effektiviserat transportsystem som vidgar de lokala arbetsmarknaderna och stimulerar framväxten av nya konkurrenskraftiga företag. Motionärerna understryker att regionförstoringen måste baseras på ökad kollektivtrafik och ske på villkor som inte missgynnar jämställdhets- eller miljöarbetet. Det framhålls vidare att fokus ska ligga på resenärens behov av ett sammanhållet och integrerat transportsystem där de olika transportslagen ska hänga ihop.

Motionärerna betonar i *yrkande 5* behovet av att öka de statliga insatserna för att nå målet om en fördubblad andel kollektivtrafikresor till 2020. Motionärerna understryker att målet och åtgärderna för att nå dit är prioriterade, och de anser bl.a. att staten i större utsträckning måste bidra finansiellt för att målpuppfyllelsen ska vara möjlig. De framhåller att kollektivtrafik av hög kvalitet och till överkomliga priser utgör grunden för hållbara transportsystem i städer.

Ökad kapacitet i järnväg och kollektivtrafik är dock enligt motionärerna endast ett i raden av politiska verktyg för att nå miljö kvalitetsmålen. I *yrkande 3* lyfter de fram betydelsen av ekonomiska styrmedel för att skapa incitament och förutsättningar för ett hållbart transportsystem. Ekonomiska styrmedel framhålls vara ett sätt att hushålla med den befintliga infrastrukturen på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. En central princip i den rödgröna transportpolitiken anges vara att det ska vara billigare att transportera personer och gods med liten klimatpåverkan än med stor. Motionärerna anser därför att politiken bör bidra till att förändra prisrelationen mellan olika transportalternativ till förmån för dem som ger lägst klimat- och miljöbelastning. Motionärerna förordar följaktligen införandet av en kilometerskatt som förändrar prisrelationen till förmån för transportkombinationer där järnväg ingår.

Motionärerna anför vidare i *yrkande 8* att andelen resande med cykel bör öka och att det krävs statliga åtgärder som underlättar att målsättningen nås.

## Övriga motioner

### *Ett klimatanpassat transportsystem*

I motion 2009/10: MJ471 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) framhålls att klimatmålen borde vara styrande för de transporter som det skapas utrymme för genom nya investeringar. Motionärerna anför att transportsektorn är den enda sektor som ständigt ökar sin klimatpåverkan och att denna utveckling kommer att fortsätta om regeringens beslut för den närmaste tioårsperioden att minst hälften av alla nya anslag ska gå till vägsektorn står fast. Motionärerna framhåller att forskning entydigt visar att mer vägar leder till mer vägtrafik och att motsvarande gäller för spårburen trafik. Motionärerna för därför fram i yrkande 6 att Transportinfrastrukturkommittén (dir. 2009:16) bör ges ett tilläggsuppdrag där det framgår att ekologiskt hållbar utveckling ska vara överordnad vid anläggning och förändring av transportinfrastruktur.

I motion 2009/10: T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) anförs att det av miljöskäl är angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg och inte läggs på lastbil. Motionärerna efterlyser därför i yrkande 10 att förutsättningarna studeras för att ge godstrafiken en betydligt högre prioritet i fördelningen av järnvägsanslag. Även i motion 2009/10: T433 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s) framhålls att en större andel av gods- och persontransporter måste gå på järnväg för att kunna skapa en hållbar framtid. Motionärerna framhåller i sammanhanget behovet av att redan befintlig järnväg nyttjas bättre och effektivare. De efterlyser följaktligen i yrkande 1 att förutsättningarna studeras för att i infrastrukturplaneringen prioritera dubbelspår och trippelspår vid trånga sektorer. Motionärerna betonar vidare i yrkande 2 behovet av att investeringar i vägar kombineras med investeringar för fordon som drivs med förnybara drivmedel. Motionärerna framhåller att den framtida vägtrafiken behöver vara långsiktigt hållbar, med avseende på såväl hälsa och säkerhet som miljö.

I motion 2009/10: T532 yrkande 6 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) föreslås att Vägverket får i uppdrag att särskilt utreda hur vägfärjor kan avlasta vägarna genom transport av lastbilar. Motionärerna understryker att klimatvinster kan nås om lastbilarnas rutter kortas av liksom genom energi-effektivisering då större gods går via sjöfart i stället för på väg.

I motion 2009/10: T426 yrkande 1 av Lars Ohly m.fl. (v) förespråkas att en transporthierarki införs som tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att de övergripande trafik- och miljömålen ska nås. Samma förslag lämnas av Peter Pedersen m.fl. (v) i motionerna 2009/10: T534 yrkande 7 och 2009/10: T535 yrkande 3. Motionärerna önskar att bl.a. cykel- och kollektivtrafiken härigenom ska få en större andel av dagens och morgondagens resande. Transporthierarkin ska genomsyra alla beslut som rör kommunikationer och innebär att man vid behov av kommunikation först måste ställa frågan om det är nödvändigt att fysiskt förflytta sig, eller om digitala tjänster kanske kan användas i stället. Om det är nödvän-

digst att förflytta sig bör i första hand gång eller cykel användas. Om detta inte är möjligt ska kollektiva transportmedel väljas som buss, spårtrafik eller järnväg, i första hand med förnybara drivmedel. Sedan följer sjöfart och därefter vägtransporter, och då i första hand de som drivs med drivmedel som inte påverkar miljön negativt. Endast i sista hand ska flyg användas.

#### *Investeringar för regional utveckling*

I *motion 2009/10:N475 yrkande 4 av Mona Sahlin m.fl. (s)* framhålls betydelsen av ökade investeringar i vägar och järnvägar för en positiv regional utveckling. Motionärerna anför att det i dag finns betydande brister i transportsystemet och att behoven av infrastrukturinvesteringar i landet under de kommande åren är betydande. De framhåller behovet av att prioritera satsningar på järnvägsnätet och pekar bl.a. på att snabba järnvägsförbindelser har visat sig överlägsna som verktyg för att skapa långväga arbetspendling.

I *motion 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v)* betonas behovet av att öka den socialt hållbara utvecklingen. Motionärerna framför därför i *yrkande 5* att hänsyn måste tas i trafikpolitiken till skillnader mellan landsbygd, storstäder och större städer. De anför bl.a. att ansträngningarna i de olika arbetsmarknadsregionerna måste öka väsentligt för att åstadkomma de mest attraktiva kollektiva transportlösningarna för arbetspendlande.

I *motion 2009/10:T230 yrkande 1 av Agneta Lundberg m.fl. (s)* framhålls 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. Motionärerna betonar att inte alla samhällsnyttor går att mäta och att målet måste vara att skapa ett "rundare Sverige" på alla kommunikationsområden, med god tillgänglighet för alla. Även i *motion 2009/10:N388 yrkande 2 av Tina Ehn m.fl. (mp)* understryks behovet av att skapa infrastrukturella satsningar utifrån ett tänkande som gynnar hela landet. Motionärerna anför att en massiv utbyggnad av kollektivtrafik och spårbunden trafik är det som den klimatanpassade samhällsmodellen mest av allt behöver och att dessa behov är extra eftersatta på landsbygden. Motionärerna konstaterar att många landsbygdsboende ofta i dagsläget inte har några andra alternativ än att åka med egen bensinbil för att ta sig till jobbet.

*Lars Tysklind (fp)* framhåller i *motion 2009/10:T300* att planeringssystemet för infrastrukturinvesteringar måste säkra tillväxt och utveckling i hela landet, dvs. också utanför storstadsregionerna. Motionären betonar att en väl utbyggd infrastruktur är en grundförutsättning för att bedriva företagsamhet och skapa en långsiktigt hållbar tillväxt i alla delar av landet. Enligt motionären måste det finnas en balans mellan satsningar på nationellt eller regionalt viktiga projekt och satsningar som kan vara helt avgörande för en eller några kommuners utveckling och tillväxt. Även i *motion 2009/10:T356 av Eva Bengtson Skogsberg (m)* framhålls att investeringar i transportinfrastrukturen måste ske på ett sätt som gynnar utveck-



lingen i hela landet. Motionären pekar bl.a. på att goda kommunikationer med storstadsregioner och internationell marknad är nödvändiga för att skapa en varierad och attraktiv arbetsmarknad.

*Agneta Lundberg m.fl. (s)* betonar i *motion 2008/09:T528 yrkande 2* vikten av insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen. Motionärerna framhåller vidare i *motion 2009/10:T230 yrkande 4* att förutsättningarna för att genomföra sådana insatser bör studeras i infrastrukturplaneringen. Motionärerna anför att vägstandarden i skogslänen är så dålig att en stor del av vägnätet måste stängas under långa tider varje år och att den dåliga vägstandarden gör att hastighetsgränserna måste sänkas av trafiksäkerhetsskäl. De framhåller att stora delar av landets exportindustri finns i skogslänen och anser därför i *yrkande 5* att förutsättningarna bör studeras för att i infrastrukturplaneringen ta större hänsyn till de tunga transportererna vid fördelningen av väganslag till drift och investeringar. Motionärerna efterlyser ökade satsningar på bärighet, tjälsäkring samt rekonstruktion, och de menar följaktligen i *yrkande 6* att förutsättningarna även bör studeras i infrastrukturplaneringen för utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet.

I *motion 2009/10:T465 av Carina Adolfsson Elgestam (s)* framhålls att behovet av insatser för besöksnäringen måste beaktas i infrastrukturplaneringen. Motionären pekar på vikten, inte minst för landsbygden, av att anpassa och utveckla infrastrukturen efter besöksnäringens behov. Jämte goda flyg- och järnvägsförbindelser till och inom landet, lyfter motionären också fram betydelsen av det mindre vägnätet. Motionären påtalar dock att underhållet är kraftigt eftersatt och menar därför att nya resurser krävs. Även *Agneta Lundberg m.fl. (s)* efterlyser i *motion 2009/10:T230 yrkande 7* att man i infrastrukturplaneringen beaktar behovet av bra vägar för att den växande turistnäringen ska kunna fortsätta att utvecklas som viktig basnäring i skogslänen. I samma motions *yrkande 8* anføres vidare att det nationella stamvägnätet i skogslänen måste hålla en god standard för att näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt. Motionärerna anmärker att den undermåliga standarden på Europavägarna som leder genom skogslänen förvärrar företagens avståndshandikapp i dessa områden.

*Leif Jakobsson (s)* framhåller i *motion 2009/10:T310* behovet av att genomföra en systemöversyn av storstädernas infrastruktur, där staten samarbetar mer med regionala och lokala aktörer. Motionären anser att infrastrukturen inne i storstäderna på många sätt är ett förbisett område; det påtalar att finansieringen av infrastruktur som leder *mellan* två olika tätorter betraktas mera som ett nationellt ansvar än investeringar i infrastrukturprojekt som flyttar lika många människor *inom* större tätorter. Enligt motionären måste trafiken inom stadsgränserna i högre grad definieras som ett nationellt ansvar, inte minst givet den mycket stora godstransittrafiken som passerar där. Motionären efterlyser därför en samlad politik som bl.a. erkänner städernas vikt ur trafiksynpunkt.

*Ett jämställt och socialt hållbart transportsystem*

I motion 2009/10:Ju381 yrkande 30 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp) efterfrågas att regeringen återkommer till riksdagen med en plan för hur statens upphandling och investeringar av trafik ska omfördelas för att styra mot ökad jämställdhet inom transportsektorn. Motionärerna påtalar att de politiska prioriteringarna och statens anslag till sektorn har en kraftig övervikt till de system och funktioner som prioriteras av män. De pekar bl.a. på att statens budget för transportsektorn är disponerad så att 97 % går till infrastruktur, medan driften av trafiken endast får 3 %, vilket missgynnar kvinnors behov eftersom kollektivtrafiken främst används av kvinnor. Motionärerna understryker vidare att kvinnors värderingar av transportsektorn måste få ett större avtryck i de ekonomiska beräkningar som görs i planeringen av investeringar och infrastrukturprojekt. De framhåller att större hänsyn till kvinnors färdsätt och erfarenheter skulle främja en mer hållbar utveckling, såväl ekologiskt som socialt. Motionärerna pekar på att kvinnor värderar transportsektorns säkerhet och minskad miljöpåverkan högre än vad män gör; bl.a. anförs att kvinnor är mer positivt inställda till hastighetsövervakning, alkoholås och andra trafiksäkerhetsåtgärder och att kvinnor värderar systemets tillgänglighet för barn, äldre och funktionshindrade som viktigare än vad män gör. Motionärerna anser därför i yrkande 31 att regeringen bör utreda regelsystemet ur ett jämställdhetsperspektiv och föreslå vilka ändringar som behövs för att transportsystemet ska bli jämställt.

Även i motion 2009/10:T535 yrkande 15 av Peter Pedersen m.fl. (v) framhålls behovet av att öka jämställdheten med förslag inom vägtrafiken. Motionärerna konstaterar att män står för ca 70 % av all bilkörning i landet och att män i genomsnitt prioriterar fart och framkomlighet, medan kvinnor sätter trygghet, säkerhet och minskad miljöbelastning högt. Motionärerna påtalar att det finns en stor dominans av män i hela transportbranschen, vilket de menar också återspeglas i transportsystemets utformning. För att kvinnor ska få lika stor makt över transportsystemets utformning och förändring som män, anförs att kvinnor behöver finnas på lika många ledande poster som män. Motionärerna förordar följaktligen i yrkande 2 att inget kön i trafikverkens ledningsgrupper senast 2010 ska ha en representation som understiger 40 %. De begär vidare i yrkande 5 att regeringen i regleringsbrev till trafikverken påpekar att jämställdhetsperspektivet alltid ska analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring. Motionärerna anger att det finns en oro för hur regionförstoringen påverkar jämställdheten och att det därför, om denna förstoring fortsätter, är viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik, sker på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet och sker utifrån ett helhetsperspektiv på miljö- och energipåverkan.

Peter Pedersen m.fl. (v) vill vidare i motion 2009/10:T534 yrkande 3 öka den socialt hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken mot icke-diskriminering av personer med utländsk bakgrund. Enligt motionärerna finns en strukturell diskriminering i vem som anses viktigast att

skydda mot buller och dålig trafikmiljö. De anför att det i de välbeställda områden är vanligt att det sker stora förbättringar inom trafiken, medan det i områden med mer svaga socioekonomiska förhållanden, där en stor andel av befolkningen har utländsk bakgrund, tas inga eller mycket små hänsyn till buller eller till att vägar inte dras för nära bostadsområden. I samma motions *yrkande 27* framhålls att vägtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling och att balansen måste förbättras så att låginkomsttagare inte missgynnas inom trafikpolitiken.

I samma motions *yrkande 1* efterfrågas vidare att den socialt hållbara utvecklingen också ökas genom att inrikta trafikpolitiken för barns behov. Motionärerna framför att det behövs ett mycket starkare barnperspektiv i trafikplaneringen liksom särskild uppmärksamhet på barns trafiksäkerhet. De anser att det finns behov av att diskutera hur barns rörelsefrihet kan öka utan att detta leder till att fler barn kommer till skada; det betonas bl.a. att barns och ungdomars skolvägar måste göras säkra. Vidare anføres att en förbättrad cykeltrafik kan förbättra tillgängligheten för väldigt många människor, och i synnerhet för barn och ungdomar. I *yrkande 4* framhålls också behovet av att öka den sociala utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken för ökad trafiksäkerhet. Motionärerna anför att trafiksäkerhetsåtgärderna måste ändras för att nollvisionens mål ska kunna nås. De framhåller bl.a. att medelhastigheten i trafiken måste sänkas och att en ökad övervakning av gällande trafikregler är det mest kostnadseffektiva sättet för att på kort tid minska antalet dödsfall i trafiken. Motionärerna anser även att den tunga trafiken måste minska på vägarna. Vidare anføres att en effektiv fysisk metod för att minska antalet dödade och skadade i trafiken är att mittseparera farliga och olycksdrabbade vägar; motionärerna förespråkar således en översyn av vilka tänkta motorvägsinvesteringar i den nationella väg hållningsplanen som kan omvandlas till två-plus-ett-vägar.

I *motion 2009/10:T239 av Maria Plass (m)* efterfrågas en kontinuerlig översyn av trafiksituationen vid trafikplatser i anslutning till motorväg i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Motionären pekar på att trafiksituationen vid sådana trafikplatser kan bli ansträngd, exempelvis efter etableringar av handelsplatser som leder till trafikökningar som trafikplatserna inte är dimensionerade för.

## Utskottets ställningstagande

### *Vägledande prioriteringar*

Utskottet vill inledningsvis framhålla att regeringens infrastrukturproposition *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35), propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (prop. 2008/09:93) och riksdagens beslut med anledning av dessa angav, tillsammans med regeringens planeringsdirektiv (N2008/8698/IR m.fl.), förutsättningarna för trafikverkens och länens arbete i åtgärdsplaneringen.

Utskottet påminner om att regeringen i infrastrukturpropositionen underströk att de åtgärder som prioriteras i åtgärdsplaneringen ska vara samhälls-ekonomiskt effektiva, bidra till ett klimateffektivt och konkurrenskraftigt transportsystem för tillväxt och utveckling samt till uppfyllelse av transportpolitiska mål. Regeringen framhöll i sammanhanget att ekonomiska styrmedel borde övervägas i åtgärdsplaneringen då de kan vara relevanta som hela eller delar av lösningen. Propositionens vägledande prioriteringar har varit att utveckla transportsystemet så att

- tillväxten stöds, så att fler människor kommer i arbete i fler och växande företag i hela landet
- arbetsmarknadsregionerna för kvinnor och män vidgas
- akuta flaskhalsar i transportsystemet försvinner
- tillgängligheten inom storstadsregionerna förbättras
- infrastrukturen vårdas med ökade satsningar på underhåll
- infrastrukturen säkras för att klara klimatförändringar
- det blir säkrare att färdas på våra vägar
- hela reskedjan och transporten blir samordnad och anpassad till användarnas behov
- klimateffektiva resor och transporter underlättas, vilket bidrar till att uppnå de klimatpolitiska målen
- samhällsnyttan av satsningar i infrastrukturen kommer att öka.

Regeringen underströk vidare i infrastrukturpropositionen att fokus är på kommunikationer med utgångspunkt från resenärers, företags och samhällets behov, som samtidigt är förenliga med klimat- och miljökvalitetsmål. Regeringen betonade att transportsystemet bör bidra till en effektiv samordning av transportslagen och lyfte bl.a. fram målsättningen om ett väl fungerande godstransportsystem som på ett effektivt och miljömässigt hållbart sätt utnyttjar alla trafikslag. Regeringen framhöll vikten av en förbättrad infrastruktur som ger olika landsbygdsområden möjlighet till goda kommunikationer; regeringen konstaterade i sammanhanget att råvarutillgångar från bl.a. skogen och gruvorna kräver en robust infrastruktur som tål tunga transporter. Vidare betonades bl.a. att utvecklingen av systemet ska baseras på både mäns och kvinnors behov och synpunkter och att jämställdhetsperspektivet behöver bli tydligare och genomsyra planering och utformning av åtgärder.

I samband med trafikutskottets hantering av infrastrukturpropositionen (bet. 2008/09:TU2) behandlades ett antal motioner om vägledande prioriteringar. Utskottet konstaterade i detta sammanhang att regeringen identifierat ett antal områden inom vilka förbättringar under kommande planeringsperiod särskilt skulle prioriteras. Utskottet ansåg att de i propositionen framhållna förbättringsområdena i transportsystemet var synnerligen angelägna, såväl vad gällde användarnas och näringslivets behov som de varierande behoven i de olika delarna av landet, både i landsbygdsområden och i storstadsområden. Utskottet konstaterade att det i ett flertal motioner framhölls

önskemål om att prioritera specifika faktorer vid bedömningen och prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Enligt utskottets mening inkluderades merparten av dessa faktorer i de prioriteringar som regeringen hade identifierat som särskilt viktiga inför den kommande åtgärdsplaneringen. Exempelvis framhöll regeringen behovet av miljö- och klimathänsyn, behovet av att sätta resenärens i centrum, behovet av en effektiv samordning av trafikslagen, behovet av ökade godstransporter på järnväg samt besöksnäringens och råvaruindustrins behov i glesbygdsområdena.

Utskottet vill vidare framhålla att det i trafikverkens gemensamma förslag till nationell plan för transportsystemet 2010–2021, som överlämnades till regeringen i augusti 2009 (publikation 2009:97), framförs att följande två övergripande utgångspunkter legat till grund för planen:

- **Jobb och företagande:** Regeringens övergripande mål är att bryta utanförskapet genom fler jobb i växande företag. En fungerande infrastruktur är en grundförutsättning för att bedriva företagsverksamhet och att åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Regioners möjlighet att behålla och locka till sig företag är beroende av att det finns fungerande transporter och kommunikationer. Utvecklingen av systemen ska baseras på mäns och kvinnors behov och synpunkter.
- **Behov och klimatanpassning:** Kommunikationer med utgångspunkt från resenärers, företags och samhällets behov, som samtidigt är förenliga med klimat- och miljö kvalitetsmål, är i fokus. Efterfrågan på klimateffektiva transportlösningar kommer att öka. Det måste vara lätt för resenärer och transportköpare att välja de klimateffektivaste alternativen. Infrastrukturen behöver utvecklas så att den stöder trafikslagsövergripande transportlösningar.

Med anledning av önskemålet i motion 2009/10:T8 (s, v, mp) yrkande 8 om åtgärder för att främja cykling vill utskottet hänvisa till att utskottet i betänkandet *Cykelfrågor* (bet. 2009/10:TU14) nyligen behandlat ett antal motioner med denna avsikt. Utskottet konstaterade här bl.a. att cykelfrågorna hade givits en ökad prioritet i olika avseenden under senare år och att en förbättrad infrastruktur för cykling torde tillgodoses genom åtgärdsplanen för trafikens infrastruktur.

Med anledning av önskemålet i följdmotion 2009/10:T8 (s, v, mp) yrkande 3 om att införa kilometerskatt vill utskottet hänvisa till vad som anförs om kilometerskatt i avsnittet *Finansieringsfrågor* nedan.

Sammanfattningsvis bedömer utskottet att flertalet av de faktorer som enligt motionerna i detta avsnitt särskilt ska beaktas vid utformningen av det framtida transportsystemet inkluderas i de prioriteringar som legat till grund för åtgärdsplaneringen. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2008/09:T528 (s) yrkande 2, 2009/10:Ju381 (mp) yrkandena 30 och 31, 2009/10:T8 (s, v, mp) yrkandena 2 och 3, båda i denna del, 5 och 8, 2009/10:T230 (s) yrkandena 1, 4–8 och 10, 2009/10:T239 (m), 2009/10:T300 (fp), 2009/10:T310 (s), 2009/10:T356 (m), 2009/10:T426 (v)

yrkande 1, 2009/10:T433 (s) yrkandena 1 och 2, 2009/10:T465 (s), 2009/10:T532 (mp) yrkande 6 i denna del, 2009/10:T534 (v) yrkandena 1, 3–5, 7 och 27, 2009/10:T535 (v) yrkandena 2, 3, 5 och 15, 2009/10:MJ471 (mp) yrkande 6, 2009/10:N388 (mp) yrkande 2 och 2009/10:N475 (s) yrkande 4.

## Samhällsekonomiska bedömningar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden om utformningen av de samhällsekonomiska kalkylerna. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående utvecklingsarbete inom Trafikverket.

Jämför särskilt yttrande 1 (v).

### Motionerna

I *motion 2009/10:T426 yrkande 68 av Lars Ohly m.fl. (v)* föreslås att Banverket och de andra trafikverken utvecklar de samhällsekonomiska kalkylerna så att mäns och kvinnors värderingar tillmäts samma vikt, och även så att miljöeffekterna ges större tyngd. I samma motions *yrkande 27* och i *motion 2009/10:T535 yrkande 4 av Peter Pedersen m.fl. (v)* efterfrågas att regeringen mer omfattande bör utreda hur den samhällsekonomiska kalkylmodellen kan ändras så att den dels tar hänsyn till miljöeffekter på ett bättre sätt, dels innefattar en värdering som inte missgynnar kvinnor. Motvarande önskemål framförs också i *motion 2009/10:T534 yrkande 8 av Peter Pedersen m.fl. (v)* med tillägget att kalkylmodellens värdering inte heller ska missgynna låginkomsttagare, personer med utländsk bakgrund, barn eller ungdomar. Motionärerna anför att många av de ekonomiska värdena i de samhällsekonomiska kalkylerna sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov; på så vis värderas t.ex. intjänad tid på tjänsteresa högre än sparad tid med kollektivtrafik på väg mellan dagis och hemmet. De pekar vidare på att tidsbesparingar med flyg eller bil har värderats högre än tid med buss eller tåg, vilket gynnade projekt som underlättade bil- eller flygresor på bekostnad av de trafikslag och de ärenden som främst utfördes av kvinnor. Motionärerna konstaterar dock att det nyligen skett en revidering av den kalkyl som används, men anser att det alltså finns delar där fortsatt diskussion behövs. De anmärker bl.a. mot att kalkylmodellen inte beaktar att biltrafikanters hälsoeffekt försämras när de väljer bil framför cykel och att modellen inte heller tar hänsyn till åtgärder som minskar efterfrågan på transporter, exempelvis en utbyggd cykeltrafik som minskar kravet på dyra väginvesteringar.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att utskottet behandlade motioner om utformningen av samhällsekonomiska kalkyler i betänkande 2008/09: TU2. Utskottet instämde då bl.a. i regeringens bedömning om att samhällsekonomiska analyser bör spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. För att dessa analyser ska kunna användas som beslutsunderlag uppgavs att det självfallet är angeläget att de utgår ifrån relevanta förutsättningar och inte minst att kalkylerna och analyserna är jämförbara. Utskottet välkomnade därför det uppdrag som regeringen gav till trafikverken i januari 2008 att utarbeta modeller och metoder för de samhällsekonomiska bedömningar som krävs i åtgärdsplaneringen. I uppgiften angavs bl.a. ligga att de skulle komma överens om vilka beräkningsförutsättningar som ska gälla.

Utskottet konstaterade vidare att trafikverken sedermera överlämnat till regeringen den gemensamma rapporten *Inför åtgärdsplaneringen 2010–2020*. Denna omfattade bl.a. delrapporten *Samhällsekonomi* där trafikverken redovisade de kalkylförutsättningar, metodförbättringar m.m. som de enats om. Av delrapporten framgick att prognoserna i åtgärdsplaneringen skulle grundas på den s.k. EET-strategin (Effektivare Energianvändning och Transporter), som hade tagits fram gemensamt av trafikverken, Energimyndigheten och Naturvårdsverket. Detta innebar att kalkylerna utgick från styrmedel som syftade till att regeringens miljö kvalitetsmål för klimatpåverkande utsläpp skulle uppfyllas. Således gjordes nya prognoser avseende bl.a. bränslepriset. Även frågan om koldioxidvärdering sågs över.

Liksom regeringen ansåg utskottet att det var viktigt att den samlade bedömningen även innehöll beskrivningar av satsningarnas jämställdhetseffekter. Utskottet underströk att kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning och att deras värderingar ska tillmätas samma vikt. Utskottet vill alltså betona vikten av detta.

Utskottet vill framhålla att Trafikverket arbetar kontinuerligt med att ta fram, värdera och sammanställa bättre kunskap om effekter av åtgärder i transportsystemet. Verket publicerade i april 2010 rapporten *Utveckling av samhällsekonomiska metoder och verktyg* (2010:030) med förslag till en långsiktig trafikslagsövergripande utvecklingsplan för prognoser och samhällsekonomiska kalkyler. Planen riktar in sig på de stora och mest angelägna utvecklingsbehoven. Bland huvudmålen är att prognoser och kalkyler ska ge mer tillförlitliga resultat och att man ska fånga mer av effekter som i dag sällan ingår i kalkylerna, t.ex. förseningar i kollektivtrafiken. Det föreslås bl.a. att en översyn görs av de olika tidsvärderingar som används liksom av den värdering som brukas vid förseningar i kollektivtrafiken. Det föreslås även att det tas fram värderingar för trängsel i kollektivtrafik. Vidare framhålls att det finns ett behov av att kunna analysera effekter av åtgärder för gång- och cykeltrafik, inte minst mot bakgrund av det transportpolitiska hänsynsmålet för hälsa. Beträffande jämställdhetsaspekter påminns om att det i Vägverkets fördjupningsdoku-

ment Jämställdhet står att ett jämställdhetsperspektiv senast 2010 ska införas i, eller komplettera, de samhällsekonomiska analyserna. Det konstateras dock i rapporten att det finns behov av att bättre definiera och precisera vilka jämställdhetseffekter i transportsystemet som ska kunna redovisas. Av rapporten framgår att arbete pågår med att utveckla en jämställdhetsmodell. Utskottet välkomnar detta initiativ.

I sammanhanget bör även nämnas att trafikutskottet den 12 november 2009 anordnade ett seminarium om samhällsekonomiska kalkyler. Seminariet kommer inom kort att redovisas i riksdagens rapportserie.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrks motionerna 2009/10:T426 (v) yrkandena 27 och 68, 2009/10:T534 (v) yrkande 8 och 2009/10:T535 (v) yrkande 4.

## Organisations- och regleringsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar att reformtakten inom transportområdet har varit föredömligt hög och väl ägnad åt att skapa ökad effektivitet, ökat marknadsinflytande och ett trafikslagsövergripande synsätt. Riksdagen avslår därför ett motionsförslag med invändningar mot reformarbetet.

Jämför reservation 2 (s, v, mp).

### Motionen

*Lena Hallengren m.fl. (s)* behandlar i motion 2009/10:T501 yrkande 4 frågan om avregleringar och bolagiseringar av grundläggande samhällsfunktioner. Motionärerna riktar invändningar mot det sätt på vilket regeringen har berett, beslutat och verkställt sådana förändringar inom järnvägen, kollektivtrafiken, fordonsbesiktningen och körkortsproven. De vänder sig bl.a. mot de bakomliggande utredningsdirektiven som de menar i praktiken omöjliggjort en annan slutsats än att den aktuella verksamheten skulle avregleras. Vidare betonas att järnvägs- och kollektivtrafiken är verksamheter som kännetecknas av stora och långsiktiga investeringar, varför förändringar i villkoren för att bedriva en sådan verksamhet måste föregås av en lång omställningsperiod.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att reformtakten under den nu snart gångna mandatperioden har varit hög. Betydande förändringar har skett när det gäller såväl myndigheternas organisation som hur olika transportmarknader regleras. För att få ökad effektivitet och marknadsinflytande har riksdagen exempelvis fattat beslut om att öppna marknaden för persontrafiken på järnväg och



för fordonsbesiktning. Förslag har vidare lagts fram från regeringens sida som utskottet återkommer till senare i vår om att omreglera och få ett ökat marknadsinflytande i den lokala och regionala kollektivtrafiken. Riksdagen har också nyligen ställt sig bakom regeringens förslag i propositionen *Luftfartens lagar* (prop. 2009/10:95) som innebär en viss marknadsöppning även när det gäller flygtrafikledning. På organisationsområdet har de nya transportslagsövergripande myndigheterna Transportstyrelsen, Trafikverket och Trafikanalys bildats samtidigt som de tidigare mer trafikslagsinriktade myndigheterna Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen upphört med sin verksamhet. Till detta kommer att produktions- och konsultinriktad verksamhet inom Vägverket och Banverket har bolagiserats och ombildats till de nya helstatliga företagen Svevia, Vectura och Infranord. När det gäller luftfartsområdet har ansvaret för de statliga flygplatserna omförds från Luftfartsverket till bolaget Swedavia.

Utskottet konstaterar att de genomförda organisationsförändringarna och omregleringarna har föregåtts av offentligt utredningsarbete och remissförfarande. När det gäller de genomförda omregleringarna har dessa skett efter lagändringar. Det innebär att Lagrådet har hörts och riksdagen har stiftat lag.

Enligt utskottets mening har förändringsarbetet under innevarande mandatperiod varit angeläget. Målet om att uppnå ökad effektivitet och konkurrens med ett ökat marknadsinflytande är synnerligen viktigt med hänsyn till transportsektorns betydelse för samhällsutvecklingen. Utvecklingen av ett hållbart framtida transportsystem ställer också anspråk på ett nytt trafikslagsövergripande perspektiv inom transportpolitiken som också bör få konsekvenser för transportmyndigheternas organisation. Utskottet anser därför sammantaget att den höga reformtakten hos regeringen under den gångna mandatperioden har varit förtjänstfullt och förtjänar allt beröm. Utskottet avstyrker därför motion 2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 4.

## Finansieringsfrågor

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår samtliga motionsförslag som väckts om olika finansieringsfrågor. Infrastrukturinvesteringar bör huvudsakligen finansieras med anslag. Utskottet framhåller att överskådligheten i statsbudgeten därmed förbättras liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn. Utskottet understryker vidare att frivillig medfinansiering och banavgifter är angelägna sätt att öka investeringsvolymen.

Jämför reservation 3 (s, v, mp).

## Skrivelsen

Regeringen anför i skrivelsen att intresset för att medverka med medfinansiering har varit stort under åtgärdsplaneringen. Den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 på 417 miljarder kronor som riksdagen beslutade i maj 2009 (bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) uppges därmed ha kompletterats så att åtgärder på sammanlagt ca 482 miljarder kronor möjliggörs. Cirka 65 miljarder kronor tillförs följaktligen under planperioden; medlen fördelar sig enligt följande:

- ca 39,9 miljarder kronor från trängselskatter i Stockholm och Göteborg
- ca 2,4 miljarder kronor från vägavgifter
- ca 4 miljarder kronor från EU-medel inom ramen för utredningar och investeringar på TEN-nätet
- ca 19 miljarder kronor genom medfinansiering från kommuner och näringsliv.

Enligt regeringen kommer således under planperioden investeringar på ca 42,3 miljarder kronor att ske genom medfinansiering från trängselskatter och vägavgifter. Dessa medfinansieringsåtgärder kommer att finansieras både genom trängselskatteintäkter och avgifter samt genom lån i Riksgäldskontoret som i sin tur kommer att återbetalas genom trängselskatter och vägavgifter under en period på ca 25–30 år.

Regeringen betonar i skrivelsen att det är en frivillig uppgift för kommuner och landsting att lämna bidrag till statlig infrastruktur och att detta inte ändrar på den grundläggande ansvarsfördelningen mellan stat och kommun.

Regeringen påminner vidare i rapporten om att Banverket, på regeringens uppdrag, bedriver ett arbete med att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter. Regeringen anför att detta arbete kommer att innebära successivt ökade avgiftsnivåer och högre intäkter, vilket skapar ytterligare utrymme för kvalitetshöjande insatserna i järnvägsinfrastrukturen. Intäkterna från banavgifterna beräknas uppgå till ca 15,6 miljarder kronor under planperioden, vilket är 8,8 miljarder kronor mer än dagens intäktsnivå.

## Motionerna

### *Följdmotionen*

I *motion 2009/10:T8 yrkande 7 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp)* anförts att regeringen successivt bör återgå till principen att staten tar det övergripande finansiella ansvaret för nationella infrastrukturinvesteringar. Motionärerna anser att infrastrukturinvesteringar ska styras utifrån nationella behov och inte av enskilda kommuners ekonomi. De påtalar att en växande andel kommunal medfinansiering riskerar att öka klyftorna mellan rika och fattiga kommuner. Motionärerna förordar i *yrkande 6* lånefinansiering via Riksgälden för att möjliggöra strategiska investeringar i järnväg. Motionärerna pekar på att kapitalutgifterna härigenom fördelas under investeringsens ekonomiska livslängd i stället för att belasta statsbudgeten direkt vid

investeringsbeslutet. Vidare framhålls att en ökad lånefinansiering underlättar en snabbare utbyggnad av kapaciteten för olika delar av infrastrukturen än vad som är möjligt vid en traditionell anslagsfinansiering. Motionärerna anser att fördelarna blir särskilt tydliga vid stora och komplexa investeringar som annars riskerar kraftiga förseningar på grund av en långsam beslutsprocess. Motionärerna understryker att investeringarna i regel ska vara samhällsekonomiskt lönsamma och att staten långsiktigt ska kunna bära de utgifter som kostnaderna för samtliga tagna lån betingar.

Motionärerna betonar att det ska vara billigare att transportera personer och gods med liten klimatpåverkan än med stor och lyfter i *yrkande 3* fram vikten av ekonomiska styrmedel. Motionärerna anger att kilometer-skatt och andra ekonomiska styrmedel tillsammans med kraftfulla investeringar i ökad bankkapacitet och förbättrat järnvägsunderhåll innebär att de kan acceptera en måttfull höjning av banavgifterna under planperioden.

### *Medfinansiering*

*Mona Sahlin m.fl. (s)* vill i *motion 2009/10:N475 yrkande 7* tydliggöra statens ansvar för finansiering av motorvägar, riksvägar och nationell järnväg. Motionärerna motsätter sig regeringens strategi att låta kommuner vara med och finansiera statliga infrastruktursatsningar. De menar att denna strategi har medfört att många kommuner har känt sig tvingade att med kommunala skattemedel bidra med finansiering för att några investeringar över huvud taget ska komma till stånd. Motionärerna anför också att den kommunala medfinansieringen gröper ur kommunernas budgetar, till men för medborgarna i kommunerna. Likartade synpunkter om kommunal medfinansiering förs också fram i *motion 2009/10:T501 yrkande 10 av Lena Hallengren m.fl. (s)*. Även i *motion 2009/10:T521 av Lena Hallengren m.fl. (s)* framförs att det är orimligt och icke önskvärt att genom regional och kommunal medfinansiering övervältra ett statligt åtagande som infrastruktur på kommuner och landsting. Frågan om kommunal medfinansiering av statlig infrastruktur behandlas också i *motion 2009/10:T230 yrkande 2 av Agneta Lundberg m.fl. (s)*. Motionärerna uttrycker här farhågor om att ekonomiskt svaga regioner och kommuner riskerar att gå miste om samhällsekonomiskt berättigade investeringar på grund av att de inte har råd att medfinansiera projekten. Motionärerna betonar att finansiering av den statliga infrastrukturen ska skötas av staten och att kommunal medfinansiering endast får komma i fråga i undantagsfall då det finns särskilda skäl för detta.

I *motion 2009/10:T503 av Hans Wallmark m.fl. (m)* framhålls att det är bra att det finns en möjlighet till medfinansiering av infrastrukturprojekt. Motionärerna understryker dock att det också måste finnas ett sammanhållet ansvar och att gjorda prioriteringar måste väga tungt i de planer som trafikverken har att förhålla sig till. De betonar vidare att det är väsentligt med riktlinjer så att kommuner och regioner inte upplever sig pressade att

gå med på medfinansiering. Motionärerna anser därför att det också är betydelsefullt med uppföljning och utvärdering av de olika infrastrukturprojekt som genomförts med medfinansiering.

### *Lånefinansiering*

*Lars Ohly m.fl. (v)* anför i *motion 2009/10:T426 yrkande 58* att en investeringsbudget bör införas för att möjliggöra ökade investeringar i järnväg och för att fördela kostnaderna bättre mellan olika generationer. Motionärerna pekar på att en rättvis fördelning av kostnader innebär att dagens generation betalar för allt som konsumeras i dag, medan det som kan konsumeras under en längre tid, dvs. en investering, ska delas upp under en längre amorteringstid. Genom att lånefinansiera till infrastruktursatsningar i stället för att direktavskriva dem pekar motionärerna också på att utrymmet under utgiftstaket ökar eftersom investeringssumman då flyttas från en utgiftspost till ett lån för staten.

### *Användandet av inkomster från trängselskatter*

*Lars Ohly m.fl. (v)* anför i *motion 2009/10:T426 yrkande 124* att intäkterna från framtida trängselskatter, förutom system- och administrationskostnaderna, ovillkorligt ska återföras till regionen eller kommunen och dess valda instanser. Vad gäller trängselskatten i Stockholm motsätter sig motionärerna att regeringen har inskränkt det kommunala självstyret och själv övertagit rollen som beslutsfattare för hur intäkterna ska användas genom att inrätta en särskild vägfond dit trängselintäkterna förs. Motionärerna anser att intäkterna från trängselskatten i stället ska fördelas till investeringar i både kollektivtrafik och vägar, i enlighet med folkomröstningen i Stockholms stad.

## **Utskottets ställningstagande**

### *Anslagsfinansiering före lånefinansiering*

I *motion 2009/10:T8 (s, v, mp) yrkande 6* förespråkas lånefinansiering för att möjliggöra strategiska järnvägsinvesteringar. I *motion 2009/10:T426 (v) yrkande 58* förordas en generell övergång från anslagsfinansiering till lånefinansiering av järnvägsinvesteringar. Utskottet vill med anledning av detta framhålla att grundprincipen enligt budgetlagen (1996:1059) är att infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag över statsbudgeten. Förarbetena till lagen (prop. 1995/96:220) understryker att anslagsfinansiering av infrastrukturella investeringar ger riksdagen bättre överblick och större inflytande än lånefinansiering. Även trafikutskottet har vid ett flertal tillfällen, senast vid höstens behandling av budgetpropositionen (bet. 2009/10:TU1), anført att man genom anslagsfinansiering förbättrar överskådligheten i statsbudgeten liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn.

Utskottet vill betona att lånefinansiering, på samma vis som anslagsfinansiering, påverkar (minskar) den offentliga sektorns finansiella sparande. En utökad lånefinansiering får således konsekvenser för möjligheterna att uppfylla överskotts målet enligt vilket den offentliga sektorns finansiella sparande ska motsvara 1 % av bruttonationalprodukten (BNP). Utskottet vill också framhålla att de allvarliga ekonomiska problem som drabbat flera länder i vår omvärld den senaste tiden tydligt understryker vikten av att värna de offentliga finanserna och att föra en ansvarfull ekonomisk politik.

Regeringen underströk i propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35) att lånefinansiering inte kommer att föreslås för nya objekt såvida kostnaderna inte täcks av brukaravgifter e.d. Utskottet välkomnar denna utgångspunkt. Utskottet tar bestämt avstånd från en lånefinansiering som innebär att kostnaderna inte syns inom utskottets utgiftsområde 22 Kommunikationer men likväl inskränker det finansiella utrymmet i statsbudgeten samtidigt som transparensen i budgetberedningen eroderas. Med anledning av den bristande överensstämmelsen mellan planeringsnivåer och anslagstilldelning under den föregående regeringen, vill utskottet också särskilt betona betydelsen av en realistisk planeringsram baserad på en väl underbyggd finansiering.

Motionerna 2009/10:T8 (s, v, mp) yrkande 6 och 2009/10:T426 (v) yrkande 58 avstyrks följaktligen.

### *Medfinansiering*

Utskottet vill också påminna om att riksdagen under förra året beslutade om en ambitiös och framåtsyftande planeringsram för åtgärder i transportsystemet på 417 miljarder kronor för åren 2010–2021 (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Utskottet underströk i sammanhanget att frivillig medfinansiering kunde vara ett angeläget sätt att öka investeringsvolymen. Som framhålls i 2010 års ekonomiska vårproposition (prop. 2009/10:100) kan ökat samarbete också ge bättre utformning av åtgärderna och skapa utrymme för fler förbättringar av den statliga infrastrukturen.

Utskottet välkomnar att regeringen sedermera inför åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021 uttryckligen angav i planeringsdirektiven till trafikverken (dnr N2008/8698/IR m.fl.) att möjligheterna till medfinansiering från olika intressenter skulle prövas som en permanent åtgärd. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att det av redogörelsen i skrivelsen om den nyligen avslutade åtgärdsplaneringen (skr. 2009/10:197) framgår att intresset för att medverka med medfinansiering har varit stort och att regeringen därigenom kunnat tillföra planeringssystemet totalt ca 65 miljarder kronor. Utskottet välkomnar detta betydande tillskott, inte minst givet de stora eftersläpningar av infrastrukturinvesteringar som finns.

Med anledning av den oro som uttrycks i flera motioner angående möjligheten till kommunal finansiering vill utskottet, liksom i betänkande 2008/09:TU2, påminna om att medfinansiering mellan staten och lokala och regionala parter inte är någon ny företeelse i infrastruktursammanhang. En sådan medfinansiering har skett länge, inte minst under tidigare regeringar. Vidare vill utskottet understryka att möjligheten till medfinansiering inte påverkar den grundläggande ansvarsfördelningen för samhällets infrastruktur. Som framhölls i ovannämnda betänkande är medfinansiering en frivillig uppgift för företag, kommuner och landsting och ska inte bli en förutsättning och grundläggande del av finansieringen av den statliga infrastrukturen.

I trafikverkens *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2010–2021* understryks att medfinansiering från kommuner eller företag aktualiseras och motiveras av att dessa parter ser ett värde av investeringen som går utöver de allmänna intressen som trafikverken har till uppgift att bevaka. Utskottet vill framhålla att det i trafikverkens planförslag betonas att, i enlighet med regeringens direktiv, samma krav på beslutsunderlag har ställts på medfinansierade objekt som på övriga objekt. Medfinansiering uppges ha utgjort en grund för prioritering endast i de fall där alla andra prioriteringsgrunder sammantaget bedömts som likvärdiga. Den metod som trafikverken tillämpar beskrivs i underlagsrapporten *Finansiell samverkan i infrastrukturprojekt – modeller och metoder*. Här betonas att utgångspunkten för utveckling av modeller och metoder för medfinansiering av investeringar i infrastrukturanläggningar är att den grundläggande ansvarsfördelningen inte rubbas. En följd av denna utgångspunkt uppges vara att planeringen och prioriteringen av infrastrukturobjekten i första hand ska ske med hänsyn till objektens samhällsekonomiska lönsamhet och deras bidrag till att nå det transportpolitiska målet och de befintliga delmålen. Det betonas uttryckligen att en utebliven medfinansiering inte får rubba denna grundprincip för prioritering av objekt.

I sammanhanget vill utskottet också påminna om att kommuner, genom den lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter som trädde i kraft den 1 mars 2009, har möjlighet att delta i finansiering av väg- och järnvägsinfrastruktur även om det ligger utanför kommunens verksamhetsområde. I skrivelsen om åtgärdsplaneringen klargör regeringen att det finns ett uttalat intresse från kommuner för att även kunna medverka i medfinansiering av sjöfartens infrastruktur. I syfte att skapa förutsättningar för en enhetlig tillämpning av kommuners möjlighet att medverka i transportslagsövergripande infrastrukturprojekt meddelar regeringen sin avsikt att under 2010 bereda förslag till lagstiftning som kan möjliggöra detta. Utskottet välkomnar denna intention.

Med hänvisning till det ovan sagda avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T8 (s, v, mp) yrkande 7, 2009/10:T230 (s) yrkande 2, 2009/10:T501 (s) yrkande 10, 2009/10:T503 (m), 2009/10:T521 (s) och 2009/10:N475 (s) yrkande 7.

### *Användandet av inkomster från trängselskatter*

Med anledning av motion 2009/10:T426 (v) yrkande 124 vill utskottet påminna om att yrkanden om att överskottet av trängselskatten i Stockholm ska avsättas för investeringar i kollektivtrafiken i regionen har behandlats tidigare, senast i betänkande 2008/09:TU2. Utskottet delade då regeringens uppfattning att överskottet är ett viktigt regionalt bidrag till finansieringen av väginfrastrukturen i regionen, såsom Förbifart Stockholm och andra angelägna insatser för att öka framkomligheten i vägnätet. Utskottet underströk, liksom vid det föregående årets riksmöte, att en väl fungerande väginfrastruktur är avgörande inte enbart för biltrafiken utan också för kollektivtrafiken eftersom även bussar är beroende av dessa vägar. Utskottet ansluter sig alljämt till denna bedömning.

Utskottet vill vidare peka på att regeringen den 8 april 2010 beslutade om propositionen *Införande av trängselskatt i Göteborg* (prop. 2009/10:189). Regeringen föreslår här att trängselskatt ska införas i de centrala delarna av Göteborg fr.o.m. den 1 januari 2013. Syftet är att härigenom förbättra framkomligheten och miljön i Göteborg, men även att bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och vägar, bl.a. Västlänken, samt en ny älvförbindelse. Regeringen framhåller i propositionen att Vägverket, Banverket, Västra Götalands läns landsting, Landstinget Halland, Göteborgs kommun och Göteborgsregionens kommunalförbund har avtalat om ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande av för Västsverige viktiga infrastrukturåtgärder.

Med hänvisning till ovanstående avstyrks motion 2009/10:T426 (v) yrkande 124.

### *Banavgifter*

Av budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:1 utg.omr. 22) framgår att regeringen gett Banverket i uppdrag att i samverkan med berörda aktörer i järnvägssektorn vidareutveckla verktyg och metoder för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet som medför att infrastrukturen nyttjas på ett samhällsekonomiskt optimalt sätt och främjar konkurrensen på person- och godstransportmarknaden. Det anges att detta är centralt för att genomföra regeringens beslut om en stegvis marknadsöppning av persontrafikmarknaden på järnväg. I utvecklingsarbetet ingår även att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter. Utskottet välkomnar detta arbete och har i betänkande 2009/10:TU1 instämt med regeringen i att en järnvägsinfrastruktur med högre kvalitet eller som är utformad för särskilda ändamål ger en högre betalningsvilja för utnyttjandet. Utskottet konstaterar i sammanhanget att det på regeringens webbsida meddelas att Sverige har Europas lägsta banavgifter men att Sverige också är ett av de länder som fram till 2006 satsat minst på drift och underhåll på järnvägen. Utskottet ställer sig därför bakom planerna på att successivt höja banavgifterna. Genom den

beräknade intäktsökningen på 8,8 miljarder kronor skapas ytterligare utrymme för angelägna och kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen.

I motion 2009/10:T8 (s, v, mp) yrkande 3 anför oppositionspartierna att en måttfull höjning av banavgifterna kan accepteras om det kombineras med bl.a. kilometerskatt. Med anledning av detta vill utskottet framhålla att riksdagen har behandlat och avslagit sådana yrkanden tidigare under innevarande riksmöte. Skatteutskottet instämde i betänkandet *Allmänna motioner om punktskatter* (bet. 2009/10:SkU29) i den syn på kilometerskatt som finansministern redovisade i en interpellation den 22 januari 2010 (2009/10:135). Ett kilometerskattesystem uppgavs vara dyrt att administrera både för företagen och för Skatteverket, eftersom det kräver utrustning för att registrera var och när ett fordon kör. Finansministern ansåg således att det inte fanns någon anledning att införa en kilometerskatt när samhällsvinsten inte påtagligt överstiger administrationskostnaderna. Statsrådet bedömde vidare att styrningen mot minskade koldioxidutsläpp är mer effektiv inom ramen för drivmedelsbeskattningen än genom ett kilometerskatteuttag. Trafikutskottet kan ansluta sig till denna bedömning. Vid en interpellationsdebatt den 7 maj 2010 (2009/10:322) underströk finansministern vidare att en kilometerskatt skulle slå hårt mot näringslivet, inte minst på grund av dess regressiva fördelningskonsekvenser eftersom de ökade kostnaderna skulle pressas över och drabba småföretagare högre upp i leverantörskedjan.

Från trafikutskottets utgångspunkt kan vidare framhållas att nio av tio lastbilstransporter är kortare än 30 mil, vilket är avstånd där järnvägen inte kan konkurrera, och än mindre sjöfarten. En kilometerskatt ger därför i första hand ökade kostnader men inte någon miljöeffekt. Enligt utskottets mening är miljön en sådan viktig fråga att fokus i stället måste riktas mot fortsatt teknikutveckling av fordon med exempelvis hybridlastbilar, effektivare transportplanering, sparsam körning m.m. i stället för orättmätiga skattehöjningar. Utskottet vill dessutom tillägga att som bl.a. Glesbygdverket nyligen framhållit innebär en kilometerskatt sämre förutsättningar för tillväxt i många regioner i landet samtidigt som landets möjligheter att delta i den internationella konkurrensen försvagas.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrks motion 2009/10:T8 (s, v, mp) yrkande 3 i denna del.



## Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motioner om inriktningen på infrastrukturens satsningarna i åtgärdsplaneringen. Utskottet anser att den nuvarande regeringen har genomfört en välbehövlig ambitionshöjning på infrastrukturområdet. Utskottet bedömer följaktligen att angelägna och betydande satsningar i ett hållbart transportsystem för framtidens resor och transporter härigenom kommer att kunna genomföras.

Jämför reservation 4 (s, v, mp).

### Skrivelsen

#### *Nationell plan för drift och underhåll*

I enlighet med riksdagens beslut (bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) ska den statliga ramen för drift och underhåll under 2010–2021 uppgå till 200 miljarder kronor, varav 136 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och 64 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet.

Regeringen bedömer att den tilldelade ramen för drift och underhåll bidrar till att standarden på vägnätet kan upprätthållas, även med den prognostiserade trafikökningen. Regeringen preciserar att ramen för bärighetshöjande åtgärder ska uppgå till 14,8 miljarder kronor under perioden och gå till bl.a. bärighetsklasshöjande åtgärder på broar och vägar, anpassning av särskilt utpekade och för näringslivet viktiga vägar till dagens laster, tjälsäkring samt förbättringsåtgärder för att riskreducera vägnätet utifrån klimatförändringar och sårbarhet. Regeringen meddelar också att den statliga medfinansieringen för drift och underhåll av enskilda vägar ska uppgå till 12 miljarder kronor under planperioden.

Regeringen anser vidare att effekterna av den tilldelade ramen för drift och underhåll på järnvägsnätet är bl.a. förbättrad ankomstpunktighet i storstäder och i de större stråken. Det framhålls att järnvägsnätet inom storstadsområden och större stråk ska bli bättre rustat att klara större störningar till följd av t.ex. förändrat klimat och extraordinära händelser.

Det meddelas också att den prognostiserade ökningen av intäkterna från banavgifter beräknas ge ett ökat utrymme för bl.a. kraftförsörjningsåtgärder och ERTMS<sup>1</sup>-investeringar. Det bedöms även finnas utrymme för att elektrifiera järnväg till hamnar.

<sup>1</sup> European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett standardiserat europeiskt säkerhetssystem för järnvägar.

*Nationell plan för utveckling av transportsystemet*

I enlighet med riksdagens beslut (bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) ska den statliga ramen för utveckling av transportsystemet under 2010–2021 uppgå till 217 miljarder kronor. I direktiven för åtgärdsplaneringen (dnr N2008/8698/IR m.fl.) beslutade regeringen att fördela detta belopp i en del på 183,9 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet på nationell nivå och i en del på 33,1 miljarder kronor för länsplaner för regional transportinfrastruktur. Tillsammans med kompletterande medel på 65 miljarder kronor som tillkommer genom medfinansiering, framhåller regeringen att den totala nationella ramen för utveckling av transportsystemet uppgår till ca 249 miljarder kronor.

Regeringen redovisar i skrivelsen en lista över pågående samt särskilt utpekade åtgärder som redan sedan tidigare binder upp en del av planeringsramen för 2010–2021. Vidare redovisas en förteckning över nya åtgärder i transportinfrastrukturen. Regeringen påminner i sammanhanget om att Trafikverket fått i uppdrag (dnr N2009/6374/TE m.fl.) att, för övriga åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av transportsystemet inom en ram på 38 miljarder kronor, redovisa ett förslag till fördelning av medlen utifrån de transportpolitiska målen. Regeringen påminner vidare om att driftsbidraget till icke statliga flygplatser som uppgår till 103 miljoner kronor årligen fr.o.m. 2012 ska överföras till de regionala ramarna.

Regeringen har i sitt fastställelsebeslut delvis frångått trafikverkens förslag till nationell plan genom att bl.a. komplettera förslaget med vissa satsningar med koppling till sjöfart och godstrafik. Således har regeringen valt att prioritera ett antal åtgärder som främjar transporter till sjöss, vilket inbegriper inre vattenvägar på Vänern, Mälaren och Vättern med tillhörande vattenvägar. Andra särskilda objekt som regeringen lyfter fram är bl.a. Södertälje sluss liksom farlederna till Gävle hamn och Norrköpings hamn. Regeringen framhåller att samverkan mellan transportslagen härigenom kommer att öka liksom möjligheten att utveckla och bedriva sjöfarten mellan såväl inhemska som internationella hamnar. Regeringen pekar också på att järnvägen har fått ett större utrymme av investeringarna än enligt trafikverkens förslag, bl.a. genom den helhetslösning för Västsverige som genomförs, vilket ger bättre förutsättningar för kollektivtrafik och regionförstoring samt effektiviserar nationella och internationella godsflöden.

Regeringen redovisar i skrivelsen i särskild ordning dels satsningarna i Västra Götalands län som uppgår till ca 61 miljarder kronor, varav ca 51 miljarder kronor under planperioden, dels trafik- och infrastruktursatsningarna enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen som uppgår till ca 100 miljarder kronor, varav ca 94 miljarder kronor under planperioden. De statliga anslagen till objekten i sistnämnda paket uppgår till ca 35 miljarder kronor under planperioden. Satsningarna i Västra Götalands län syftar till att minska trängseln i de centrala delarna av Göteborg, skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik och regionförstoring, ge bättre tillgänglighet

till viktiga målpunkter i regionen samt effektivisera näringslivets nationella och internationella godsflöden. Satsningarna inom Stockholmsöverenskomsten innebär att bättre vägförbindelser mellan regionens norra och södra delar säkerställs, ökad spårbinden trafikkapacitet och minskade samhälls-ekonomiska förluster till följd av trängsel.

### *Länsplaner för regional transportinfrastruktur*

Den fördelning av länsplanen på 33,1 miljarder kronor som regeringen har fastställt framgår av tabellen nedan.

#### **Fördelning av länsplanen (miljoner kronor)**

Stockholm	7 851	Västra Götaland	5 835
Uppsala	1 518	Värmland	877
Södermanland	917	Örebro	944
Östergötland	1 342	Västmanland	758
Jönköping	1 236	Dalarna	983
Kronoberg	678	Gävleborg	873
Kalmar	793	Västernorrland	696
Gotland	205	Jämtland	477
Blekinge	487	Västerbotten	794
Skåne	4 033	Norrboten	743
Halland	1 060		

Enligt regeringen visar avvägningarna i de bakomliggande förslagen till länsplaner att regionerna strävar efter att stärka näringslivets konkurrenskraft genom åtgärder för att öka såväl arbetsmarknadsregionernas storlek som tillgängligheten i godstransportsystemet. Det framhålls att länsplanerna prioriterar en starkt kollektivtrafik för att förbättra tillgängligheten och minska klimatpåverkan – i genomsnitt satsas 18 % av medlen i länsplanerna på kollektivtrafik. Stockholms län ligger högst med en satsning på 75 %. Regeringen betonar vidare att länsplanerna innehåller riktade satsningar för ökad trafiksäkerhet och att det finns ett ökat fokus på cykel. För att öka andelen gång och cykel föreslås i planerna åtgärder motsvarande nära 3,3 miljarder kronor.

### *Höghastighetsbanor*

I regeringens skrivelse påminns om att Utredningen om höghastighetsbanor i september 2009 lämnade betänkandet *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74). Betänkandet har remitterats, och en majoritet av remissinstanserna uppges vara positiva till en satsning på infrastruktur för höghastighetståg och till den i utredningen föreslagna sträckningen, men de allra flesta påtalar också att en sådan satsning inte får ske på bekostnad av andra angelägna investeringar i väg- och järnvägsnätet. Flera remissinstanser anser dock att betänkandet inte utgör ett tillräckligt underlag för beslut. Olika motiv för

detta förs fram, men vanligast är uppfattningen att det krävs en mer ingående utredning och analys av effekter, kostnader och finansiering innan ett definitivt beslut kan fattas. Flera remissinstanser framhåller också att miljöbedömningar bör integreras i det fortsatta arbetet. Den tveksamma samhälls-ekonomiska lönsamheten för höghastighetsbanorna och de stora kvarstående osäkerheterna innebär att regeringen har valt att prioritera andra mer angelägna infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2021. Regeringen avser att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige. En utgångspunkt är härvid ovannämnda betänkande om höghastighetsbanor (SOU 2009:74).

### *Internationellt samarbete*

För att skapa fungerande rese- och transportkedjor understryker regeringen vikten av att ha ett perspektiv som går utanför Sveriges gränser. Initiativ har därför tagits för att stärka samarbetet med Sveriges grannländer. Det meddelas bl.a. att gemensamma kartläggningar av den gränsöverskridande infrastrukturen har skett med Norge respektive Finland. Ett samarbete sker även inom ramen för EU:s Östersjöstrategi där arbete för närvarande pågår med en transportstudie över såväl nuvarande som framtida flöden för regionens gods- och persontransporter.

Regeringen uppger vidare att en kontinuerlig dialog förs med Danmark om utvecklingen av transportinfrastrukturen i Öresundsregionen. Regeringen delger att man i detta sammanhang prövar behovet av och möjligheterna till ytterligare fast kapacitet till Danmark. Regeringen pekar också på en översyn av avtalen för Öresundsbron som behövs för att anpassa avtalen till dagens behov.

## **Motionerna**

### *Följdmotionen*

I *motion 2009/10:T8 yrkande 1 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp)* anförs att åtgärdsplanen för transportsystemet 2010–2021 bör ges den inriktning som redovisas i motionen. Motionärerna framhåller i *yrkande 2* att nyinvesteringar i järnväg och annan kollektivtrafik bör prioriteras av klimat- och jobbskäl. De understryker att satsningarna på järnväg och kollektivtrafik måste prioriteras högre än i regeringens förslag. Med möjlighet till snabba restider, låg klimatpåverkan och bekvämt resande menar de att järnvägen och kollektivtrafiken har framtiden för sig. Motionärerna meddelar att deras alternativ till ekonomiska ramar för planperioden liksom de objekt de anser ska genomföras kommer att presenteras i deras gemensamma vårmotion.

## Övriga motioner

### *Nyinvesteringar i järnvägsnätet*

*Fredrik Lundh Sammeli och Leif Pettersson (båda s)* framhåller i *motion 2009/10:T213* vikten av att stimulera kollektivt resande och gynna transportsystem med låg grad av miljöpåverkan. De betonar att det för miljöns skull är angeläget att investera i järnvägsnätet och på olika sätt stimulera tågresandet. I *motion 2009/10:T426 yrkande 57 av Lars Ohly m.fl. (v)* anförs att regeringen bör avsätta mer medel till nyinvesteringar i järnvägen. Motionärerna påminner om att Vänsterpartiet för planperioden 2010–2021 föreslagit en investeringsnivå på nära 16 miljarder kronor per år, dvs. 78 % högre än de gamla nivåerna under planperioden 2004–2015. Motionärerna understryker att det därigenom skulle skapas förutsättningar för stora klimatminskande åtgärder genom att styra över transporter av gods och människor från väg till spår.

### *Banunderhåll*

I *motion 2009/10:T230 yrkande 9 av Agneta Lundberg m.fl. (s)* förespråkas att förutsättningarna ska studeras i infrastrukturplaneringen för att kraftigt öka underhållet av järnvägarna så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras. Motionärerna understryker att en förutsättning för att järnvägen ska kunna förbättra sin konkurrenskraft gentemot andra transportslag är att den upplevs som pålitlig. Även i *motion 2009/10:T426 yrkande 56 av Lars Ohly m.fl. (v)* efterfrågas att regeringen avsätter medel till ökat underhåll. Motionärerna påminner om att Vänsterpartiet vill tillgodose den högsta av de tre ambitionsnivåer som Banverket presenterat i sitt inriktningsunderlag för infrastrukturinvesteringarna under perioden 2010–2019 och att partiet således har föreslagit att 7,6 miljarder kronor avsätts per år till banunderhåll, dvs. totalt ca 91 miljarder kronor under perioden 2010–2021. Motionärerna betonar att detta är 2,3 miljarder kronor högre än 2009 års nivå. De framhåller också att en kraftig ökning av banunderhållet leder till minskade förseningar för resenärerna.

### *Lågtrafikerade banor och kapillärspår*

*Lars Ohly m.fl. (v)* motsätter sig i *motion 2009/10:T426* Banverkets förslag att lägga ned 75 mil av de lågtrafikerade banorna. Motionärerna anser att det vore ett stort resursslöseri att avskaffa redan befintlig infrastruktur, och de påtalar att detta inte heller vore förenligt med strävan att skapa ett ekologiskt hållbart transportsystem. Motionärerna påminner om att Vänsterpartiet tidigare har föreslagit att samtliga lågtrafikerade banor ska rustas upp till en kostnad av 11,75 miljarder kronor under perioden 2010–2019, och de efterlyser följaktligen i *yrkande 65* att regeringen avsätter medel för detta ändamål. Lars Ohly m.fl. (v) konstaterar vidare att det saknas ett övergripande ansvar för de befintliga kapillärspåren och menar att staten bör ta detta. Motionärerna framhåller vikten av att företag har närhet till

industrispår som leder ut till Banverkets banor och menar att detta ökar företagens vilja att flytta över gods från väg- till spårtrafik. Motionärerna påminner vidare om att Banverket föreslagit att det avsätts 100 miljoner kronor per år till statsbidrag för kapillärspår i syfte att förbättra förutsättningarna för industrispår. Vänsterpartiet har ställt sig bakom detta förslag och motionärerna anför följaktligen i *yrkande 66* att regeringen bör avsätta medel till kapillärspår.

I *motion 2009/10:T217 av Ulrika Karlsson i Uppsala (m)* anføres att den som har investerat i järnväg för industriellt bruk, eller kan tänka sig att göra så, bör ha rådighet över industrispåret. Motionären konstaterar dock att det är staten som beslutar om regler som påverkar möjligheten att utnyttja denna infrastruktur vad gäller tillträde och avgifter, samtidigt som kostnaden för investeringen helt bärs av den privata aktören. Motionären understryker behovet av långsiktigt hållbara spelregler och efterlyser därför en utredning om rådigheten över industrispår.

### *Höghastighetsbanor*

Ett flertal motioner ställer sig bakom förslaget i betänkandet *Höghastighetsbanor – Ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74) om att separata höghastighetsbanor ska byggas på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. I motionerna framhålls att en utbyggnad av höghastighetsbanor skulle skapa förutsättningar för ett helt nytt transportsystem med förbättrade möjligheter till effektiva gods- och persontransporter.

I *motion 2009/10:T315 av Lennart Pettersson och Gunnel Wallin (båda c)* konstateras att remissbehandlingen av den nationella infrastrukturplanen för 2010–2021 och utredningen om höghastighetsbanor sker i två parallella men separata processer. Motionärerna anser att båda dessa processer måste knytas ihop till en helhet där regeringen fattar beslut om såväl anslagsnivåer som inriktning för den nationella infrastrukturplaneringen för 2010–2021, samtidigt som en inriktning anges för det fortsatta arbetet med höghastighetsbanor. Motionärerna bedömer vidare att höghastighetsbanorna utgör ett projekt av en sådan omfattning att dess finansiering ska hanteras i ett sammanhang och vid sidan av anslagen i den transportövergripande nationella planen. Motsvarande synpunkter förs fram i *motion 2009/10:T251 av Kjell Eldensjö (kd)*. Här betonas också att de höghastighetsbanor som föreslås i inriktningsutredningen snarast måste börja projekteras och därefter börja byggas ut i etapper. Motionären anser att utbyggnaden bör inledas med etappen Stockholm–Linköping, den s.k. Ostlänken.

Även i *motion 2009/10:T541 av Stefan Attefall m.fl. (kd, c, m, fp)* anføres att de hittills skilda processerna rörande infrastrukturplaneringen för 2010–2021 och Utredningen om höghastighetsbanor bör knytas ihop. Motionärerna ställer sig i *yrkandena 2 och 3* bakom de föreslagna satsningarna på Europabanan respektive Götalandsbanan, och de förutsätter att regeringen arbetar utifrån utredningens förslag. Också i *motion 2009/10:T525*

av *Walburga Habsburg Douglas (m)* framhålls behovet av att skapa en helhetssyn på infrastrukturfrågorna och att därför knyta ihop beslutet om den nationella infrastrukturplanen med ett inriktningsbeslut om fortsatt arbete i frågan om höghastighetsbanor i Sverige. Motionären pekar även på kopplingarna till våra grannländer och menar att en samordning av processerna också skulle underlätta en samordning av kommande förhandlingar med dessa länder.

*Claes Västerteg (c)* uppger i *motion 2009/10:T342* att man genom förverkligandet av höghastighetsbanor såsom Götalandsbanan kan skapa förutsättningar för ett rörligare arbetsliv och större arbetsmarknadsregioner på ett långsiktigt hållbart sätt. Motionären konstaterar dock att planering och finansiering av höghastighetsbanor är frågor som behöver analyseras vidare särskilt. Motionären efterfrågar liksom i motionerna ovan att regeringen samordnar inriktningsbeslutet rörande höghastighetsbanor med beslutet om den nationella infrastrukturplanen för 2010–2021.

I *motion 2009/10:T425 av Betty Malmberg m.fl. (m)* framhålls att ca 80 % av Sveriges befolkning bor inom Europakorridoren och att höghastighetsbanorna kommer att få stor betydelse för tillväxten i hela regioner och inte bara i de städer där tågen kommer att stanna. Med tanke på det långa planeringsläget, den finansiering som skissats i utredningen och den samordning som kommer att krävas understryker motionärerna vikten av att regeringen agerar så att alla berörda aktörer kan fortsätta sin planering för Europakorridoren.

Även i *motion 2009/10:T303 av Betty Malmberg och Peder Wachtmeister (båda m)* anförs att det med tanke på det långa planeringsläget för stora infrastrukturinvesteringar är viktigt att regeringen snarast lägger fast en strategisk plan för att etappindela och bygga de separata höghastighetsbanorna Götalandsbanan och Europabanan. Båda objekten ingår i den av EU utpekade nordiska triangeln och väntas därför enligt motionärerna få stor betydelse för hela Europa. Med de satsningar och viktiga överenskomelser som träffats mellan Danmark och Tyskland om förbindelsen över Fehmarn bält anförs att detta möjliggör en snabb och effektiv transportsträcka från Stockholm till Hamburg. Enligt motionärerna måste Sverige därför intensifiera planeringen.

I *motion 2009/10:T512 av Christin Hagberg m.fl. (s)* anförs att det för ett land som Sverige som ligger i utkanten av den europeiska kontinenten är viktigt att invånarna kan få snabba förbindelser. Liksom i motionerna ovan konstateras att en planering för byggandet av höghastighetsbanor tar lång tid. Motionärerna anser därför att en positiv inställning till utredningens förslag att börja bygga spår för höghastighetståg bör intas snarast möjligt för att inte halka efter övriga EU. Motionärerna framhåller att Sverige i framtiden kommer att kunna ansluta sig till höghastighetsnätet på den europeiska kontinenten och därigenom närma sig de befolkningstäta områdena och marknaderna i EU. Även i *motion 2009/10:T489 av Carina*

*Hägg m.fl. (s)* understryks att byggandet av höghastighetsbanor tar lång tid och att det därför är viktigt att planeringsarbetet kan komma i gång snarast möjligt.

*I motion 2009/10:T440 av Marie Weibull Kornias (m)* anføres att internationella erfarenheter talar för att utbyggnaden av höghastighetsbanorna på sträckorna Stockholm–Helsingborg/Malmö och Stockholm–Göteborg bör genomföras som ett samordnat projekt med en huvudman för att optimera planering, finansiering, upphandling, byggande, avtalshandling och trafikstart. Motionären framhåller att Europabanan ska ses som ett samhällsbyggnadsprojekt som markant kommer att påverka människors livsvillkor. Vidare betonas vikten av att se projektet ur ett internationellt perspektiv. Enligt motionären har förutsättningarna för projektet aktualiserats i och med avtalet mellan de danska och tyska regeringarna om att bygga Fehmarn bält-förbindelsen. Det fastslås att standarden i transportsystemet bör medge en topphastighet på 320–350 km/h, som är den faktiska höghastighetsstandard som EU:s nya järnvägssatsningar håller i dag.

*I motion 2009/10:T287 av Else-Marie Lindgren (kd)* framförs att ökad kapacitet på spåren genom en utbyggnad av infrastrukturen är en nyckelfråga för att klara omställningen av de svenska transportsystemen och uppnå klimatmålen. Det understryks att en utbyggnad av Götalandsbanan och Europabanan skapar förutsättningar för en långsiktigt hållbar lösning av kapacitetsproblemen på dagens befintliga spår. Motionären framhåller i *yrkande 2* vikten av att Götalandsbanan blir av. Motionären betonar vidare i samma motion, *yrkande 1*, vikten av utveckling och förnyelse av infrastrukturen. Motionären lyfter samtidigt fram behovet av samverkan med Danmark och Tyskland om Fehmarn bält-förbindelsen. Motionären anför att överenskommelsen om denna förbindelse innebär att förutsättningarna och tidsplanerna i Sverige för en utbyggnad av Götalandsbanan, Europabanan och en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör ses över. Motionären anser också att regeringen i alla projekt som berör Götalandsbanan och Europabanan bör ange en dimensionerande hastighetsstandard på 320–350 km/h.

*I motion 2009/10:T388 av Yvonne Andersson (kd)* uppges att man i den utredning som Banverket gjort vill bygga för 300 km/h. Motionären pekar dock på att prisskillnaden för att bygga för 350 km/h är marginell och att detta skulle innebära att man i Sverige bygger för samma standard som i övriga Europa. Det behövs för närvarande enligt motionären ett tydligare beslutsunderlag för regeringen att ta ställning till. Regeringen föreslås därför uppdras åt Banverket att ta fram detaljerade kostnadskalkyler för de olika etapperna i Europakorridoren. Motionären anför vidare att Europabanan och Götalandsbanan ligger högt prioriterade inom det europeiska transportnätet (TEN-T) och att Sverige därför bör kunna finna EU-finansiering för uppemot hälften av Europakorridorens beräknade kostnader.



*Mats Sander och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda m)* understryker i *motion 2009/10:T403* behovet av att så snart som möjligt komma i gång med satsningen på Europakorridoren. Motionärerna konstaterar att Banverket redan har presenterat en förstudie för Götalandsbanan på sträckan Linköping–Borås men att däremot ingen formell planeringsprocess ännu har inletts för Europabanan. Motionärerna efterfrågar därför att Europabans utformning och exakta sträckning beslutas snarast så att hela projektet kan inledas.

*Liselott Hagberg (fp)* framhåller i *motion 2009/10:T273 yrkande 1* vikten av att regeringen i kommande beslut om strategiska infrastruktursatsningar beslutar om byggandet av höghastighetsbanor på sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg. Vidare anføres i *yrkande 2* att planeringen bör följa den etappindelning som Utredningen för höghastighetsbanor föreslagit, där den s.k. Ostlänken finns med i den första etappen. Motionären framhåller att berörda kommuner, landsting och regionförbund har samarbetat under flera år för att påskynda byggandet av denna länk. Likartade synpunkter framförs i *motion 2009/10:T302 av Betty Malmberg m.fl. (m, fp, c, kd)*. Även i *motion 2009/10:T539 av Billy Gustafsson m.fl. (s)* anføres att regeringen bör ta intryck av slutsatserna som utredningen kommit fram till och prioritera byggandet av Ostlänken. Samma ståndpunkt framförs i *motion 2009/10:T364 av Sonia Karlsson m.fl. (s)* där det också framhävs att investeringen är möjlig att finansiera genom lån i Riksgälden.

I *motion 2009/2010:T321 av Hans Olsson m.fl. (s)* förespråkas att förut-sättningarna studeras i infrastrukturplaneringen för en ny höghastighetsjärnväg mellan Borås och Göteborg. Motionärerna betonar vikten av att tillräckliga resurser avsätts för att planeringen av projektet kan komma i gång utan dröjsmål. Även *Cecilie Tenfjord-Toftby och Hans Rothenberg (båda m)* önskar i *motion 2009/10:T451* att möjligheterna ses över för att prioritera sträckan Borås–Göteborg i arbetet med den föreslagna Götalandsbanan. Givet de omfattande investeringskostnaderna för höghastighetsbanorna framhåller motionärerna vikten av att det nya tågen går via orter med stort kundunderlag och omfattande pendling.

### *Kollektivtrafik*

*Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* konstaterar vidare i *motion 2009/10:T537* att det av regeringens budgetproposition för 2009 framgår att etappmålet för ett ökat resande med kollektivtrafik inte har uppnåtts, men att det trots detta inte föreslås kraftfulla åtgärder. De föreslår därför i *yrkande 6* en statlig delfinansiering på 12 miljarder kronor under 2010–2021 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Motionärerna anför att BRT (Bus Rapid Transit) kan ha en betydande roll i att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Likaså framhåller de betydelsen av investeringar i spårvägar och pekar bl.a. på att det behövs en statlig finansiär för att få kommunerna att gå vidare med att utveckla och genomföra en sådan

utbyggnad. Motionärerna föreslår således i samma motion, *yrkande 8*, en statlig delfinansiering på 24 miljarder kronor de närmaste 15 åren för spår-vägsutbyggnad i större städer.

#### *Trafiklösning för Stockholm*

I *motion 2009/10:T490 yrkande 2 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anføres att en ny trafiklösning för Stockholm bör utredas med utgångspunkt i klimatmålen och de transportpolitiska målen. Motionärerna påtalar att Naturvårdsverket och Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) starkt har kritiserat den sexfiliga motorled som ska ingå i Förbifart Stockholm och att myndigheterna därför har förespråkat en sådan utredning.

#### *Kapaciteten över Öresund*

I *motion 2009/10:T372 av Lennart Pettersson m.fl. (c, m, fp, kd)* framförs att både bron över Fehmarn bält mellan Danmark och Tyskland och en förväntad ökad rörlighet av både människor och varor kommer att öka behovet av bättre förbindelser i Öresundsregionen. Motionärerna anser att Öresundsbron utan ytterligare en Öresundsförbindelse kommer att bli en flaskhals i hela det sydsvenska transportsystemet. De önskar följaktligen att förutsättningarna undersöks för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Motionärerna pekar även på att en sådan förbindelse skulle minska sårbarheten i trafiksystemet i Norden.

I *motion 2009/10:T275 yrkande 1 av Ulf Nilsson m.fl. (fp)* framhålls behovet av järnvägssatsningar i Skåne och att i detta sammanhang planera för bl.a. en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Behovet av en sådan förbindelse lyfts även fram i *motion 2009/10:T538 yrkande 4 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m)*. Motionärerna framhåller här att Öresundsbrons framgångar inom kort kommer att generera kapacitetsproblem och att den därför behöver kompletteras med ytterligare en fast förbindelse. De pekar vidare på att dessa förbindelser över Öresund tillsammans med Stora Bält-bron öppnar för nya möjligheter till samverkan och effektiva transportlösningar från kontinenten. Den planerade förbindelsen över Fehmarn bält kommer enligt motionärerna att förstärka den utvecklingen.

Också *Margareta Cederfelt (m)* vill i *motion 2009/10:T524* se över behovet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Motionären anför att en sådan förbindelse ytterligare skulle underlätta integrationen mellan länderna, med positiva effekter för den regionala utvecklingen. Vidare framhålls att en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör blir än mer angelägen om planerna på en fast förbindelse över Fehmarn bält realiserar.

Likaså anføres i *motion 2009/10:T439 yrkande 1 av Marie Weibull Kornias (m)* att det ingångna avtalet mellan Danmark och Tyskland om Fehmarn bält-förbindelsen aktualiserar behovet av en förstudie av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Motionären understryker att en sådan förbindelse behövs för att möta de betydande trafikökningar som

förväntas framgent i regionen. Motionären pekar också på att sårbarheten i trafiksystemet skulle minska. Vidare betonas att leden mellan Helsingborg och Helsingör är ett prioriterat projekt inom ramen för EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T). Motionären förespråkar därför i *yrkande 2* att man låter EU medfinansiera förstudien av en fast förbindelse på denna led.

### *Södertälje sluss*

I *motion 2009/10:T529 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s)* framhålls behovet av att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny sluss i Södertälje. Motionärerna anför att godstrafiken under de senaste drygt 30 åren har fördubblats på Mälaren och nu uppgår till drygt 5 miljoner ton per år. För att konkurrenskraften ska kunna behållas uppger motionärerna att det krävs att större fartyg kan komma in i Mälaren. De påtalar dock att slussen i Södertälje utgör en flaskhals som begränsar möjligheterna till sjötransporter, trots efterfrågan. De understryker att en utbyggd sluss har stor betydelse ur miljösynpunkt, bl.a. genom att sjötrafiken kan minska slitaget och trängseln på de hårt trafikerade vägarna i Mälardalen.

Motsvarande synpunkter framförs i *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)*. Motionärerna framhåller att en utbyggnad av slussen skulle innebära att tonnaget kan ökas markant, vilket skulle öka sjöfartens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag. Motionärerna framför vidare i *yrkande 82* vikten av att det också sker en utbyggnad av Södertälje kanal. De anser att detta är nödvändigt för att klara större utskov, dvs. större vattenflöde från Mälaren till Östersjön, till följd av klimatförändringarna.

Även i *motion 2009/10:T415 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c)* framförs att det finns ett behov av att bygga om slussen i Södertälje. Motionärerna framhåller fyra huvudsakliga anledningar:

- Nuvarande begränsning av sjötransporter innebär ökade landtransporter på väg, vilket är negativt ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt.
- Begränsade sjötransporter innebär även ökade järnvägstransporter, vilket innebär påfrestningar på det redan hårt belastade järnvägsnätet i regionen.
- Slussens nuvarande kapacitet begränsar handelssjöfarten och hämmar därmed näringslivet runt Mälaren.
- Risker för översvämning gör att utflödet ur Mälaren behöver kunna ökas.

## **Utskottets ställningstagande**

### *Planeringsramen för transportsystemet 2010–2021*

Utskottet vill påminna om att riksdagen i december 2008 beslutade om en ambitiös och framåtsyftande planeringsram för åtgärder i transportsystemet på 417 miljarder kronor för åren 2010–2021 (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Detta innebär en kraftigt ökad satsning på infrastrukturen. Utskottet konstaterar vidare med tillfredsställelse att det av

redogörelsen i skrivelsen om den nyligen avslutade åtgärdsplaneringen (skr. 2009/10:197) framgår att intresset för att medverka med medfinansiering har varit stort och att regeringen därigenom kunnat tillföra planeringssystemet totalt ca 65 miljarder kronor. Till detta kommer dessutom enligt regeringen upp till ca 15,6 miljarder kronor att kunna tillföras under planperioden till följd av successivt ökade banavgifter. Regeringens initiativ har således enligt utskottets mening på ett förtjänstfullt sätt skapat ytterligare utrymme för betydande satsningar i ett hållbart transportsystem för framtidens resor och transporter för vilka finansiering annars hade saknats.

#### **Planeringsram för transportsystemet 2010–2021 (miljarder kronor)**

Drift och underhåll	200
Statlig ram för utveckling av transportsystemet	217
<i>varav</i>	
– på nationell nivå	183,9
– på regional nivå	33,1
Medfinansiering	65
<b>Total planeringsram</b>	<b>482</b>
Banavgifter	15
<b>Total planeringsram inkl. banavgifter</b>	<b>497</b>

Av redogörelsen ovan framgår att infrastrukturåtgärder på nära 500 miljarder kronor sammantaget kommer att kunna genomföras under planperioden för att förstärka transportsystemet i hela landet. Utskottet välkomnar denna angelägna och betydande kraftsamling på trafikens infrastruktur.

#### *Oppositionspartiernas inriktning för transportsystemet*

Utskottet konstaterar att oppositionspartierna i sin följdmotion inte närmare har utvecklat sin syn på hur trafiksystemet bör formas för framtiden. Där emot har Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet därefter den 26 april 2010 presenterat en överenskommelse om en rödgrön plan för transportsystemet 2010–2021. Jämfört med regeringens åtgärdsplan innebär denna en ökning av investeringarna i järnväg och kollektivtrafik med 101 miljarder kronor och ytterligare ca 20 miljarder kronor i form av regional delfinansiering. Enligt förslaget skulle samtliga järnvägsobjekt i trafikverkens s.k. plus-15-procentsnivå genomföras. Det föreslås att de första svenska höghastighetsbanorna byggs under planperioden genom byggandet av Ostlänken och sträckan Göteborg–Borås. Det föreslås även ett antal strategiska järnvägsinvesteringar till en kostnad av 31,2 miljarder kronor, bl.a. en första etapp av Norrbotniabanan. De rödgröna partierna vill också höja anslaget till drift och underhåll av järnväg med 8 miljarder kronor. Vidare anslås 9 miljarder kronor till en urban kollektivtrafik- och cykelsatsning samt ytterligare 9 miljarder kronor till en särskild pott för infrastrukturåtgärder som har fokus på jobb, klimat och kollektivtrafik. 2 miljarder kronor avsätts till en pott för att främja effektivare godstransporter. De röd-

gröna föreslår slutligen också en särskild Stockholmssatsning som med regional finansiering omfattar över 17 miljarder kronor för åtgärder som stärker kapaciteten i kollektivtrafiken och underlättar för cyklister.

Oppositionspartiernas förslag för transportsystemet 2010–2021 återfinns i motion 2009/10:Fi15 av Mona Sahlin m.fl. (s, mp, v) och behandlas närmare tillsammans med 2010 års ekonomiska vårproposition (prop. 2009/10:100). Trafikutskottet har i sitt yttrande över vårpropositionen (yttr. 2009/10:TU5y) välkomnat regeringens aviserade åtgärder och motsatt sig motionärernas förslag till alternativa riktlinjer. Utskottet bedömde att motionärernas förslag skulle få allvarliga följder för såväl landets ekonomi som transportsystemets förmåga att främja ett långsiktigt hållbart transportsystem för medborgare och näringsliv i landet.

Redovisningen i övriga delar av detta avsnitt om den nationella planen för transportsystemet och länsplanerna för regional transportinfrastruktur belyser att den nuvarande regeringen har genomfört en välbehövlig ambitionshöjning på infrastrukturområdet, inte minst på järnvägar och kollektivtrafik. Utskottet bedömer att angelägna och betydande satsningar i ett hållbart transportsystem för framtidens resor och transporter härigenom kommer att kunna genomföras. Utskottet avstyrker följaktligen motion 2009/10:T8 (s, v, mp) yrkandena 1 och 2 i denna del.

### *Höghastighetsbanor*

Med anledning av motionsyrkandena om höghastighetsbanor vill utskottet påminna om att denna fråga har behandlats tidigare i betänkandet *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (bet. 2008/09:TU2). Utskottet ansåg då bl.a. att en utbyggnad av höghastighetsbanor kunde utgöra ett strategiskt intressant transportpolitiskt medel för utveckling av framtidens kommunikationer i Sverige. Utskottet erinrade dock om att en utbyggnad av ett nytt höghastighetssystem är en betydande investering och kräver omsorgsfulla överväganden och beslutsunderlag som tydligt visar effekter, kostnader och finansiering.

Som bl.a. framgår av regeringens skrivelse har Utredningen om höghastighetsbanor överlämnat betänkandet *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74) till regeringen i september 2009. Betänkandet har remitterats, och en majoritet av remissinstanserna är positiva till en satsning på infrastruktur för höghastighetståg och till den i utredningen föreslagna sträckningen, men de allra flesta betonar också att en sådan satsning inte får ske på bekostnad av andra angelägna investeringar i väg- och järnvägsnätet. Flera remissinstanser anser dock att betänkandet inte utgör ett tillräckligt underlag för beslut. Olika motiv för detta förs fram, men vanligast är uppfattningen att det krävs en mer ingående utredning och analys av effekter, kostnader och finansiering innan ett definitivt beslut kan fattas. Flera remissinstanser framhåller också att miljöbedömningar bör integreras i det fortsatta arbetet. Den tveksamma samhällsekonomiska lönsamheten för höghastighetsba-

norna och de stora kvarstående osäkerheterna innebär att regeringen har valt att prioritera andra mer angelägna infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2021. Utskottet ansluter sig till denna prioritering.

Utskottet kan i sammanhanget också nämna att riksdagens utredningstjänst under våren 2010 enligt uppdrag gjort en översikt med en strukturerad och samlad bild av de olika dimensionerna som frågan om höghastighetståg rymmer. Rapporten *Höghastighetstrafik på järnväg* (dnr 2009:1460), som utskottet tagit del av, beskriver även utvecklingen i andra länder inom området.

Utskottet vill framhålla att höghastighetsbanor utgör ett intressant framtidsprojekt. Samtidigt kan konstateras – bl.a. med utgångspunkt i det seminarium om höghastighetstrafik på järnväg som utskottet anordnade den 8 april 2010 (se bilaga 3) – att frågan är komplex och svårbedömd inte minst ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Utskottet välkomnar mot denna bakgrund att regeringen i skrivelsen meddelar sin avsikt att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige. Utskottet vidhåller således sina tidigare ställningstaganden om att frågan kräver omsorgsfulla överväganden och beslutsunderlag som tydligt visar effekter, kostnader och finansiering innan ett beslut kan tas. Utskottet är således inte nu berett att ta ställning till motionsförslagen om höghastighetstrafik på järnväg utan avstyrker motionerna 2009/10:T251 (kd), 2009/10:T273 (fp) yrkandena 1 och 2, 2009/10:T287 (kd) yrkandena 1 och 2, 2009/10:T302 (m, fp, c, kd), 2009/10:T303 (m), 2009/10:T315 (c), 2009/10:T321 (s), 2009/10:T342 (c), 2009/10:T364 (s), 2009/10:T388 (kd), 2009/10:T403 (m), 2009/10:T425 (m), 2009/10:T440 (m), 2009/10:T451 (m), 2009/10:T489 (s), 2009/10:T512 (s), 2009/10:T525 (m), 2009/10:T539 (s) samt 2009/10:T541 (kd, c, m, fp) yrkandena 2 och 3.

### *Järnvägsinvesteringar*

I motionerna 2009/10:T213 (s) och 2009/10:T426 (v) yrkande 57 efterfrågas utökade järnvägsinvesteringar. Med anledning av detta vill utskottet inledningsvis framhålla att det vid utskottets budgetbehandling hösten 2009 (bet. 2009/10:TU1) i samband med motionsförslag om utökade järnvägssatsningar bl.a. konstaterades att det finns ett antal angelägna järnvägsprojekt i landet. Utskottet såg därför positivt på att Banverket i sin investeringsplan redovisade en ökning av investeringarna med 1,6 miljarder kronor mellan 2008 och 2010. Motsvarande ökning för väginvesteringar var 858 miljarder kronor. Utskottet ville även framhålla vad som tidigare uttalats i samband med behandlingen av regeringens proposition *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35) hösten 2008. Utskottet underströk då i betänkande 2008/09:TU2, med hänsyn till tidigare bristande överensstämmelse mellan planeringsnivåer och anslagstilldelning, betydelsen av en realistisk planeringsram och välkomnade därför att den föreslagna ramen stod i samklang med de anslagshöjningar som regeringen föreslagit. Enligt utskottets mening hade

regeringen i höstens budgetproposition bedömt anslagsbehovet för 2010 på ett sätt som ger det tillskott som kan förenas med en fortsatt ansvarsfull finanspolitik.

Utskottet kan i sammanhanget också konstatera att det av budgetpropositionerna framgår att de sammanlagda anslagen för investeringar i nationell och regional plan har ökat från 15,7 miljarder kronor under föregående mandatperiod till 31 miljarder kronor under nuvarande mandatperiod – en ökning med 15,3 miljarder kronor.

Mot bakgrund av det ovan anförda anser utskottet att något initiativ från riksdagens sida inte är påkallat. Motionerna 2009/10:T213 (s) och 2009/10:T426 yrkande 57 (v) avstyrks följaktligen.

### *Banunderhåll*

Utskottet har i betänkandet *Konkurrens på spåret* (bet. 2008/09:TU18) hänvisat till att utskottet tillstyrkt regeringens förslag till planeringsram på sammanlagt 417 miljarder kronor för 2010–2021 och som innebar en kraftigt ökad satsning på infrastrukturen (bet. 2008/09:TU2). Utskottet bedömde att de stora amorteringarna av Banverkets och Vägverkets lån på drygt 35 miljarder kronor 2007 och 2008 och den nya planeringsramen skapade goda förutsättningar för att möta de behov som finns inom transportsystemet och åstadkomma de förbättringar som eftersträvas. Utskottet välkomnade den välbehövliga ambitionshöjningen. Utskottet hänvisade också till regeringens ökade anslag för drift, underhåll och trafikledning från 4 612 miljoner kronor 2008 till 5 067 miljoner kronor 2009 och att regeringen i de s.k. närtidsatsningarna för 2009 och 2010 föreslog att 240 miljoner kronor skulle gå till drift, underhåll och trafikledning.

Utskottet vill framhålla att regeringen under planeringsperioden 2010–2021 avsätter 64 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet. Av skrivelsen framgår att regeringen bedömer att effekterna av tilldelad ram för drift och underhåll på järnvägsnätet bl.a. är förbättrad ankomstpunktighet i storstäder och på de större stråken jämfört med i dag. Järnvägsnätet inom storstadsområden och större stråk ska bli bättre rustat att klara större störningar till följd av förändrat klimat, extraordinära händelser etc. Vidare framgår det av skrivelsen att det vid bildandet av Trafikverket skapas förutsättningar för att ta till vara synergier genom sammanförandet av Vägverket och Banverket. Trafikverket som kvalificerad beställare av varor och tjänster kan också ytterligare utvecklas och effektiviseras. De effektiviseringsvinster som uppstår genom detta arbete kommer att frigöra medel som ska användas till Trafikverkets väg- och banhållning.

Utskottet kan också konstatera att det av budgetpropositionerna framgår att de sammanlagda anslagen för drift, underhåll och reinvesteringar har ökat från 15 miljarder kronor under föregående mandatperiod till 19,2 miljarder kronor under nuvarande mandatperiod, dvs. med 4,2 miljarder kronor.

Enligt utskottets mening har regeringen väl uppmärksammat frågan om banunderhåll av järnvägen. Utskottet anser därför att något initiativ från riksdagens sida i enlighet med vad som efterfrågades i motionerna inte är påkallat. Motionerna 2009/10:T230 (s) yrkande 9 och 2009/10:T426 (v) yrkande 56 avstyrks följaktligen.

### *Lågtrafikerade banor*

Utskottet behandlade frågor om lågtrafikerade banor senast i betänkandet *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (bet. 2008/09:TU2). Utskottet anförde då att delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kan ha en viktig roll för att möjliggöra matning av järnvägstransporter till de större stråken. Sannolikheten att gods transporteras på järnväg är dessutom större om transporten kan ske från dörr till dörr på järnväg. Det är således, bl.a. ur klimatsynpunkt, angeläget att de lågtrafikerade banor som ska vara kvar rustas upp. Utskottet instämde med vad regeringen anförde i propositionen i att en nedläggning av en bana bör ske först när alla alternativ till drift av banan har övervägts; en samhällsekonomisk behovsanalys bör således göras innan beslut om nedläggning fattas.

Utskottet kan konstatera att regeringen i skrivelsen anser att delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kan ha en viktig funktion som matarlinjer till de större stråken. Enligt regeringen bör Trafikverket under planeringsperioden löpande, i dialog med regioner och operatörer, se över möjligheterna att vidta ytterligare åtgärder på lågtrafikerade järnvägar.

Utskottet instämmer med regeringens överväganden och vidhåller även tidigare ställningstaganden. Några ytterligare uttalanden anser utskottet inte vara påkallade. Motion 2009/10:T426 (v) yrkande 65 avstyrks följaktligen.

### *Det kapillära järnvägsnätet*

Utskottet behandlade frågor om det kapillära järnvägsnätet senast i betänkandet *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (bet. 2008/09:TU2). Utskottet underströk det kapillära järnvägsnätets betydelse för järnvägens konkurrenskraft. Banverket har tidigare genomfört en utredning med förslag till åtgärder för att förbättra förutsättningarna för industrispåren. Utskottet välkomnade regeringens avsikt att ge Banverket i uppdrag att gå vidare med förslagen och djupare analysera deras genomförbarhet. Utskottet har nu erfarit att en redovisning av den fördjupade studien kommer att ske under våren 2010.

Enligt utskottets mening har regeringen uppmärksammat det kapillära järnvägsnätet betydelse och gått vidare med en fördjupad studie som kommer att presenteras under våren 2010. Utskottet avstyrker motionerna 2009/10:T426 (v) yrkande 66 och 2009/10:T217 (m) med hänvisning till pågående beredning.



### *Kollektivtrafik*

Utskottet vill inledningsvis anföra att kollektivtrafikbranschen i början av 2008 inledde ett samarbete som syftar till att stärka kollektivtrafikens roll. Målsättningen med samarbetet är att fördubbla resandet med kollektivtrafiken fram till 2020 och på lite längre sikt även fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Utgångspunkten för samarbetet är den enighet som finns inom branschen om behovet av ett nytt förhållningssätt inom kollektivtrafiken samt den problembild som ges i Vägverkets och Banverkets rapport *Koll framåt* (VV publikation 2008:33).

I samband med utskottets behandling av regeringens proposition *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35) anförde utskottet i betänkande 2008/09:TU2 bl.a. att kollektivtrafiken utgör ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Kollektivtrafiken ska därför vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Utskottet välkomnade med denna utgångspunkt regeringens klargörande om att en väl fungerande kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Utskottet anslöt sig vidare till regeringens uppfattning att ett ökat inslag av såväl konkurrens som resenärsanpassad samordning inom kollektivtrafiken medför attraktivitet och effektivitet. Vidare delade utskottet regeringens bedömning att statens ansvar för kollektivtrafiken främst är att se till att den statliga infrastrukturen fungerar tillfredsställande och att ett fungerande regelverk finns på plats. Utskottet konstaterade också med tillfredsställelse att kollektivtrafikbranschen gemensamt i samband med utvecklingsarbetet ”Koll framåt” har skapat goda förutsättningar för att utveckla kollektivtrafiken. Den utmanande vision och gemensamma värdegrund som har formulerats utgör en viktig bas för fortsatt samverkan i strävan mot det övergripande målet om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel, ansåg utskottet.

Utskottet vill med anledning av motionsförslagen erinra om att regeringen den 8 april 2010 beslutade om propositionen *Ny kollektivtrafiklag* (prop. 2009/10:200), där kollektivtrafikföretag och regionala kollektivtrafikmyndigheter ges bättre förutsättningar att sätta resenärernas behov i centrum när kollektivtrafiktjänster utformas. Förslaget syftar bl.a. till att öka dynamiken på kollektivtrafikmarknaden, vilket kan bidra till ett större utbud av kollektivtrafik och ökat resande. För resenärerna anges att den nya regleringen kommer att kunna leda till ett större antal resealternativ och ökad valfrihet. Propositionen kommer att hanteras av utskottet senare under våren 2010 i betänkandet *Ny kollektivtrafiklag m.m.* (bet. 2009/10:TU21).

Av regeringens skrivelse framgår att den statliga medfinansieringen på nationell nivå av regionala kollektivtrafikanläggningar, såsom spåranläggningar eller resecentrum, under planperioden uppgår till ca 8,8 miljarder kronor. Den totala investeringen under planperioden av dem som får stat-

lig medfinansiering uppgår till ca 7,4 miljarder kronor. Regeringen pekar följaktligen på att det sammantaget är investeringar på omkring 16 miljarder kronor som genomförs. Utskottet vill också framhålla att även länen bidrar, i hög utsträckning, till kollektivtrafikåtgärder i sina länsplaner. Av regeringens skrivelse framgår att i genomsnitt satsas 18 % av medlen i länsplanerna på kollektivtrafik. Vidare meddelas att den statliga medfinansieringen till kollektivtrafikanläggningar i länsplanerna uppgår till 5 miljarder kronor. Slutligen vill utskottet framhålla att regeringen utöver de större investeringsåtgärderna satsar på mindre åtgärder som främjar kollektivtrafikresandet genom de potter som Trafikverket ansvarar för att prioritera användningen för.

Enligt utskottets mening har regeringen vidtagit kraftfulla åtgärder i syfte att förbättra förutsättningarna för såväl ett ökat utbud som en större valfrihet för en resenärsanpassad kollektivtrafik. Några initiativ från riksdagens sida med anledning av motionsförslagen anser utskottet inte vara påkallade. Motion 2009/10:T537 (mp) yrkandena 6 och 8 avstyrks följaktligen.

### *Stockholmsöverenskommelsen*

I december 2007 nåddes en angelägen uppgörelse om en samlad lösning för Stockholmsregionens framtida trafik- och infrastruktursatsningar. Större objekt som ingår i överenskommelsen är bl.a. Citybanan, Förbifart Stockholm och Mäljarbanan Barkaby–Kallhäll. Insatserna i överenskommelsen ingår numera i de planer som fastställts i åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021. Investeringarna innebär bättre vägförbindelser och ökad spårbinden trafikkapacitet i Stockholmsregionen. Dagens kollektivtrafik och vägar kommer härigenom att avlastas och framkomligheten förbättras, till gagn för både miljön, tillväxten och regionens pendlare.

Mot bakgrund av önskemålet i motion 2009/10:T490 (mp) yrkande 2 om att låta utreda en ny trafiklösning för Stockholm i stället för den nu planerade förbifarten vill utskottet betona att Förbifart Stockholm är av stor betydelse för både tillväxt och jobb i en växande Stockholmsregion. Genom förbifarten säkerställs bättre vägförbindelser mellan regionens norra och södra delar, vilket därmed knyter ihop Stockholmsregionen. Därtill avlastar Förbifart Stockholm Sveriges hårdast belastade vägsträcka, Essingeleden. Som infrastrukturminister Åsa Torstensson påminde om vid en interpellationsdebatt den 15 december 2009 (2009/10:50) har Essingeledens bärighet försvagats, samtidigt som fordonen är tyngre i dag än när leden byggdes, och slitaget är stort på grund av betydligt högre trafikmängder än vad som leden ursprungligen projekterades för. Statsrådet konstaterade också att förbifarten bedömts som ett angeläget projekt under många år och att redan den förra regeringen, tillsammans med sina stödpartier, drev igenom en prioritering av förbifarten. Även statsminister Fredrik Reinfeldt betonade vid riksdagens frågestund den 22 april 2010 Förbifart Stockholms betydelse för både Stockholmsregionen och övriga Sverige.

Trafikutskottet instämmer i detta och vill understryka att förbifarten bidrar till att minska regionens sårbarhet då antalet förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet ökar. Denna sårbarhet åskådliggjordes tydligt av de stora trafikstörningar som uppstod när pråmkranen Lodbrok i oktober 2005 kolliderade med en av Essingebroarna. Eftersom utnyttjandet av Essingeleden tidvis också ligger långt över den kapacitet som trafikleden byggts för, innebär detta en stor störningsrisk och köproblem med nackdelar både för miljön och huvudstadsregionens möjligheter att fungera som en attraktiv region för näringsliv och befolkning. Utskottet bedömer det därför som angeläget att satsningen kan inledas utan otillbörligt dröjsmål. Utskottet vill framhålla att en försening av projektet får konsekvenser för hela landet med tanke på Stockholms och Mälardalens betydelse för Sveriges ekonomiska tillväxt och dess centrala placering i det nationella transportnätet.

Mot bakgrund av oppositionspartiledarnas utspel tidigare under året om att låta invånarna i Stockholms län genom en folkomröstning i september 2012 avgöra om Förbifart Stockholm ska byggas vill utskottet utöver ovanstående även betona att förbifartens stora betydelse för hela landet innebär att det vore högst olämpligt att låta frågan avgöras i en regional folkomröstning. Utskottet vill vidare påtala att en utbrytning av förbifarten ur resten av Stockholmsöverenskommelsen skulle kunna äventyra hela denna efter långvarigt beredningsarbete framtagna överenskommelse.

Utskottet vill även framhålla att trafikverkens arbete med att ta fram ett förslag till nationell transportplan för perioden 2010-2021 har miljöbedömts och dokumenterats i *Miljökonsekvensbeskrivning för Nationell transportplan 2010-2021* (2009:100). Detta arbete inbegriper givetvis även objekten i Stockholmsöverenskommelsen. Det framhålls i trafikverkens rapport att det har varit en tydligt uttalad ambition i planeringsprocessen att miljöfrågorna skulle integreras i planprocessen. Det uppges vidare att en viktig utgångspunkt för planeringsarbetet har varit att pröva olika åtgärder och åtgärds kombinationer för att hitta de sammantaget mest effektiva alternativen.

Med det ovan anförda avstyrks motion 2009/10:T490 (mp) yrkande 2.

### *Kapaciteten över Öresund*

Mot bakgrund av motionsförslagen om att undersöka förutsättningarna för ytterligare en fast Öresundsförbindelse vill utskottet framhålla att infrastrukturminister Åsa Torstensson, i ett frågesvar den 3 februari 2010, har understrukit vikten av goda kommunikationer mellan Sverige och Danmark, särskilt mot bakgrund av att Sverige är beroende av effektiva klimatneutrala lösningar för främst godstransporter, men även persontransporter till och från övriga Europa. Det meddelas att ministern ofta tagit upp frågan om en alternativ förbindelse över Öresund i dialogen med sin danske kollega.

I regeringens fastställelsebeslut (dnr N2009/6374/TE m.fl.) redovisas att kontakterna mellan Sverige och Danmark handlar både om att åstadkomma en fungerande tillväxtregion och att finna lösningar för långväga godstrafik genom länderna. Den stora utmaningen på kort sikt uppges vara att anpassa den landbaserade transportinfrastrukturen till att möta de ändringar i transportflöden som den kommande Fehmarn bält-förbindelsen kommer att innebära. Regeringen konstaterar att den gränsöverskridande transportinfrastrukturen i Öresundsregionen består i allt väsentligt av Öresundsbron och färjeförbindelserna från Ystads, Trelleborgs, Malmös och Helsingborgs hamnar. I det fortsatta samarbetet med Danmark anges att det är en fråga att utnyttja Öresundsbrons kapacitet så effektivt som möjligt och att se till att den anslutande transportinfrastrukturen till Öresundsbron effektiviseras och dimensioneras för att kunna möta ökningarna i transportflödena. I detta sammanhang prövas behovet av och möjligheterna till ytterligare fast kapacitet till Danmark.

Av redovisningen ovan framgår att frågan om en alternativ Öresundsförbindelse är väl uppmärksammas, varför utskottet inte bedömer att några särskilda initiativ är påkallade. Utskottet avstyrker följaktligen motionerna 2009/10:T275 (fp) yrkande 1 i denna del, 2009/10:T372 (c, m, fp, kd), 2009/10:T439 (m) yrkandena 1 och 2, 2009/10:T524 (m) och 2009/10:T538 (m) yrkande 4.

### *Södertälje sluss*

I flera motioner framhåller man behovet av att bygga om slussen i Södertälje. Utskottet noterar med tillfredsställelse att det av regeringens skrivelse framgår att Södertälje sluss ingår i listan på nya objekt som ska påbörjas under planperioden 2010–2021. Syftet med motionsförslagen kommer således enligt utskottets mening att uppfyllas. Utskottet avstyrker följaktligen motionerna 2009/10:T415 (fp, m, c), 2009/10:T426 (v) yrkande 82 och 2009/10:T529 (s).

## Särskilda infrastrukturåtgärder

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår samtliga motionsförslag som väckts om olika väg- och banprojekt i landet. Utskottet hänvisar till gällande planeringsordning som innebär att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor utan i stället bör avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Jämför särskilt yttrande 2 (s, v, mp).

## Motionerna

Under de allmänna motionstiderna 2008 och 2009 har ett stort antal motionsyrkanden väckts om olika infrastrukturprojekt på väg- och järnvägsområdet. Det handlar främst om upprustningar och utbyggnad av olika vägar och järnvägar i landet. Förslag finns också om trafikens utformning och standard på olika sträckningar i landet. En sammanställning av samtliga dessa 136 yrkanden redovisas nedan fördelat på väg- och järnvägsprojekt samt förslag som gäller främst regionala insatser rörande flera trafikslag.

### Vägprojekt

2008/09:T464 av Kerstin Lundgren (c)	Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till åtgärder i syfte att öka trafiksäkerheten och framkomligheten i det nationella vägnätet i enlighet med vad som anförs i motionen.
2008/09:T471 av Staffan Danielsson m.fl. (c, m, fp, kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att E 22 genom Söderköping och Norrköping snarast bör byggas ut.
2009/10:T216 av Anne-Marie Pålsson (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om beslut om utbyggnad av E22 till en fyrfilig väg.
2009/10:T229 av Annicka Engblom m.fl. (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnaden av E22.
2009/10:T237 av Egon Frid (v)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att E20 genom Skaraborg bör göras till en planfri fyrfältsväg med mitträcke.
2009/10:T240 av Bengt-Anders Johansson (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 26 och Smålandsstenar.
2009/10:T241 av Bengt-Anders Johansson och Jan Ericson (båda m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av riksväg 27.
2009/10:T242 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om effektiva, trygga och säkra riksvägar.
2009/10:T250 av Mikael Oscarsson (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt vidta åtgärder för att rusta upp vägstråket Råta linjen.
2009/10:T252 av Mikael Oscarsson (kd) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera utbyggnaden av väg 288 mellan Östhammar och Uppsala.
2009/10:T286 av Michael Anefur (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att E22 bör byggas ut till fyrfilig motorväg på hela sträckan Malmö–Norrköping.
2009/10:T290 av Stefan Attefall (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trygga och säkra riksväg 26.

2009/10:T312 av Susanne Eberstein och Berit Andnor (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av E14.
2009/10:T323 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av riksväg 68.
2009/10:T329 av Billy Gustafsson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av E22 i Östergötland.
2009/10:T333 av Peter Hultqvist m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ytterligare investeringar i E16-projektet Gävle–Malung–Oslo, riksväg 70 Enköping–Idre samt riksväg 50, Bergslagsdiagonalen.
2009/10:T353 av Staffan Anger (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av vägen mellan Eskilstuna och Västerås.
2009/10:T371 av Staffan Danielsson m.fl. (c, m, fp, kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att E22 genom Söderköping och Norrköping snarast bör byggas ut.
2009/10:T381 av Anna Lilliehöök (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fullborda ringen runt Stockholm.
2009/10:T390 av Olle Thorell m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för satsningar på Råta linjen.
2009/10:T409 av Gunnar Andrén (fp) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda att Europaväg 18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägavsnittet Rosenkälla–Söderhall.
2009/10:T409 av Gunnar Andrén (fp) yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av upprustning av riksväg 77.
2009/10:T409 av Gunnar Andrén (fp) yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
2009/10:T409 av Gunnar Andrén (fp) yrk. 5	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att tillsammans med Norrtälje stad se till att Förfärd Norrtälje väster om nuvarande riksväg 76 omgående kan påbörjas.

- 2009/10:T409 av Gunnar Andrén (fp) yrk. 6  
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på läns- väg 276.
- 2009/10:T409 av Gunnar Andrén (fp) yrk. 7  
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av färjor drivna av Vägverket för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.
- 2009/10:T414 av Agneta Berliner (fp)  
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om E20-avsnittet i Arboga.
- 2009/10:T462 av Peter Jonsson m.fl. (s)  
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av medel till bärighets- och tjälsäkring av grusvägar i Dalsland.
- 2009/10:T495 av Holger Gustafsson m.fl. (kd, c, m, fp) yrk. 1  
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera utbyggnaden av E20 till motorväg.
- 2009/10:T495 av Holger Gustafsson m.fl. (kd, c, m, fp) yrk. 2  
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att hela E20 av EU får TEN-klassning (och därmed påskynda projektering och produktion av den återstående delen av E20:s utbyggnad till motorväg mellan Stockholm och Göteborg).
- 2009/10:T496 av Lennart Axelsson m.fl. (s)  
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för utveckling av Bergslagspendeln.
- 2009/10:T505 av Stefan Tornberg och Krister Hammarbergh (c, m)  
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av snabba åtgärder för att rusta upp och höja trafiksäkerheten på vägnätet i Norrbottens län.
- 2009/10:T523 av Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (båda m)  
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en uppgradering av riksväg 53 mellan Eskilstuna och Nyköping till s.k. två-plus-ett-väg.
- 2009/10:T538 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m) yrk. 1  
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E22 till fyrfilig väg med motorvägsstandard som innebär 110 km/tim hela vägen och delade körbanor.

### **Järnvägsprojekt**

- 2009/10:T206 av Annelie Enochson (kd)  
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Bohusbanan.
- 2009/10:T207 av Maria Lundqvist-Brömster (fp)  
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att satsa på Norrbotniabanan.

2009/10:T211 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av Bergslagspendeln.
2009/10:T219 av Lena Asplund (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand.
2009/10:T228 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Tjustbanan.
2009/10:T244 av Christer Winbäck (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upprustning av Kinnekullebanan.
2009/10:T246 av Mikael Oscarsson (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i kommande planeringsdirektiv till Banverket peka ut järnvägen Dannemora–Hargshamn som ett prioriterat projekt.
2009/10:T247 av Lennart Sacrédeus (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i kommande planeringsdirektiv till Banverket peka ut Dalabanan som ett prioriterat projekt.
2009/10:T252 av Mikael Oscarsson (kd) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera byggandet av en järnväg mellan Enköping och Uppsala.
2009/10:T258 av Lars Gustafsson (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av ett färdigställt dubbelspår längs hela Västkustbanan.
2009/10:T265 av Sofia Larsen (c)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Nobelbanan.
2009/10:T266 av Kenneth Johansson m.fl. (c)	Riksdagen beslutar att uttala sitt stöd för intentionerna i den överenskommelse som tecknats mellan Banverket och Region Dalarna angående Dalabanan.
2009/10:T270 av Jan Lindholm (mp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om det omedelbara behovet av att Banverket bygger det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge.
2009/10:T271 av Jan Lindholm (mp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en järnväg till och en järnvägsstation i Sälen.
2009/10:T274 av Ulf Nilsson m.fl. (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Kastrup.
2009/10:T275 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) yrk. 1 i denna del	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av järnvägssatsningar i Skåne.



2009/10:T277 av Carin Runeson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för godstrafiken på Bergslagsbanan.
2009/10:T282 av Hans Unander m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av Västerdalsbanan.
2009/10:T287 av Else-Marie Lindgren (kd) yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det är angeläget att det byggs en effektiv järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Borås inom rimlig tid.
2009/10:T294 av Jan Ertsborn (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att färdigställa Västkustbanan genom Halland.
2009/10:T296 av Jan Ertsborn och Emma Carlsson Löfdahl (båda fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om framtiden för järnvägslinjen Näs-sjö–Halmstad.
2009/10:T299 av Lars Tysklind (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en långsiktig satsning på en upprustning och utveckling av Bohusbanan hela sträckningen från Strömstad till Göteborg.
2009/10:T311 av Lennart Axelsson (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Länspendeln Nora–Laxå i Örebro län.
2009/10:T313 av Susanne Eberstein och Berit Andnor (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av Mittbanan.
2009/10:T325 av Patrik Björck m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att rusta upp Västra stambanan och göra den fyrspårig hela vägen från Göteborg till Stockholm.
2009/10:T327 av Carina Ohlsson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut och utveckla Kinnekullebanan.
2009/10:T331 av Peter Hultqvist m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar utmed Dalabanen i syfte att åstadkomma kortare restid och regionförstoring.
2009/10:T332 av Peter Hultqvist m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utpeka Bergslagsbanan som nationellt godsstråk och att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar utmed densamma.

2009/10:T339 av Alf Eriksson och Phia Andersson (båda s) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.
2009/10:T339 av Alf Eriksson och Phia Andersson (båda s) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av järnvägen mellan Varberg och Herrljunga.
2009/10:T343 av Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (båda m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återinföra persontrafik på järnvägssträckan Flen–Oxelösund (TGOJ-banan).
2009/10:T344 av Jan R Andersson (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta persontrafiken mellan Berga och Oskarshamn fram till Gotlandsterminalen.
2009/10:T347 av Margareta B Kjellin (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upprustning av Ostkustbanan mellan Sundsvall och Uppsala.
2009/10:T348 av Mats Sander (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dubbelspår på hela Västkustbanan.
2009/10:T350 av Tommy Ternemar m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggd spårbunden kollektivtrafik i Värmland.
2009/10:T357 av Anders Hansson (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av Simrishamnsbanan.
2009/10:T358 av Lars Wegendal (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för byggande av Sydostlänken.
2009/10:T365 av Tommy Waidelich (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att gräva ned järnvägsspåren genom Sundbyberg.
2009/10:T384 av Karin Enström (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en eventuell utbyggnad av Roslagsbanan.
2009/10:T387 av Dan Kihlström och Lars-Axel Nordell (båda kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Inlandsbanan ska betraktas som ett nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.
2009/10:T389 av Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i Inlandsbanan i första hand på sträckan Brunflo–Sveg.

2009/10:T393 av Britta Rådström (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för elektrifiering av tvärbanan från Hällnäs till Storuman.
2009/10:T410 av Gunnar Andrén (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Banverket utreda frågan om järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter.
2009/10:T432 av Jan Erik Ågren (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dubbelspår mellan Sundsvall och Uppsala.
2009/10:T441 av Marie Weibull Kornias (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Banverket i uppdrag att utreda frågan om en tunnel på sträckan Maria station och Knutpunkten.
2009/10:T447 av Agneta Gille (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för järnvägstrafik från Uppsala till Östhammar.
2009/10:T454 av Monica Green m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Västra stambanan genom Lerum.
2009/10:T458 av Fredrik Olovsson (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättringar av Västra stambanan.
2009/10:T467 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelförläggning av järnvägen genom Sundsvalls centrum.
2009/10:T468 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att åtgärda de kvarstående flaskhalsarna på Ådalsbanan och Ostkustbanan.
2009/10:T472 av Catharina Bråkenhielm och Jan-Olof Larsson (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för utveckling av trafiken på Bohusbanan och upprustning av Bohusbanans norra del.
2009/10:T474 av Stefan Attefall och Emma Henriksson (båda kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga en järnvägsförbindelse till Finland från gruvområdet norr om Pajala.
2009/10:T483 av Lars-Axel Nordell och Dan Kihlström (båda kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en förstudie bör inledas om Nobelbanan.
2009/10:T484 av Irene Oskarsson (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södra stambanans, och anslutande banors, betydelse för infrastrukturen i södra Sverige.

2009/10:T485 av Matilda Ernkrans m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för dubbelspår Hallsberg–Degerön.
2009/10:T517 av Jörgen Hellman m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspår mellan Herrljunga och Uddevalla.
2009/10:T520 av Eva Sonidsson och Agneta Lundberg (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av Ådalsbanans norra del, sträckan Normnyland–Sollefteå–Långsele.
2009/10:T526 av Margareta Cederfelt (m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla järnvägsnätet i de sydvästra delarna av Skåne.
2009/10:T531 av Gunnar Axén m.fl. (m, c, fp, kd) i denna del	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Norrköpings hamns strategiska betydelse för Sverige och den fjärde storstadsregionen samt vikten av att bygga järnvägsanslutningen mellan Södra stambanan och Händelö.
2009/10:T538 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m) yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ut Västkustbanan med dubbelspår på hela sträckan Malmö–Göteborg.
2009/10:T540 av Alf Eriksson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att färdigställa Västkustbanans utbyggnad genom Varberg.

### **Regionala och övriga projekt m.m.**

2009/10:T201 av Jörgen Johansson och Sofia Larsen (båda c)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utveckla kommunikationsnätet i Mälardalen så att arbetsmarknadsregionen stärks.
2009/10:T221 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förstärka infrastrukturen kring Sundsvalls hamn.
2009/10:T257 av Charitine Pålsson Ahlgren (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en satsning på utbyggd infrastruktur i sydöstra Sverige.
2009/10:T264 av Sofia Larsen (c)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på infrastruktur i Örebro län.
2009/10:T275 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av de svenska satsningarna på infrastruktur.

2009/10:T289 av Otto von Arnold (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fortsatt utbyggnad av infrastrukturen kring Trelleborgs hamn.
2009/10:T337 av Britta Rådström m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av goda kommunikationer i Västerbotten.
2009/10:T362 av Kerstin Haglö m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den nödvändiga kopplingen mellan norra Polen och den nordiska triangeln i Östersjöstrategins handlingsplan.
2009/10:T368 av Kerstin Haglö m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättring av infrastrukturen i Blekinge.
2009/10:T373 av Anders Åkesson och Staffan Danielsson (båda c)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla och förbättra järnvägen och vägen mellan Västervik och Linköping.
2009/10:T378 av Ulf Nilsson (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utbyggda vägar och järnvägar till hamnstäderna Trelleborg och Ystad.
2009/10:T394 av Lars Wegendal m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förutsättningarna för transporter i Kronobergs län.
2009/10:T396 av Berit Andnor och Gunnar Sandberg (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en framtida järnvägsförbindelse mellan Östersund och Umeå.
2009/10:T397 av Berit Andnor och Gunnar Sandberg (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en östvästlig transportkorridor.
2009/10:T399 av Christer Engelhardt (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för utveckling av de gotländska länsvägarna.
2009/10:T402 av Monica Green m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga om E20 till fyrfältsväg.
2009/10:T404 av Staffan Appelros och Gustav Nilsson (båda m)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sydostlänken.
2009/10:T405 av Emma Carlsson Löfdahl och Jan Ertsborn (båda fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26.

2009/10:T406 av Emma Carlsson Löfdahl (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet byggs om till motorväg och att den fortsatta sträckningen från Jönköping till Väster- vik byggs om till två-plus-ett-väg.
2009/10:T407 av Gunnar Andrén (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga vidare på Stockholmregionens tunnelbana för framkomlighetens, rese- närernas och miljöns skull och för att minska trängseln ovan jord.
2009/10:T409 av Gunnar Andrén (fp) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättrade kommuni- kationer av bostads- och näringslivsskäl inom Norrtälje kom- mun.
2009/10:T416 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om goda kommunikationers avgö- rande betydelse för tillväxten i Västmanland.
2009/10:T446 av Agneta Gille och Mats Berglind (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen stu- dera förutsättningarna för att förbättra väg- och järnvägskom- munikationerna i Uppsala län.
2009/10:T457 av Fredrik Olovsson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen stu- dera förutsättningarna för att genomföra de i motionen beskrivna järnvägs- och väginvesteringarna i Sörmland.
2009/10:T459 av Christer Adelsbo m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen stu- dera förutsättningarna att prioritera satsningar på E22.
2009/10:T460 av Peter Jonsson m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av Trollhättepaketet.
2009/10:T461 av Renée Jeryd m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Dalslands kanal och Dal Västra Värmlands Järnväg.
2009/10:T464 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i sydöstra Sverige.
2009/10:T475 av Désirée Pethrus Engström (kd)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla infrastrukturen i Stockholm med både väg och järnväg för att möta de fram- tida utmaningarna för en storstad.
2009/10:T479 av Annika Carlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda c)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tidigarelägga den angelägna satsningen på att bygga ut E20 till mötesfri väg och om att färdigställa planeringen av en omgörning till fyrfältsväg av hela sträckan.

2009/10:T487 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av Strömsholms kanal.
2009/10:T488 av Håkan Juholt och Krister Örnfjäder (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera behovet av investeringar i infrastrukturen i Kalmar län.
2009/10:T497 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av infrastruktursatsningar i Mälardalen.
2009/10:T509 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av en bättre infrastruktur i Västsverige.
2009/10:T513 av Kerstin Engle m.fl. (s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättring av infrastrukturen i Skåne.
2009/10:T519 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Lars Johansson (båda s)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för utbyggd infrastruktur i Västra Götaland.
2009/10:T530 av Karin Pilsäter (fp)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södertörns infrastruktur för jobb och tillväxt.
2009/10:T538 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m) yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.
2009/10:T541 av Stefan Attefall m.fl. (kd, c, m, fp) yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktursituationen i Jönköpings län.
2009/10:N453 av Peter Jonsson m.fl. (s) yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att investera i förstoring av arbetsmarknadsregionerna i Västsverige.
2009/10:N468 av Andreas Norlén m.fl. (m, c, fp, kd) yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturens betydelse för att dels binda samman Östergötland till en arbetsmarknadsregion, dels binda samman Östergötland med angränsande län till större arbetsmarknadsregioner.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlar varje år ett stort antal motionsyrkanden om särskilt utpekade infrastrukturprojekt. Utskottet har valt att behandla dessa yrkanden sammanhållet mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som riksdagen lagt fast. Det innebär att riksdagens roll i första hand är att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser.

När det gäller konkreta infrastrukturåtgärder bör dessa däremot normalt sett inte bli föremål för riksdagens ställningstagande. Utskottet menar i stället att beslut om vilka insatser som bör komma till stånd för att vidmakthålla och utveckla landets infrastruktur bör vara så decentraliserade som möjligt och med en tydlig rollfördelning mellan olika planeringsnivåer och aktörer. Det betyder att beslut om vilka åtgärder som ska genomföras samt deras tidsplaner främst bör fattas inom ramen för åtgärdsplaneringen, dvs. regeringens, trafikverkens, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i riksdagens beslut. Det är också viktigt med återrapportering av i vilken grad de resurser som satts in bidrar till uppfyllelsen av fastlagda mål. Utskottet vill vidare klargöra att staten och kommunerna har ett ansvar för att trafikanläggningar som behövs för allmänna transportbehov kommer till utförande. Statens ansvar omfattar sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov liksom den inter-regionala persontransportförsörjningen.

Utskottet kan konstatera att det i de nu aktuella motionerna i många fall lämnas förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som omfattas av åtgärder som utpekats i regeringens fastställelsebeslut från den 29 mars 2010 (dnr N2009/6374/TE m.fl.). Det bör i sammanhanget även påminnas om att Trafikverket fått i uppdrag att, för övriga åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av transportsystemet, inom en ram på 38 miljarder kronor redovisa ett förslag till fördelning av dessa medel. Det innebär att ytterligare ett antal motionsyrkanden därmed kommer att tillgodoses.

Utskottet avstyrker mot denna bakgrund samtliga motionsyrkanden som förtecknats ovan under rubriken Motionerna i avsnittet Särskilda infrastrukturåtgärder. Syftet med ett stort antal motionsförslag förutsätts bli helt eller delvis tillgodosett.



## Strategiska hamnar och kombiterminaler

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om vikten av att peka ut strategiska hamnar och strategiska kombiterminaler. Utskottet pekar på frågan om förbättrad infrastruktur till hamnar liksom till de kombiterminaler som är mest centrala för det svenska transportsystemet har övervägts i samband med trafikverkens arbete med att upprätta en nationell plan för transportsystemet.

Jämför reservation 5 (s, v, mp).

### Bakgrund

#### *Hamnstrategiutredningen*

Hamnstrategiutredningen (dir. 2006:61) presenterade sitt slutbetänkande *Hamnstrategi – strategiska hamnader i det svenska godstransportsystemet* (SOU 2007:58) i januari 2007. I betänkandet identifierades hamnar av särskilt strategisk betydelse för det svenska godstransportsystemet, och förslag lades fram om de tio hamnar som skulle ges prioritet i förhållande till övriga när det gäller statligt finansierad infrastruktur. Att bli utpekad såsom strategisk hamn skulle innebära ett antal fördelar, exempelvis att hamnen skulle få en högre servicegrad på lotsningstjänster och att infrastrukturprojekt som har betydelse för hamnverksamheten särskilt skulle beaktas i de nationella planeringsprocesserna. Utpekandet som strategisk hamn skulle även medföra vissa åtaganden, exempelvis att hamnarna skulle vara tillgängliga dygnet runt, året runt och att de skulle fortsätta vara allmänna, dvs. öppna för alla kunder.

#### *Kombiterminalutredningen*

Banverket presenterade i september 2007 på uppdrag av regeringen rapporten *Strategiskt nät av kombiterminaler – Intermodala noder i det svenska godstransportsystemet* (F 07-10649/TR20). Verket lämnade här ett förslag till strategiskt nät av kombiterminaler och vilka villkor som bör gälla för terminalhuvudmän som vill ansluta sig till nätet. Ett antal specifika orter pekades ut. Banverket ansåg att de terminaler som ingick i nätet kunde betraktas som en del av den infrastruktur som staten har ansvaret för. Banverket föreslog också att verket efter ansökan skulle kunna bevilja ytterligare terminaler möjlighet att delta i samarbetet om godsomsättningen var tillräckligt stor och terminalen fungerade som en fullserviceterminal.

## Motionerna

### *Strategiska hamnar*

I *motion 2009/10:T366 yrkande 1 av Sinikka Bohlin m.fl. (s)* betonas nödvändigheten av att peka ut strategiska hamnar. Motionärerna understryker vikten av moderna och effektiva logistiklösningar för den framtida svenska sjöfarten. De konstaterar dock samtidigt att investeringar i infrastruktur är dyra och förutsätter samarbete mellan lokala och nationella samt privata och offentliga aktörer.

Även i *motion 2009/10:T426 yrkande 78 av Lars Ohly m.fl. (v)* efterfrågas att staten pekar ut ett antal strategiska hamnar. Motionärerna anför att Sveriges långa kust med alla dess hamnar är en stor fördel ur kommunikationssynpunkt och möjliggör en utvecklad sjöfart. De framför bl.a. att sjötransporter skulle kunna bidra till att fler transporter flyttas över från vägtrafiken. De framhåller att utpekandet av prioriterade hamnar för gods-transporter skulle kunna bidra till att staten i framtiden kan styra statliga infrastruktursatsningar mer effektivt och även bidra till en bättre samordning av investeringar mellan trafikverken. I motionen görs en uppräknings av de hamnar som enligt motionärernas mening bör utpekas som strategiska.

I *motion 2009/10:T532 yrkande 5 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anför att Hamnstrategiutredningens (N2006:09) prioritering av strategiska hamnar i huvudsak bör genomföras vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag. Motionärerna invänder mot att regeringen väljer att återförvisa frågan till regionerna i stället för att ta till vara de konkreta utredningsförslagen; motionärerna menar att detta rimmar illa med målsättningen att stärka det transportslagsövergripande perspektivet i planeringen. Motionärerna understryker också att miljöaspekter bör bli styrande för de avtal och överenskommelser staten gör med de strategiska hamnarna.

Även i *motion 2009/10:T369 av Billy Gustafsson m.fl. (s)* framförs vikten av att fullfölja hamnstrategiutredningens förslag om strategiskt viktiga hamnar. Motionärerna betonar i sammanhanget att Norrköpings hamn bör pekas ut som en av dessa strategiska hamnar där staten tar ett ökat ansvar för planering och finansiering av infrastrukturinvesteringar för sjöfarten. Motionärerna menar att staten bör studera förutsättningarna för detta i infrastrukturplaneringen. Norrköpings hamns strategiska betydelse betonas också i *motion 2009/10:T531 av Gunnar Axén m.fl. (m, c, fp, kd)*. De anför att med rätt prioriteringar och fokuseringar kan hamnen bli en av de viktigare transportpunkterna i landet.

### *Kombiterminaler*

I *motion 2009/10:T230 yrkande 11 av Agneta Lundberg m.fl. (s)* betonas behovet av att utveckla ett bra nät av kombiterminaler som kan utgöra omlastningsplatser för gods fraktat på landsväg för fortsatt frakt på järnväg eller med sjöfart. I *motion 2008/09:T366 yrkande 2 av Sinikka Bohlin m.fl.*

(s) framhålls nödvändigheten av att peka ut strategiska kombiterminaler. Motionärerna understryker vikten av moderna och effektiva logistiklösningar för den framtida svenska sjöfarten. De konstaterar dock samtidigt att investeringar i infrastruktur som kombiterminaler är dyra och förutsätter samarbete mellan lokala och nationella samt privata och offentliga aktörer.

Även i *motion 2009/10:T426 yrkande 79 av Lars Ohly m.fl. (v)* efterfrågas att staten pekar ut ett antal strategiska kombiterminaler. Vänsterpartiets utgångspunkt är att strategiska kombiterminaler ska finnas där det finns strategiska hamnar. Därtill anser de att ytterligare strategiska kombiterminaler behövs på orter som finns i korridorer med stora godsflöden.

I *motion 2009/10:T532 yrkande 5 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anförs att Hamnstrategiutredningens (N2006:09) prioritering av godsnoder i huvudsak bör genomföras vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet påminner inledningsvis om att frågan om strategiska hamnar och strategiska kombiterminaler behandlades i propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Regeringen anmälde här bl.a. att den, efter att ha övervägt vilka konsekvenser och följder ett utpekande av strategiska hamnar och ett strategiskt nät av kombiterminaler skulle kunna få, var av uppfattningen att fördelarna med att inte göra ett sådant utpekande övervägde. Utskottet anslöt sig till denna bedömning. Samtidigt underströks att utredningarnas omfattande och väl genomförda kartläggningar skulle komma att utgöra viktiga underlag för den stundande åtgärdsplaneringen.

För att möjliggöra att den statligt finansierade infrastrukturen till hamnarna och runtomkring kombiterminalerna utnyttjas än mer rationellt och effektivt, betonades vikten att trafikverken i största möjliga omfattning samordnar infrastrukturinvesteringarna som sker i anslutning till hamnarna, både på land- och sjösidan, respektive kring kombiterminalerna. Betydelsen av regional enighet betonades när det gällde statliga infrastrukturinvesteringar i anknäring till hamnarna. På motsvarande vis underströks nödvändigheten av att trafikverken samordnade åtgärderna kring kombiterminalerna tillsammans med planeringsansvariga på de regionala och lokala nivåerna.

I samband med trafikverkens arbete med att upprätta en nationell plan för transportsystemet 2010–2021 har bl.a. frågan om förbättrad infrastruktur till hamnar och i anslutning till de kombiterminaler som är mest centrala för det svenska transportsystemet övervägts. Utskottet välkomnar det trafikslagsövergripande perspektiv som kännetecknat den nu genomförda åtgärdsplaneringen. Utskottet konstaterade i betänkande 2008/09:TU2

att en väl fungerande samverkan mellan trafikslagen är en nödvändig förutsättning för att få hållbara och internationellt konkurrenskraftiga transportkedjor. Vidare anfördes att de stordriftsfördelar som finns i de intermodala systemen gör att det är betydelsefullt att identifiera de viktigaste godstransportstråken och därtill hörande noder för att på så sätt stärka de olika transportsystemens effektivitet. Utskottet kan alljämt instämma i denna bedömning.

Av regeringens skrivelse framgår att regeringen har kompletterat trafikverkens förslag med vissa satsningar som har koppling till sjöfart och godstrafik. Utskottet välkomnar detta. Det uppges bl.a. att en del i arbetet för att främja ett effektivt godsflöde och skapa goda export- och importmöjligheter för svenska företag åstadkoms genom att tidigarelägga investeringar på hamnbanan i Göteborg. Andra särskilda objekt som nämns är bl.a. farlederna till Gävle hamn och Norrköpings hamn. På listan över de satsningar som är aktuella under planperioden nämns också bl.a. satsningar på anslutningar till kombiterminalen i Rosersberg.

Det kan i sammanhanget även påminnas om att Trafikverket fått i uppdrag i regeringens fastställelsebeslut från den 29 mars 2010 (dnr N2009/6374/TE m.fl.) att, för övriga åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av transportsystemet, inom en ram på 38 miljarder kronor redovisa ett förslag till fördelning av dessa medel. Härigenom kan ytterligare ett antal satsningar komma att genomföras som rör infrastrukturen till hamnar och kring strategiska godsnoder.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T230 (s) yrkande 11, 2009/10:T366 (s) yrkandena 1 och 2, 2009/10:T369 (s), 2009/10:T426 (v) yrkandena 78 och 79, 2009/10:T531 (m, c, fp, kd) i denna del och 2009/10:T532 (mp) yrkande 5 i denna del.

## Fyrstegsprincipen

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om att förbättra tillämpningen av den s.k. fyrstegsprincipen. Utskottet hänvisar bl.a. till en pågående översyn av planeringssystemet för infrastruktur inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 6 (s, v, mp).

### **Skrivelsen**

Regeringen framhåller att Trafikverket enligt regeringens fastställelsebeslut (dnr. N2009/6374/TE m.fl.) fortlöpande ska tillämpa ett förhållningssätt som utgår från den s.k. fyrstegsprincipen där stegen översiktligt kan beskrivas som påverkansåtgärder, effektivare utnyttjande, smärre ombyggnader och nyinvestering. Regeringen uppger att de utpekade objekten i den natio-

nella planen huvudsakligen är objekt som är resultatet av tillämpningen av fyrstegsprincipen där trafikverken med utgångspunkt i en brist i transportsystemet kommit fram till att en åtgärd som motsvarar steg 3 eller 4 är nödvändig.

### **Motionerna**

*Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp)* betonar i *motion 2009/10:T8* vikten av att tillämpa den s.k. fyrstegsprincipen i infrastrukturplaneringen. Motionärerna framhåller att man genom denna princip kan lösa transportproblem utan att använda mer finansiella resurser än vad som verkligen behövs. Principen innebär att man först ska överväga sådana åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt. I ett andra steg prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur, i det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder, och först i ett fjärde steg prövas nyinvesteringar i form av omfattade om- eller nybyggnader. Motionärerna anser dock att tillämpningen av fyrstegsprincipen behöver förbättras och de efterfrågar följaktligen i *yrkande 4* en utarbetad metod för hur fyrstegsprincipen ska tillämpas och krav på tydligare redovisning av dess tillämpning.

I *motion 2009/10:MJ471 yrkande 7 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* föreslås att Transportinfrastrukturkommittén ges ett tilläggsuppdrag för att i en ny lag om byggande av infrastruktur lagfästa fyrstegsprincipen i syfte att andra metoder för att lösa transportproblem får en seriös prövning innan byggande av ny infrastruktur beslutas. Enligt motionärerna har Sikas (Statens institut för kommunikationsanalys) granskning visat att det saknas analys av hur ekonomiska styrmedel utformade för att nå nationella koldioxidmål på kortare och längre sikt skulle påverka behovet av att bygga ny infrastruktur. Motionärerna pekar vidare på att också Riksrevisionen har yttrat sig kritiskt när det gäller hur fyrstegsprincipen används och att deras granskning mynnade ut i förslag på att regeringen borde ta initiativ till att gemensamma och trafikslagsövergripande riktlinjer tas fram i syfte att öka samsynen om hur fyrstegsmodellen ska tillämpas.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det i direktiven för planeringsomgången 2010–2021 angavs att åtgärderna bör analyseras enligt fyrstegsprincipen och att relevanta och jämförbara samhällsekonomiska analyser och miljöbedömningar ska spela en viktig roll vid prioriteringarna. Utskottet kan vidare konstatera att det i trafikverkens förslag till nationell plan för transportsystemet 2010–2021, som redovisades i augusti 2009, understryks att fyrstegsprincipen har varit den ram som använts för att ta fram åtgärdsförslagen. Det anges bl.a. att trafikverken har strävat efter att få en avvägd mix mellan åtgärder från de fyra stegen. Användandet av fyrstegsprincipen, tillsammans med gällande budgetrestriktion, uppges ha medverkat till

att fokus varit att se hur påverkansåtgärder och de mindre åtgärderna, som ofta har hög effektivitet och hög måluppfyllelse, ska kunna bidra till att uppnå önskad funktionalitet. Vidare framhålls att på strategisk nivå kan tillämpningen av fyrstegsprincipen tydligt urskiljas i trafikverkens förslag att avsätta betydande medel för trimning och effektivisering av transportsystemet för tillväxt och klimat samt för miljöinvesteringar.

Utskottet vill även peka på att det pågår ett arbete med att revidera planeringssystemet för transportinfrastrukturen. I februari 2010 lämnade trafikverket på regeringens uppdrag rapporten *Förslag till nytt planeringssystem för transportsystemet*. Syftet med uppdraget har bl.a. varit att integrera och utveckla den nuvarande samhälls- och åtgärdsplaneringen inom trafikverket så att den på ett bättre sätt hanterar en bred åtgärdsarsenal i enlighet med fyrstegsprincipen. Det framhålls i rapporten att förslag till nya åtgärder ska tas fram enligt fyrstegsprincipen i dialog med berörda. Det föreslås bl.a. att Trafikverket inför åtgärdsplaneringen ska ha upprättat en åtgärdsbank med alla de åtgärdsförslag som har tagits fram genom åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen, vilken visar vilka alternativa möjligheter att lösa problemen som övervägts. Syftet med en sådan åtgärdsbank ska vara att säkra kvaliteten genom att åtgärdernas historik, kostnadsberäkningar och effektanalyser registreras. Trafikverkens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Som anges i motion 2009/10:MJ471 (mp) yrkande 7 har Riksrevisionen i rapporten i rapporten *Länsplanerna för regional transportinfrastruktur* (RiR 2009:23) identifierat vissa brister i bl.a. tillämpningen av fyrstegsmodellen. Trafikutskottet behandlade Riksrevisionens styrelses redogörelse med anledning av rapporten (2009/10:RRS18) tidigare under året i betänkande 2009/10:TU20. Utskottet meddelade här att Näringsdepartementet hade tagit del av innehållet i Riksrevisionens granskning. Departementet hade vidare delgivit att den problembild som framkommit i granskningen kommer att beaktas i arbetet med den kommande propositionen om planeringsprocessen för transportinfrastruktur. Utskottet förutsatte följaktligen att de iakttagelser som Riksrevisionen gjort i granskningen och de rekommendationer som lämnats noga tas till vara och beaktas i den pågående översynen av planeringssystemet för infrastruktur och det fortsatta utvecklingsarbetet.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrks motionerna 2009/10:T8 (s, v, mp) yrkande 4 och 2009/10:MJ471 (mp) yrkande 7.

## Planeringsprocessen m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om en effektivare planeringsprocess och om minskad klimatpåverkan genom effektivare samhällsplanering. Utskottet pekar på att syftet med motionsförslagen tillgodoses genom pågående initiativ.

Jämför särskilt yttrande 3 (v, mp).

### Skrivelsen

Regeringen påminner om att Trafikverksutredningen i betänkandet *Effektiva transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg* (SOU 2009:31) visat att det finns behov av förändring i planeringsprocesserna för transportinfrastruktur. Regeringen har följaktligen gett trafikverken i uppdrag att föreslå ett nytt planeringssystem för transportinfrastrukturen (dnr. N2009/7620/IR). Vidare meddelas att Transportinfrastrukturkommittén (dir. 2009:16) i mars 2009 fått i uppdrag att föreslå åtgärder för att effektivisera den fysiska planeringsprocessen för byggande av transportinfrastrukturer i syfte att förkorta ledtiderna fram till färdig anläggning.

Vid genomförandet av den nationella planen ska Trafikverket enligt regeringens fastställelsebeslut (dnr. N2009/6374/TE m.fl.) utgå från att transportsystemet som helhet ska underlätta vardagen för människor och företag genom att erbjuda effektiva och miljöanpassade resor och transporter. Synsättet att hela resan eller transporten ska fungera ska vara centralt. Åtgärder som kan bidra till en obruten reskedja är av särskild vikt för personer med nedsatt funktionsförmåga. Regeringen betonar att planen ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. Regeringen uppger också att Trafikverket ska vidareutveckla metoden för miljöbedömning av långsiktiga transportplaner och för hur metoden bör tillämpas.

Regeringen framhåller också behovet av att få kännedom om och löpande kunna följa kostnadsökningarna för såväl drift- som underhållsverksamheten. Mot bakgrund av bl.a. den kritik avseende Vägverkets vägunderhåll som Riksrevisionen framförde i rapporten *Underhåll av belagda vägar* (RiR 2009:16) delger regeringen sin avsikt att genomföra en grundlig genomlysning av drift- och underhållsverksamheten på såväl väg och järnväg som sjöfart. Regeringen meddelar vidare bl.a. att Trafikverket årligen i samband med årsredovisningen ska rapportera till regeringen om effekterna av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla kvaliteten och tillgängligheten på väg- och järnvägsnäten samt nuläge för kvalitet och tillgänglighet jämfört med de tre senaste åren.

Trafikverket ska också redovisa de åtgärder som vidtagits för att begränsa negativa konsekvenser för människors hälsa, naturmiljön, kulturmiljön och landskapets övriga värden och funktioner, samt de åtgärder

som vidtagits för att minska antalet döda respektive allvarligt skadade i vägtrafiken och för att göra transportsystemet användbart för personer med funktionsnedsättning.

### **Motionerna**

I *motion 2009/10:T497 yrkande 3 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s)* efterlyses att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad. Motionärerna understryker att kapacitetsgränserna i järnvägssystemet är överskridna och att en ny satsning behövs för att bygga upp en modern järnvägstrafik.

*Peter Pedersen m.fl. (v)* anför i *motion 2009/10:T534* att det inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Motionärerna utpekar i *yrkande 9* kommunala transportplaner, externhandel samt säkra offentliga miljöer som områden där åtgärder behöver vidtas. De konstaterar att en exploatör i dagsläget inte behöver redovisa vilka transportbehov som uppkommer i samband med ett exploateringsprojekt och följaktligen inte heller behöver ta ansvar för hur man kan minimera transporterens miljöbelastning. Motionärerna vill därför att kommunerna ska kunna ställa krav på att det upprättas transportplaner i samband med detaljplaneringen av större exploateringsprojekt. De anför vidare att den pågående utbyggnaden av externhandeln utanför centrum och bostadsområden medför att fler använder bilen samtidigt som den som inte har tillgång till bil drabbas hårt. Etableringen av externa köpcentrum är enligt motionärerna en miljö-, jämlikhets- och jämställdhetsfråga. För att utveckla befintliga stadskärnor föreslås bl.a. att det i plan- och bygglagen införs särskilda bestämmelser för detaljhandelsanläggningar i externa lägen. Motionärerna understryker också behovet av att bygga bort otrygga miljöer för att öka trygghetsupplevelsen för dem som använder sig av kollektivt resande. De anför bl.a. att detta arbete skulle underlättas påtagligt inom järnvägssektorn om ansvaret för järnvägsstationerna låg hos Banverket i stället för hos Jernhusen AB vilket är fallet i dag.

### **Utskottets ställningstagande**

#### *Ny planeringsprocess m.m.*

Utskottet anser i likhet med vad som anförts i *motion 2009/10:T497 (s)* yrkande 3 att det är angeläget med åtgärder för att effektivisera planeringsprocessen i syfte att korta ledtiderna fram till färdig anläggning. Infrastrukturen behöver effektiviseras så att transportinfrastrukturen kan utvecklas snabbare för att möta behoven hos näringsliv, medborgare och samhälle. Utskottet vill med anledning av detta välkomna den transportinfrastrukturkommitté som regeringen tillsatte i mars 2009 och som ska föreslå sådana ändringar i väglagen (1971:948) och lagen (1995:1649) om



byggande av järnväg som innebär att processen effektiviseras. Utredaren ska redovisa sitt uppdrag om effektivisering av planeringsprocessen i slutet av augusti 2010.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att regeringen i september 2009 tillsatte en särskild utredare med uppgift att förbereda och genomföra bildandet av en ny myndighet för utvärderingar och analyser inom transportområdet, Trafikanalys (dir. 2009:76). I propositionen *Ny myndighetsstruktur på transportområdet* (prop. 2009/10:59) framhölls att bildandet av en särskild utvärderings- och analysmyndighet är en ändamålsenlig lösning som bl.a. tillgodoser regeringens behov av en stödfunktion. Trafikutskottet bedömde i betänkande 2009/10:TU9 att Trafikanalys kommer att kunna tillföra regeringens arbete den ytterligare kvalitetsförstärkning och sakkunskap som behövs för en effektiv uppföljning och styrning av Trafikverkets verksamhet.

Utskottet vill vidare framhålla att trafikverken i februari 2010 på regeringens uppdrag redovisade rapporten *Förslag till nytt planeringssystem för transportsystemet*. Syftet med uppdraget har varit att skapa ett nytt trafikslagsövergripande planeringssystem med kortare planeringsprocess, ökad effektivitet och större politiskt inflytande än den nuvarande inriktnings- och åtgärdsplaneringen. Syftet har även varit att integrera och utveckla den nuvarande samhälls- och åtgärdsplaneringen inom trafikverken så att den på ett bättre sätt hanterar en bred åtgärdsarsenal i enlighet med fyrstegsprincipen och så att den blir en mer integrerad del av samhällets långsiktiga samhällsbyggande och regionala utvecklingsarbete. Utskottet välkomnar denna avsikt. I trafikverkens rapport föreslås ett nytt planeringssystem i form av en rullande och sammanhållen process med en huvudprocess som genomförs varje mandatperiod samt ett samlat planerings- och genomförandeprogram för statligt finansierade åtgärder, som uppdateras en gång om året. Förslaget innebär att den politiska styrningen ökar bl.a. genom att regeringen fattar ett policybeslut som anger mål och inriktning för planeringen. Det föreslås att planerings- och genomförandeprogrammet ska baseras på ett årligt beslut där det ekonomiska utrymme som kan disponeras för nya statliga åtaganden stäms av mot aktuellt budgetläge och redan uppboundna resurser. Det framhålls att förslag till nya åtgärder ska tas fram enligt fyrstegsprincipen i dialog med berörda. Det föreslås bl.a. att Trafikverket inför åtgärdsplaneringen ska ha upprättat en åtgärdsbank med alla de åtgärdsförslag som har tagits fram genom åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen, vilken visar vilka alternativa möjligheter att lösa problemen som övervägts. Syftet med en sådan åtgärdsbank ska vara att säkra kvaliteten genom att åtgärdernas historik, kostnadsberäkningar och effektanalyser registreras. Trafikverkens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Utskottet vill också påminna om att regeringen i oktober 2009 gav Statskontoret i uppdrag att utveckla modeller och metoder för att mäta produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen (dnr N2009/7452/IR).

Statskontoret ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 30 september 2010. Uppdraget redovisas i två etapper och Statskontoret överlämnade den 22 april 2010 delrapporten *Att mäta produktivitetens utvecklingen för anläggningsbranschen – en delrapport* (dnr 2009/220-5). Statskontoret redovisar här förslag till hur produktiviteten och arbetsproduktiviteten för anläggningsbranschen kan speglas med hjälp av de uppgifter som i dag samlas in av Statistiska centralbyrån (SCB). Vidare lämnas förslag till hur SCB genom kompletterande uppgifter för framtida mätningar skulle kunna förbättra dessa mätningar.

Regeringen tillsatte i oktober 2009 en kommitté som ska följa upp och analysera de statliga beställarnas åtgärder med avseende på förbättrad produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen (dir. 2009:92). Kommittén ska redovisa sitt uppdrag halvårsvis och lämna en slutredovisning senast den 30 juni 2012.

Av redovisningen ovan framgår att regeringen tagit initiativ till ett flertal angelägna utredningar m.m. i syfte att förbättra planeringsprocessen på infrastrukturuområdet. Utskottet bedömer att syftet med motionsförslaget härigenom kommer att kunna bli väl tillgodosett. Motion 2009/10:T497 (s) yrkande 3 avstyrks följaktligen.

### *Minskad klimatpåverkan genom effektivare samhällsplanering*

I motion 2009/10:T534 (v) yrkande 9 efterlyses åtgärder för att genom samhällsplaneringen minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Utskottet vill med anledning av detta hänvisa till att Boverket i regleringsbrevet för 2009 (dnr M2008/4791/A) fick i uppdrag att sammanställa erfarenheter och redovisa hur översiktsplaner och detaljplaner kan fungera som styrmedel för att minska utsläppen av växthusgaser. Uppdraget redovisades i december 2009 i rapporten *Planer som styrmedel för att minska samhällets klimatpåverkan* (dnr 2243-3110/2009). Verket påtalade här att lokalisering av bostäder, verksamheter, handel, infrastruktur m.m. påverkar transportarbetet och därmed utsläppen. Genom strategisk planering av bebyggelse, trafikinfrastruktur, m.m. i översiktsplaneringen kan följaktligen samhällets klimatpåverkan minskas. Verket anförde att en övergripande vision om ett hållbart samhälle när det gäller klimatpåverkan för kommunen skulle kunna ligga till grund för en klimatstrategi som i sin tur kunde läggas till grund för bl.a. bebyggelse och trafikplaneringen i kommunen. Boverket anförde vidare att planens transporteffekter borde vara en del av behovsbedömningen på detaljplanenivå där miljöbedömning avgörs från fall till fall. Boverkets rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Miljödepartementet).

Vidare kan nämnas att regeringen i mars 2010 beslutade om propositionen *En enklare plan- och bygglag* (prop. 2009/10:170). Här framhålls bl.a. att det för att nå en mer transport- och energieffektiv samhällsbyggnad är viktigt att den fysiska planeringen samordnas bättre med infrastrukturplaneringen. Regeringen föreslår därför att kommunerna i planeringen ska ta

hänsyn till miljö kvalitetsmålen, regionala klimat- och energistrategier, länsplaner för transportinfrastruktur samt de transportpolitiska målen. Det föreslås också nya bestämmelser som innebär att miljö- och klimataspekter ska beaktas vid planläggning och byggande.

Utskottet vill också påminna om att regeringen i september 2008 inrättade en delegation för hållbara städer. Delegationen ska samla stat, näringsliv och kommuner i en nationell plattform för hållbar stadsutveckling. Av uppdraget framgår bl.a. att en särskild utgångspunkt för delegationen är att bidra till arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser i städer och tätorter och med att förbereda dem för kommande klimatförändringar. Det anges att transporterna spelar en viktig roll och att förbättrad samordning mellan planering av transportinfrastruktur och bebyggelse kan minska transportbehovet. Vidare uppges att smarta IT-lösningar kan ersätta fysiska resor samt att det finns behov av ytterligare energieffektivisering i bebyggelse och verksamheter. Delegationens arbete ska sammanfattningsvis främja att kommuner, näringsliv och andra aktörer lyfter fram minskade utsläpp av växthusgaser som en central del av byggande och samhällsplanering. I delegationens rapport om verksamheten 2009 framhålls att person- och godstransporter är exempel på områden som behöver integreras betydligt bättre i stadsplaneringen. Vidare anförs att förutsättningar för att skapa effektiva kollektiva färdmedel och koldioxidneutrala transporter bör vara vägledande vid inledningen av stadsplaneringsprojekt.

Av redovisningen ovan följer att det pågår ett flertal initiativ som syftar till att genom en reviderad samhällsplanering minska samhällets klimatpåverkan. Motion 2009/10:T534 (v) yrkande 9 avstyrks följaktligen.

## Miljökrav vid offentlig upphandling

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om miljökrav vid offentlig upphandling av godstransporter mot bakgrund av pågående initiativ.

Jämför reservation 7 (s, v, mp).

### Motionen

I motion 2009/10:T532 yrkande 7 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) anförs att regeringen bör ställa krav på klimatsmarta godstransporter vid offentlig upphandling. Motionärerna menar att det vid upphandlingar inte bara är transporternas pris som ska styra, utan även kvalitativa aspekter såsom klimat och luftkvalitet.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill med anledning av motionen inledningsvis erinra om att regeringen i mars 2007 presenterade skrivelsen *Miljöanpassad offentlig upphandling* (skr. 2006/07:54) där en handlingsplan för ökade miljökrav vid offentlig upphandling tagits fram. I skrivelsen framförde regeringen bl.a. att miljökrav i offentlig upphandling är ett kraftfullt och marknadsbaserat verktyg i arbetet med att styra samhället mot en långsiktigt hållbar konsumtion och därmed produktion. Regeringen ansåg följaktligen att den offentliga sektorn så långt som möjligt enligt lagen om offentlig upphandling (1992:1528) och gemenskapsrätten borde ställa miljökrav vid upphandling.

Utskottet noterar vidare att enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling och lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster kan upphandlande myndigheter ställa krav på miljöegenskaper. Det förtydligas bl.a. att vid bedömningen av vilket anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga, ska hänsyn tas till olika kriterier som är kopplade till föremålet för kontraktet, bl.a. miljöegenskaper. Regeringen beslutade den 8 april 2010 om propositionen *Nya rättsmedel på upphandlingsområdet* (prop. 2009/10:180) och föreslår där bl.a. en bestämmelse som anger att upphandlande myndigheter och enheter bör beakta bl.a. miljöhänsyn i sina upphandlingar i den utsträckning det är påkallat med hänsyn till upphandlingens art. Genom ett sådant målsättningsstadgande bedömer regeringen att incitament kan skapas för de upphandlande myndigheter och enheter som ännu inte prövar möjligheten att integrera miljöhänsyn i sina upphandlingar. De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 15 juli 2010.

I sammanhanget kan även nämnas att Europeiska kommissionen i juli 2008 presenterade meddelandet *Offentlig upphandling för en bättre miljö* (KOM(2008) 400). Meddelandet syftar till att öka miljökraven vid offentlig upphandling för att därigenom minska miljöpåverkan av offentlig konsumtion och främja ekologisk innovation liksom renare tjänster och produkter inom EU. Bland de prioriterade sektorerna inbegrips transporter och transporttjänster. Kommissionen föreslår bl.a. ett formaliserat samrådsförfarande för att ta fram gemensamma frivilliga miljökrav för produkt- och tjänstegrupper. Sverige deltar i utvecklingen av arbetet genom Miljöstyrningsrådet och Naturvårdsverket.

Av redovisningen ovan kan utskottet konstatera att ett flertal initiativ vidtagits för att ställa ökade miljökrav vid offentlig upphandling bl.a. på transportområdet. Motion 2009/10:T532 (mp) yrkande 7 avstyrks följaktligen.

## Enskild väghållning

### Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till pågående utredningsarbete avslår riksdagen ett motionsförslag om översyn av ansvaret för enskild väghållning.

### Motionen

I motion 2009/10:T235 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s) anføres behovet av en översyn av lagstiftningen om allmän och enskild väg i syfte att skapa tydliga och rättvisa regler om väghållningen. Motionärerna anser att det gällande regelverket är för allmänt hållet och inte tar hänsyn till de olika regionala förutsättningar som råder i landet. De framhåller att villkoret i väglagen om att en väg får dras in från allmänt underhåll om åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden skapar problem eftersom ”ringa olägenhet” och ”bygden” kan tolkas mycket olika.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vitsordar gärna det enskilda vägnätets betydelse i transportsystemet. Det belyses av att Sveriges vägnät består av ca 9 840 mil statliga vägar, 4 100 mil kommunala gator och vägar och cirka 43 000 mil enskilda vägar där dock en stor andel av de enskilda vägarna är skogsbilsvägar som i många fall inte är öppna för allmän motorfordonstrafik. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på att det statliga bidraget för drift och byggande av enskilda vägar har höjts under senare år och för 2010 beräknas uppgå till 867 miljoner kronor. Vidare ingår numera statlig medfinansiering till enskilda vägar i planeringsramen för åtgärdsplaneringen och har för perioden 2010–2021 beräknats uppgå till sammanlagt 12 miljarder kronor.

Utskottet kan konstatera att motionärernas fråga om gränsdragningen mellan enskild och allmän väg har diskuterats sedan länge, inte minst mot bakgrund av bl.a. ändrade trafikförhållanden. Till bilden hör också att det finns en rad delvis historiskt betingade skillnader i landet mellan olika kommuner om vilka vägar som klassificeras som enskilda respektive allmänna. År 2001 redovisades en statlig utredning, den s.k. BREV-utredningen som förordade en större omföring av allmänna lågtrafikerade vägar till enskild väghållning för att uppnå ökad samhällsekonomisk effektivitet (SOU 2001:67). Efter omfattande remisskritik genomfördes inte utredningens förslag.

Utskottet har efter kontakt med Trafikverket erfarit att mot bakgrund av bl.a. den splittrade ansvarsbilden för enskild väghållning har ett översynsprojekt nyligen inletts av verket i samråd med SKL och Riksförbundet Enskilda Vägar (REV). Projektets syfte är att främja en rationell och effek-

tiv väghållning som ger nytta åt alla berörda parter. En utgångspunkt för översynen är att finna en lämplig lösning av gränsdragningsproblemen utifrån ett lokalt och regionalt perspektiv. Inom ramen för projektet är det tänkt att en förstudie ska utföras under 2010 som ett pilotexempel.

Utskottet är mot bakgrund av pågående översynsarbete inte berett att föreslå något initiativ från riksdagens sida med anledning av motion 2009/10:T235 (s). Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

## Vissa EU-frågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om inriktningen på det transportpolitiska arbetet inom EU med hänvisning till pågående arbete.

Jämför reservation 8 (s, v, mp).

### Motionerna

*Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* understryker i *motion 2009/10:T536* att EU är en viktig aktör när det gäller offentliga investeringar i infrastruktur. Motionärerna konstaterar dock att samtidigt som man säger sig prioritera hållbar utveckling och klimatet så satsas stora resurser på att investera i bilvägar. Motionärerna motsätter sig att resurser satsas på klimatstörande investeringar och de anför i *yrkande 38* att de medel som i dag planeras för att utvidga kapaciteten för flyg-, person- och lastbilstransporter bör överföras till investeringar som underlättar för klimatvänliga transporter av människor och gods. Behovet av att klimatanpassa EU:s infrastruktursatsningar framhålls också i *motion 2009/10:MJ468 yrkande 17 av Lars Ohly m.fl. (v)*. Motionärerna konstaterar här att EU bl.a. stöder stora vägbyggen i Östeuropa, och de menar att den huvudsakliga inriktningen på investeringarna måste vara en miljöanpassad infrastruktur. Motionärerna anser att infrastrukturinvesteringarna i första hand bör göras i järnväg och sjöfart liksom i system för samordning och omlastning för att optimera utnyttjandet av de olika transportslagens fördelar.

*Alf Eriksson (s)* understryker i *motion 2009/10:T226* att person- och framför allt godstransporterna med bil måste minska för miljöns skull. Motionären konstaterar dock att järnvägen, som skulle kunna vara ett fullgott alternativ för långväga godstransporter, är dåligt utbyggd och dåligt utnyttjad om man ser frågan i ett EU-perspektiv. Det framhävs att det saknas samordning inom tågtrafiken och att det finns många tekniska hinder i vägen. Motionären anser därför att den svenska regeringen aktivt bör driva frågan om en gemensam järnvägspolitik och om en gemensam teknisk standard på järnvägarna i Europa.

I motion 2009/10:T471 yrkande 2 av Agneta Lundberg m.fl. (s) understryks betydelsen av att nationellt prioritera projekt för möjligheten att uppnå TEN-status, vilket skulle vara ekonomiskt gynnsamt för landet. Motionärerna framhåller i sammanhanget den botniska korridoren som är den dominerande nordsydliga transportkorridoren för järnväg i Norden och som förbinder råvaruproduktionen i norra Sverige med förädlingsindustrin och marknaden i södra och mellersta Sverige samt Europa. Motionärerna anför att förutsättningen för att få den botniska korridoren klassad som ett prioriterat projekt inom EU är att Sverige har med berörda investeringar i sina nationella planer. Motionärerna efterlyser därför i yrkande 1 att förutsättningarna för att genomföra de kvarvarande svenska projekten i botniska korridoren studeras i infrastrukturplaneringen.

## Utskottets ställningstagande

### *Mot ett klimatvänligt europeiskt transportsystem*

I motionerna 2009/10:T536 (mp) yrkande 38 och 2009/10:MJ468 (v) yrkande 7 efterfrågas en klimatanpassning av EU:s infrastruktursatningar. Utskottet vill med anledning av detta understryka att frågan om hållbara transporter, däribland frågan om miljövänlighet och klimatvänlighet, är prioriterad på den europeiska dagordningen. Europeiska kommissionen lämnade i juni 2009 meddelandet *Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem* (KOM(2009) 279). Syftet med meddelandet var att inleda arbetet inom EU med att ta fram en gemensam transportpolitik för perioden fram till 2020. Kommissionen pekar här ut miljön som en av utmaningarna som har betydelse för utformningen av den framtida politiken på området. Bland de tänkbara politiska målen för sektorn identifierar kommissionen ett väl underhållet och fullt ut integrerat nätverk samt miljövänliga och hållbara transporter.

I utskottets utlåtande 2009/10:TU4 med anledning av meddelandet instämde utskottet i allt väsentligt med kommissionens bedömningar. Utskottet lade stor vikt vid miljö- och klimatrelaterade frågor. Utskottet framhöll samtidigt vikten av att skapa ett mer enhetligt transportsystem i Europa, där de olika trafikslagen är bättre samordnade till ett effektivt hållbart transportsystem. I utlåtandet uttalade utskottet bl.a. att målet för Sveriges EU-arbete på transportområdet är att medverka till att skapa ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem i Europa, och det underströks att ett väl fungerande transportsystem är en viktig förutsättning för att möta klimatutmaningen och för att stärka Europas ekonomi och konkurrenskraft. Utskottet framhöll att en integrering fullt ut av transportslagen och transportnäten är angelägen. Likaså bejakade utskottet vad som anfördes i kommissionens meddelande om knutpunkter och intermodala plattformar för optimering av passagerar- och godstrafiken. Utskottet fann det också motiverat med ett effektivare infrastrukturutnyttjande, t.ex. genom ”smarta” prioriteringsregler eller särskilda godstransportkorridorer. Särskilt

förespråkade utskottet s.k. gröna korridorer som ett sätt att begränsa trafikens negativa miljöeffekter och minska trängseln, samtidigt som konkurrenskraften ökas.

Utskottet vill uppmärksamma att arbetet med gröna korridorer har sitt ursprung i EU-kommissionens initiativ att utveckla en grönare transportpolitik. Utskottet vill i sammanhanget även välkomna den svenska regeringens arbete på området, bl.a. genom det logistikforum som regeringen inrättade i maj 2007. Genom att visa på effektiva transportlösningar kan EU:s transportpolitik utvecklas, bl.a. genom internationella partnerskap som skapar gröna transportkorridorer till och från Norden. Enligt vad utskottet erfarit pågår för närvarande en översyn inom EU av riktlinjerna för de transeuropeiska transportnäten (TEN-T) där avsikten bl.a. är att integrera gröna korridorer i dessa nät. Utskottet välkomnar denna ansats.

Utskottet vill vidare framhålla att EU-länderna i oktober 2009 enades om att anta en gemensam strategi för Östersjöregionen. Strategin syftar bl.a. till att fördjupa och förbättra arbetet inom några prioriterade politikområden, däribland tillgänglighet, vilket innefattar transport- och infrastrukturfrågor. Strategin bör i ett längre perspektiv kunna leda till ett än mer fördjupat samarbete länderna emellan när det gäller t.ex. transport- och infrastrukturplanering och på så vis skapa effektiva transportstråk som kan utvecklas till gröna transportkorridorer.

Av redovisningen ovan framgår att frågan om klimatvänliga transporter är väl uppmärksammat på den europeiska dagordningen. Motionerna 2009/10:T536 (mp) yrkande 38 och 2009/10:MJ468 (v) yrkande 17 avstyrks följaktligen.

### *En gemensam järnvägspolitik*

I motion 2009/10:T226 (s) efterfrågas en gemensam järnvägspolitik och en gemensam järnvägsstandard inom EU. Utskottet behandlade ett liknande motionsförslag i betänkandet *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (bet. 2008/09:TU2). Utskottet anförde då att det övergripande syftet med det pågående arbetet inom EU med de s.k. järnvägspaketet – Första, Andra och Tredje järnvägspaketet – är att skapa en gemensam och bättre fungerande marknad för järnvägstjänster genom att successivt öppna marknaderna och skapa förutsättningar för gränsöverskridande trafik. Syftet med Andra järnvägspaketet är att slutföra uppbyggnaden av ett juridiskt och tekniskt integrerat järnvägsområde som kan bidra till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft. I Tredje järnvägspaketet behandlas frågor om en avreglerad persontrafikmarknad. Vidare anförde utskottet att det europeiska standardiseringsarbetet inom järnvägssektorn sker på flera nivåer. EU har inom sina standardiseringsorgan utarbetat standarder. Sedan EU antagit direktiven om driftskompatibilitet 1996 och 2001, har det ansvariga standardiseringsorganet haft i uppdrag att utarbeta tekniska standarder för driftskompatibilitet (TSD), som gäller vid nybyggnad och uppgradering av infrastruktur och fordon. Utskottet vill



i sammanhanget även peka på att EU har beslutat att unionens järnvägar på sikt ska utrustas med trafikledningssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) för att möjliggöra fri rörlighet för lok och vagnar över gränserna. På flera håll i Europa har ERTMS sedermera tagits i bruk på delar av linjenätet.

Utskottet vill vidare framhålla att det i ovannämnda meddelande om utformningen av den framtida gemensamma transportpolitiken (KOM (2009) 279) betonas att det för att transportsystemet ska fungera på ett optimalt sätt krävs att alla enskilda delar i nätet är fullt ut integrerade och driftskompatibla samt att de olika transportnäten är sammankopplade med varandra. Även utskottet underströk i utlåtande 2009/10:TU4 vikten av ett enhetligt transportsystem i Europa.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrks motion 2009/10:T226 (s).

### *Botniska korridoren*

Motion 2009/10:T471 (s) yrkandena 1 och 2 tar upp frågan om att inom de transeuropeiska transportnäten (TEN-T) även inkludera den botniska korridoren, dvs. den nordsydliga transportkorridoren som förbinder Barentsområdet i norra Sverige och Finland med ländernas södra delar och därifrån vidare ut i Europa. Riktlinjerna för TEN-T är som tidigare nämnts för närvarande föremål för en omfattande översyn. Inom ramen för denna översyn behandlade utskottet i ett utlåtande (2008/09:TU10) kommissionens grönbok *Transeuropeiska transportnät (TEN-T): En översyn av strategin* (KOM(2009) 44). Utskottet framhöll här behovet av att bl.a. prioritera den botniska korridoren. I regeringens inlägga till kommissionen (N2009/1183/IR) påtalades bl.a. behovet av att vid översynen särskilt beakta Östersjöområdet.

Utskottet noterar i sammanhanget att det i regeringens skrivelse om åtgärdsplaneringen framgår att flera satsningar av betydelse för den botniska korridoren figurerar på listan över objekt som är aktuella under planperioden. Således omfattas satsningar kopplade till Haparandabanan, Botniabanan, norra stambanan, Ådalsbanan, Ostkustbanan och godsstråket genom Bergslagen.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrks motion 2009/10:T471 (s) yrkandena 1 och 2.

## Prissättningen på Öresundsbron

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om prissättningen på Öresundsbron med hänvisning till gällande regeringsavtal mellan Sverige och Danmark samt pågående diskussioner mellan länderna om utvecklingen av den gemensamma infrastrukturen på transportområdet i Öresundsregionen.

### Motionerna

I *motion 2009/10:T276 av Ulf Nilsson m.fl. (fp)* understryks Öresundsbrons betydelse för Öresundsregionen. Motionärerna anför dock att dess positiva utveckling skulle kunna bli mycket starkare om det inte vore för de höga broavgifterna. De anser att mycket låga avgifter eller en nolltaxa för tåg- och vägtrafik över bron skulle uppvägas av högre tillväxt i regionen. De efterlyser därför i *yrkande 1* en utredning av de samhällsekonomiska fördelarna med halverade avgifter respektive nolltaxa på Öresundsbron. Motionärerna ifrågasätter också att bron helt måste bära sina egna kostnader och föreslår följaktligen i *yrkande 4* att möjligheterna till hel eller delvis skattefinansiering utreds. Motionärerna konstaterar vidare att lånen till broinvesteringen verkar kunna bli betalda tidigare än beräknat, och de efterlyser i *yrkande 2* att det utreds om broavgifterna då ska avskaffas eller sänkas. Om avgifterna blir kvar anser motionärerna att de borde gå till Öresundsregionen. De förespråkar därför i *yrkande 3* en utredning om hur eventuella framtida broavgifter kan användas till väg- och järnvägsinvesteringar i Skåne och Själland.

*Marie Weibull Kornias (m)* anför i *motion 2009/10:T442* att broavgifterna ska utformas med beaktande av de riktlinjer som gemensamt lagts fast av Danmark och Sverige för att upprätthålla konkurrensneutraliteten mellan bron i söder och färjorna i norra delen av Öresund. Motionären pekar på vikten av att det finns alternativa förbindelser i händelse av att brotrafiken tillfälligt måste stängas och de understryker därför att förbindelserna i Öresund måste ses som en helhet.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har senast i betänkandet *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (bet. 2008/09:TU2) behandlat frågor kring prissättningen på Öresundsbron. I betänkandet redovisat att grunderna för hur Öresundsbron drivs och prissätts finns i det regeringsavtal som 1991 träffades mellan Sverige och Danmark och som riksdagen godkände den 12 juni samma år. Enligt detta avtal ska samtliga kostnader för förbindelsen, från projektering till byggande och drift, i sin helhet betalas med avgifter från väg- och järnvägstrafikanterna. Av avtalet framgår att anslag

inte ska anvisas över respektive stats statsbudget för konsortiets verksamhet. Mellan det danska och det svenska moderbolaget finns vidare ett konsortieavtal upprättat; i detta fastställs bl.a. att det är styrelsen i det samägda konsortiet som lägger fast priser och prisstrategi. I sitt av riksdagen godkända betänkande utgick utskottet från att Öresundsbrokonsortiet nog följder utvecklingen av trafiken och intäkterna av broavgifterna. Skulle det finnas skäl till förändringar är det konsortiet som har att ta initiativ till sådana.

Utskottet har vidare uppmärksammat att inom ramen för den nu aktuella åtgärdsplaneringen har regeringen i sitt fastställelsebeslut (dnr N2009/6374/TE m.fl.) meddelat att i den kontinuerliga dialogen mellan Sverige och Danmark om utvecklingen av transportinfrastrukturen i Öresundsregionen diskuteras bl.a. en översyn av avtalen för Öresundsbron för att anpassa avtalen till dagens behov.

Mot bakgrund av dels gällande regeringsavtal mellan Sverige och Danmark, dels den pågående dialogen mellan Sverige och Danmark om utvecklingen av den gemensamma infrastrukturen i Öresundsregionen avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T276 (fp) yrkandena 1–4 och 2009/10:T442 (m).

## Regeringens skrivelse

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger skrivelsen *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021* (skr. 2009/10:197) till handlingarna.

### Allmänt

I skrivelsen *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021* (skr. 2009/10:197) lämnar regeringen en redogörelse för åtgärdsplaneringen som lett fram till fastställelse av en nationell plan för transportsystemet 2010–2021 och fastställelse av ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur 2010–2021. Genom skrivelsen rapporterar regeringen till riksdagen utfallet av den statliga planeringsramen i enlighet med vad som utfästes i propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35). Innehållet i skrivelsen har redovisats i övriga avsnitt i detta betänkande.

### Utskottets ställningstagande

Med vad utskottet anfört i detta betänkande föreslår utskottet att riksdagen lägger regeringens skrivelse *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021* (skr. 2009/10:197) till handlingarna.

## Reservationer

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

### **1. Transportpolitiska utgångspunkter, punkt 1 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

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

2009/10:T8 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkandena 2, 3, båda i denna del, 5 och 8,

2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1 och 7,

2009/10:T310 av Leif Jakobsson (s),

2009/10:T465 av Carina Adolfsson Elgestam (s),

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1 och 3–5,

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 2 och 15,

2009/10:N388 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 2 och

2009/10:N475 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 4,

bifaller delvis motionerna

2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 2,

2009/10:Ju381 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp) yrkandena 30 och 31,

2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 4–6, 8 och 10,

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 1,

2009/10:T433 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 6 i denna del,

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 7 och 27,

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 3 och 5 samt

2009/10:MJ471 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 6 och

avslår motionerna

2009/10:T239 av Maria Plass (m),

2009/10:T300 av Lars Tysklind (fp) och

2009/10:T356 av Eva Bengtson Skogsberg (m).

### *Ställningstagande*

Vi socialdemokrater, miljöpartister och vänsterpartister vill se en ny färdriktning för Sverige. Vi vill investera i en grön omställning för nya jobb och för klimatomställning. Sverige måste byggas om och byggas ihop för att klara framtidens utmaningar.

Transportsystemets klimatpåverkan måste brytas. I dag står transportsystemet för ca 40 % av de svenska växthusgasutsläppen. Detta är inte hållbart. Vi rödgröna partier har gemensamt satt upp ett mål om att minska Sveriges utsläpp av växthusgaser med 40 % till 2020. För att nå målet är det utomordentligt viktigt att bryta Sveriges stora beroende av fossila bränslen för transporter. Transportsektorn måste därför omedelbart påbörja en omställning till ett ekologiskt hållbart transportsystem. Människor ska ges förutsättningar att förflytta sig med minsta möjliga klimatpåverkan. Likaså behöver en större andel av godstrafiken överflyttas från väg till järnväg och sjöfart. För att nå dit behöver transportpolitiken integreras med miljöpolitiken.

För framtidens konkurrenskraft och för jobb i dag är investeringar i infrastruktur ett prioriterat område. Enligt vår mening är infrastrukturinvesteringar ett viktigt konjunkturpolitiskt verktyg. Det är därför klokt och ansvarsfullt att öka investeringarna i framtidens infrastruktur när tiderna är kärva.

Det snabbt tilltagande internationella konkurrenstrycket och hotet mot vårt klimat ställer tillsammans mycket höga krav på att vi ställer om och moderniserar vårt transportsystem. Näringslivet måste erbjudas fler klimatsmarta transportalternativ som minskar avstånden till de viktigaste import- och exportmarknaderna. Det finns även ett behov av att genom ett utbyggt och effektiviserat transportsystem vidga de lokala arbetsmarknaderna och den vägen stimulera framväxten av nya, konkurrenskraftiga företag. Det är dock viktigt att regionförstoringen baseras på ökad kollektivtrafik och sker på villkor som inte missgynnar jämställdhets- eller miljöarbetet.

Det är även viktigt att det regionala perspektivet prioriteras i transportpolitiken. För att hela landet ska kunna utvecklas är det angeläget att det finns fungerande transporter i alla regioner och kommuner. Vi vill i sammanhanget framhålla att turismen är en näringsgren som är helt beroende av utbyggda och väl fungerande transporter, inte minst i skogslänen.

Tillväxten, näringslivets konkurrenskraft och människors välfärd är beroende av en infrastruktur som har tillräcklig kapacitet för både gods- och persontransporter. Transportsystemet måste också uppfylla höga krav på tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet och kvalitet. Vi vill understryka att fokus ska ligga på resenärens behov av ett sammanhållet och integrerat transportsystem där de olika transportslagen ska hänga ihop.

Investeringar i ny infrastruktur behöver sammantaget bidra till att minska utsläppen, och detta kräver en prioritering av projekt som bidrar till en sådan utveckling. Vi behöver därför kanalisera resurserna till klimatinvesteringar i järnväg och kollektivtrafik. Investeringarna måste komma

parallellt med stöd till att utveckla ny miljövänlig teknik och bränslen samt ekonomiska styrmedel som skapar incitament och förutsättningar för ett hållbart transportsystem, bl.a. genom att stimulera människor att lägga om sina resvanor. En central princip i den rödgröna transportpolitiken är att det ska vara billigare att transportera personer och gods med liten klimatpåverkan än med stor. Vi inser dock att bilen, inte minst i kombination med andra transportslag, under överskådlig tid kommer att vara en mycket viktig del i människors vardag, i synnerhet i mer glest befolkade delar av landet.

Infrastrukturen i storstäderna är hårt belastad och behöver ses över. Kollektivtrafik av hög kvalitet och till överkomliga priser utgör grunden för hållbara transportsystem i städer. Därför har vi en målsättning om att fördubbla andelen resande med kollektivtrafik till 2020. Vi ser mycket positivt på att aktörer i kollektivtrafikbranschen gemensamt arbetar för att nå denna målsättning, och vi anser att staten i större utsträckning måste bidra finansiellt för att måluppfyllelse ska vara möjlig. Vi anser även att andelen resande med cykel bör öka och att det krävs statliga åtgärder som underlättar att målsättningen nås.

För att få ett socialt hållbart transportsystem anser vi vidare att trafiken måste bli mer jämställd. På kort sikt menar vi att detta kan ske genom att man satsar på kollektivtrafiken eftersom kvinnor för närvarande använder sig av kollektiva färdmedel i större utsträckning än vad män gör. Branschen är mansdominerad, vilket påverkat transportsystemets utformning. Vi vill ändra på detta.

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

## **2. Organisations- och regleringsfrågor, punkt 3 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att ett genomgående tema i regeringens trafikpolitik under den gångna mandatperioden har varit avreglering och bolagisering. Regeringen tycks vända på varje sten för att hitta verksamheter som kan överlämnas till marknaden. Vi vänder oss mot det sätt på vilket dessa förändringar beretts, beslutats och verkställts. Vi är även i sak djupt kritiska

till huvuddragen i denna privatiseringskampanj. Kollektivtrafiken, järnvägen, delar av flygplatsinfrastrukturen samt myndighetsutövande verksamheter som körkortsprov och fordonsbesiktning är genuint offentliga uppgifter som inte hur som helst kan överlätas till en vinstmaximerande marknad.

De utredningar som gjorts när det gäller avreglering av järnvägen, kollektivtrafiken, fordonsbesiktningen och körkortsprövningen håller genomgående en mycket låg kvalitet. Till stor del beror detta på extremt snäva utredningsdirektiv som i praktiken omöjliggör en annan slutsats än att den aktuella verksamheten ska avregleras. En rimligare ordning vore naturligtvis att tillsätta utredningar med ett brett mandat att identifiera problem och söka lösningar. Vi är också skarpt kritiska till den forcerade takten när det gäller att verkställa beslut. Järnvägs- och kollektivtrafik är verksamheter som präglas av stora och långsiktiga investeringar. Det innebär att omfattande förändringar i villkoren för att bedriva sådan verksamhet måste föregås av en lång omställningsperiod. En ansvarsfull regering söker dessutom breda, blocköverskridande uppgörelser när det gäller förändringar i det offentliga åtagandet, något som regeringen helt har bortsett ifrån.

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

### **3. Finansieringsfrågor, punkt 4 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2009/10:T8 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkandena 3 i denna del, 6 och 7,

2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 2,

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 58 och 124,

2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 10,

2009/10:T521 av Lena Hallengren m.fl. (s) och

2009/10:N475 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 7 och avslår motion

2009/10:T503 av Hans Wallmark m.fl. (m).

#### *Ställningstagande*

I dag sker investeringar i väg och järnväg i regel genom att staten tar upp hela kostnaden för investeringen under ett utgiftsområde. Budgetlagen medger dock att riksdagen ska kunna besluta om att finansiera infrastrukturinvesteringar genom lån i Riksgäldskontoret. Så har också den nuvarande

borgerliga regeringen valt att göra för att bl.a. finansiera vissa investeringar i Stockholms och i Västra Götalands län som sedan ska återbetalas med trängselskatt. Vi i det rödgröna samarbetet vill att lån ska tas upp i Riksgälden under planperioden för att kunna möjliggöra strategiska järnvägsinvesteringar som bygger starkt inför framtiden.

En ökad lånefinansiering har den fördelen att den underlättar en snabbare utbyggnad av kapaciteten för olika delar av infrastrukturen än vad som är möjligt vid en traditionell anslagsfinansiering. Dessa fördelar blir särskilt tydliga för stora och komplexa investeringar som behöver komma i gång snabbt utan kraftiga förseningar av byggstarten till följd av en långsam beslutsprocess. För vissa strategiska projekt anser vi därför att lånefinansiering är ett bra komplement till vanlig anslagsfinansiering.

Vi vill i sammanhanget ifrågasätta regeringens kritik av statlig lånefinansiering av infrastruktur mot bakgrund av att regeringen påfört kommuner och landsting stora extra utgifter, i form av medfinansiering av vägar och järnvägar, som i sin tur kommer att tas upp som nya lån i den kommunala bokföringen. Vi har svårt att förstå varför det skulle vara bättre att kommuner och landsting lånar till infrastruktur än att staten gör det.

Vi är vidare starkt kritiska till regeringens strategi att låta kommuner vara med och via skattsedeln finansiera statliga infrastruktursatsningar. Investeringar och underhåll av riksvägar, motorvägar och järnväg är ett statligt åtagande, och det är inte rimligt att övervältra kostnaderna för detta ansvar på kommuner och landsting. Många kommuner har ställts inför ett omöjligt val där de har känt sig tvingade att bidra med medfinansiering för att några investeringar överhuvudtaget ska komma till stånd. Vi inom det rödgröna samarbetet vill understryka att infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov, inte av enskilda kommuners ekonomi. Den kommunala medfinansieringen gröper ur kommunernas redan ansträngda budgetar, vilket givetvis också får konsekvenser för medborgarna i kommunen. Risken är dessutom att en växande andel kommunal medfinansiering ökar klyftorna mellan fattiga och rika kommuner och regioner, vilket ytterligare försämrar förutsättningarna för framtida tillväxt i de fattigare kommunerna. Vi motsätter oss bestämt en sådan utveckling. En rödgrön regering avser successivt återgå till principen att staten tar det övergripande ansvaret för nationella infrastrukturinvesteringar.

Vi vill också framhålla vår mening att överskottet från trängselskatter ovillkorligt ska återföras till regionen eller kommunen och dess valda instanser.

Koldioxidutsläppen på våra vägar ökar stadigt, inte minst på grund av allt fler och allt tyngre lastbilar. Denna trend måste brytas. Enligt vår mening är kilometerskatten ett effektivt styrmedel för att minska klimatpåverkan. Rätt utformad kan en sådan skatt öka effektiviteten i transportsystemet och därmed minska slitage, buller och utsläpp. I flera andra europeiska länder har man redan infört, eller planerar att införa, kilometerskatt för tunga lastbilar. Vi vill att detta sker också i Sverige, dock med



hänsyn tagen till de delar av skogsindustrin som saknar alternativ till transporter på väg. Kilometerskatt och andra ekonomiska styrmedel, tillsammans med de kraftfulla satsningar på järnväg som vi redovisar nedan i reservation 4, innebär att vi kan acceptera en måttfull höjning av banavgifterna under planperioden.

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

#### **4. Nationell plan för transportsystemet och länsplaner för regional transportinfrastruktur, punkt 5 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2009/10:T8 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkandena 1 och 2 i denna del,

2009/10:T213 av Fredrik Lundh Sammeli och Leif Pettersson (båda s),

2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 9,

2009/10:T321 av Hans Olsson m.fl. (s),

2009/10:T364 av Sonia Karlsson m.fl. (s),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 56, 57, 65, 66 och 82,

2009/10:T489 av Carina Hägg m.fl. (s),

2009/10:T512 av Christin Hagberg m.fl. (s) och

2009/10:T539 av Billy Gustafsson m.fl. (s),

bifaller delvis motionerna

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 2 och

2009/10:T537 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 6 och 8 samt avslår motionerna

2009/10:T217 av Ulrika Karlsson i Uppsala (m),

2009/10:T251 av Kjell Eldensjö (kd),

2009/10:T273 av Liselott Hagberg (fp) yrkandena 1 och 2,

2009/10:T275 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) yrkande 1 i denna del,

2009/10:T287 av Else-Marie Lindgren (kd) yrkandena 1 och 2,

2009/10:T302 av Betty Malmberg m.fl. (m, fp, c, kd),

2009/10:T303 av Betty Malmberg och Peder Wachtmeister (båda m),

2009/10:T315 av Lennart Pettersson och Gunnel Wallin (båda c),

2009/10:T342 av Claes Västerteg (c),

2009/10:T372 av Lennart Pettersson m.fl. (c, m, fp, kd),

2009/10:T388 av Yvonne Andersson (kd),

2009/10:T403 av Mats Sander och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda m),  
 2009/10:T415 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c),  
 2009/10:T425 av Betty Malmberg m.fl. (m),  
 2009/10:T439 av Marie Weibull Kornias (m) yrkandena 1 och 2,  
 2009/10:T440 av Marie Weibull Kornias (m),  
 2009/10:T451 av Cecilie Tenfjord-Toftby och Hans Rothenberg (båda m),  
 2009/10:T524 av Margareta Cederfelt (m),  
 2009/10:T525 av Walburga Habsburg Douglas (m),  
 2009/10:T529 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s),  
 2009/10:T538 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m) yrkande 4 och  
 2009/10:T541 av Stefan Attefall m.fl. (kd, c, m, fp) yrkandena 2 och 3.

### *Ställningstagande*

Vi rödgröna partier vill investera i ett bättre transportsystem. Det svenska transportsystemet måste moderniseras och klimatanpassas. Till skillnad från regeringen anser vi att det behövs kraftigt ökade satsningar på järnväg och kollektivtrafik. Järnvägstransporter är det mest miljövänliga sättet att resa och frakta gods. Spårburna transporter måste därför bli det självklara valet för näringsliv och enskilda där tåget är ett alternativ. För att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem föreslår vi följaktligen den största investeringen i järnväg och kollektivtrafik i modern tid. Vi vill under perioden 2010–2021 satsa över 100 miljarder kronor mer på infrastruktursatsningar än vad den nuvarande regeringen gör. Satsningarna sammanfattas i tabellen nedan.

<b>Satsning</b>	<b>Belopp (miljoner kronor)</b>
Strategiska projekt (t.ex. Ostlänken och Norrbotniabanan)	55 300
Höjda anslag för den nationella planen, i huvudsak järnvägsinvesteringar i hela landet	13 360
Urban kollektivtrafik och cykel, statsbidrag	9 000
Stockholmsobjekt	5 100
Hela-landet-potten	9 000
Drift och underhåll	8 000
Godspotten	2 000
<b>Summa</b>	<b>101 760</b>

Vi föreslår att Trafikverket under planperioden 2010–2021 får låna 55,3 miljarder kronor för strategiska infrastrukturinvesteringar. Härigenom möjliggörs en mycket kraftig modernisering och kapacitetsökning av järnvägssystemet. I likhet med många andra europeiska länder måste Sverige förses med en högklassig järnvägsinfrastruktur som ger snabba och effektiva persontransporter som konkurrerar med såväl flyg som bil. Därför föreslår vi att byggandet påbörjas av Sveriges första höghastighetsbanor: Stockholm–Linköping och Göteborg–Borås. Att som regeringen förordar

dra ut på beslut och fördröja satsningen på höghastighetståg innebär i praktiken att förutsättningarna för järnvägarna gradvis försämras. Vi motsätter oss detta. Bland övriga strategiska infrastrukturinvesteringar som vi vill påbörja kan nämnas Norrbotniabanan, dvs. en ny och strategiskt viktig kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå, samt förbättringar av sträckan Sundsvall–Gävle. Vi vill även höja anslagen i den nationella planen med ca 13,4 miljarder kronor, huvudsakligen för investeringar i järnväg så att samtliga spårprojekt i Trafikverkets s.k. plus-15-procentsalternativ kan genomföras, dvs. prioriterade åtgärder som ger större kapacitet och höjda hastigheter i många olika delar av landet.

Det finns också stora behov av att säkerställa och förbättra tillförlitligheten i det befintliga järnvägssystemet. Bristerna i dagens system blottades inte minst i samband med de stora störningarna i järnvägstrafiken under den gångna vintern. Anslaget till drift och underhåll av järnväg måste därför höjas. Vi avsätter 8 miljarder kronor för detta ändamål under planperioden.

För att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem är det angeläget att godstransporter med smarta kombinationer av järnväg, sjöfart och väg underlättas. Vi vill därför bl.a. tidigarelägga Hamnbanan i Göteborg. Vidare föreslår vi en särskild godspott på 2 miljarder kronor för investeringar i transportslagsövergripande transporter.

Att resa kollektivt är att resa hållbart. Vi i det rödgröna samarbetet är därför angelägna om att investera i en bättre kollektivtrafik. Kollektivtrafiken bidrar på många olika sätt till att skapa välfärd och samhällsnytta. Många människor har kollektivtrafiken som enda resealternativ eller är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken för sina längre förflyttningar. Inte minst i våra växande städer behövs mer kollektivtrafik för att minska utsläpp och trängsel. Således avsätter vi 9 miljarder kronor under planperioden för satsningar på urban kollektivtrafik och cykelåtgärder. Vi satsar också 9 miljarder kronor i en särskild pott för infrastrukturåtgärder i hela landet med fokus på jobb, klimat och kollektivtrafik. Syftet är att härigenom bidra till investeringar i kommunernas infrastruktur och stödja satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång och att därigenom minska biltrafikens andel.

Kollektivtrafiken och framkomligheten i Stockholm måste förbättras. Vi föreslår för detta ändamål en särskild satsning på 10 miljarder kronor, varav ca 5 miljarder kronor utgörs av statsbidrag för byggandet av spårvägar, utbyggd kollektivtrafik och bättre cykelbanor. Tillsammans med regional finansiering möjliggörs härigenom åtgärder för sammanlagt 17 miljarder kronor. För att effektivisera nyttjandet av landets hårdast trafikerade vägsträcka vill vi dessutom införa en trängselskatt på Essingeleden från slutet av 2011. Detta väntas kunna bidra med ca 250 miljoner kronor per år till finansieringen av Stockholmssatsningen. Vad beträffar Förbifart Stockholm konstaterar vi att detta är en fråga som delar opinionen i länet. Vi anser dock att det är rimligt att Stockholmarna själva får

vara med och bestämma hur de vill utveckla sin region. Vi menar därför att det är viktigt att låta invånarna i Stockholms län genom en folkomröstning avgöra om man vill bygga Förbifart Stockholm eller om man i stället vill satsa på ökad kapacitet i kollektivtrafiken.

Kilometerskatten finansierar med god marginal de lån vi tar upp för att göra ett antal strategiska järnvägsinvesteringar. Rätt utformad kan en sådan skatt öka effektiviteten i transportsystemet och därmed minska slitage, buller och utsläpp. Vi anser att kilometerskatten skulle kunna införas tidigast 2013 och att den skulle kunna generera ett årligt överskott runt 4 miljarder kronor.

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

## **5. Strategiska hamnar och kombiterminaler, punkt 7 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 11,  
2009/10:T366 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,  
2009/10:T369 av Billy Gustafsson m.fl. (s),  
2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 78 och 79 samt  
2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 5 i denna del  
och  
avslår motion  
2009/10:T531 av Gunnar Axén m.fl. (m, c, fp, kd) i denna del.

### *Ställningstagande*

Sverige behöver ett effektivt och klimatanpassat system för att transportera gods. Detta kräver ett sammanhållet trafiksystem där de olika transportslagen samverkar och kompletterar varandra.

Sveriges långa kust med alla dess hamnar är en stor fördel från kommunikationssynpunkt och möjliggör en utvecklad sjöfart. Sedan 1950- och 1960-talen har emellertid en stor del av transportererna till sjöss överförts till lastbil. Med rätt politik skulle denna utveckling kunna vändas så att vägtrafiken avlastas och en ökad andel av transportererna utförs till sjöss.

Staten har vid ett antal tidigare tillfällen försökt hitta ett sätt att infoga hamnarna i en rationell godstransportstruktur som tillgodoser näringslivets behov. Det var mot bl.a. den bakgrunden som den socialdemokratiska regeringen – tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet – i juni 2006

tillsatte Hamnstrategiutredningen (N2006:09). Utredningen hade bl.a. i uppdrag att peka ut ett antal prioriterade hamnar för godstransporter, vilket skulle göra att staten i framtiden kan styra statliga resurser mer effektivt. Ett utpekande av strategiska hamnar skulle även kunna bidra till en bättre samordning av investeringar mellan trafikverken. Utredningen presenterade sedermera i januari 2007 sitt slutbetänkande, *Hamnstrategi – Strategiska hamnader i det svenska godstransportsystemet* (SOU 2007:58). Vi anser att Hamnstrategiutredningen har bedrivit ett omfattande och gott arbete. Vi menar därför att det nu är angeläget att fullfölja utredningens förslag och satsa på strategiskt viktiga hamnar och ställa tydliga krav. Härigenom skulle stora vinster kunna göras i form av konkurrenskraftiga hamnar. I sammanhanget vill vi klargöra att miljöaspekter bör bli ett viktigt inslag i de avtal som staten förutsätts teckna med de strategiska hamnarna.

Vi vill vidare framhålla behovet av att utveckla ett bra nät av kombiterminaler. Sverige måste ha inte bara bra hamnar med hög kapacitet utan även kombiterminaler i anslutning till hamnarna där lastbilar kan ansluta för inomregionala transporter och tåg för långväga transporter. Även i våra regionala centrum ska det finnas goda möjligheter att snabbt överföra gods mellan långväga järnvägstransporter och lokala lastbilstransporter.

Trots att Banverket på regeringens uppdrag redan i september 2007 föreslog ett nät av strategiska kombiterminaler, väljer regeringen att avstå från att peka ut ett sådant nät.

Regeringen vill uppenbarligen inte prioritera vare sig strategiska hamnar eller strategiska terminaler, vilket också återspeglas i åtgärdsplaneringen. Vi är starkt kritiska till regeringens hållning. Denna rimmar illa med regeringens egen målsättning om att stärka det transportslagsövergripande perspektivet i planeringen. Regeringens ställningstagande är beklagligt då det inte gynnar utan snarast skadar svensk sjöfart och den svenska industrin.

Vi i det rödgröna samarbetet anser att strategiska hamnar och strategiska kombiterminaler bör pekas ut i syfte att ge dem prioritet i fördelningen av statliga infrastrukturinvesteringar. För att det ska vara möjligt att bygga ett sammanhållet nationellt transportsystem måste möjligheterna att nyttja hamnar och kombiterminaler planeras på ett så strategiskt sätt som möjligt. Med förbättrad samordning och samverkan mellan trafikslagen kan transporter bli mer effektiva och transport- och energisnåla; i detta avseende har såväl hamnar som kombiterminaler en nyckelroll.

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

**6. Fyrstegsprincipen, punkt 8 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

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

2009/10:T8 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkande 4 och

2009/10:MJ471 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 7.

*Ställningstagande*

Vi i det rödgröna samarbetet vill framhålla vikten av att tillämpa den s.k. fyrstegsprincipen i infrastrukturplaneringen. Principen innebär att man först ska överväga sådana åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt. I ett andra steg prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur. I det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder. Först i ett fjärde steg prövas nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader i ny terrängkorridor. Fyrstegsprincipen är följaktligen ett sätt att lösa transportproblem utan att använda mer finansiella resurser än vad som verkligen är nödvändigt. Härigenom kan de finansiella medlen kanaliseras till de investeringar som verkligen behövs.

Såväl Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) som Riksrevisionen har i granskningar påvisat att det finns tydliga brister i hur trafikverken och regionerna tillämpar fyrstegsprincipen. Det är angeläget att denna tillämpning förbättras. Vi vill understryka att åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt alltid ska prioriteras i första hand. Andra metoder att lösa transportproblem måste få en seriös prövning innan byggande av ny infrastruktur beslutas.

Vi anser därför att det krävs en utarbetad metod för hur fyrstegsprincipen ska tillämpas och krav på tydligare redovisning av dess tillämpning.

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

**7. Miljökrav vid offentlig upphandling, punkt 10 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Staten har en viktig roll när det gäller att ställa om till ett hållbart samhälle. Vi i det rödgröna samarbetet anser att staten kan främja utvecklingen av effektiva och miljövänliga transportlösningar bl.a. genom att vid offentlig upphandling av transporter premiera de transportörer som tar sitt klimatansvar. Det är inte bara den billigaste transporten som ska styra, utan även kvalitativa aspekter som klimat och luftkvalitet. Staten bör därför kunna ställa krav på klimatsmarta godstransporter.

Staten betraktas som föredöme och kan därför sända ut positiva signaler till övriga delar av samhället om vilken väg man kan och bör gå. Staten liksom kommuner bör exempelvis inte upphandla sjöfart från länder eller fartyg som svartlistats i den årliga rankning som görs utifrån Paris MOU (Paris Memorandum of Understanding on Port State control). Detta blir en uppmuntran till andra transportköpare att ställa liknande krav.

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

### **8. Vissa EU-frågor, punkt 12 (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2009/10:T226 av Alf Eriksson (s),

2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 38 och

2009/10:MJ468 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 17 och

avslår motion

2009/10:T471 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

EU är en viktig aktör när det gäller offentliga infrastrukturinvesteringar, både i medlemsländerna och i vår omvärld. EU kan därför spela en stor roll i att främja övergången till ett klimatanpassat samhälle.

EU:s investeringar i infrastruktur måste inriktas på klimatvänliga transporter av människor och gods. För att minska utsläppen av växthusgaser måste därför järnväg och sjöfart prioriteras, liksom system för samordning och omlastning, för ett optimalt utnyttjande av de olika transportslagens fördelar. Därigenom kan transportsystemets klimatpåverkan brytas.

Vi vill understryka att en betydande andel av godstransporterna på de europeiska vägarna måste flyttas över till järnvägen. Det europeiska järnvägsnätet är i dag dessvärre dåligt anpassat för långa godstransporter på grund av såväl bristande samordning inom tågtrafiken som ett flertal tekniska hinder. Enligt vissa uppgifter går järnvägstransporter från Sverige till Sydeuropa med en medelhastighet av 9 km/tim. Detta är fullständigt oacceptabelt. Om järnvägstransporter inom EU ska kunna utgöra ett attraktivt alternativ till biltransporter måste kraftfulla förbättringar ske. För att minska klimatutsläppen från transportsektorn och för att åstadkomma billigare och effektivare transporter över gränserna krävs därför intensifierade ansträngningar för att skapa ett gemensamt järnvägssystem inom EU. Det är angeläget att den svenska regeringen aktivt driver denna fråga.

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



# Särskilda yttranden

## 1. Samhällsekonomiska bedömningar, punkt 2 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Riksdagen har beslutat att transportsektorn ska bli jämställd. Mycket återstår dock att göra. Vi i Vänsterpartiet vill därför betona vikten av att arbeta för att kvinnor får en bättre transportsituation. Det är uppenbart att kvinnor i dag har behov av eller önskemål om bl.a. mer och bättre fungerande kollektivtrafik, fler gång- och cykelvägar, kortare avstånd och större miljö- och säkerhetshänsyn. Detta måste återspeglas bättre i utvecklingen av transportsystemet.

Vi vill att Trafikverket utvecklar de samhällsekonomiska kalkylerna så att mäns och kvinnors värderingar tillmäts samma vikt. Många av de ekonomiska värden som använts i kalkyler har satts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov. Exempelvis har intjänad tid ansetts vara värd mycket: att spara en timme i tjänsteärende med bil var värt 238 kr medan en sparad timme med kollektivtrafiken – på väg mellan ”dagis” och hemmet – endast värderades till 42 kr. Tidigare värderades tiden också olika beroende på vilket färdmedel som användes i tjänsten. De trafikslag och de ärenden som främst utfördes av kvinnor ansågs ofta ha lägre samhällsekonomiskt värde än de ärenden och trafikslag där män dominerar. Detta var oacceptabelt. Vi välkomnar att det nu skett revideringar av den kalkyl som används, men det behövs fortfarande diskussion om vissa delar. På motsvarande vis vill vi att det utreds hur den samhällsekonomiska kalkylen kan ändras så att den innefattar en värdering som inte missgynnar låginkomsttagare, personer med utländsk bakgrund, barn eller ungdomar.

Vi anser även att de samhällsekonomiska kalkylerna måste ändras så att miljöeffekterna ges större tyngd. Med en annan prissättning på koldioxid anser vi t.ex. att cykelns konkurrenskraft skulle kunna stärkas avsevärt. Enligt vår uppfattning har cykeln mycket stor potential och är ett framtidsinriktat transportmedel på kortare distanser. Det är bra att man numera i de samhällsekonomiska kalkylerna söker ta hänsyn till de positiva hälsoeffekter som regelbunden cykling innebär. Däremot invänder vi mot att man inte har ändrat på själva kostnadssidan, dvs. att t.ex. biltrafikanters hälsoeffekt försämras när de väljer bil framför cykel. Ytterligare en brist är att den samhällsekonomiska kalkylen inte tar hänsyn till åtgärder som minskar efterfrågan på transporter; med en god samhällsplanering får vi dock minskad stadsutglesning och därmed minskat behov av att färdas med motorfordon. Med en utbyggd cykeltrafik minskar kravet på dyra väginvesteringar.

## **2. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 6 (s, v, mp)**

Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp) anför:

Vi anser att riksdagen normalt sett inte bör besluta om utbyggnader och underhållsinsatser av olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Med anledning av de motionsförslag som behandlas i detta avsnitt vill vi dock klarlägga att genom det rödgröna samarbetet har en bred och ambitiös överenskommelse tagits fram med omfattande satsningar på att skapa ett effektivt och hållbart framtida transportsystem. Satsningarna innehåller 100 miljarder kronor ytterligare till järnvägens infrastruktur än vad regeringen anvisat för planperioden 2010–2021. Med vårt förslag till kraftigt utökad planeringsram tillgodoses en stor del av motionsförslagen som lagts fram till förmån för främst olika angelägna järnvägsprojekt i landet.

## **3. Planeringsprocessen m.m., punkt 9 (v, mp)**

Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp) anför:

Vi i Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna anser att det inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Vi måste få till stånd en samhällsplanering och ett byggnad som minskar behovet av långväga fysiska transporter.

Genom att bebyggelse förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk, infartsparkeringar byggs m.m., kan samhällsplaneringen vara ett av flera verktyg mot ett mer transporteffektivt och energisnålt samhälle. Planeringen måste bygga på mer energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektivtrafik med järnväg och buss. I större städer har gång och cykel den största potentialen på korta transportsträckor. Detta kan bl.a. stimuleras genom nya cykelbanor, låncyklar och regionala cykelleder. I glesare bygder kan anropsstyrd kollektivtrafik minska bilresorna på kortare sträckor. Listan över åtgärder som en god samhällsplanering kan leda till kan göras lång.

Vid större exploateringsprojekt finns krav på att en exploatör ska redovisa vilka miljökonsekvenser förslaget får i samband med en ändrad markanvändning. Vi anser dock att det är en brist att exploatören i dag inte behöver redovisa vilka transportbehov som uppkommer och därför inte heller behöver ta ansvar för hur man kan minimera eller styra transportslag så att det ger en positiv effekt på miljö och hälsa. Vi vill att kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner för minskat transportbehov och miljövänligare resor.

Den pågående utbyggnaden av externhandeln utanför centrum och bostadsområden medför att fler använder bilen samtidigt som den som inte har tillgång till bil drabbas hårt. Etableringen av externa köpcentrum är följaktligen såväl en miljöfråga som en jämlikhets- och jämställdhetsfråga. Vi vill därför att befintliga stadskärnor ska utvecklas och att det i plan-

och bygglagen införs begränsande bestämmelser om detaljhandelsanläggningar i externa lägen. I avvaktan på sådana lagändringar anser vi att ett moratorium mot externa köpcentrum bör införas.

Kollektivtrafikpunkter måste anpassas så att de är trygga för alla. Otrygga miljöer måste byggas bort. Det kan t.ex. handla om att bättre utforma stationer och hållplatser och undvika att bygga mörka passager och tunnlar.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2009/10:197 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021.

### Följdmotionen

*2009/10:T8 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att åtgärdsplanen för transportsystemet 2010–2021 bör ges den inriktning som redovisas i denna motion.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att man av klimat- och jobbskäl bör prioritera nyinvesteringar i järnväg och annan kollektivtrafik.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ekonomiska styrmedel.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det krävs en utarbetad metod för hur fyrstegsprincipen ska tillämpas och krav på tydligare redovisning av dess tillämpning.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka de statliga insatserna för att nå målet om fördubblad andel kollektivtrafikresor till år 2020.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lånefinansiering via Riksgälden för att möjliggöra strategiska investeringar i järnväg.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen successivt bör återgå till principen att staten tar det övergripande finansiella ansvaret för nationella infrastrukturinvesteringar.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att andelen resande med cykel bör öka och att det krävs statliga åtgärder som underlättar att målsättningen nås.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008

*2008/09:T464 av Kerstin Lundgren (c):*

Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till åtgärder i syfte att öka trafiksäkerheten och framkomligheten i det nationella vägnätet i enlighet med vad som anförs i motionen.

*2008/09:T471 av Staffan Danielsson m.fl. (c, m, fp, kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att E 22 genom Söderköping och Norrköping snarast bör byggas ut.

*2008/09:T528 av Agneta Lundberg m.fl. (s):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan kortas i skogslänen.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

*2009/10:Ju381 av Esabelle Dingizian m.fl. (mp):*

30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en plan för hur statens upphandling av och investeringar av trafik ska omfördelas för att styra mot ökad jämställdhet inom transportsektorn.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda regelsystemet ur ett jämställdhetsperspektiv och föreslå vilka ändringar som behövs för att transportsystemet ska bli jämställt.

*2009/10:T201 av Jörgen Johansson och Sofia Larsen (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utveckla kommunikationsnätet i Mälardalen så att arbetsmarknadsregionen stärks.

*2009/10:T206 av Annelie Enochson (kd):*

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

*2009/10:T207 av Maria Lundqvist-Brömster (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att satsa på Norrbottenbanan.

*2009/10:T211 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av Bergslagspendeln.

*2009/10:T213 av Fredrik Lundh Sammeli och Leif Pettersson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljövänligt resande.

*2009/10:T216 av Anne-Marie Pålsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om beslut om utbyggnad av E22 till en fyrfilig väg.

*2009/10:T217 av Ulrika Karlsson i Uppsala (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en utredning om rådigheten över industrispår.

*2009/10:T219 av Lena Asplund (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand.

*2009/10:T221 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förstärka infrastrukturen kring Sundsvalls hamn.

*2009/10:T226 av Alf Eriksson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en gemensam järnvägsstandard i Europa.

*2009/10:T228 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda m):*

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

*2009/10:T229 av Annicka Engblom m.fl. (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnaden av E22.

*2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen 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.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommunal medfinansiering av statlig infrastruktur.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra insatser som höjer trafiksäkerheten så att restiderna kan förkortas i skogslänen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att ta större hänsyn till de tunga transporterarna vid fördelning av vägenslag både till drift och till investeringar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av bra vägar för att den växande turistnäringen ska kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om standarden på det nationella stamvägnätet i skogslänen.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att kraftigt stärka underhållet av järnvägarna så att punktligheten i järnvägssystemet kan förbättras.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att ge godstrafiken en betydligt högre prioritet i fördelningen av järnvägsanslag.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utveckla ett bra nät av kombi-terminaler.

*2009/10:T235 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av lagstiftningen om allmän och enskild väg.

*2009/10:T237 av Egon Frid (v):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att E20 genom Skaraborg bör göras till en planfri fyrfältsväg med mitträcke.

*2009/10:T239 av Maria Plass (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av trafiksituationen vid trafikplatser i anslutning till motorväg.

*2009/10:T240 av Bengt-Anders Johansson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 26 och Smålandsstenar.

*2009/10:T241 av Bengt-Anders Johansson och Jan Ericson (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av riksväg 27.

*2009/10:T242 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om effektiva, trygga och säkra riksvägar.

*2009/10:T244 av Christer Winbäck (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upprustning av Kinnekullebanan.

*2009/10:T246 av Mikael Oscarsson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i kommande planeringsdirektiv till Banverket peka ut järnvägen Dannemora–Hargshamn som ett prioriterat projekt.

*2009/10:T247 av Lennart Sacrédeus (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i kommande planeringsdirektiv till Banverket peka ut Dalabanan som ett prioriterat projekt.

*2009/10:T250 av Mikael Oscarsson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt vidta åtgärder för att rusta upp vägstråket Råta linjen.



*2009/10:T251 av Kjell Eldensjö (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nationella infrastruktursatsningar i höghastighetsbanor och tåg med Ostlänken som första sträcka.

*2009/10:T252 av Mikael Oscarsson (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera byggandet av en järnväg mellan Enköping och Uppsala.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera utbyggnaden av väg 288 mellan Östhammar och Uppsala.

*2009/10:T257 av Chatrine Pålsson Ahlgren (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en satsning på utbyggd infrastruktur i sydöstra Sverige.

*2009/10:T258 av Lars Gustafsson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelserna av ett färdigställt dubbelspår längs hela Västkustbanan.

*2009/10:T264 av Sofia Larsen (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på infrastruktur i Örebro län.

*2009/10:T265 av Sofia Larsen (c):*

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

*2009/10:T266 av Kenneth Johansson m.fl. (c):*

Riksdagen beslutar att uttala sitt stöd för intentionerna i den överenskommelse som tecknats mellan Banverket och Region Dalarna angående Dalabanen.

*2009/10:T270 av Jan Lindholm (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om det omedelbara behovet av att Banverket bygger det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge.

*2009/10:T271 av Jan Lindholm (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en järnväg till och en järnvägsstation i Sälen.

*2009/10:T273 av Liselott Hagberg (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i kommande beslut om strategiska infrastruktursatsningar besluta om byggande av höghastighetsbanor på sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planeringen bör följa den etappindelning som utredningen för höghastighetsbanor föreslagit, där sträckan Järna–Linköping, den s.k. Ostlänken, finns med i etapp ett.

*2009/10:T274 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Kastrup.

*2009/10:T275 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av järnvägssatsningar i Skåne.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av de svenska satsningarna på infrastruktur.

*2009/10:T276 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med halverade avgifter respektive nolltaxa på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda om broavgifterna ska avskaffas eller sänkas efter det att investeringslånen är betalda.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur eventuella framtida broavgifter kan användas till väg- och järnvägsinvesteringar i Skåne och Själland.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till hel eller delvis skattefinansiering av Öresundsbron.

*2009/10:T277 av Carin Runeson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för godstrafiken på Bergslagsbanan.

*2009/10:T282 av Hans Unander m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av Västerdalsbanan.

*2009/10:T286 av Michael Anefur (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att E22 bör byggas ut till fyrfilig motorväg på hela sträckan Malmö–Norrköping.

*2009/10:T287 av Else-Marie Lindgren (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utveckling och förnyelse av infrastruktur och samverkan med Danmark och Tyskland om Fehmarn bält-förbindelsen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att Götalandsbanan blir av.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det är angeläget att det byggs en effektiv järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Borås inom rimlig tid.

*2009/10:T289 av Otto von Arnold (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fortsatt utbyggnad av infrastrukturen kring Trelleborgs hamn.

*2009/10:T290 av Stefan Attefall (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trygga och säkra riksväg 26.

*2009/10:T294 av Jan Ertsborn (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att färdigställa Väst kustbanan genom Halland.

*2009/10:T296 av Jan Ertsborn och Emma Carlsson Löfdahl (båda fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om framtiden för järnvägslinjen Nässjö–Halmstad.

*2009/10:T299 av Lars Tysklind (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en långsiktig satsning på en upprustning och utveckling av Bohusbanan hela sträckningen från Strömstad till Göteborg.

*2009/10:T300 av Lars Tysklind (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planeringssystemet för infrastrukturinvesteringar måste säkra tillväxt och utveckling i hela landet, dvs. också utanför storstadsregionerna.

*2009/10:T302 av Betty Malmberg m.fl. (m, fp, c, kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planeringsprocessen för Ostlänken bör fortsätta och att arbetet prioriteras och påskyndas.

*2009/10:T303 av Betty Malmberg och Peder Wachtmeister (båda m):*

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

*2009/10:T310 av Leif Jakobsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att genomföra en systemöversyn av storstädernas infrastruktur.

*2009/10:T311 av Lennart Axelsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Länspendeln Nora–Laxå i Örebro län.

*2009/10:T312 av Susanne Eberstein och Berit Andnor (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av E14.

*2009/10:T313 av Susanne Eberstein och Berit Andnor (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av Mittbanan.

*2009/10:T315 av Lennart Pettersson och Gunnel Wallin (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om samordning av beslut om den nationella infrastrukturplanen för 2010–2021 och ett inriktningsbeslut om höghastighetsbanor i Sverige.

*2009/10:T321 av Hans Olsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en ny höghastighetsjärnväg mellan Borås och Göteborg.

*2009/10:T323 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av riksväg 68.

*2009/10:T325 av Patrik Björck m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att rusta upp Västra stambanan och göra den fyrspårig hela vägen från Göteborg till Stockholm.

*2009/10:T327 av Carina Ohlsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut och utveckla Kinnekullebanan.

*2009/10:T329 av Billy Gustafsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av E22 i Östergötland.

*2009/10:T331 av Peter Hultqvist m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar utmed Dalabanan i syfte att åstadkomma kortare restid och regionförstoring.

*2009/10:T332 av Peter Hultqvist m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utpeka Bergslagsbanan som nationellt godsstråk och att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar utmed densamma.

*2009/10:T333 av Peter Hultqvist m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ytterligare investeringar i E16-projektet Gävle–Malung–Oslo, riksväg 70 Enköping–Idre samt riksväg 50, Bergslagsdiagonalen.

*2009/10:T337 av Britta Rådström m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av goda kommunikationer i Västerbotten.

*2009/10:T339 av Alf Eriksson och Phia Andersson (båda s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av järnvägen mellan Varberg och Herrljunga.

*2009/10:T342 av Claes Västerteg (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om finansiering av höghastighetsbanor såsom Götalandsbanan.

*2009/10:T343 av Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återinföra persontrafik på järnvägssträckan Flen–Oxelösund (TGOJ-banan).

*2009/10:T344 av Jan R Andersson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta persontrafiken mellan Berga och Oskarshamn fram till Gotlandsterminalen.

*2009/10:T347 av Margareta B Kjellin (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upprustning av Ostkustbanan mellan Sundsvall och Uppsala.

*2009/10:T348 av Mats Sander (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dubbelspår på hela Västkustbanan.

*2009/10:T350 av Tommy Ternemar m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggd spårbunden kollektivtrafik i Värmland.

*2009/10:T353 av Staffan Anger (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av vägen mellan Eskilstuna och Västerås.

*2009/10:T356 av Eva Bengtson Skogsberg (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att investeringar i transportinfrastrukturen ska ske på ett sätt som gynnar utvecklingen i hela landet.

*2009/10:T357 av Anders Hansson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av Simrishamnsbanan.

*2009/10:T358 av Lars Wegedal (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för byggande av Sydostlänken.

*2009/10:T362 av Kerstin Haglö m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den nödvändiga kopplingen mellan norra Polen och den nordiska triangeln i Östersjöstrategins handlingsplan.

*2009/10:T364 av Sonia Karlsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för projektering av Ostlänken.

*2009/10:T365 av Tommy Waidelich (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att gräva ned järnvägsspåren genom Sundbyberg.

*2009/10:T366 av Sinikka Bohlin m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten att peka ut strategiska hamnar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten att peka ut strategiska kombi-terminaler.

*2009/10:T368 av Kerstin Haglö m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättring av infrastrukturen i Blekinge.

*2009/10:T369 av Billy Gustafsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Norrköpings hamn bör pekas ut som en av Sveriges strategiska hamnar där staten i infrastrukturplaneringen studerar förutsättningarna för ett ökat ansvar för planering och finansiering av infrastrukturinvesteringar.

*2009/10:T371 av Staffan Danielsson m.fl. (c, m, fp, kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att E22 genom Söderköping och Norrköping snarast bör byggas ut.

*2009/10:T372 av Lennart Pettersson m.fl. (c, m, fp, kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att undersöka förutsättningarna för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

*2009/10:T373 av Anders Åkesson och Staffan Danielsson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla och förbättra järnvägen och vägen mellan Västerвик och Linköping.

*2009/10:T378 av Ulf Nilsson (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utbyggda vägar och järnvägar till hamnstäderna Trelleborg och Ystad.

*2009/10:T381 av Anna Lilliehöök (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fullborda ringen runt Stockholm.

*2009/10:T384 av Karin Enström (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en eventuell utbyggnad av Roslagsbanan.

*2009/10:T387 av Dan Kihlström och Lars-Axel Nordell (båda kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Inlandsbanan ska betraktas som ett nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.

*2009/10:T388 av Yvonne Andersson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppföra Europakorridoren.



*2009/10:T389 av Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i Inlandsbanan i första hand på sträckan Brunflo–Sveg.

*2009/10:T390 av Olle Thorell m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för satsningar på Räta linjen.

*2009/10:T393 av Britta Rådström (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för elektrifiering av tvärbanan från Hällnäs till Storuman.

*2009/10:T394 av Lars Wegedal m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förutsättningarna för transporter i Kronobergs län.

*2009/10:T396 av Berit Andnor och Gunnar Sandberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en framtida järnvägsförbindelse mellan Östersund och Umeå.

*2009/10:T397 av Berit Andnor och Gunnar Sandberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en östvästlig transportkorridor.

*2009/10:T399 av Christer Engelhardt (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för utveckling av de gotländska länsvägarna.

*2009/10:T402 av Monica Green m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga om E20 till fyrfältsväg.

*2009/10:T403 av Mats Sander och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på Europabanan.

*2009/10:T404 av Staffan Appelros och Gustav Nilsson (båda m):*

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

*2009/10:T405 av Emma Carlsson Löfdahl och Jan Ertsborn (båda fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26.

*2009/10:T406 av Emma Carlsson Löfdahl (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet byggs om till motorväg och att den fortsatta sträckningen från Jönköping till Västervik byggs om till två-plus-ett-väg.

*2009/10:T407 av Gunnar Andrén (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga vidare på Stockholmregionens tunnelbana för framkomlighetens, resenärernas och miljöns skull och för att minska trängseln ovan jord.

*2009/10:T409 av Gunnar Andrén (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättrade kommunikationer av bostads- och näringslivsskäl inom Norrtälje kommun.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda att Europaväg 18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägvägsnittet Rosenkälla–Söderhall.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av upprustning av riksväg 77.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att tillsammans med Norrtälje stad se till att Förbifart Norrtälje väster om nuvarande riksväg 76 omgående kan påbörjas.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av färjor drivna av Vägverket för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.

*2009/10:T410 av Gunnar Andrén (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Banverket utreda frågan om järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter.

*2009/10:T414 av Agneta Berliner (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om E20-avsnittet i Arboga.

*2009/10:T415 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga om slussen i Södertälje för att främja en miljövänlig tillväxt och undanröja översvämningshot i Mälarenregionen.

*2009/10:T416 av Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om goda kommunikationers avgörande betydelse för tillväxten i Västmanland.

*2009/10:T425 av Betty Malmberg m.fl. (m):*

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

*2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör införas en transporthierarki som tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att de övergripande trafik- och miljömålen ska nås.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen mer omfattande bör utreda hur den samhällsekonomiska kalkylmodellen kan ändras så att den dels tar hänsyn till miljöeffekter på ett bättre sätt, dels innefattar en värdering som inte missgynnar kvinnor.
56. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till ökat underhåll.
57. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till nyinvesteringar i järnvägen.

58. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska införas en investeringsbudget för att möjliggöra ökade investeringar i järnväg, men även för att fördela kostnaderna bättre mellan olika generationer.
65. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till lågtrafikerade banor.
66. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till kapillärspår.
68. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Banverket och de andra trafikverken ska utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna så att mäns och kvinnors värderingar tillmäts samma vikt, men även så att miljöeffekterna ges större tyngd.
78. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör peka ut ett antal strategiska hamnar.
79. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör peka ut ett antal strategiska kombiterminaler.
82. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det är viktigt att det sker en utbyggnad av Södertälje kanal.
124. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkterna från framtida trängselskatter, förutom system- och administrationskostnaderna, ovillkorligt ska återföras till regionen eller kommunen och dess valda instanser.

*2009/10:T432 av Jan Erik Ågren (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dubbelspår mellan Sundsvall och Uppsala.

*2009/10:T433 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att prioritera dubbelspår och trippelspår vid trängsektorer.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att investeringar i vägar kombineras med investeringar för fordon som drivs med förnybara drivmedel.

*2009/10:T439 av Marie Weibull Kornias (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fast förbindelse på leden mellan Helsingborg och Helsingör.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta EU medfinansiera förstudien av en fast förbindelse på leden mellan Helsingborg och Helsingör.

*2009/10:T440 av Marie Weibull Kornias (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnaden av höghastighetsbanor på sträckorna Stockholm–Helsingborg/Malmö och Stockholm–Göteborg, som enligt internationella erfarenheter bör genomföras som ett samordnat projekt med en huvudman – projektbolaget – för att optimera planering, finansiering, upphandling, byggande, avtalshantering och trafikstart.

*2009/10:T441 av Marie Weibull Kornias (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Banverket i uppdrag att utreda frågan om en tunnel på sträckan Maria station och Knutpunkten.

*2009/10:T442 av Marie Weibull Kornias (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att broavgifterna ska utformas med beaktande av de riktlinjer som gemensamt lagts fast av Danmark och Sverige för att upprätthålla konkurrensneutraliteten på Öresund mellan bron i söder och färjorna i norra delen av Öresund.

*2009/10:T446 av Agneta Gille och Mats Berglind (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra väg- och järnvägs kommunikationerna i Uppsala län.

*2009/10:T447 av Agneta Gille (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för järnvägstrafik från Uppsala till Östhammar.

*2009/10:T451 av Cecilie Tenfjord-Toftby och Hans Rothenberg (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att prioritera sträckan Borås–Göteborg i arbetet med den föreslagna Götalandsbanan.

*2009/10:T454 av Monica Green m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Västra stambanan genom Lerum.

*2009/10:T457 av Fredrik Olovsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra de i motionen beskrivna järnvägs- och väginvesteringarna i Sörmland.

*2009/10:T458 av Fredrik Olovsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättringar av Västra stambanan.

*2009/10:T459 av Christer Adelsbo m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att prioritera satsningar på E22.

*2009/10:T460 av Peter Jonsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av Trollhättepaketet.

*2009/10:T461 av Renée Jeryd m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Dalslands kanal och Dal Västra Värmlands Järnväg.

*2009/10:T462 av Peter Jonsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av medel till bärighets- och tjälsäkring av grusvägar i Dalsland.

*2009/10:T464 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i sydöstra Sverige.

*2009/10:T465 av Carina Adolfsson Elgestam (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av insatser för besöksnäringen.

*2009/10:T467 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelförläggning av järnvägen genom Sundsvalls centrum.

*2009/10:T468 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att åtgärda de kvarstående flaskhalsarna på Ådalsbanan och Ostkustbanan.

*2009/10:T471 av Agneta Lundberg m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra de kvarvarande svenska projekten i Botniska korridoren.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av att nationellt prioritera projekt för möjligheten att uppnå TEN-status.

*2009/10:T472 av Catharina Bråkenhielm och Jan-Olof Larsson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för utveckling av trafiken på Bohusbanan och upprustning av Bohusbanans norra del.

*2009/10:T474 av Stefan Attefall och Emma Henriksson (båda kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga en järnvägsförbindelse till Finland från gruvområdet norr om Pajala.

*2009/10:T475 av Désirée Pethrus Engström (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla infrastrukturen i Stockholm med både väg och järnväg för att möta de framtida utmaningarna för en storstad.

*2009/10:T479 av Annika Qarlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tidigarelägga den angelägna satsningen på att bygga ut E20 till mötesfri väg och om att färdigställa planeringen av en omgörning till fyrfältsväg av hela sträckan.

*2009/10:T483 av Lars-Axel Nordell och Dan Kihlström (båda kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en förstudie bör inledas om Nobelbanan.

*2009/10:T484 av Irene Oskarsson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södra stambanans, och anslutande banors, betydelse för infrastrukturen i södra Sverige.

*2009/10:T485 av Matilda Ernkrans m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för dubbelspår Hallsberg–Degerön.

*2009/10:T487 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av Strömsholms kanal.

*2009/10:T488 av Håkan Juholt och Krister Örnfjäder (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera behovet av investeringar i infrastrukturen i Kalmar län.

*2009/10:T489 av Carina Hägg m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för byggandet av höghastighetsbanor.

*2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en ny trafiklösning för Stockholm bör utredas med utgångspunkt från klimatmålen och de transportpolitiska målen.

*2009/10:T495 av Holger Gustafsson m.fl. (kd, c, m, fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera utbyggnaden av E20 till motorväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att hela E20 av EU får TEN-klassning (och därmed påskynda projektering och produktion av den återstående delen av E20:s utbyggnad till motorväg mellan Stockholm och Göteborg).



*2009/10:T496 av Lennart Axelsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för utveckling av Bergslagspendeln.

*2009/10:T497 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av infrastruktursatsningar i Mälardalen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad.

*2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avregleringar och bolagiseringar av grundläggande samhällsfunktioner.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommunal medfinansiering.

*2009/10:T503 av Hans Wallmark m.fl. (m):*

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

*2009/10:T505 av Stefan Tornberg och Krister Hammarbergh (c, m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av snabba åtgärder för att rusta upp och höja trafiksäkerheten på vägnätet i Norrbottens län.

*2009/10:T509 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av en bättre infrastruktur i Västsverige.

*2009/10:T512 av Christin Hagberg m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påbörja planeringen för höghastighetståg snarast.

*2009/10:T513 av Kerstin Engle m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättring av infrastrukturen i Skåne.

*2009/10:T517 av Jörgen Hellman m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspår mellan Herrljunga och Uddevalla.

*2009/10:T519 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Lars Johansson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för utbyggd infrastruktur i Västra Götaland.

*2009/10:T520 av Eva Sonidsson och Agneta Lundberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av Ådalsbanans norra del, sträckan Norrnyland–Sollefteå–Långsele.

*2009/10:T521 av Lena Hallengren m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om regional och kommunal medfinansiering.

*2009/10:T523 av Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en uppgradering av riksväg 53 mellan Eskilstuna och Nyköping till s.k. två-plus-ett-väg.

*2009/10:T524 av Margareta Cederfelt (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över behovet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

*2009/10:T525 av Walburga Habsburg Douglas (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att knyta ihop det kommande beslutet om den nationella infrastrukturplanen för 2010–2021 med ett inriktningsbeslut om fortsatt arbete med frågan om höghastighetsbanor i Sverige.

*2009/10:T526 av Margareta Cederfelt (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla järnvägsnätet i de sydvästra delarna av Skåne.

*2009/10:T529 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny sluss i Södertälje.

*2009/10:T530 av Karin Pilsäter (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södertörns infrastruktur för jobb och tillväxt.

*2009/10:T531 av Gunnar Axén m.fl. (m, c, fp, kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Norrköpings hamns strategiska betydelse för Sverige och den fjärde storstadsregionen samt vikten av att bygga järnvägsanslutningen mellan Södra stambanan och Händelö.

*2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Hamnstrategiutredningens prioritering av strategiska hamnar och godsoder i huvudsak bör genomföras vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör få i uppdrag att särskilt utreda hur vägfärjor kan avlasta vägarna genom transport av lastbilar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör ställa krav på klimatsmarta gods-transporter vid offentlig upphandling.

*2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken för barns behov.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken mot icke-diskriminering av personer med utländsk bakgrund.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken för ökad trafiksäkerhet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i trafikpolitiken ta hänsyn till skillnader mellan landsbygden och storstäder och större städer.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör införas en transporthierarki som tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att de övergripande miljö- och trafikmålen ska nås.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen mer omfattande utreder hur den samhällsekonomiska kalkylmodellen kan ändras så att den dels tar hänsyn till miljöeffekter på ett bättre sätt, dels innefattar en värdering som inte missgynnar kvinnor, låginkomsttagare, personer med utländsk bakgrund, barn eller ungdomar.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommunala transportplaner, externhandel och säkra offentliga miljöer.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vägtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling och förbättra balansen så att låginkomsttagare inte missgynnas inom trafikpolitiken.

*2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inget kön i trafikverkens ledningsgrupper ska ha en representation som understiger 40 % senast 2010.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör införas en transporthierarki som tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att de övergripande miljö- och trafikmålen ska nås.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen mer omfattande bör utreda hur den samhällsekonomiska kalkylmodellen kan ändras så att den dels tar hänsyn till miljöeffekter på ett bättre sätt, dels innefattar en värdering som inte missgynnar kvinnor.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i regleringsbrev till trafikverken bör påpeka att jämställdhetsperspektivet alltid ska analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka jämställdheten med förslag inom vägtrafiken.

*2009/10:T536 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de medel som i dag planeras för att utvidga kapaciteten för flyg-, person- och lastbilstransporter bör

överförs till investeringar som underlättar för klimatvänliga transporter av människor och gods – inte en krona till för klimatförstörande investeringar.

*2009/10:T537 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en statlig delfinansiering på 12 miljarder kronor under 2010–2021 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en statlig delfinansiering på 24 miljarder kronor de närmaste 15 åren för spårvägsutbyggnad i större städer.

*2009/10:T538 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E22 till fyrfilig väg med motorvägsstandard som innebär 110 km/tim hela vägen och delade körbanor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ut Västkustbanan med dubbelspår på hela sträckan Malmö–Göteborg.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fast förbindelse för både bil och tåg mellan Helsingborg och Helsingör.

*2009/10:T539 av Billy Gustafsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för byggande av Ostlänken.

*2009/10:T540 av Alf Eriksson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att färdigställa Västkustbanans utbyggnad genom Varberg.

*2009/10:T541 av Stefan Attefall m.fl. (kd, c, m, fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktursituationen i Jönköpings län.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Europakorridoren.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Götalandsbanan.

*2009/10:MJ468 av Lars Ohly m.fl. (v):*

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att klimatanpassa EU:s infrastruktursatsningar.

*2009/10:MJ471 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportinfrastrukturkommittén ett tilläggsdirektiv där det framgår att ekologiskt hållbar utveckling ska vara överordnad vid anläggning och förändring av transportinfrastruktur.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportinfrastrukturkommittén ett tilläggsuppdrag för att i en ny lag om byggande av infrastruktur lagfästa den s.k. fyrstegsprincipen i syfte att andra metoder för att lösa transportproblem får en seriös prövning innan byggande av ny infrastruktur beslutas.

*2009/10:N388 av Tina Ehn m.fl. (mp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa infrastrukturella satsningar utifrån ett tänkande som gynnar hela landet.

*2009/10:N453 av Peter Jonsson m.fl. (s):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att investera i förstoring av arbetsmarknadsregionerna i Västsverige.

*2009/10:N468 av Andreas Norlén m.fl. (m, c, fp, kd):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturens betydelse för att dels binda samman Östergötland till en arbetsmarknadsregion, dels binda samman Östergötland med angränsande län till större arbetsmarknadsregioner.

*2009/10:N475 av Mona Sahlin m.fl. (s):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av ökade investeringar i vägar och järnvägar för en positiv regional utveckling.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tydliggöra statens ansvar för finansiering av motorvägar, riksvägar och nationell järnväg.

BILAGA 2

# Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 6

Motion	Motionärer	Yrkanden
<b>6. Särskilda infrastrukturåtgärder</b>		
2008/09:T464	Kerstin Lundgren (c)	
2008/09:T471	Staffan Danielsson m.fl. (c, m, fp, kd)	
2009/10:T201	Jörgen Johansson och Sofia Larsen (båda c)	
2009/10:T206	Annelie Enochson (kd)	
2009/10:T207	Maria Lundqvist-Brömster (fp)	
2009/10:T211	Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda s)	
2009/10:T216	Anne-Marie Pålsson (m)	
2009/10:T219	Lena Asplund (m)	
2009/10:T221	Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s)	
2009/10:T228	Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda m)	
2009/10:T229	Annicka Engblom m.fl. (m)	
2009/10:T237	Egon Frid (v)	
2009/10:T240	Bengt-Anders Johansson (m)	
2009/10:T241	Bengt-Anders Johansson och Jan Ericson (båda m)	
2009/10:T242	Bengt-Anders Johansson m.fl. (m)	
2009/10:T244	Christer Winbäck (fp)	
2009/10:T246	Mikael Oscarsson (kd)	
2009/10:T247	Lennart Sacrédeus (kd)	
2009/10:T250	Mikael Oscarsson (kd)	
2009/10:T252	Mikael Oscarsson (kd)	1 och 2
2009/10:T257	Chartrine Pålsson Ahlgren (kd)	
2009/10:T258	Lars Gustafsson (kd)	
2009/10:T264	Sofia Larsen (c)	
2009/10:T265	Sofia Larsen (c)	
2009/10:T266	Kenneth Johansson m.fl. (c)	
2009/10:T270	Jan Lindholm (mp)	
2009/10:T271	Jan Lindholm (mp)	
2009/10:T274	Ulf Nilsson m.fl. (fp)	
2009/10:T275	Ulf Nilsson m.fl. (fp)	1 i denna del och 2
2009/10:T277	Carin Runeson m.fl. (s)	
2009/10:T282	Hans Unander m.fl. (s)	
2009/10:T286	Michael Anefur (kd)	
2009/10:T287	Else-Marie Lindgren (kd)	3
2009/10:T289	Otto von Arnold (kd)	
2009/10:T290	Stefan Attefall (kd)	
2009/10:T294	Jan Ertsborn (fp)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2009/10:T296	Jan Ertsborn och Emma Carlsson Löfdahl (båda fp)	
2009/10:T299	Lars Tysklind (fp)	
2009/10:T311	Lennart Axelsson (s)	
2009/10:T312	Susanne Eberstein och Berit Andnor (båda s)	
2009/10:T313	Susanne Eberstein och Berit Andnor (båda s)	
2009/10:T323	Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda s)	
2009/10:T325	Patrik Björck m.fl. (s)	
2009/10:T327	Carina Ohlsson m.fl. (s)	
2009/10:T329	Billy Gustafsson m.fl. (s)	
2009/10:T331	Peter Hultqvist m.fl. (s)	
2009/10:T332	Peter Hultqvist m.fl. (s)	
2009/10:T333	Peter Hultqvist m.fl. (s)	
2009/10:T337	Britta Rådström m.fl. (s)	
2009/10:T339	Alf Eriksson och Phia Andersson (båda s)	1 och 2
2009/10:T343	Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (båda m)	
2009/10:T344	Jan R Andersson (m)	
2009/10:T347	Margareta B Kjellin (m)	
2009/10:T348	Mats Sander (m)	
2009/10:T350	Tommy Ternemar m.fl. (s)	
2009/10:T353	Staffan Anger (m)	
2009/10:T357	Anders Hansson (m)	
2009/10:T358	Lars Wegendal (s)	
2009/10:T362	Kerstin Haglö m.fl. (s)	
2009/10:T365	Tommy Waidelich (s)	
2009/10:T368	Kerstin Haglö m.fl. (s)	
2009/10:T371	Staffan Danielsson m.fl. (c, m, fp, kd)	
2009/10:T373	Anders Åkesson och Staffan Danielsson (båda c)	
2009/10:T378	Ulf Nilsson (fp)	
2009/10:T381	Anna Lilliehöök (m)	
2009/10:T384	Karin Enström (m)	
2009/10:T387	Dan Kihlström och Lars-Axel Nordell (båda kd)	
2009/10:T389	Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s)	
2009/10:T390	Olle Thorell m.fl. (s)	
2009/10:T393	Britta Rådström (s)	
2009/10:T394	Lars Wegendal m.fl. (s)	
2009/10:T396	Berit Andnor och Gunnar Sandberg (båda s)	
2009/10:T397	Berit Andnor och Gunnar Sandberg (båda s)	
2009/10:T399	Christer Engelhardt (s)	
2009/10:T402	Monica Green m.fl. (s)	
2009/10:T404	Staffan Appelros och Gustav Nilsson (båda m)	
2009/10:T405	Emma Carlsson Löfdahl och Jan Ertsborn (båda fp)	
2009/10:T406	Emma Carlsson Löfdahl (fp)	
2009/10:T407	Gunnar Andréén (fp)	



Motion	Motionärer	Yrkanden
2009/10:T409	Gunnar Andrén (fp)	1–7
2009/10:T410	Gunnar Andrén (fp)	
2009/10:T414	Agneta Berliner (fp)	
2009/10:T416	Agneta Berliner m.fl. (fp, m, c)	
2009/10:T432	Jan Erik Ågren (kd)	
2009/10:T441	Marie Weibull Kornias (m)	
2009/10:T446	Agneta Gille och Mats Berglind (båda s)	
2009/10:T447	Agneta Gille (s)	
2009/10:T454	Monica Green m.fl. (s)	
2009/10:T457	Fredrik Olovsson m.fl. (s)	
2009/10:T458	Fredrik Olovsson (s)	
2009/10:T459	Christer Adelsbo m.fl. (s)	
2009/10:T460	Peter Jonsson m.fl. (s)	
2009/10:T461	Renée Jeryd m.fl. (s)	
2009/10:T462	Peter Jonsson m.fl. (s)	
2009/10:T464	Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (s)	
2009/10:T467	Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s)	
2009/10:T468	Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s)	
2009/10:T472	Catharina Bråkenhielm och Jan-Olof Larsson (båda s)	
2009/10:T474	Stefan Attefall och Emma Henriksson (båda kd)	
2009/10:T475	Désirée Pethrus Engström (kd)	
2009/10:T479	Annika Qarlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda c)	
2009/10:T483	Lars-Axel Nordell och Dan Kihlström (båda kd)	
2009/10:T484	Irene Oskarsson (kd)	
2009/10:T485	Matilda Ernkrans m.fl. (s)	
2009/10:T487	Carin Runeson och Olle Thorell (båda s)	
2009/10:T488	Håkan Juholt och Krister Örnfjäder (båda s)	
2009/10:T495	Holger Gustafsson m.fl. (kd, c, m, fp)	1 och 2
2009/10:T496	Lennart Axelsson m.fl. (s)	
2009/10:T497	Sven-Erik Österberg m.fl. (s)	1
2009/10:T505	Stefan Tornberg och Krister Hammarbergh (c, m)	
2009/10:T509	Gunilla Carlsson i Hisings Backa m.fl. (s)	
2009/10:T513	Kerstin Engle m.fl. (s)	
2009/10:T517	Jörgen Hellman m.fl. (s)	
2009/10:T519	Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Lars Johansson (båda s)	
2009/10:T520	Eva Sonidsson och Agneta Lundberg (båda s)	
2009/10:T523	Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (båda m)	
2009/10:T526	Margareta Cederfelt (m)	
2009/10:T530	Karin Pilsäter (fp)	
2009/10:T531	Gunnar Axén m.fl. (m, c, fp, kd)	i denna del

Motion	Motionärer	Yrkanden
2009/10:T538	Anne-Marie Pålsson m.fl. (m)	1-3
2009/10:T540	Alf Eriksson m.fl. (s)	
2009/10:T541	Stefan Attefall m.fl. (kd, c, m, fp)	1
2009/10:N453	Peter Jonsson m.fl. (s)	4
2009/10:N468	Andreas Norlén m.fl. (m, c, fp, kd)	4

BILAGA 3

# Offentligt seminarium om höghastighetstrafik på järnväg

Datum: Torsdagen den 8 april 2010

Plats: Andrakammarsalen (*Ingång från Riksplan*)

## Program

- 9.00 Inledning  
Trafikutskottets ordförande **Lena Hallengren**
- 9.05 Redovisning av utredningen Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74)  
**Nina Andersson**, huvudsekreterare i utredningen
- 9.20 Alternativ till byggande av höghastighetsbanor  
**Sten Hammarlund**, Banverket, och **Matts Andersson**, WSP Analys & strategi, Utredningen om samhällsekonomisk bedömning av upprustningen av stambanorna
- 9.35 Scenarier för järnvägens utveckling fram till 2035  
**Gunnar Alexandersson**, Handelshögskolan i Stockholm
- 9.45 Järnvägens betydelse för samhällsutvecklingen  
**Lennart Schön**, professor i ekonomisk historia, Lunds universitet
- 9.55 Kaffepaus (ca 20 min)
- 10.15 Höghastighetsbanor – positiv eller negativ klimatpåverkan?  
**Per Kågeson**, fil.dr i miljö- och energisystemanalys
- 10.25 Höghastighetsbanor – till vilket pris?  
**Lars Hultkrantz**, professor i nationalekonomi, Örebro universitet
- 10.35 Frågestund
- 11.55 Avslutning  
Trafikutskottets vice ordförande **Jan-Evert Rådström**

## Stenografisk utskrift från trafikutskottets offentliga seminarium den 8 april 2010 om höghastighetstrafik på järnväg

*Ordföranden:* Ni är alla varmt välkomna hit till trafikutskottets offentliga seminarium som handlar om höghastighetståg. Det är verkligen glädjande att se hur många som har haft möjlighet och intresse att delta här i dag.

Höghastighetsbanor i Sverige har nyligen utretts. Det är för alla här inne bekant att Gunnar Malm som utredde frågan lämnade ett förslag. Behovet av ökad spårkapacitet är diskuterat och ganska väl erkänt skulle jag vilja säga. Det handlar om både gods- och persontrafik. Då krävs det investeringar. Men vilka investeringar, var de ska vara och vem som ska betala är väl det som är frågorna för många.

Debatten som pågår handlar både om projektets samhällsekonomiska nytta, konsekvenserna för den stärkta utvecklingen av konkurrenskraften och vilka följder det får för det svenska järnvägssystemet. Vi har också en situation med ganska mycket motioner om ärendet från den allmänna motionstiden, vilket innebär att långt ifrån bara ledamöter i trafikutskottet intresserar sig. Tvärtom finns det ett brett engagemang i frågan. För att inhämta ytterligare kunskap i ämnet har vi bjudit in ett antal föredragshållare som ska få inleda vår förmiddag här i dag. Sedan har ledamöterna i trafikutskottet möjlighet att ställa frågor.

Jag vill att alla ska veta att riksdagen sänder via webb-tv. SVT Forum kan man också se det här seminariet på. Med de inledningsorden vill jag hälsa er alla varmt välkomna hit. Nina Andersson, huvudsekreterare i utredningen om höghastighetsbanor är välkommen fram.

*Nina Andersson, huvudsekreterare:* Jag ska prata lite om utredningen. Som sades här fick Gunnar Malm ett uppdrag den 18 december 2008 att utreda huruvida höghastighetsbanor kunde vara en bra idé för att bidra till transportpolitisk måluppfyllelse. Den 14 september 2009 lämnade utredningen sitt betänkande och försökte svara på frågan. Jag tänkte jag skulle inleda med att prata lite om vad vi i utredningen menar med höghastighetsbanor. Då pratar vi om separata dubbelspår, dedicerade för persontrafik. Definitionsmässigt gör man en skillnad mellan snabbtågstrafik och höghastighetstrafik vid 250 kilometer i timmen. De förslag som vi har räknat med är banor dimensionerade för 320 kilometer i timmen.

Vi har det bra som kommer lite sent. Det finns standarder för både fordon och banor. Det är en internationellt beprövad teknik. Där ska man göra ett tillägg. Det är klimatfrågan. Det finns inte något land som har liknande förhållanden som vi där det här har prövats. Det är ett memorandum kan man säga. Banorna är kompatibla med det konventionella nätet. Man kan köra och ha ändpunkter utanför höghastighetsnätet. Även fordonen går att köra på det konventionella nätet.

Banorna kräver större kurvradier, det vill säga man behöver ha en rakare sträckning som det kan vara svårt att passa in. Men till fördel för de här banorna är att de tål större lutningar, eftersom de bara är dimensionerade för persontrafik. Det finns inga plankorsningar. Ofta brukar man hägna in de här banorna. Jag har också blivit ombedd av utskottet att prata lite om hur det ser ut i andra delar av Europa och även i andra delar av världen.

Japan var först med höghastighetsbanor och öppnade 1964 linjen Tokyo–Osaka. Där finns en stor befolkningstäthet, och där har höghastighetsnätet en stor andel av trafiken.

När det gäller Europa var Frankrike först med Paris–Lyon 1981. Där har man också en hög andel höghastighetstrafik i dag. Man har ett väl sammanbyggt nät. Andra delar av Europa som har det är Tyskland. Där har man mer separata linjer. Italien var tidigt. Där byggde man ut på grund av

kapacitetsskäl. Spanien har satsat stort, delvis med hjälp av EU-medel, på utbyggnader. Madrid–Sevilla invigdes 1992. Man har i dag 80 procent av marknaden på den linjen.

Om vi talar om pågående utbyggnader är det Portugal som satsar stort. Där har man nu slutit avtal för två linjer upp mot Spanien. Det är det man har börjat bygga. Det finns en stor beslutsamhet från politiskt håll att bygga. Vi gjorde i utredningen ett studiebesök i Portugal, där man bedriver det här i en bolagsform som ägs av infrastrukturförvaltaren. Där driver man samlat frågan om höghastighetsbanor mycket beslutsamt. Nederländerna är ett exempel där det inte har gått så bra. Man har gjort det i offentlig-privat samverkan och delat upp det i olika entreprenader. Banorna var klara 2008. Man hade problem med signalsystemet och kompatibiliteten till fordonen. Man hoppas nu kunna starta systemet under 2010.

Man får väl också nämna Kina som satsar ofantliga resurser på att bygga ut höghastighetsnätet. Man planerar för 1 300 mil höghastighetsjärnväg som ska vara klara 2012. Detta kan jämföras med den totala anläggningen i Europa i dag som är 550 mil. I Kina säger man att man totalt ska ha 4 300 mil klara 2020 enligt de planer som finns. Där är en gigantisk satsning på gång.

Om jag återgår till utredningen hade vi ett antal utgångspunkter enligt våra direktiv. Ni ser dem här. Det var de transportpolitiska målen naturligtvis. Det var de fastställda finansieringsprinciperna där man ska utgå från anslagsfinansiering, men man ska även pröva möjligheten till annan finansiering. Vi skulle bygga på samhällsekonomiska kalkyler, det som finns i dag. Vi skulle också ta hänsyn till avregleringen, de regler för banavgifter som finns och kopplingen till det europeiska höghastighetsnätet. Det var de direktiv vi hade.

Vi belyste alternativ, en uppgradering av stambanorna, som Sten och Matts återkommer till här, och höghastighetsbanenätet. När det gällde uppgraderingen av stambanorna hann vi aldrig göra någon samhällsekonomisk kalkyl, men det är den som Sten och Matts berättar om sedan. Jag går inte in på det alternativet, utan jag går in direkt på det förslag som vi har till höghastighetsbanor.

När vi skulle titta på hur det här skulle se ut i landet och vad vi skulle lämna för förslag satte vi upp ett antal restidsmål för hur vi tyckte det skulle se ut. Sedan tittade vi på anläggningskostnaden på olika sträckor och naturligtvis också på behovet av kapacitet, hur det såg ut i dag i järnvägssystemet. Vår slutsats blev efter att ha tittat på detta att det är Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö som bör vara aktuella för att bygga ut till höghastighetsbanor i Sverige.

Vi tittade också på övriga delar av landet. Det var kapacitetsbehovet som var styrande. Vår slutsats blev att med de utbyggnader som finns, bland annat på Västkustbanan, kan man klara kapacitetsbehov men även restidsmål. Utredningen vill också framhålla att det är viktigt att skilja på banor och trafik. Även om vi bygger banor på de här sträckorna kan hög-

hastighetstrafik gå till ändpunkter utanför det här nätet, eftersom man kan köra med tågen. Orter som Växjö och Kalmar kan få betydligt kortare restider genom att man kör en trafik med ändpunkter utanför höghastighetsnätet. Vi tycker att det är viktigt att hålla den distinktionen. Bara för att man inte får en höghastighetsbana innebär det inte att man inte får höghastighetstrafik till en aktuell ort.

När det gäller själva banorna har vi här en karta. Götalandsbanan är väl utredd i många stycken, framför allt den första delen ned till Linköping. En utbyggnad skulle innebära 44 mil nya dubbelspår mellan Stockholm och Göteborg. Det blir upp till operatörerna hur man trafikerar, men det här är tänkbara stationslägen och kopplingspunkter.

Götalandsbanan är ganska given. När det gäller Europabanan var det ett svårare läge. Det är inte utrett på samma sätt. Från Jönköping och nedåt har vi utrett fyra olika sträckningsalternativ. Vi har fastnat för alternativet över Markaryd ned mot Helsingborg och Malmö. Men i det alternativet ingår även det som är rosa på kartan mot Växjö, uppgradering av den banan, för att få bra restider till bland annat Växjö, Kalmar och Karlskrona. Det återstår mycket utredningsarbete, eftersom själva banplaneringen är i ett tidigt skede. Europabanan skulle innebära 30 mil nya dubbelspår från Jönköping söderut. Banan fram till Jönköping är gemensam med Götalandsbanan.

Vi hade att titta på hur man skulle förhålla sig till resecentrum och stadsutveckling. Vi har valt den avgränsning som finns i dag mellan Banverket och operatörerna. I projektet skulle det ingå spår, plattformar, plattformsförbindelser och informationssystem, men kommuner och fastighetsägare skulle vara ansvariga för reseterminaler och finansiering av det. Kommunerna svarar för anslutande infrastruktur. Operatörerna betalar för att nyttja stationerna, men stationsägarna kan i gengäld tillgodogöra sig de exploateringsvinster som finns i det här. Vi skulle beräkna samhällsekonomi. Det är ett extremt stort projekt. 125 miljarder är det beräknat till. Vi har räknat på lite olika sätt. Banverket har gjort en successiv kalkyl på detta där det är ett spann men där man har beräknat anläggningskostnaden till 125 miljarder.

Vi har också gjort en annan beräkning genom att jämföra olika delsträckor av banan med liknande färdigställda projekt och försökt lägga samman vad det skulle bli totalt. Där har vi kommit till ett liknande belopp. Anläggningskostnaden är behäftad med stora osäkerheter. Så är det naturligtvis. Men vi tycker ändå att vi har ringat in den ganska väl.

Med utgångspunkt från anläggningskostnaden har WSP gjort en samhällsekonomisk kalkyl där nettonuvärdeskvoten är +0,15. Det innebär att den samhällsekonomiska nyttan något överstiger den samhällsekonomiska kostnaden. Som sagt finns det stora osäkerheter i anläggningskostnaden men också i prognoserna för trafiken. Det är det som allt bygger på här, vilka

trafikflöden man kan få. Där kan man också diskutera vilka prognoser man ska använda sig av. Det är en vetenskap i sig, men vi tycker att vi har goda belägg för den prognos som vi har valt här.

Så här ser den samhällsekonomiska kalkylen ut. Det är totalt ett överskott på 15,8 miljarder kronor. Vi har också räknat företagsekonomi i detta och sett hur operatörerna skulle kunna bidra till att finansiera banan. Genom att räkna baklänges utifrån ett räntabilitetskrav på operatörerna har vi kommit fram till att de skulle kunna möjliggöra en finansiering av ca 43 av de här 125 miljarderna. Detta skulle kunna visa på en tänkbar finansiering. När det gäller EU är det bara en gissning. Vi har ingen aning. Systemet är under revidering. Vi kanske inte får några pengar alls, men vi har tagit till lågt, tycker vi. Vi tycker att regionerna ska vara med och betala för den nytta som det här kan få för dem. Det verkar inte vara en omöjlig tanke. Operatörerna kan bidra med 43 miljarder. Då skulle det lämna staten med 59 miljarder. Men, som sagt, detta är tänkbart, hur det här skulle kunna se ut.

Utredningen föreslog att staten bör bilda ett projektbolag för att samordna de statliga insatserna kring detta med planering, fortsatt utredning, projektering, upphandling och även förvalta banorna i framtiden så att man får detta som ett paket. Det finns, som jag har sagt, risker i projektet. Det är anläggningsekostnaden och prognoserna. Vi har problem med intrång och barriäreffekter, med hela miljöpaketet. Vi har belyst det i utredningen och tror att man genom val av lokalisering och tidiga åtgärder kan begränsa detta.

Vi ser också stora positiva effekter, främst i form av tillgänglighet, men inte minst att det frigör kapacitet på stambanorna för godstrafiken. Vi tror att det här projektet skulle bidra till att stärka landets utvecklings- och konkurrenskraft. Utredningen föreslår att man ska bygga separata höghastighetsbanor Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Vi har ett förslag på hur det skulle kunna gå till. Det kommer inte att ske, men om ett beslut fattas under 2010 skulle banorna kunna börja trafikeras under 2023–2025.

För att få lite perspektiv vill jag avsluta med att visa de restider som höghastighetsbanorna skulle kunna ge i det upplägg som föreslås i utredningen. Man skulle kunna ta sig till Köpenhamn från Stockholm – det tar i dag 5 timmar och 20 minuter – på 2 timmar och 51 minuter.

*Sten Hammarlund, Banverket:* Det är jag och Matts Andersson från WSP som ska redovisa för upprustning av stambanorna. Banverket fick förra året ett uppdrag från regeringen att genomföra en samhällsekonomisk kalkyl för en upprustning av stambanorna som ett alternativ till höghastighetsbanorna. Det arbetet påbörjades någon gång i november.

Vi tänkte redovisa kort vad stambanealternativet innebär, vilka effekter det har. Matts Andersson kommer att ta över och redovisa den samhällsekonomiska kalkylen. Det arbete vi har gjort utgår i sin helhet från det arbete som har gjorts av Gunnar Malms höghastighetsutredning. Det bety-

der att åtgärdsförslag, kostnader och antaganden om trafikering på höghastighetsbanorna kommer från utredningen. De prognoser som ligger till grund för kalkylerna är gjorda av KTH på samma sätt som man gjorde prognoserna i Höghastighetsutredningen.

De gröna linjerna här är de befintliga stambanorna. Västra stambanan går från Stockholm till Södertälje, Örebro och ned till Göteborg. Den södra stambanan ser man där, till skillnad från Götalandsbanan och Europabanan som är märkta med rött och blått. Det man ska komma ihåg när det gäller stambanorna är att det inte är en ersättning för höghastighetsbanor i den meningen att de åstadkommer liknande effekter. Restiderna minskar inte alls lika mycket som de gör med höghastighetsbanorna. Tillgänglighetseffekterna speciellt för Norrköping och Linköping och Jönköping–Borås blir inte alls lika stora. Kapacitetsökningen för godstransporter på järnväg blir inte alls lika stor som den skulle bli om man byggde höghastighetsbanor.

Men satsningen kostar inte lika mycket. Om man jämför stambanealternativet med höghastighetsbanorna är kostnaden mindre än hälften. Den kortaste restiden mellan Stockholm och Göteborg minskar med 20 minuter, jämfört med 46 minuter för höghastighetsbanorna. Den kortaste restiden Stockholm–Malmö minskar med en timme jämfört med dagens, men det är ytterligare en timmes förbättring med höghastighetsbanor. Resandeökningen på järnväg blir inte alls lika stor. Det blir 46 procent ökning i transportarbete för höghastighetsbanorna, medan det bara blir 18 procent för stambanealternativet.

Resandeminskningen på flyg blir något mindre då. Det är inte så stor skillnad. Resandeminskningen när det gäller biltransporter är inte så stor i något av fallen i procent räknat, eftersom biltransporterna är så dominerande när det gäller transportarbete. Godstransporter på järnväg ökar något med upprustade stambanor men inte alls så mycket som det är beräknat att det ska bli med höghastighetsbanorna. De långväga godstransporterna på väg minskar något, men de skulle minska 20 procent med höghastighetsbanorna. Det är en mindre kostnad. Men det är mindre effekter, även om det är en del effekter.

*Matts Andersson, WSP:* Jag ska berätta om de samhällsekonomiska kalkyler som har gjorts. Det är två utgångspunkter för de samhällsekonomiska kalkylerna. Det har dels varit investeringskostnadskalkylen, dels prognosen. Man kan säga generellt under den samhällsekonomiska kalkylen att metoden är de gängse principer som Sika och Trafikverket använder, Asek och Samkalk. Prognoserna och kalkylerna är gjorda på ett jämförbart sätt mellan stambanorna och höghastighetstågen.

De övergripande slutsatserna är att nettonuvärdeskvoten för stambanorna är 0,0 och 0,15 för höghastighetståg. Tolkningen är att om man investerar 1 krona får man 1 krona och 15 öre tillbaka för höghastighetståg men bara 1 krona på stambanorna. Av det kan man dra slutsatsen att lönsam-



hetsknoterna är vare sig signifikant skilda från 0 eller signifikant skilda från varandra. 0,15 är en så pass liten skillnad. Med de osäkerheter som finns är det inte det så mycket att orda om.

Det ska också sägas att de här nettonuvärdeskvoterna inte är direkt jämförbara med dem som har tagits fram inom till exempel åtgärdsplaneringen. Framför allt har man räknat med ett högre resande. Man kan diskutera vad som är rätt eller fel. Sanningen ligger väl någonstans mittemellan. Men hur som helst innebär det att nyttan blir 30–40 procent högre. Det som har gjorts är bara kalkylerna, det som man kan dels kvantifiera, dels värdera monetärt. Vi har inte tittat på icke värderbara effekter, till exempel försökt väga in intrång, själva järnvägs kroppens effekt på naturmiljön. Och med osäkerheterna kan man säga att det inte har gjorts några känslighetsanalyser till exempel med annan trafikering.

Något om vad det uppstår för typer av nytta: Den enskilt största nyttan är producenteffekter, alltså operatörsvinster för tågtrafiken, för både stambanor och höghastighetsbanor. Det har naturligtvis kopplingar till finansieringsfrågan. I kalkylen motverkas de här vinsterna delvis av att vinsterna för flygoperatörerna minskar när de tappar resenärer. De här siffrorna är miljarder kronor fast under hela kalkylperioden, under 40 års tid. Tillgänglighetsvinsterna är naturligtvis en stor post, framför allt för persontrafiken. Ungefär hälften av tillgänglighetsvinsterna, både för stambanorna och höghastighetståg, kommer från tjänsteresenärer. Hälften kommer från privatresenärer. Tjänsteresenärerna är färre, men de har mycket högre tidsvärden så det går ungefär jämnt ut. En annan stor post är minskningen av vägtrafikens externa effekter, minskade olyckor och minskade utsläpp. Men i kalkylen motsvaras de delvis av att skatteintäkterna från vägtrafiken minskar.

Om man tittar på hur nyttorna fördelas på ett annat sätt, om man ser det geografiskt, kan man konstatera att de stora restidsvinsterna kommer för de stora städerna i ändpunkterna på banan. Ungefär en tredjedel av vinsterna tillfaller alltså Stockholmsregionen följt av Västra Götalandsregionen och Skåne-regionen. Bryter man det på ett annat sätt och tittar på hur mycket arbetsmarknadsregionerna ökar, alltså arbetstagarnas tillgänglighet till arbetsplatser eller arbetsgivarnas tillgänglighet till arbetstagare, är det de mindre städerna längs banan som får störst vinster.

*Ordföranden:* Vi tackar er båda så mycket. Det var intressant att få ta del av den här utredningen. Vi går vidare och ska nu lyssna till punkten Scenarier för järnvägens utveckling fram till 2035, och då lyssnar vi till Gunnar Alexandersson från Handelshögskolan i Stockholm.

*Gunmar Alexandersson, Handelshögskolan:* Det här föredraget bygger på en rapport som jag skrev tillsammans med min kollega Staffan Hultén vid Handelshögskolan på uppdrag av IVA. Stora delar av projektet har finansierats av Banverket. Rapporten kom att fokusera väldigt mycket på utvecklingen av möjligheter för snabbare resande och snabbare tåg men

innehåller även en del andra saker. Jag ska också säga att vi gjorde den här utredningen innan Gunnar Malms rapport kom, vilket kanske färgar en del av det vi säger.

Någonting som vi tycker är viktigt att ha med sig när man tittar på de här sakerna, framför allt när man pratar om framtiden, är att analyser, kalkyler, visioner och scenarier är, som vi ser det, olika alternativ för att skapa sig ett beslutsunderlag i den här typen av frågor. Enligt vår mening kan ingen analys vara heltäckande, fullständigt rättvis, ta hänsyn till alla saker och göra fullständiga bedömningar av hur framtiden ser ut.

Vi har i vår analys valt att fokusera på scenarier. Det är ett sätt att hantera flera olika alternativa utvecklingsförlopp och syftar egentligen inte till att förutsäga vilken framtid som vi är på väg mot utan mer att hitta ett systematiskt sätt att se var förgreningspunkterna finns, var det finns olika beslutstidpunkter och så vidare. Då kan man få syn på vilka olika handlingsalternativ man har.

Som hjälp för detta kan man förstås göra trendframskrivningar av historiska förlopp. I det här arbetet har vi också tyckt att det var väldigt viktigt att titta bakåt i tiden på vad man trodde om framtiden för 40 år sedan för att få en bättre uppfattning om hur den fortsatta utvecklingen kan bli. Givetvis måste man också lägga in olika typer av kvalitativa bedömningar i ett sådant här arbete. Gör man det här kan man i bästa fall få vad vi kallar för morfologiska träd över olika utvecklingsvägar, framför allt när man pratade om olika teknikens utvecklingsvägar. Jag ska inte gå in mer på det.

Om vi tittar på en viktig slutsats från vår så kallade backcastinganalys där vi alltså gick tillbaka i tiden och tittade på vad man trodde om framtiden för 40 år sedan kan vi, kanske föga förvånande, konstatera att framtiden sällan blir som man tänkt sig. Det var inte givet vilka tekniker som skulle bli de dominerande i den europeiska järnvägssektorn när det gäller höghastighetslösningar. I de flesta länder gick byggandet av höghastighetsbanor väsentligt långsammare till en början men har sedan accelererat på slutet. I princip alla bedömningar underskattade helt regionalstågens utveckling under den här perioden. Vi har valt att titta på tre olika scenarier som vi kallar för tröghetsscenarioet, utvecklingsvägsscenarioet och höghastighetsscenarioet. De fokuserar alla på ett eller annat sätt på investeringar i banor och snabbare tåg.

Tröghetsscenarioet är att i princip bygga banor på samma sätt som förut. Ingen speciell ny teknik förs in. Man anstränger sig inte heller nämnvärt för att öka hastigheten i systemet, utan den ligger kvar kring 200 km/timme. Utvecklingsvägsscenarioet är mer att fortsätta längs en tänkt utvecklingsvägslinje som man har gjort tidigare, fokusera mer på uppgradering, bygga bort flaskhalsar och också att höja topphastigheten till omkring 250 km/timme. Slutligen har vi höghastighetsscenarioet som mer än de andra scenarierna bryter mot de tidigare utvecklingsvägarna och för in delvis ny teknik, bygger nya banor separat för höghastighetståg och fokuserar på en topphastighet på upp till 300 km/timme eller mer.

Vi har tittat på en mängd olika trender, men jag tänker bara ta upp ett par av dessa. Järnvägens transportarbete är välkänt för de flesta. Vi har haft en väldigt stark utveckling på järnvägsområdet i Sverige, framför allt efter separeringen mellan infrastrukturförvaltare och den operativa sidan i slutet av 1980-talet. Detta beror delvis på att vi valt att satsa väsentligt mer på infrastrukturen i Sverige efter 1988. Kapacitetsbegränsningar har vi pratat mycket om på senare år, och den här bilden visar hur det såg ut 2008. Det finns nyare bilder som visar att detta har förvärrats över tiden. Man kan se att vi framför allt har en besvärlig situation runt storstäderna, men även på delar av stambanorna mot Göteborg, Malmö och inte minst norrut på Ostkustbanan.

Vi har också tittat på en del andra saker – kostnader, befolkningsunderlag, restidsvinster och så vidare – och gjort en del jämförelser med andra länder. Vi kan konstatera att även om det är svårt att göra rättvisande jämförelser ser det ut som att det svenska projektet skulle vara dyrare när det gäller åtminstone Götalandsbanan jämfört med en del andra projekt i Europa. När det gäller restidsvinster är de markanta på Europabandedelen men mindre markanta på Götalandsbanan, detta om man jämför med den förändring man sett i andra länder. Men då får man komma ihåg att vi i Sverige har ett utgångsläge som är att våra banor redan är relativt bra. I många av de här andra länderna hade man en helt annan situation när man valde att satsa på höghastighetsbanor, och därför har man fått mer dramatiska restidsförändringar.

Vi ser också att det finns en stark befolkningsutveckling i de här regionerna. Jag kommer att återkomma lite mer till det sedan. Väldigt summariskt om vad vi kommer fram till om de olika scenarierna: Vi har tittat på olika typer av investeringsvolym för de olika varianterna och konstaterar framför allt att beslutstidpunkterna blir väldigt annorlunda om man arbetar med ett tröghetsscenario eller ett utvecklingsvägsscenario jämfört med ett höghastighetsscenario. Ett höghastighetsscenario kräver någon form av nyckelbeslut i närtid; i andra scenarier kan man jobba mer med flera olika beslut som inte nödvändigtvis måste vara samordnade. På marknadsandelsidan tror vi att man med ett tröghetsscenario kommer att få en stagnerande utveckling, medan det går att få ökade marknadsandelar med de andra scenarierna.

När det gäller höghastighetsscenarioet kommer det att bli en stark utveckling när banorna väl är byggda och inte en mer gradvis förändring. Vi kom också fram till slutsatsen att om man har möjlighet att satsa mer än de belopp som anges här kan man fokusera på att parallellt utveckla både dagens nät och höghastighetsnätet. Några avslutande reflektioner: Som vi ser det är det kapacitetsproblemen och möjligheterna till regionförstoring som förefaller vara viktigare för en svensk höghastighetsstrategi än kanske i första hand restidsvinster, även om de självklart också finns där. Vi

har också tyckt oss se att befolkningsunderlaget i södra Sverige tenderar att utvecklas och bli mer likt det vi ser i de regioner där man i dag och tidigare har byggt och bygger höghastighetsbanor i Europa.

Vad vi kanske tycker har saknats hittills i Sverige – möjligen med undantag för Gunnar Malms utredning – är en stark vision om framtiden och vilken typ av samhälle vi vill bygga. Det här blir väldigt tydligt när man jämför Sverige med andra länder. I Sverige fokuserar vi i den här debatten väldigt mycket på kalkyler och olika former av rationella argument om samhällsekonomisk lönsamhet, tidsvinster, regionförstoring, kapacitetsproblem och så vidare medan man i Spanien och Frankrike fokuserar på visioner och nationell stolthet. Man har argument som går ut på att man vill arrangera landets järnvägsnät och man vill skapa ett transportsystem i världsklass. Detta gäller inte bara järnvägar utan även vägar. Vi menar att det här får konsekvenser för hur saker och ting utvecklas.

Vi kan jämföra södra Sverige med Andalusien i södra Spanien. Södra Sverige inklusive Köpenhamn har en befolkning på ungefär 8,3 miljoner. Ytan är 98 000 kvadratkilometer. Bnp är 35 300 euro per capita. Vi pratar här om två linjer. I södra Spanien har vi en ungefär lika stor befolkning, något mindre yta och en väsentligt lägre bnp per capita, men där bygger man, har byggt och fortsätter att bygga ett antal linjer. Det handlar om olika syn, och det får olika konsekvenser. För er som vill veta mer finns den här rapporten att ladda ned på IVA:s hemsida, och vi är förstås också tillgängliga på e-post om ni vill det.

*Ordförande:* Tack så mycket för det, Gunnar! Då ska vi gå vidare och diskutera järnvägens betydelse för samhällsutvecklingen. Jag välkomnar Lennart Schön, professor i ekonomisk historia vid Lunds universitet.

*Lennart Schön, Lunds universitet:* Tack så mycket! Jag ska ge några aspekter på ett mycket brett ämne. Jag kanske inte helt kan klarlägga eller precisera järnvägarnas betydelse för samhällsutvecklingen, och det beror inte bara på att jag ska hålla mig inom tio minuter utan kanske mer på frågor av lite mer teoretisk art som jag ska återkomma till, där det kan vara svårt att klarlägga betydelsen av en så omfattande verksamhet som järnvägarna. Jag ska snarare försöka placera in infrastrukturutvecklingen i ett längre perspektiv – i ett perspektiv av långsiktig ekonomisk tillväxt och omvandling och göra det historiskt men också med ett perspektiv som ger en del utgångspunkter för att förstå även dagens situation.

Jag tänkte börja med tre stora teknikskiften som det moderna samhället har gått igenom. I ekonomisk historia kallar vi dem för industriella revolutioner, men vad det handlar om är att samhällsutvecklingen och tillväxten vid olika tider fått olika utgångspunkter som fått en genomgripande betydelse både för hur vi organiserar produktionen och med tiden också hela samhället. Innovationer har varit i centrum på områden som vi kan kalla kraft och kommunikationer. Innovationer som ångmaskinen, elmotorn och förbränningsmotorn och under senare tid mikroprocessorn har alla förändrat förutsättningarna för hur vi organiserar produktion och med tiden också

hur vi organiserar samhället. Här har funnits en rytm mellan dessa omvandlingar, vilket framgår av bilden. Det har varit rätt långt mellan dem, men man kan säga att tiden där emellan i hög grad har handlat om hur vi utvecklat potentialen i de stora omvälvningar som tekniskskiftena har inneburit. Inte minst har det handlat om hur vi också utvecklat organisationen i samhället och med detta infrastrukturen. Det är lite grann med den utgångspunkten som jag vill diskutera järnvägarnas utveckling och dagens situation.

Vi hittar också ett mönster i utvecklingen under de båda seklen sedan den första industriella revolutionen fram till den tredje industriella revolution som vi fortfarande lever i spåren av. Det är ett mönster där tillväxten eller omvandlingen försköts från att handla om själva innovationen, själva den nya tekniken, till att utveckla en infrastruktur – från ångmaskinen till järnvägarna, från elmotorn och förbränningsmotorn till bilism och elektrifiering, och nu är vi i ett skede från mikroprocessorn till Internet. Det handlar framför allt om att organisera en ny struktur för samhällsorganisationen. Vi kan också se ett tidsmässigt förlopp. Från det att den ursprungliga innovationen haft sitt genombrott fram till det att utvecklingen av den nya infrastrukturen har skjutit fart har det tagit ungefär en generation, det vill säga ungefär 40 år. Dessutom har det riktigt skjutit fart efter kriser i världsekonomin, vilket ytterligare kanske ger en känsla för vilken situation vi befinner oss i idag.

Naturligtvis var det så att de här försöken med ny infrastruktur kom tidigare innan samhällsutvecklingen riktigt kom att fokusera på de nya möjligheterna och det riktigt sköt fart. Internet har vi haft under ett par decennier, sedan 1990-talet, men fortfarande har det varit mycket av en främmande kropp i ett samhälle som varit organiserat utifrån andra förutsättningar. På samma sätt var det en gång med järnvägen. De första försöken att bygga järnvägar i Sverige utgick ifrån föreställningar om ett annat samhälle. Den första stambanan, vilket ni kanske känner till, skulle byggas mellan sjön Mälaren och sjön Vänern för att effektivisera sambandet mellan ångsjöfarten. Nu kom det en ekonomisk kris i slutet av 1840-talet emellan och stoppade hela det bygget, och under tiden hann man få nya perspektiv: att järnvägen hade en egen potential och en egen logik.

Det handlar också om att när nya möjligheter kom, som när bilismen och elektrifieringen kom, kom också järnvägen in i en ny situation. På samma sätt är det i dag med den omvandling som Internet och IT-revolutionen inneburit. Människor rör sig på ett annat sätt jämfört med tidigare. Gods rör sig på ett annat sätt, och förutsättningarna har i en lång rad avseenden förändrats. Det handlar alltså om att i dag förena den gamla typen av infrastruktur med nya möjligheter. Då kan vi också se att när vi rört oss från ett skede som präglats mer av den industriella revolutionens förutsättningar och de nya innovationerna, över i ett skede när det handlar om hur vi ska organisera samhället utifrån dessa utgångspunkter och hur ska vi skapa den nya infrastrukturen, så har också utgångspunkterna förändrats.

Vi har rört oss från ett skede där det i mycket hög grad har handlat om hur vi ska använda den nya innovationen inom företagen och hur vi ska effektivisera produktionen till ett skede där det handlar mer om infrastrukturen och samhällsorganisationen och därigenom också ett skede där vi rör oss från företagsbeslut till politiska beslut. En del vill hävda att det är ett skäl till att det inte går snabbare i dag än vad det gjorde förr, men jag tror att det handlar om denna förskjutning med en generation, det vill säga att vi behöver erfarenheten av det nya för att se hur vi riktigt kan gå vidare till ett nytt samhälle. Då kan vi också se att det i de skeden där det nya riktigt sköt fart fanns politiker som grep in och kunde visualisera vilken framtid vi rörde oss mot. Där vill jag ansluta mig till Staffan Hulténs och Gunnar Alexanderssons synpunkt att det handlar om att se vilket samhälle vi vill bygga. Vi hade Johan August Gripenstedt som med sina blomstermålningar i mitten av 1800-talet vände opinionen i en mycket konservativ riksdag. Det var blomstermålningar som utvecklingen faktiskt kom att överträffa. På 1930-talet hade vi en annan tanke, om folkhemmet, och en annan politiker, Per-Albin Hansson, som också kunde sätta in en ny infrastruktur i ett annat sammanhang.

Det är också så att när den infrastrukturella utvecklingen har skjutit fart har också tillväxten accelererat. Den stora tillväxten baserad på ångmaskinen kom med järnvägarna. Den stora tillväxten baserad på elmotorn och förbränningsmotorn kom med bilismen och elektrifieringen. Med det kan vi säga att möjligheterna till en mer omfattande tillväxt ligger framför oss om vi utnyttjar de möjligheter som teknisk förändring inneburit på ett vetligt sätt. Vad det handlar om är ju att vi med infrastrukturen gör fler människor delaktiga i utvecklingen och skapar bredare möjligheter. Det är också perioder där investeringsnivåerna har höjts. Vi kan tydligt se att perioder av infrastrukturutveckling har inneburit högre investeringsnivåer och mer långsiktiga investeringar, vilket i sin tur å ena sidan skapat stabilitet i tillväxten, å andra sidan inneburit en finansiell påfrestning där man tvingats att hitta nya lösningar och där inte minst staten har spelat en stor roll.

Det sätt som järnvägarna byggdes ut på i Sverige har förvånat en och annan och skapat en del föreställningar om den bisarra dragning av järnvägarna man gjorde. Nu tror jag inte att det var några särskilda regionalpolitiska skäl bakom dragningen utan helt enkelt ett sätt att försöka minimera kostnaderna. Det var nämligen dyrt att dra järnvägar genom bebyggelse, så bebyggelse undvek man. Fanns det en skog att dra en järnväg genom missade man inte gärna den möjligheten. Jag tror att det är viktigt att tänka annorlunda, och det säger jag inte enbart för att jag är uppvuxen i Jönköping. Den sista punkten jag vill ta upp är att järnvägarna också skapade nya sammanhang. Det gör infrastruktur, och det är ett skäl till att jag tror att det är svårt att i kalkyler beräkna effekterna av den investering, det kumulativa förlopp man sätter i gång.

Jag kan säga så här att vi har historiskt ännu inte lyckats beräkna effekterna av järnvägsbyggandet. Det är möjligt att det är lättare att göra det inför framtiden, eftersom vi vet mindre om den, men med facit i hand är beräkningen väldigt svår att göra. Skälet är att det skapas en mängd externa effekter, agglomerationseffekter exempelvis, där nya möjligheter och nya idéer föds där människor samlas, där vi skapar nya komplementariteter, nya utvecklingsblock för att använda Erik Dahmén's begrepp, där oförutsedda konsekvenser och mutationer uppstår i samhällsförloppet. Det är just dessa aspekter, agglomerationseffekter och komplementariteter, som framhävs väldigt starkt i ny ekonomisk teori liksom i den nya ekonomiska geografin. Jag tror samtidigt att det är aspekter som är väldigt viktiga för tillväxten och innovationsförmågan framöver. Detta är alltså skälet till att jag tror att det är väldigt svårt att precisera järnvägarnas betydelse bakåt i tiden och att vi måste ha en känsla av vilket samhälle vi rör oss mot framåt, om vi ska se det med ett historiskt perspektiv.

*Ordföranden:* Då tackar vi Lennart så mycket. Nu står det i programmet att vi ska ha en liten kaffepaus. Det kan väl vara skönt att få sträcka på benen och få tillfälle att prata lite mer med varandra. Vi är till och med något före utsatt tid, men vi återsamlas här kl. 10.15. Vi ajournerar oss till dess.

*Ordföranden:* Vi återsamlas nu och återgår till vårt program. Jag välkomnar Per Kågeson, filosofie doktor i miljö- och energisystemanalys, som ska tala lite grann om höghastighetsbanor och om de har en positiv eller negativ klimatpåverkan. Ordet är ditt!

*Per Kågeson, fil.dr:* När man läser utredningen får man inte någon egentlig information om hur klimateffekten av investeringen är beräknad. Det finns inte heller i den bilaga som handlar om klimat. Men från huvudsekreteraren fick jag ett litet kort pm på en och en halv sida översänt som talar om hur man har gjort. Det finns nog skäl att vara kritisk till grunderna för beräkningen. Beträffande flyget har man lagt på en faktor, vilket i och för sig är helt rätt principiellt därför att flyget inte bara ger upphov till utsläpp av koldioxid utan också en del andra växthusgaser. Men med tanke på att det på korta distanser är fråga om flyg på relativt låg höjd brukar man i den internationella litteraturen inte se högre påslag än en faktor 1,2–1,5. Här har man räknat med en faktor 2–5, vilket är totalt felaktigt.

Beträffande emissioner från bilar och bussar har man utgått från dagens fordon. Banan ska tas i drift omkring 2025. För tåg har man däremot i princip räknat med att det inte uppstår någon direkt eller indirekt klimateffekt. Jag har nyligen på uppdrag av OECD och International Transport Forum, som är OECD:s transportgren, gjort ett papper som redovisar hur man skulle kunna beräkna klimateffekter av den här typen av storskaliga investeringar. Det är inte helt lätt. Jag hänvisar beträffande detaljerna till rapporten. Utgångspunkten har varit att som en approximation försöka utgå ifrån de emissioner som helt nya fordon inom samtliga berörda trans-

portslag ger upphov till 2025. Längre fram i tiden tror jag inte att någon expert med någorlunda säkerhet kan ha en uppfattning. Men det här är bättre än att utgå från dagens fordonspark.

På bränsle- och elsidan har man utgått ifrån – och det här är en beräkning för Europa – att man under de första två av fem avskrivningsårstionden för den nya investeringen har kolkondens på marginalen i kraftsystemet och därefter gaskombikondens. Jag ska återkomma lite mer till det. Beträffande vägfordon har jag utgått ifrån att man som genomsnitt för perioden har den låginblandning som är obligatorisk på 20 procent.

I frågan om de indirekta effekterna är det intressant att konstatera att Naturvårdsverket rekommenderar ett intervall mellan 160 gram och 500 gram koldioxid per kilowattimme. De antaganden som jag har gjort och redovisade nyss landar på strax över 500 gram, men då för Europa. Det är fullt rimligt att tänka sig att effekten blir lite lägre för Sveriges del även om den svenska kraftindustrin har ambitioner att bli en stor nettoexportör av el. Man talar om 20 terawattimmar i ellexport, som innebär att man måste bygga ut överföringsnätet till kontinenten.

Naturvårdsverket säger dock att man egentligen inte behöver bry sig om de indirekta effekterna från kraftproduktionen eftersom kraftproduktionens koldioxidutsläpp ligger under taket för det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter. Men då uppkommer en lite förbryllande situation. Om man räknar de utsläppen till noll måste vi om två år, om vi ska vara konsekventa, också räkna utsläppen från flyget till noll. Då hamnar den europeiska flygfartens utsläpp också under samma tak, och då blir per definition nettoeffekten av att byta från flyg till tåg alltid noll i klimathänseende. I mina ögon är inte det någon riktigt rimlig utgångspunkt. Om alla utsläpp skulle ligga under samma tak skulle det teoretiskt inte spela någon som helst roll vad vi än gjorde i samhället. Jag tror inte att det är en bra utgångspunkt för att bedriva klimatpolitiskt arbete, utan vi måste nog försöka bedöma effekterna långsiktigt på förutsättningar att nå klimatmålen av olika investeringar.

Jag hoppar nu raskt fram i min egen rapport och visar vad jag tror är någorlunda rimliga utfall räknat per passagerarkilometer. Bakom beräkningarna finns också bedömningar av den framtida passagerarfaktorn, alltså hur stor andel av sätena i flygplan, bilar, bussar, tåg och så vidare som faktiskt används. Det som är intressant att se är dels att det finns en betydande skillnad mellan flyget och de övriga transportslagen, dels att tåg som går riktigt fort ger upphov till väsentligt högre utsläpp procentuellt än de som går lite långsammare. Här jämför jag då med nästa generation av X 2000, i princip. Det är alltså ett betydligt modernare men ändå inte fullt så snabbt tåg. Om personbilarna hade haft samma höga kabinfaktor, alltså samma beläggningsgrad, skulle de räknat per passagerarkilometer faktiskt ha kommit ungefär på snabbtågets nivå.



För att räkna ut vad det här kan få för effekt för en given bana har jag i rapporten tagit ett fiktivt europeiskt exempel. Utfallet kommer naturligtvis att variera beroende på vilka antaganden man gör. Här kan ni se att en betydande del av det transportarbete som äger rum när banan har tagits i drift – de 100 procenten längst ned på bilden – då kommer att bestå av trafik som flyttar från andra transportslag. Jag har här antagit att det är lika stor överflyttning från flyg som från tåg. Sedan kommer banan på grund av att man kör så pass mycket fortare att generera helt ny trafik som inte skulle ha ägt rum om inte investeringen hade tillkommit. Vi vet från historiska exempel att den effekten är ganska betydande. Den sista biten, som här är ungefär en tredjedel, är de tidigare tågresenärerna, som nu kommer att åka lite fortare jämfört med vad de gjorde tidigare.

Effekterna av de olika förändringarna kommer att variera beroende på om man går från ett transportslag med höga utsläpp till ett med lägre eller tvärtom. Den stora effekten kommer inte helt oväntat på flygsidan. Men där är problemet, kanske framför allt för svenska förhållanden, att man inte kan flytta över fler flygresenärer än dem som redan existerar. Man kan inte nå högre än 100 procent. När det gäller Stockholm–Malmö kan man knappast nå dit heller eftersom vi har en hel del transferpassagerare som flyger till Kastrup i syfte att flyga vidare ut i världen.

När det gäller bilar och bussar är effekterna ganska små. Den nygenererade trafiken lägger på lite grann jämfört med tidigare. Det gör också det förhållandet att de gamla tågpassagerarna nu åker med högre hastighet. Det blir också ett mindre påslag. Det som är intressant är det som står längst ned. Där står att för en miljon 50-milsresor enkel väg ger detta en positiv effekt, alltså en minskning av utsläppen, med ungefär 9 000 ton. Då ska vi komma ihåg att den svenska inrikestrafiken, alla transportslag inräknade, ger upphov till ungefär 21 miljoner ton per år.

Då kommer man vidare till frågan: Hur mycket trafik kan banan generera, och hur ska vi värdera koldioxid? På det seminarium där jag presenterade rapporten i Madrid i höstas fanns det många andra forskare. Det lades fram en hel del rapporter, bland annat om det spanska nätet. Där menade man att man öppningsåret bör ligga på mellan 9 och 12 miljoner passagerare mellan ytterändarna i systemet för att man ska nå samhällsekonomisk lönsamhet. Under förutsättning att man gör det, och under förutsättning att jag har räknat någorlunda rätt, skulle man här kanske komma upp till att klimatnyttan av investeringen motsvarar ungefär 2 procent av den sammanlagda nytta som krävs för att man ska uppnå 0,0 i en nettonuvärdeskvot. Men då har jag inte diskonterat värdet av framtida minskade utsläpp, vilket kan vara relevant att göra. När man bygger banan får man nämligen räkna med att själva anläggningsarbetena ger upphov till i storleksordningen kanske 2 miljoner ton koldioxid. Det sker i nutid. Det kan alltså, även med en bana som når en så hög trafikering som 10 miljoner

resenärer, ta kanske 10–20 år att återbetala koldioxidkulden. För en bana under svenska förhållanden, där trafikeringsunderlaget är väsentligt mindre, kan det ta 40–50 år.

Egentligen drar inte Gunnar Malm några andra slutsatser än jag gör. Han säger inte att detta är ett miljöprojekt. Mina slutsatser är att klimatnyttan uppgår till enstaka procent. Jag har gjort vissa försök att simulera andra utfall, och jag håller nu tillsammans med en doktorand på KTH på med att göra en lite mer avancerad känslighetsanalys. Men jag tror att även om man skulle ta extremlägena i en sådan kommer man inte att hamna under 0 och knappast över 7–8 procent av den nytta som krävs för att projektet ska vara samhällsekonomiskt lönsamt totalt sett. Då är det intressant att se att snabba konventionella tåg släpper ut väsentligt mindre och att man räknar med att 75 procent av överflyttningen från flyg i det svenska fallet redan sker med uppgraderingen av stambanealternativet. Det är där den stora koldioxidvinsten finns.

Den andra delen, som jag inte har kunnat gå in på här och som är väldigt landsspecifik, är den vinst som kan uppkomma genom att man frigör kapacitet för godståg. Den måste bedömas i varje enskilt fall beroende på de faktiska omständigheterna. Där finns en intressant skillnad, som vi fick höra här under förmiddagen, mellan de två alternativen. Men å andra sidan finns det också andra åtgärder vi kan vidta för att underlätta för godstransporterna. Det handlar kanske framför allt om att likställa transportslagen när det gäller pålagor och regler, vilket med stor sannolikhet skulle leda till mer kustsjöfart. Därmed skulle vi avlasta väg- och järnvägsnäten en del. Då tänker jag på sådant som kilometerskatt och lite mer kostnadsrealistiska banavgifter.

Sammantaget finns det många åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser som är mycket billigare och effektivare än att satsa på höghastighetståg. Man ska satsa på dessa banor om man i övrigt kan räkna hem dem samhällsekonomiskt. Men presentera inte detta som någon lösning på klimatproblematiken! Rekommendationerna kan ni se framför er, så jag läser inte upp dem.

*Ordföranden:* Tack för det, Per! Då hälsar vi den siste talaren före frågestunden välkommen. Det är Lars Hultkrantz, professor i nationalekonomi vid Örebro universitet som ska tala över ämnet Höghastighetsbanor – till vilket pris?

*Lars Hultkrantz, Örebro universitet:* Min trista uppgift är att granska de ekonomiska kalkylerna. Jag vill erinra om att riksdagen har fattat beslut inte bara om stambanor utan även om Göta kanal, Inlandsbanan med mera. Jag visar här en lista på ett antal av de frågor som är aktuella när man gör en samhällsekonomisk bedömning av ett stort investeringsprojekt. De svartmarkerade punkterna har lite överraskande inte varit uppe till debatt i samband med höghastighetsutredningen. Det har inte varit diskus-

sioner om olika makroprognoser om framtiden. Det har inte varit diskussioner om klimateffekterna, utan där har det funnits en samsyn om att de effekterna är små och ganska osäkra.

En av de stora punkterna som har varit aktuella är överraskande nog hur många som reser i dag. En av de stora skiljepunkterna mellan olika kalkyler är vilka antaganden man gör om hur många bilister som var ute på långväga resor. Utredningen valde att använda uppgifter som branschen har tagit fram och som trafikverken har ansett vara osäkra. De siffrorna innebär ett väsentligt högre långväga resande. Det är också anmärkningsvärt att det är en ganska liten krets som har kunskap om tågresandet i dag i olika reserelationer, typ Jönköping–Göteborg. När det gäller trafikeringen har alla utgått från samma förutsättningar, däremot har det funnits en diskussion om huruvida man ska utgå från att operatörerna kommer att höja biljettpriserna eller inte när tågen går så mycket fortare.

Trafikeringen beror heller inte bara på den investering som görs i själva höghastighetsbanan utan även på andra investeringar i till exempel norra Tyskland eller Danmark och på anslutningsbanor i Stockholm, Göteborg och Skåne. De frågorna har också varit på tapeten. En annan miljöfråga som återstår att diskutera är intrångskostnader. Det här handlar ju om helt nya bansträckningar som går helt rakt genom landskapet, och då skär man genom områden som är intressanta ur naturvårdssynpunkt och ur kulturminnessynpunkt.

En annan diskussionsfråga har varit vilka modeller man ska använda för att fördela det framtida resandet på olika transportslag och olika reserelationer. Den svåra frågan är vilka andra faktorer som påverkar resenärens färdmedelsval än restider och reskostnader. I modeller som ser bara till restid och reskostnader får man till exempel en stor överflyttning av resande från flyg till tåg om det går snabbare att åka tåg mellan Stockholm och Göteborg, men om det finns andra aspekter att väga in – till exempel att man behöver ha bilen när man är framme på sin destination eller att man tänkte göra en avstickare längs vägen – blir överflyttningvinsterna mindre. Om man utgår från ett stort bilresande och använder modeller som inte tar hänsyn till dessa andra faktorer får man stora efterfrågeökningar i och med höghastighetstågen. Detta har varit en stor diskussionspunkt.

En annan fråga är anläggningskostnaderna. Här har det handlat om huruvida hela anläggningen eller bara delar av den har varit utgångspunkt för beräkningen. Slutligen har en fråga varit hur man behandlar risken i anläggningskostnaden. Om man gör sin bästa bedömning av anläggningskostnaden kommer den verkliga kostnaden inte att vara lika hög. Det finns alltid en gräns nedåt – anläggningskostnaden blir aldrig lägre än noll – men det finns ingen gräns uppåt. Det såg vi exempelvis med Hallandsåstunneln. De fel och avvikelser som blir är inte additiva utan multiplikativa. Man måste

alltså ta höjd för att man i genomsnitt får kostnadsöverskridanden. Det gör man i åtgärdsplaneringen genom särskilda riskfonder, och det har man inte gjort i de här kalkylerna.

Detta är de två officiella kalkyler som har gjorts och en senare kalkyl som har gjort. Den första gjordes av WSP på uppdrag av Banverket. Den visade att Götalandsbanan skulle kosta 95 miljarder kronor och att det relativa underskottet var 21 procent. Utredarna gjorde sin utredning och uppskattade anläggningskostnaden till 125 miljarder nominellt sett och fick ett överskott på 15 procent. Denna kalkyl kritiserade jag i ett yttrande i utredningen. Det tyckte Bil Sweden var särskilt intressant. De har förstås sina skäl. De framförde sin kritik till WSP och gav dem fria händer att göra sin kalkyl. Den kalkylen har WSP gjort, och den uppskattar anläggningskostnaden till 171 miljarder och nettonuvärdeskvoten till minus 38 procent.

Ett problem var att anläggningskostnaden var överskattad. En del nödvändiga kostnader i Stockholm, Göteborg och Skåne fanns inte med i kalkylen. För att få vinster genom överflyttning av snabbtågen från stambanorna till höghastighetsbanorna och därmed frigöra utrymme för gods krävs också en del tilläggsinvesteringar som man måste ta med i kalkylen. Det hade man inte gjort. Utredningen använde branschens egen bedömning av resenärsvolymerna. Om man jämför den med den som trafikverken har använt överskattar den nyttan med mellan 30 och 40 procent. Man tänker sig dessutom att det ska gå en timme fortare att åka mellan Stockholm och Malmö men att biljettpiserna ska vara oförändrade. Som ni vet leder höjda priser till minskad efterfrågan och därmed till minskad konsumentnytta. WSP uppskattar en minskning av nyttan med ungefär 7 miljarder kronor.

Sedan finns det en hel del frågetecken kring projektets avgränsningar, speciellt när det gäller nyttan på godssidan. Det beror på de investeringar som görs i Danmark och Tyskland. Vi har precis fått en kalkyl för jämförelsealternativet, alltså stambanorna. Höghastighetsbaneutredningen tillämpade inte fyrstegsprincipen, alltså där man först tittar på billigare medel att åstadkomma samma effekter. Per Kågesson har nämnt några, och andra möjligheter är gröna korridorer för att öka kapaciteten för järnvägstransport av gods. Frågan om det över huvud taget går att komma fram är inte löst än. Som vanligt går det väl att lösa det hela, men det kommer att kosta pengar med tunnlar och så vidare eller andra åtgärder för att kompensera naturingrepp. Det här är ett väldigt stort projekt.

Det bekymrade utredningen hur man skulle kunna hantera det inom den ordinarie organisationen. Man föreslog flera olika infrastrukturbolag, vilket river upp den organisation av transportsystemet som vi har. Det är också en fråga som det finns anledning att ta i beaktande när man funderar på om och hur man ska gå vidare med höghastighetsbanorna.

*Ordföranden:* Då tackar vi Lars för bidraget. Jag vill ge en eloge till alla våra föreläsare som har hållit sig till ämnet och hållit tiden. Nu har ledamöterna partvis möjlighet att ställa frågor till föreläsarna eller till någon annan i salen.

*Pia Nilsson (s):* Om man inte hade myror i huvudet innan har man nog fått åtskilliga stackar nu. Det har åtminstone jag. Det här var intressant och nyttigt men fruktansvärt svårt. Det blir mycket matematik av det som vi vill få fram i politiska visioner. Jag har svårt att tro att de politiska visionerna är så enkelt konstruerade att man kan sätta en täljare och en nämnare och få fram en kvot. Detta visade sig inte minst när Matts Andersson redogjorde för att nettonuvärdeskvoten i princip är densamma oavsett om man bygger höghastighetsbanor eller om man rustar upp befintliga stambanor. Det som förbryllar mig är att nyttorna inte räknas in i detta. Mats säger att nyttorna blir betydligt större med höghastighetståg.

Då funderar jag över: Vad är det egentligen vi mäter? För mig är det ju väldigt väsentligt att restiden minskar, men det finns inte med i kalkylen. I Bil Swedens kalkyl ser det lite annorlunda ut jämfört med WSP:s kalkyl. Det är spretigt. Jag undrar: Vad är det egentligen en samhällsekonomisk kalkyl mäter, och är nyttorna lika osäkra som kalkylerna och prognoserna är?

*Matts Andersson, WSP:* Nyttorna är mycket större för höghastighetsbanorna. Att nettonuvärdeskvoten ändå blir ungefär densamma beror på att kostnaden är mycket större. Det är inte så konstigt. Vad man mäter i kalkylerna är just restidsvinster, effekter för operatörer, förändringar i utsläpp och förändringar i trafikolyckor. Grovt sett kan man säga att man mäter alla effekter som uppstår på järnvägen, däremot har man inte med effekter av själva järnvägskroppens påverkan på natur och kulturmiljö. Tanken är inte heller att kalkylerna ska vara helt styrande för de politiska besluten. De är blott ett underlag.

*Jan-Evert Rådström (m):* Tack för många bra föredragningar! Jag har en matematisk fråga till WSP och Matts Andersson. Det sades att ni hade givna underlag i ert arbete som var förutsättningarna när ni tittade på detta med höghastighetsbanor i Sverige. Hur ser då WSP på att ni i utredningen använde prognosmodellen Samvips i stället för Sampers, som ju våra trafikverk använder, och har detta haft betydelse för utfallet i det arbete ni har gjort?

*Matts Andersson, WSP:* Den stora effekten på utfallet har olika antaganden om resandet i dag. Att man i utredningen har antagit ett större resande innebär 30–40 procents skillnad gentemot vad man brukar anta i nationella utredningar. Jag vill poängtera att vi alltså säger att det är 30–40 procents *skillnad* – inte att det är en överskattning av den samlade nyttan. Varför man har använt Samvips är en fråga till utredningen, så det ska jag inte kommentera. Jag ska inte heller ge mig in på någon jämförelse mellan Samvips och Sampers. I och med att WSP har utvecklat Sampers är jag ju part

i målet. Vad man kan konstatera är att modellen ger mycket större överflyttningseffekter från flyg och bil. På så sätt blir det förstås en stor skillnad. Men de jämförelser som har gjorts har dock visat att det i termer av den samlade nyttan inte blir så stor skillnad.

*Nina Andersson, huvudsekreterare:* Vi redogör i betänkandet för varför vi har valt att använda Samvipsmodellen. När vi började med utredningen fanns det ingen prognos i Sampers som täckte båda banorna, utan det fanns endast i Samvips. Det var vad vi hade att jobba med. Det var en av utgångspunkterna. Om man tittar på hur Sampers används i åtgärdsplaneringen kan man konstatera att det prognostiserade järnvägsresandet är lägre än det utfall vi faktiskt har i dag. Eftersom vi också skulle göra en företagsekonomisk bedömning behövde vi en kalkyl av det faktiska resandet. Därför valde vi Samvips, som vi vet bättre speglar järnvägsutvecklingen. Facit är ju det resande som finns i dag.

I Sampers finns inte heller någon uppdaterad utrikesmodell, och utrikestrafiken är viktig i det här upplägget. Det finns däremot i Samvips. Som Matts säger har det gjorts utvärderingar av betydelsen av prognoserna. Man har kommit fram till att själva prognosen inte har så stor betydelse för utfallet i den samhällsekonomiska kalkylen. I stället är det de värden som ligger till grund – hur man värderar ökad tillgänglighet, miljöeffekter och så vidare – som får genomslag i kalkylerna. Det är viktigare än prognoserna.

*Sven Bergström (c):* Hela diskussionen handlar ju om förväntade nyttor – regionförstoring, kapacitetsökning och tidsvinster. Jag har många frågor till Matts Andersson, som har räknat på det här. Du talade om att det är ”höga tidsvärden” på tjänsteresor. Har de samhällsekonomiska kalkylerna tagit hänsyn till att de flesta som reser i tjänsten numera arbetar på tåget? Man har dator och telefon med sig, och en del säger till och med att man får mer gjort på tåget än på kontoret, för då jobbar man ostört. Hur kalkylerar man tidsvinsten om det är så att man arbetar på tåget och inte bara förflyttar sig med hjälp av tåget?

Jag skulle också gärna vilja ha en kommentar från Nina Andersson om den ganska hårda granskning som Lars Hultkrantz och Per Kågesson gör av hur ni räknar på miljön och ekonomin.

*Matts Andersson, WSP:* För alla sådana här värden utgår vi från Aseks och Trafikverkets nationella rekommendationer. Tidigare utgick man från en sats där man hade med nyttan av att kunna använda arbetstiden på tåget och sedan korrigerade det mot produktivitet och så vidare. Numera gör man det dock inte. Det finns en lång teoretisk diskussion om detta. I de senaste omgångarna har man inte tagit hänsyn till det.

Den andra frågan gällde en allmän kommentar till Lars Hultkrantz granskning. Det uppdrag vi gjorde åt Bil Sweden handlade inte om allmänna åsikter eller om att göra någon alternativ kalkyl. Vad vi gjorde var helt enkelt att gå igenom Hultkrantz kommentarer. Som det står i rapporten

höll vi med om mycket. Jag kan kort nämna några saker. När det gäller biljettpriserna kan jag säga att man i den nationella planeringen alltid antar att biljettpriserna är oförändrade. Detta kan man tycka vad man vill om. Här har utredningen sitt på det torra i och med att man har gjort som man brukar. Det vi gjorde var helt enkelt ett räkneexempel om vad som skulle hända om biljettpriserna höjdes med 20 procent. Då blev det 6 procents skillnad i nyttan.

Samma typ av diskussion kan man ha om den samhällsekonomiska finansieringskostnaden. Lars menade att den skulle vara med och att man alltså skulle räkna upp investeringskostnaden med den kostnad som det innebär att man höjer skatter, och det innebär distributionseffekter för samhället. Vi håller med i teorin. Däremot står det i regelboken att den inte ska vara med, alltså enligt Asek. Då får vi räkna så. Lars kommenterade också att det saknades kostnader för anslutningar till de stora städerna och att det saknades en riskpott. Där håller vi med. Det borde ha tagits med. Man förutsätter också att Helsingborg–Helsingör-tunneln är byggd och att Västlänken är byggd. Det blir orättvist om hela kostnaden för dem ska drabba kalkylen, för de investeringarna har ju andra nyttor också, men en viss del av kostnaden för dem borde läggas till i kalkylen.

*Nina Larsson (fp):* Min fråga gäller den privata delen av investeringarna och riktar sig väl främst till Nina Andersson. Det finns vissa skillnader mellan er rapport och andra rapporter när det gäller den andel som är beräknad för privata investeringar. Hur har ni bedömt dessa privata delar, och har du någon kommentar om de olikheter som finns, exempelvis mot den branschkopplade rapport som kom 2008, där den privata delen bedömdes ligga något högre? Om någon i branschen ville kommentera detta vore det också bra.

*Nina Andersson, huvudsekreterare:* Vi har gjort en beräkning av detta som en residual, alltså en baklängesberäkning. Vi har åsatt operatörerna ett lönsamhetskrav, som det är i branschen i dag. Vi har beräknat operatörernas kostnader. Vi har utgått från oförändrade biljettpriser, som i kalkylen. Sedan har vi räknat baklänges utifrån detta hur mycket banavgifter operatörerna skulle kunna betala. Då har vi kommit fram till den privata finansieringsandelen på 43 miljarder. I Tåg i Sverige var den andelen lite högre, men vi hade ett lite annat beräkningsunderlag och en mer specificerad anläggningskostnad. Arbetet hade kommit längre, så det är en mer förfinad kalkyl.

*Annelie Enochson (kd):* Jag riktar min fråga till Sten Hammarlund och Gunnar Alexandersson. Mer gods på tåg är en viktig anledning till att man vill bygga höghastighetståg, för då kommer man att frigöra kapacitet på stambanorna.

Min fråga gäller upprustningen av stambanorna, som man tror kommer att pågå i fem–tio år. Det kommer att stöka till det mycket i godsflödena, och det blir fördröjningar medan man bygger. Det innebär att man kom-

mer att förlora ett godsflöde. Har man beräknat vad dessa förlorade godsflöden skulle kosta om man nu skulle göra en upprustning av stambanorna i stället för att snabbare bygga en höghastighetsbana?

*Sten Hammarlund, Banverket:* Man har nog inte räknat på några förlorade godsflöden. Å andra sidan skulle det väl ta ännu längre tid att uppnå en kapacitetsförstärkning för gods om man väntade på att höghastighetsbanorna skulle bli byggda. Det är ju först när man frigör de befintliga banorna från persontrafik som man uppnår de stora kapacitetsförstärkningarna för godstrafik.

*Gunnar Alexandersson, Handelshögskolan:* I vår rapport har vi inte tittat på någon störningseffekt på godsflödena. Däremot har vi sett på betydelsen av att man frigör kapacitet för gods och regionaltrafik om man bygger höghastighetsnätet jämfört med om man gör en allmän upprustning. Det är väl helt klart att det finns mer kapacitet för gods- och regionaltrafik om man skulle flytta snabbtågstrafiken. Man får också komma ihåg att godstrafiken har drabbats mycket hårt av lågkonjunkturen det senaste året, och det finns därför en risk att man underskattar den kraft med vilken godstrafiken kan komma tillbaka när konjunkturen väl vänder.

*Per Kågeson, fil.dr:* Jag tror att just den här problematiken skulle må väldigt bra av att beskrivas i termer av fyrstegsprincipens metodik. Då skulle man också naturligen ta upp frågan om hur man hanterar olika skeden. Det kan vara en del av det som nu ligger i planeringen, till exempel att förstärka möjligheten till höga axellaster på banan väster om Väneren. Det gör att den blir mer användbar. Skulle vi få kilometerskatt på tunga fordon på väg och samtidigt differentiera banavgifterna i tid och rum skulle vi ganska säkert få mer kustsjöfart. Etableringen av containerhamnen i Norvik kommer, om hamnen byggs, att avlasta väg och järnväg mellan västkusten och Stockholmsområdet och minska utsläppen av koldioxid.

Det är ett antal sådana här brickor som kan komma in vid olika tidpunkter och som kanske också kan medverka till att de ombyggnader och förstärkningar av stambanorna som skulle komma i fråga i stambanealternativet kan genomföras med mindre störningar för trafiken än om man i det första skedet inte hade vidtagit de andra åtgärder som jag nämnde. Men allt det där skulle man behöva diskutera eller analysera lite mer på djupet. Det är inte gjort.

*Egon Frid (v):* Utredningen om höghastighetsbanor tror jag är viktig för en vision om mer spårburen trafik totalt sett i landet. Jag tror att vi alla är överens om att vi ska ha mer spårburen trafik för personer och gods och att vi ska ha den bästa samhälls- och klimatnyttan av de framtida investeringarna.

Samtidigt måste vi se till att vi har många vinnare och få förlorare i en sådan här framtida utveckling, en sådan här vision. I dag satsas det mycket infrastruktur på storstäderna. Vi ser att den här infrastruktursatsningen, den här visionen, bygger mycket på södra Sverige och relativt lite



på spårkil i relation till de stora behoven. Min grundfundering och grundfråga till Nina Andersson och utredningen är: Hur har man sett på möjligheten att faktiskt bygga fler banor samtidigt som man kan integrera dem i en fortsatt utveckling av det befintliga spårnätet, till exempel Västra stambanan i konkurrens med Östra stambanan och Ostlänken?

Själv kommer jag från Skövde. Det finns farhågor om att vi bara kommer att se godståg passera genom Skövde och inga snabbtåg om man tänker sig den här utvecklingen. Det är också en fundering jag vill rikta till Sveriges Kommuner och Landsting som är representerade i dag. Hur ser ni på att en sådan här framtida utveckling ändå kan fördelas rättvist i landet, så att vi också får med perspektivet att hela landet får en utbyggd spårburen trafik för att uppnå bästa samhälls- och klimatnytta?

Grundfrågan till utredningen är: Hur kan man jobba ännu mer med integrering av den nya tekniken när det gäller befintliga banor för att uppnå bästa samhällsnytta och bästa klimatnytta?

*Nina Andersson, huvudsekreterare:* Vi har skissat på ett trafikupplägg, som jag kort nämnde, där man inte ska fixera på banorna utan se i termer av trafik. Då finns det trafikupplägg med höghastighetståg som går mellan ändpunktmarknaderna, men en väldigt viktig del av det här trafikupplägget kan också vara snabb regional tågtrafik som komplement. Den kan köras på de här banorna när man får frigjord kapacitet.

På Västra stambanan förbi Skövde tror jag att det fortsatt kommer att gå den typ av trafik som finns i dag. Med den frigjorda kapacitet som uppstår på banan kommer regulariteten och kvaliteten på den trafiken bara att bli mycket bättre. Risken att det skulle bli enbart godstrafik förbi Skövde tror jag är ganska liten. Det finns ju en omfattande regional trafik, och även den genomgående trafiken till och från Stockholm är väldigt viktig. Vi ser inte alls den risken. Man får hålla isär banor och trafik.

Även många orter utanför själva höghastighetsnätet kommer att göra stora vinster i form av minskade restider i de här trafikuppläggen, där man kan köra ut på det konventionella nätet från höghastighetsnätet och dra nytta av delar av den tidsvinst som finns på höghastighetsnätet.

*Per Kågeson, fil.dr:* Lite kompletterande information, som jag tror är viktig för att förstå balansen i trafikeringen av bannätet, är att antalet enkelresor mellan de tre storstäderna per år ligger i storleksordningen 3 miljoner. Tittar man på antalet resor i pendeltågs- och regionaltrafik för Stockholm–Mälardalen, Göteborgsområdet i stort och Skåne ser man att det handlar om 30–40 gånger större flöden.

Det betyder ju att i den mån man kan investera i de näten så att de blir bättre kan man dels locka över fler bilister, dels göra väldigt stora tidsvinster. Det är en ganska liten andel av det totala resandet som sker mellan de tre storstäderna. Det inbegriper även flyg. Tyvärr finns det inte så mycket flyg som man kan flytta över. Det har redan skett i hög grad när det gäller Göteborg.

*Karin Svensson Smith (mp):* Vi har hört om höghastighetstågen som har jämförts med gängse samhällsekonomiska kalkyler som instrument för att nå klimatmålen. Jämfört med andra metoder är det en ganska dyr metod. Som klimatengagerad politiker ser jag att man behöver göra både och. När klimatkostnaden är inkluderad i priset för transporter kommer det att bli en så stor efterfrågan på både persontrafik och godstrafik på spåren att man behöver nya spår för att kunna tillgodose behoven. Jag har en fråga som riktar sig till Lennart Schön och Gunnar Alexandersson.

Om jag förstod er slutsats rätt säger ni att man också måste se höghastighetstågen i en kontext av visioner för det framtida samhället. Från Miljöpartiets sida föreställer vi oss att flyget har en mycket marginell roll för transporter i ett sådant samhälle. Då borde rimligen höghastighetståg vara av väsentlig vikt för att människor ska kunna förflytta sig längre sträckor. Om man hade använt de metoder som finns i dag för att räkna ut nettonuvärdeskvoter och göra samhällsekonomiska kalkyler enligt allt vad det nu heter, Sampers, Asek och så vidare, hur hade då de som skulle bygga om Sverige från jordbrukssamhälle till industrisamhälle värderat det faktum att Sverige behövde elektrifieras, få ett telefonnät och en stambana?

Sedan har jag en fråga till representanten för Sveriges järnvägsindustrier, Klas Wählberg. Om Sverige likt flera andra länder skulle avge en avsiktsförklaring, att vi vill bygga höghastighetsspår, vad skulle det ha för betydelse för den industri som tillverkar allt som behövs av spår, rullande material och den utrustning som behövs för att man ska kunna ha både höghastighetsspår och tåg som går på desamma?

*Lennart Schön, Lunds universitet:* Jag kan börja med att säga att alla stora infrastrukturbeslut har ingått i en vision. Det har inte fattats några långtgående beslut som inte samtidigt har passat in i en föreställning om vilket samhälle vi är på väg mot eller vill uppnå. Samtidigt är det viktigt att varje sådan infrastrukturutbyggnad ska fylla flera olika funktioner och att den ska passa in i mångas visioner om framtiden. Det gäller nog också de stora utbyggnader som har skett tidigare.

Järnvägar och elektrifiering exempelvis har naturligtvis fyllt olika funktioner. På samma sätt måste det ju vara med höghastighetsbanorna, som jag personligen inte alls har sysslat med men som jag ser i en situation likartad den som rådde på säg 1930-talet eller på 1850-talet, i ett slags vägskalet där det gäller att fatta beslut med lång räckvidd.

*Gunnar Alexandersson, Handelshögskolan:* Som jag sade i inledningen av mitt anförande måste man som forskare vara ödmjuk och inse att man inte kan fånga in alla faktorer som spelar en roll för utvecklingen, definitivt inte när man tittar på framtida långsiktiga trender.

Det vi har velat säga i den här rapporten är att det finns ett stort behov av och att vi framför allt i Sverige tenderar att väldigt mycket använda oss av sofistikerade analyser och samhällsekonomiska kalkyler med mera för att avgöra om den här typen av investeringar är rimliga att göra eller inte. Men vi menar att den typen av analyser, om än så viktiga, måste komplet-

teras med någon form av vision av vart man vill att samhället ska styra. Det är det som man har gjort i många andra länder. Det är det som gör att det här förstås också blir ett politiskt beslut och inte ett beslut som man enbart kan fatta på rent kalkylmässiga grunder.

*Klas Wählberg: Branschföreningen Sveriges järnvägsindustrier*, som jag är ordförande i, representerar ungefär 20 000 medarbetare och har en exportintäkt på ungefär 10 miljarder kronor per år. Den består av världsledande företag inom fordons-, underhålls- och signalsystemssidan som ägs av både svenska och utländska intressen.

Frågan jag fick var vad det skulle betyda om en avsiktsförklaring skulle komma. Jag kan säga att en sådan avsiktsförklaring skulle stärka svensk järnvägsindustriens konkurrenskraft. Den skulle innebära ökade möjligheter att kanalisera forsknings- och utvecklingspengar tillbaka till svensk industri och därigenom stärka både vår roll, vår konkurrenskraft och samarbetet med högskolor, konsulter och forsknings- och utvecklingsinstitutioner.

Vi har redan i dag en roll i Europa där vi ses som ett spännande land att verka i. Vi har tagit offensiva steg mot avreglering, konkurrensutsättning, uppdelning, fokusering och specialisering. Det gör att vi är en intressant marknad att utveckla och samarbeta inom. Vi har till exempel forskningsprojektet Gröna tåget som utmärkt passar in i den modellen. En avsiktsförklaring ger alltså stärkt industri och stärkt närvaro, är framtidsorienterad och, inte minst, ger ökade exportintäkter.

*Hans Stenberg (s):* Som Lennart Schön och flera andra föredragshållare har sagt handlar det mycket om visioner om vilket samhälle man vill bygga. Det låter ju jättesympatiskt för en trafikpolitiker. Men om man har varit med ett tag vet man att det alltid fattas pengar till det vi vill genomföra. Därför gäller det att vi använder pengarna där de gör mest nytta. Det är skälet till att jag blev lite besviken på den jämförelse med alternativa åtgärder som redovisades. Man jämförde 125 miljarder i ett höghastighetsnät med mindre än hälften i en upprustning av stambanorna. Det skulle vara väldigt intressant att se en jämförelse där man använder ungefär samma pengar till att utveckla hela järnvägsnätet.

Som norrlänning ser man ju en brist i de här idéerna. De slukar oerhört mycket pengar, och banorna läggs i en begränsad del av landet. Är det någon som kan ge en hint om huruvida man skulle kunna uppnå större effekt i de norra delarna av landet, där vi exempelvis har stora delar av vårt näringsliv som också klagar över dåliga järnvägsförbindelser? Vad skulle det kunna göra för nytta i jämförelse?

Sedan har jag en annan delfråga. Kalkylen bygger ju på att det byggs under en ganska begränsad tid. Erfarenhetsmässigt är det väl ofta så att det tar betydligt längre tid än man tror att bygga. Det kan bero på problem med miljöprövningar eller problem med finansieringen. Vad skulle det få för effekter för den samhällsekonomiska kalkylen om bygget tog exempelvis fem år längre än det är beräknat till?

*Sten Hammarlund, Banverket:* Jag kan svara på den första frågan. I arbetet med förslaget till åtgärdsplanering har vi tagit fram många olika kalkyler för många olika åtgärder i järnvägssystemet i hela landet. Det finns naturligtvis en mängd åtgärder som har lönsamhet i paritet med dem som vi har sett beskrivna här och som man skulle kunna vidta för de pengarna. Men jag är inte så säker på att man kan hitta jättemånga ytterligare åtgärder i dag som är väsentligt mycket lönsammare. Men i den här storleksordningen finns det på lager, så att säga.

*Matts Andersson, WSP:* Jag kan ta över stafettpippen och svara på den andra frågan.

Om man tittar på det samhällsekonomiskt kan man se att det har väldigt stor betydelse om det blir förskjutningar i byggtiden. De första årens tillgänglighetsnyttor väger tungt i kalkylen. Generellt är det så att om det uppstår förseningar – någon överklagar på grund av någon våtmark – är det samhällsekonomiskt lönsamt att bara slänga pengar på det så att man kan fortsätta bygga, även om den åtgärden i sig kanske inte är lönsam. Byggtiden spelar en väldigt stor roll.

*Oskar Öholm (m):* Fru ordförande! Jag är ledsn att behöva fortsätta den här jakten på Sten Hammarlund och Matts Andersson, som har fått så många frågor. Men även min fråga kanske i första hand riktar sig till dem.

Vi har fått beskrivet lite grann av alternativen, höghastighetsbanor eller utbyggnad och utveckling av stambanorna. Vi har varit inne på det lite grann och känner till de kapacitetsproblem som finns. Och det är klart att om höghastighetsbanorna är den enda lösningen tar det 20 år innan vi har löst problemen. Om jag förstod er rätt var ni väl inne på åtminstone en antydning till slutsatsen att lösningen kanske måste vara lite båda delar. Först då får man ordentliga effekter av det hela.

Den fråga som i så fall anmäler sig, vare sig den är riktad till er eller om någon annan känner sig manad att svara, är: Vad är den totala ekonomiska kalkylen om slutsatsen är att man för att få ordentlig kapacitet inte kan välja mellan de här alternativen utan måste göra båda delar? Går det att utveckla vad den totala kalkylen i så fall blir?

*Sten Hammarlund, Banverket:* Delvis är det en fråga som kanske Nina Andersson kan svara på. I Höghastighetsutredningen har det ju ingått att också titta på hur mycket man måste stärka kapaciteten på stambanorna för att faktiskt få den kapacitetsökning som man tänker sig. Det ligger delvis i den utredningen. Möjligen kan Nina svara någonting på detta.

*Nina Andersson, huvudsekreterare:* Inom den tid vi hade på oss ville vi gärna belysa stambanealternativet, men vi har ju här diskuterat nivån på stambanealternativet och jag ska säga att det är en approximation som vi har gjort. Vi har alltså försökt titta på hur det ser ut vid de värsta flaskhalsarna, var de största problemen finns och hur man skulle kunna bygga bort dem.

Det här skulle man kunna utveckla mycket mer och utreda för att se vilken nivå man skulle kunna lägga sig på. Det här är en nivå bland många tänkbara nivåer för upprustningen i stambanealternativet. Det är en fråga som skulle behöva utredas vidare.

*Lars Hultkrantz, Örebro universitet:* Det totala paketet, den totala budgeten, är det inte experterna här som bestämmer utan det är ju ni. Det är riksdagen som beslutar hur mycket pengar som finns att fördela. Då är det intressant att observera att inom åtgärdsplaneringen var utrymmet för helt nya nyinvesteringar ungefär 30 miljarder kronor. Det innebär att det har varit en väldigt tuff prioritering mellan olika typer av ofta väldigt angelägna åtgärder. Här talar vi nu om 170 miljarder.

Anledningen till att man allmänt sett ska tillämpa fyrstegsprincipen är att om man bara tänker på investeringar blir det hur mycket pengar som helst. Då handlar det om tusentals miljarder. Men det finns ju andra åtgärder som ofta kan lösa samma problem, vilka de nu är. Här handlar det om flera olika typer av problem. Det handlar om klimatfrågan. Det handlar om samhällsbyggnadsfrågan. Det handlar om Europa. Vart och ett av de problemen kan ofta lösas mycket billigare med styrmedel.

Vi har inte rätt priser vare sig när det gäller sjöfart, järnväg eller lastbil i landet. Det är en uppenbar första åtgärd som vi skulle vilja titta djupare på innan vi går in på investeringarna.

*Gunnar Alexandersson, Handelshögskolan:* Jag ville bara kort kommentera det som Oskar Öholm frågar efter i det som vi har kallat vårt fjärde scenario. Där har vi kommit fram till att man kombinerar en höghastighets-satsning med en satsning fullt ut på det nuvarande nätet. Då hamnar vi först på en annan nivå i investeringsvolymerna, och vi har bara skissat på att den skulle ligga i storleksordningen mer än 25 miljarder per år. Då inkluderar det först även drift och underhåll i systemet.

*Ordföranden:* Bara för att få egen kunskap: Du sade 25 miljarder per år, i all evighet eller i hur många år?

*Gunnar Alexandersson, Handelshögskolan:* Då menar vi under den tidsperiod som vi tittar på, alltså fram till ungefär 2030.

*Sten Bergheden (m):* Först och främst vill jag säga att det var en mycket intressant föreläsning och genomgång. Man kan väl konstatera att det är svårt att se höghastighetståg som någon form av miljöprojekt. Det är snarare i så fall fråga om ett långsiktigt utvecklingsprojekt. Det är också svårt att se ekonomiska effekter av det hela, även om man kan räkna på olika sätt.

Det intressanta är ändå att Europa bygger nya höghastighetsjärnvägar. Mycket av anledningen till det är att det järnvägssystem som Europa har i dag är dåligt. Det är relativt avskrivet, vad jag förstår. I Sverige har vi inte riktigt den situationen. Vi har ett bra järnvägssystem, även om det råder kapacitetsbrist.

Då vill jag ta upp två saker. Har man i kalkylen vägt in den övergångsperiod som vi ändå står inför om vi skulle besluta oss för att bygga höghastighetståg? Vi har alltså en kapacitetsbrist på stambanorna som ändå måste byggas ut. Var drar man gränsen för att inte bygga ut därför att man i stället vill satsa på höghastighetståg, och vad är kostnaden om man inte bygger ut fullständigt färdigt? Då får vi alltså någon form av tillväxtminskning där, eller också bygger vi ut för mycket i första ledet så att vi sedan har en överinvestering. Har man räknat någonting på den delen?

Den andra är: Bygger man snabbspår någonstans i Europa eller i världen där man stannar efter var femte eller var tionde mil och det är fråga om så pass små städer som Sverige ändå har i detta läge? De exempel vi ser är ofta städer med tre–fem miljoner invånare, och Sverige har en helt annan nivå. Bygger man spår mellan så pass små städer? Jag vill också veta om man på något ställe bygger snabbspår där man har sådana klimatproblem som vi har. Hur fungerar det i så fall?

*Nina Andersson, huvudsekreterare:* På den första frågan är det enkla svaret nej. Några sådana beräkningar har inte gjorts. När det gäller internationella jämförelser finns det lite olika upplägg. Mycket är baserat på ändpunktsmarknader, men till exempel i Tyskland har man inget nät utan där har man enskilda linjer, även med regional snabb trafik. Det finns exempel på både och.

Klimatproblematiken är ju en stor utmaning att belysa vidare. Inte minst med vinterns upplevelser i färskt minne är detta jätteviktigt. I Japan har man erfarenheter från höghastighetsbanor med en klimatsituation som delvis kan liknas vid vår, men inte helt. Det finns teknik för att lösa detta. Vi har belyst det lite grann i utredningen. Men man skulle behöva titta *mycket* mer på hur man bygger in de här systemen i växlar och annat så att man får ett system som är klimatsäkert, om man säger så.

*Klas Wählberg, Branschföreningen Sveriges järnvägsindustrier:* Det gällde frågan om vintertålighet. Vi i Bombardier transportation, som jag är vd för, är aktiva i Kina, både med signalsystem och med de höghastighetståg som är världens snabbaste, 380 kilometer i timmen. Kineserna bygger, som vi nämnde, ganska omfattande nät framöver, bland annat i Manchuriet som ju har ett klimat som är väldigt likt det svenska. De metoder man använder där och det vi bygger in i tågen gör att vi känner oss ganska komfortabla med att det här kommer att kunna fungera bra.

Vi har också forskningsprojektet Gröna tåget, som syftar till att hitta just lösningar som passar ett nordiskt klimat, och vi har det som en provbänk tillsammans med aktörerna i branschen. I dag finns det inte i trafik, men de banor som byggs kommer att behöva ta höjd för de problem som finns. Vi är komfortabla med att det kommer att finnas lösningar.

*Per Kågeson, fil.dr.* I anslutning till det som Nina var inne på vill jag peka på att det är ovanligt att man ser att städer av Värnamos eller Ulricehamns storlek har stationer på höghastighetsnätet, men banan kan ju användas också för regionalståg som då blir lite snabbare än vad regionalståg i allmänhet är.

En öppen fråga för mig är vilka trafikeringsvillkor som egentligen kommer att gälla på både höghastighetsbanorna och de stambanor som ändå kommer att finnas kvar. Här sägs det ju att en del av finansieringen av höghastighetsnätet ska ske via höjda banavgifter. Dessa kommer då att träffa operatörerna oavsett om de kör regionalståg på höghastighetsbanan eller höghastighetståg som bara stannar på några få ställen.

Vad händer med banavgifterna och tillgängligheten till stambanenätet för de operatörer som kanske vill köra konkurrerande, relativt snabba tåg på de banorna? Det är någonting som över huvud taget inte är diskuterat i de här utredningarna, men som jag tror har betydelse både när det gäller att frigöra kapacitet och när det handlar om vilken nytta man får på persontrafiksidan. Det beror ju ytterst på vad resenärerna väljer och på prisbilden.

*Ingemar Vänerlöv (kd):* Fru ordförande! Jag har några frågor och funderingar som jag gissar att Nina Andersson, Sten Hammarlund och Matts Andersson kanske väljer att svara på. I övrigt är jag tacksam för den som känner sig manad att kanske säga någonting annat.

Nina började med att ange en definition för höghastighetståg. Det var över 250 kilometer i timmen och max 320 kilometer i timmen. Jag vet att man på Västra stambanan, under fältmässiga förhållanden, redan har kört över 300 kilometer i timmen, vilket betyder att vi, för att vi ska ha höghastighetstrafik i Sverige, egentligen inte skulle behöva några höghastighetsbanor, utan det skulle kunna gå att uppgradera de stambanor som redan finns. Om vi gör det består ju spårbristen. En stor fördel som jag har förstått med att bygga höghastighetsbanor är att man frigör spårkapacitet.

Om man däremot väljer att uppgradera det befintliga stambanenätet och sedan ser till att man får utökade spår för godstrafik och så vidare där det verkligen behövs, har jag svårt att se att en sådan analys skulle ge netto-nuvärdesknoten 0,0, som vi såg här. Det var ju en svagt positiv netto-nuvärdesknot för höghastighetsbanor.

När trafikutskottet var i Spanien och Frankrike och studerade höghastighetståg 2008 pratade man i Spanien inte bara om high speed trains, som man sade, utan om very high speed trains. Det var man inne på. Då var det tåg som skulle gå i 350 kilometer i timmen.

Jag skulle vilja se en analys i Sverige där man dels tar ställning till en uppgradering av det befintliga stambanenätet – där det uppenbarligen går att köra höghastighetstrafik – dels jämför med ett nät för very high speed trains, höghastighetsbanor för mycket snabba tåg, upp till 350 kilometer i timmen, för att få veta vad det skulle innebära i kostnader.

Jag kan tänka mig, som har sagts här förut, att höghastighetstågen frigör en del passagerare från flyget. Ju snabbare tågen går desto mer intressant är det ju för flygresenärer att välja tåg i stället. Det är några synpunkter som jag skulle vilja ha kommentarer på.

*Sten Hammarlund, Banverket:* Jag tror inte att det är möjligt att uppgradera stambanorna till över 250 kilometer i timmen. Man har kört så fort på några få ställen där det är mycket raka spår. Resten av banorna har kurvor som gör att det inte är möjligt att köra fortare än 250 kilometer i timmen. Det är vad man antar i uppgraderingsalternativet.

När man gör den här typen av gångtidsberäkningar på höghastighetsbanorna ser man att det inte lönar sig mycket att höja maxhastigheten över det som man i dag har tittat på. De flesta tåg ska ju stanna någon gång. Då blir den tidsvinst man får av att höja maxhastigheten väldigt liten.

*Nina Andersson, huvudsekreterare:* Som ni säger är det ju under fältmässiga förhållanden man har provat detta. När vi i utredningen har räknat på 320 kilometer i timmen är det för att kunna bedriva kommersiell trafik med 320 kilometer i timmen som maxhastighet.

När det gäller en uppgradering av stambanan är maxhastigheten för kommersiell trafik 250 kilometer i timmen. Man måste, som Sten säger, ta med i beräkningen att stopp och annat gör att detta är maxhastigheter, det vill säga vad som är möjligt att köra på banorna.

*Per Kågeson fil.dr:* Utomlands är ju inte alla banor som man betecknar som höghastighetsbanor verkligen höghastighetsbanor i hela sin längd. I praktiken har man många gånger inte kunnat gå rakt fram på grund av bebyggelse. Riktigt höga hastigheter genererar betydligt mer buller och vibrationer. Därför tvingas man göra avkall på hastigheten i vissa lägen. Det betyder att det i praktiken kan vara ganska varierande hastigheter.

Det är de omständigheter som vi också står inför. Det är inte alldeles självklart att det går att gå lika rakt på mellan Gripenberg och Borås som från Jönköping och söderut. Naturförhållandena varierar så pass mycket. Närmast storstäderna kommer man att behöva ta hänsyn till bebyggelse och buller. Det betyder att man kanske måste försöka hitta lösningar som minimerar kostnaderna samtidigt som man får en hyfsad nytta.

Det regionala trafikeringsunderlaget är viktigt. Sydostlänken är i den meningen betydligt bättre än övriga delar av Götalandsbanan, eftersom trafikeringsunderlaget mellan Stockholm och Östergötland är relativt betydande.

*Egon Frid (v):* Mycket av diskussionen handlar om att ha visioner och utveckla ny teknik samtidigt som vi förstärker och uppgraderar nuvarande trafik och teknik. Finns det en marknad att köra höghastighetståg mellan målpunkter som Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg via Götalandsbanan i relation till vad man riskerar att förlora genom att inte få tillgänglighet för regionaltrafik och godstrafik när man satsar på teknik som inte går att kombinera tillräckligt bra med den konventionella tekni-



ken? Jag tror att vi behöver se till att all spårburen trafik samordnas så att vi kan köra gods på alla banor, så att vi får maximal klimatnytta och maximal tillgänglighet för både gods- och regionaltrafik. Hur ser man på möjligheten till en sådan utveckling?

Jag har en fråga till Per Kågeson också. Jag har hört dig här i dag och jag har hört dig på Transportforum i Linköping. Hur ser din målbild ut för att vi ska få bästa samhällsnytta och klimatnytta av en utveckling av infrastrukturen och den spårburna trafiken?

*Per Kågeson, fil.dr:* Det är en till synes enkel, men väldigt komplicerad fråga. Det är så många faktorer som påverkar. Jag tror, precis som Lars Hultkrantz, att vi utan en korrekt prissättning som återspeglar faktiska kostnader i samtliga transportslag inte kan lösa problemen. Det är en förutsättning, en sorts grundpelare. Mycket som skulle kunna göras till låg eller ingen kostnad är inte utfört i dag. Låt mig ge två exempel, ett från gods- och ett från persontrafiken.

På godssidan har omkring 90 procent av alla långtradare sina hastighetsbegränsare inställda på 89 kilometer i timmen trots att de inte får köra fortare än 80 kilometer i timmen. Det vore företagsekonomiskt lönsamt att ställa ned dem eftersom man då minskar fordonsslitage, bränsleåtgång och en del andra kringkostnader. Effekten av det skulle klimatmässigt vara i storleksordningen tre gånger högre än hela höghastighetstågsprojektet, till negativ kostnad.

När det gäller persontrafiken har vi en stor outnyttjad potential i IT-sammanträden och i att ersätta persontrafik med olika typer av modern informationsteknik som kan förfinas för att bli mer användarvänlig. Det är den typen av åtgärder som bör vidtas snarare än att till varje pris försöka skapa en regionförstoring som omfattar nästan hela landet. Jag förstår konceptet regionförstoring på regional nivå, men jag kan inte riktigt se att vi ska pendla mellan Stockholm och Göteborg eller mellan Stockholm och Malmö. Informationsteknologin har tydliga möjligheter. Det är ett par exempel av en lång rad åtgärder.

När det gäller investeringarna i spårkapacitet gäller det att förbättra för godstrafiken på de områden där man från näringslivet länge har efterfrågat investeringar och se till att vi får bättre nytta av spårburen persontrafik i regionala trafiksammanhang i första hand. Där finns det mycket stora volymer och goda möjligheter att ta marknadsandelar från bilar och bussar.

*Nina Andersson, huvudsekreterare:* När det gäller frågan om hur man kan binda samman näten har jag förstått att den stora nyttan med höghastighetsbanor är att man separerar trafik med olika hastigheter. Om man kör väldigt snabba tåg på en bana och tåg med lägre hastigheter som gods och regionalståg på en annan vinner man väldigt mycket i kapacitet i tågföringen.

Om höghastighetsbanorna även dimensioneras för godstrafik blir kostnaden för banan mycket högre. Det gäller banunderbyggnaden och det axeltryck den måste tåla och hur man kan lägga ut det i geografien. Utredningens bedömning är därför att det, både ur kapacitets- och kostnads-hänseende, är mest effektivt att separera trafiken.

*Nina Larsson (fp):* Min första fråga går till Gunnar Alexandersson. Globaliseringsrådet var inne på att modern infrastruktur är en viktig konkurrensfördel i den allt hårdare internationella konkurrensen. Ert plusalternativ var möjligen inne på det, även om det blir mycket kostsamt. Går det att konkretisera den typen av konkurrensfördel i ett globalt perspektiv för att på bästa sätt få ett bra underlag för oss när det gäller att komma till beslut så småningom?

Min andra fråga går till hela panelen och den som känner sig manad. Vi är nu inne i ett skede där vi ska inhämta mer underlag för ett eventuellt beslut i frågan. Är det några medskick som ni skulle vilja göra som vi ska ha med oss i det arbetet?

*Gunnar Alexandersson, Handelshögskolan:* I rapporten har vi nog inte konkretiserat konkurrensfördelseffekterna av investeringarna. Jag kan hålla med om att det är något som man skulle behöva utreda närmare. Jag ser det som att man har tagit upp en del av detta i höghastighetstågsutredningen.

Man måste ta stor hänsyn till hur det ser ut i anslutningspunkterna vid våra grannländer. Det spelar stor roll för våra satsningar vad som sker i Danmark och vad som sker i Tyskland framför allt när det gäller godsflödena från Sverige.

*Per Kågeson, fil.dr:* Den sista av mina bilder innehöll ett antal rekommendationer. Något som inte stod där, men som jag gärna vill säga är: Läs er inte i ett för tidigt skede innan ni har fått ett bra beslutsunderlag. Historiskt ser vi att politiker ibland bestämde sig vid en tidpunkt då de egentligen inte hade något underlag.

Jag har aldrig studerat citytunneln i Malmö så jag vet inte om det var ett bra projekt, men jag vet att Göran Persson satte ned foten och sade: Detta ska vi bygga. Då var kalkylen 3,5 miljarder. Nu tror jag att det är uppe i 11 miljarder. Jag var lite inblandad i bedömningen när det började gå snett i Hallandsåsen. Jag tyckte att man skulle avbryta projektet när man hade förlorat 1 miljard och inte kasta in goda pengar efter dåliga. De 10 miljarder som det kanske kommer att kosta ytterligare utöver den redan bortkastade är ju pengar som man hade kunnat göra mycket annat för. Läs er inte så att ni inte kan retirera, innan ni har ett beslutsunderlag som gör att ni kan säga: Det här vill vi åstadkomma.

*Ordföranden:* För kännedom vill jag säga att bilderna och annat underlag kommer att skickas ut till ledamöterna.

*Karin Svensson Smith (mp):* Jag har en fråga till Jan Forsberg och en till Gunnar Sibbmark. Våren 2008 var vi, som bekant, med trafikutskottet i Frankrike och Spanien och studerade höghastighetståg. När vi frågade våra

spanska kolleger om de hade gjort samhällsekonomiska kalkyler av nettovärdeskvoter innan de byggde sina höghastighetsbanor sade de att de inte hade gjort det. Men de hade konstaterat att de inte hade råd att låta bli att bygga höghastighetsbanor. Eftersom det skulle bli så dyrt och klimatmässigt oacceptabelt att flyga eller köra bil långt behövde de järnvägen för att folk skulle kunna komma fram.

Min fråga till Jan Forsberg är: Vad skulle höghastighetsspår ha för betydelse för SJ:s möjlighet att hålla tider och minska friktionerna i järnvägs-trafiken? I trafikutskottet får vi många klagomål som handlar om att folk inte kommer fram och att man inte kan lita på tiderna. Vad skulle höghastighetsspår spela för roll för att kunderna skulle bli mer nöjda?

Jag har också en fråga till Gunnar Sibbmark som ordförande för Europakorridoren: Har ni tittat på Schweiz? Några av oss har studerat tågtrafiken där. Där lägger man mycket mer pengar på järnväg än vad vi gör i Sverige. Man finansierar det till hälften via lastbilsskatter som nästan oavkortat går till att bygga ut järnvägen. I stället för att höja biljettpriserna tar man ut avgifter från biltrafiken för att kunna bygga ut järnvägsnätet.

Jag undrar hur ni ser på beslutet att inte ha någon avsiktsförklaring. Vad betyder det för Ostlänken som en del av Europakorridoren?

*Jan Forsberg, SJ AB:* Vi har i dag en punktlighet i vår regionaltrafik på omkring 95 procent när vi räknar i intervallet plus fem minuter. I vår fjärrtågstrafik har vi mellan 80 och 85 procent. Om vi fick bedriva trafik på ett separat höghastighetsspår är mitt svar att punktligheten skulle närma sig 98–99 procent utifrån vad som sker i Europa och vad vid ser på bandelar i Sverige där vi kör i ensamt majestät.

I Spanien har man en punktlighet som är så nära 100 procent som man kan komma. Skälet till det är inte att de är så förfärligt mycket duktigare än vad vi är, utan att man kör *ett* tågssystem på *ett* spår och har ledig kapacitet. I Sverige bedriver vi godstrafik, pendeltågstrafik och snabbtågstrafik på ett och samma spår – ett spår som är utnyttjat till 100 procent.

Svaret är att vi säkert skulle närma oss 98–99 procent i punktlighet i snitt på hela tågssystemet.

*Gunnar Sibbmark, Europakorridoren:* Vi har inte tittat på Schweiz. Jag vill kommentera frågan om Spanien. Jag var i Portugal för någon tid sedan. Transportministern där sade att Portugal kommer att satsa stenhårt på att bygga ut sitt nät trots lågkonjunkturen. Man har nämligen inte råd att låta bli. Portugal måste bli mindre; man måste komma närmare varandra.

Portugal måste komma närmare Europa. Det är en överlevnadsfråga för Portugal. Jag tror inte att vi ligger bättre till i Sverige. När det gäller avsiktsförklaringen och betydelsen menar jag att det är väldigt viktigt att man i riksdagen fattar beslut om att gå vidare med arbetet. Jag delar Per Kågesons uppfattning att man inte i dag ska fatta beslut om att bygga ut – det kanske är för tidigt – men att fortsätta arbetet med full kraft. Utredningarna tar ett antal år. Så länge man inte utreder förskjuts färdigställandet av banorna. Det förlorar Sverige på.

En avsiktsförklaring i riksdagen att vi ska göra det och att man ger Trafikverket i uppdrag att påbörja arbetet för fullt vore oerhört viktigt för landets framtida utveckling.

*Vice ordförande:* Jag tackar alla föredragshållare för mycket intressanta föredragningar. Jag ska inte försöka göra en summering; det tror jag inte att jag klarar av. Någon sade att han fick myror i huvudet. Vi känner att vi har fått mer kunskap och att det måste få sjunka in.

Vi kan konstatera att det är stimulerande att diskutera infrastrukturprojekt i mångmiljardklassen. Vi ska sedan gå tillbaka till våra sammanträdesrum och diskutera anslag till enskilda vägar eller något annat projekt på några miljoner. Vi har både stort och smått att diskutera.

Vi får säkert anledning att återkomma och ha fler diskussioner om detta. Som många har sagt krävs det mer underlag för att vi ska kunna komma framåt. När det blir får framtiden utvisa. Jag tror att frågan kommer att leva oavsett vilken uppfattning man har om huruvida det ska byggas höghastighetsbanor i närtid, i framtid eller aldrig. Det krävs också nya träffar och hearingar i trafikutskottet, så jag hälsar er redan nu välkomna till kommande sessioner i det här ämnet.

Tusen tack!