



Transportinfrastrukturen 2004–2015

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2003/04:95 Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 och Riksdagens styrelses framställning angående länens infrastrukturplanering. I betänkandet behandlas även 610 motionsyrkanden.

Utgångspunkter för infrastrukturplaneringen

Utskottet konstaterar att det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet alltjämt har hög relevans samt att det utgör den centrala utgångspunkten för åtgärder i transportinfrastrukturen. I sammanhanget påminner utskottet om sitt tidigare ställningstagande att arbetet med att utveckla de transportpolitiska målen och resultatindikatorerna måste bedrivas vidare bl.a. i syfte att underlätta resultatuppföljning.

Planeringssystemet

Utskottet anser att infrastrukturplaneringen har central betydelse för transportsystemets utveckling och för möjligheterna att uppnå de transportpolitiska målen. Mot bakgrund av det uppföljnings- och utredningsarbete som skett kring planeringssystemets effektivitet, legitimitet och relevans förutsätter utskottet en fortsatt utveckling av planeringssystemet. Bland annat är det viktigt att kontinuerligt anpassa planeringssystemet till förändringar i omvärlden och de krav som ställs på processen, exempelvis riksdagens krav på en väl fungerande mål- och resultatstyrning.

Planeringsramarna och långsiktsplanerna

Utskottet anser att regeringens förslag till utökade ramar för väg- och järnvägsinvesteringar på sammanlagt 149,8 miljarder kronor för perioden 2004–2015 möjliggör en kraftfull modernisering och utveckling av de svenska väg- och järnvägsnäten. Utskottet ser med tillfredsställelse på att uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar prioriteras under perioden. De av regeringen fastställda långsiktsplanerna och strategierna för perioden 2004–2015 som omfattar totalt 381,5 miljarder kronor utgår en-

ligt utskottets bedömning ifrån en god avvägning mellan olika typer av åtgärder, de transportpolitiska delmålen och samhällsekonomiska bedömningar.

Alternativ finansiering

Utskottet konstaterar att det redan idag finns möjligheter till alternativ finansiering av vägar och järnvägar än genom traditionell anslagsfinansiering. Enligt utskottets mening är det därvid angeläget att prioriteringarna i de fastlagda planerna följs.

Särskilda infrastrukturåtgärder

I betänkandet behandlas ett stort antal motionsyrkanden som berör främst upprustning och utbyggnad antingen i form av särskilda utpekade vägar och järnvägar eller i form av satsningar i vissa regioner. Utskottet understryker att motionsförslagen visar på ett starkt engagemang för en angelägen upprustning och utbyggnad av infrastrukturen i landets olika delar. Utskottet konstaterar vidare att många angelägna projekt nu kan förverkligas genom den historiskt sett mycket omfattande planeringsram som föreslås anvisas för att vidmakthålla och utveckla landets väg- och järnvägssystem.

Enligt den rollfördelning som riksdagen fastställt genom det transportpolitiska beslutet år 1998 bör riksdagens roll dock i första hand vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Enligt utskottet betyder det att vilka åtgärder som skall genomföras och när de skall ske främst bör bestämmas inom ramen för trafikverkens och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i de beslut som läggs fast av regering och riksdag. Berörda motionsförslag avstyrks följaktligen.

Till betänkandet har fogats 13 reservationer och två särskilda yrkanden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet.....	8
Ärendet och dess beredning.....	8
Bakgrund.....	8
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	10
Utskottets överväganden.....	11
Övergripande frågor och utgångspunkter.....	11
Planeringssystemet.....	25
Planeringsramarna och långsiktsplanerna.....	43
Alternativ finansiering.....	72
Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.....	80
Reservationer.....	114
1. Övergripande frågor och utgångspunkter, punkt 1 (m).....	114
2. Övergripande frågor och utgångspunkter, punkt 1 (fp).....	115
3. Övergripande frågor och utgångspunkter, punkt 1 (c).....	116
4. Övergripande frågor och utgångspunkter, punkt 1 (v).....	118
5. Planeringssystemet, punkt 2 (m).....	120
6. Planeringssystemet, punkt 2 (kd).....	121
7. Planeringssystemet, punkt 2 (c).....	122
8. Planeringsramarna och långsiktsplanerna, punkt 3 (m).....	123
9. Planeringsramarna och långsiktsplanerna, punkt 3 (fp).....	125
10. Planeringsramarna och långsiktsplanerna, punkt 3 (kd).....	127
11. Planeringsramarna och långsiktsplanerna, punkt 3 (c).....	130
12. Alternativ finansiering, punkt 4 (m, fp, kd, c).....	132
13. Europavägsklassificering, punkt 6 (m, fp, kd, c).....	133
Särskilda yttranden.....	135
1. Övergripande frågor och utgångspunkter, punkt 1 (mp).....	135
2. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 5 (m, fp, kd, c).....	135
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 5.....	136
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	143
Propositionen.....	143
Framställningen.....	143
Följdmotion till framst. 2003/04:RRS3.....	143
Följdmotioner till prop. 2003/04:95.....	144
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002.....	147
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003.....	169
<i>Bilaga 2</i>	
Offentlig utfrågning om drift och underhåll.....	197

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Övergripande frågor och utgångspunkter

Riksdagen avslår motionerna

- 2002/03:T304 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkande 3,
2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 8,
2002/03:T327 av Holger Gustafsson och Birgitta Carlsson (kd, c) yrkande 1,
2002/03:T371 av Viviann Gerdin (c) yrkande 1,
2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,
2002/03:N227 av Bo Lundgren m.fl. (m) yrkande 15,
2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 6 och 11,
2003/04:T13 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 5,
2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkande 3,
2003/04:T247 av Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd),
2003/04:T313 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson (båda c) yrkande 1,
2003/04:T406 av Lena Ek och Birgitta Sellén (båda c),
2003/04:T422 av Jeppe Johnsson (m),
2003/04:T472 av Hans Backman (fp) yrkande 1,
2003/04:T489 av Cinnika Beiming (s),
2003/04:T498 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) yrkande 1,
2003/04:T520 av Leif Jakobsson (s),
2003/04:T521 av Michael Hagberg och Christin Nilsson (båda s),
2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 2 i denna del och 7,
2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1–4, 9 och 15,
2003/04:T550 av Lennart Fremling (fp),
2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 2 och 5–7,
2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 3, 4, 8, 10, 12, 18 och 44,
2003/04:MJ401 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkandena 6 och 9 samt
2003/04:N335 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp) yrkande 3.

Reservation 1 (m)

Reservation 2 (fp)

Reservation 3 (c)

Reservation 4 (v)

2. Planeringssystemet

Riksdagen avslår framställning 2003/04:RRS3 och motionerna

2002/03:T259 av Agneta Ringman (s),
2002/03:T408 av Lennart Axelsson m.fl. (s) yrkande 1,
2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 19,
2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 45–47,
2002/03:N340 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c) yrkande 4,
2002/03:N347 av Sven Gunnar Persson (kd) yrkande 3,
2002/03:N399 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s) yrkande 2,
2003/04:T2 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 1–3,
2003/04:T7 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd) yrkandena 3 och 4,
2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 4 och 10,
2003/04:T11 av Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (båda c) yrkande 3,
2003/04:T453 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkande 7,
2003/04:T538 av Michael Hagberg (s),
2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 12,
2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 2 och 5–7 samt
2003/04:N328 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 14.

Reservation 5 (m)

Reservation 6 (kd)

Reservation 7 (c)

3. Planeringsramarna och långsiktsplanerna

Riksdagen godkänner att den ekonomiska planeringsramen för investeringar i järnvägar för perioden 2004–2015 skall vara 107,7 miljarder kronor och för investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 skall vara 42,1 miljarder. Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:95 och avslår motionerna

2002/03:T213 av Rigmor Stenmark (c) yrkande 2,
2002/03:T266 av Jeppe Johnsson m.fl. (m) yrkande 2,
2002/03:T279 av Agne Hansson (c) yrkande 2,
2002/03:T291 av Cristina Husmark Pehrsson (m),
2002/03:T295 av Birgitta Carlsson (c) yrkande 1,
2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkandena 14 och 15,
2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1 och 6,
2002/03:T371 av Viviann Gerdin (c) yrkande 2,
2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 1–4, 7, 8 och 34,
2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s) yrkandena 4–8,
2002/03:T532 av Carina Hägg (s),
2002/03:N267 av Yvonne Ångström m.fl. (fp) yrkandena 4 och 5,
2002/03:N302 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp) yrkandena 20 och 21,
2002/03:N307 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 2,
2002/03:N392 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkande 6,

2002/03:Bo319 av Carin Lundberg m.fl. (s) yrkandena 6 och 7,
 2003/04:T5 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Göran Norlander
 (båda s),
 2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1, 2, 5, 7 och 8,
 2003/04:T13 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 1, 3 och 4,
 2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 2 och 4–6,
 2003/04:T15 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 1,
 2003/04:T421 av Runar Patriksson (fp),
 2003/04:T515 av Carin Lundberg och Anders Sundström (båda s),
 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1 i denna
 del och 4,
 2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 5–8,
 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 8 och 9,
 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 13–15,
 2003/04:N328 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 23,
 2003/04:N330 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 2 och
 2003/04:N346 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkande 7.

Reservation 8 (m)
Reservation 9 (fp)
Reservation 10 (kd)
Reservation 11 (c)

4. Alternativ finansiering

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 3,
 2003/04:T13 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 2,
 2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkande 1,
 2003/04:T15 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 2,
 2003/04:T226 av Ulf Sjösten (m),
 2003/04:T276 av Kent Olsson (m),
 2003/04:T295 av Lennart Fremling (fp),
 2003/04:T314 av Åsa Torstensson (c) yrkandena 1–3,
 2003/04:T393 av Anders Larsson (c) yrkandena 1–3,
 2003/04:T414 av Birgitta Sellén (c) yrkande 5,
 2003/04:T461 av Stefan Attefall m.fl. (kd) yrkandena 6 och 7,
 2003/04:T486 av Berndt Sköldestig m.fl. (s),
 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 24,
 2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 1–3,
 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 25–27 och
 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 11 och 26.

Reservation 12 (m, fp, kd, c)

5. Särskilda infrastrukturåtgärder

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

6. Europavägsklassificering

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkande 16,

2002/03:T323 av Marita Aronson m.fl. (fp) yrkande 5,

2002/03:T454 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s) yrkande 2,

2002/03:T500 av Maria Öberg och Anders Sundström (båda s) i denna del,

2003/04:T380 av Jan-Evert Rådström och Ulla Löfgren (båda m) yrkande 1,

2003/04:T477 av Christer Winbäck m.fl. (fp) yrkande 6,

2003/04:T480 av Dan Kihlström m.fl. (kd) yrkandena 1–3,

2003/04:T529 av Elizabeth Nyström och Anita Sidén (båda m),

2003/04:T537 av Berit Högman m.fl. (s),

2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 11 och

2003/04:N288 av Runar Patriksson och Anita Brodén (båda fp) yrkande 13.

Reservation 13 (m, fp, kd, c)

Stockholm den 27 maj 2004

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s), Ulla Löfgren (m) och Inger Lundberg (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 (prop. 2003/04:95) samt Riksrevisionens styrelses framställning angående länens infrastrukturplanering (förs. 2003/04:RRS3). Vidare behandlas 610 motionsyrkanden: 40 från följdmotioner till propositionen, 3 från följdmotion till Riksrevisionens styrelses framställning och 567 från de allmänna motions-tiderna under riksdagsmötena 2002/03 och 2003/04.

I syfte att skapa ett fördjupat beslutsunderlag inför beredningen av ärendet har utskottet låtit genomföra en uppföljnings- och utvärderingsstudie om riksdagens roll i planeringen av vägar och järnvägar. Resultatet av denna studie återfinns i riksdagens rapportserie Utredningar från riksdagen (2003/04:URD4).

Vidare har en offentlig utfrågning om drift och underhåll av väginfrastrukturen genomförts. Program, deltagarförteckning och stenografiska nedteckningar från denna återfinns i bilaga 2.

I samband med beredningen av ärendet har utskottet utfrågat representanter från Näringsdepartementet, Vägverket och Banverket samt mottagit synpunkter i form av skrivelser från olika organisationer, myndigheter och enskilda personer.

Bakgrund

Planeringsprocessen för åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen sker i två steg: *inriktningsplanering* och *åtgärdsplanering*. I inriktningsplaneringen, som genomförs med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, beslutar riksdagen om mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Avsikten är att övergripande politiska avvägningar skall ske av regering och riksdag och inte på myndighetsnivå.

Åtgärdsplaneringen sker sedan genom att Vägverket, Banverket, länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen utarbetar nationella stamnäts- respektive väghållningsplaner samt länsplaner för regional infrastruktur (fortsättningsvis används i detta betänkande benämningen länen för den myndighet som ansvarar för länsplanerna, vidare används benämningen långsiktplaner som samlingsbegrepp för den nationella stamnätsplanen, den nationella väghållningsplanen och länsplanerna). De nationella planerna fastställs därefter av regeringen medan länsplanerna fastställs av länen. Regeringen redovisar skriftligen sitt slutliga ställningstagande till riksdagen.

De i detta betänkande behandlade åtgärdsplanerna och förslagen till ändrade planeringsramar är sålunda ett resultat av en lång process, vilken nedan sammanfattas summariskt.

De transportpolitiska målen

En utgångspunkt för åtgärder i transportinfrastrukturen är de transportpolitiska målen och principerna samt rollfördelningen inom området. Riksdagen fattade under våren 1998 (bet. 1998/99:TU5) beslut om att det övergripande transportpolitiska målet skall vara att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet samt att delmålen inom transportpolitiken skall vara att inom ramen för en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till:

- ett tillgängligt transportsystem,
- en hög transportkvalitet,
- en säker trafik,
- en god miljö och
- en positiv regional utveckling.

Delmålen kompletteras med etappmål, som i vissa fall anger vad som skall åstadkommas vid specificerade tidpunkter.

Under hösten 2001 (bet. 2001/02:TU2) infördes på regeringens förslag ett nytt delmål om ett jämställt transportsystem, samtidigt som innebörden av delmålet om en hög transportkvalitet utvidgades. Riksdagen har vid ett antal tillfällen, senast under hösten 2003 (bet. 2003/04:TU1), återkommit till och bekräftat de transportpolitiska målen.

Planeringsramarna

Med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och arbetet med inriktningsplaneringen föreslog regeringen hösten 2001 ekonomiska planeringsramar för åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen (prop. 2001/02:20). Utskottet tillstyrkte regeringens förslag som även antogs av riksdagen. Enligt detta beslut skall den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastrukturen för perioden 2004–2015 uppgå till 364 miljarder kronor och användas på följande sätt:

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

I propositionen utpekades även några enskilda projekt som skulle ingå i den vidare åtgärdsplaneringen. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag även i detta avseende.

Åtgärdsplanerna

Regeringen beslutade den 14 mars 2002 om uppdrag till Vägverket, Banverket och länen att upprätta långsiktsplaner för nationell respektive regional transportinfrastruktur för perioden 2004–2015. En utgångspunkt för dessa förslag till långsiktiga planer för åtgärder i infrastrukturen anges vara de transportpolitiska målen och de av riksdagen beslutade planeringsramarna.

I enlighet med regeringens direktiv inkom Vägverket, Banverket och länen den 4 augusti 2003 med förslag till långsiktsplaner för perioden 2004–2015. Regeringskansliet har låtit genomföra ett antal oberoende granskningar av dessa. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har granskat Vägverkets och Banverkets förslag till drift- och underhållsstrategier. Den danska konsultfirman COWI A/S har granskat kostnadsunderlaget som Vägverket och Banverket använt. Dessa granskningar har även remitterats. Därutöver har Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) på regeringens uppdrag granskat hur det transportslagsövergripande perspektivet behandlats i planförslagen. Konsultfirman Öhrlings PWC har granskat det samhällsekonomiska beslutsunderlaget samt gjort en utvärdering av planeringsprocessen. Riksrevisionen har granskat länens arbete med länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Regeringskansliet har remissbehandlat Riksrevisionens granskning.

Regeringen beslutade den 19 februari 2004 om fastställelse av nationell banhållningsplan, nationell väghållningsplan och definitiva ekonomiska ramar till regional infrastruktur. Besluten är utformade i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen lämnar i propositionen förslag till riksdagsbeslut om utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015. Vidare lämnas en redogörelse för beredningen och fastställandet av den nationella väghållningsplanen, den nationella banhållningsplanen samt de ekonomiska ramarna för regional infrastruktur. Regeringen redovisar även sin syn på planeringssystemet.

Utskottets överväganden

Övergripande frågor och utgångspunkter

Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottet har de transportpolitiska målen och principerna, som utgjort den centrala utgångspunkten för infrastrukturplaneringen, alltfjämt hög relevans. De bör dock fortlöpande ses över och utvecklas. Då utskottet i dagsläget inte ser någon anledning att föregripa pågående utrednings- och utvecklingsarbete avstyrks de i detta avsnitt behandlade motionerna.

Jämför reservationerna 1 (m), 2 (fp), 3 (c) och 4 (v).

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlas de mål och principer som utgör utgångspunkter för planeringen av väg- och järnvägsinfrastruktur. Vidare behandlas några övergripande frågor och institutionella förhållanden. De motionsyrkanden som behandlas är följande:

- 2002/03:T304 yrkande 3 av Martin Andreasson m.fl. (fp),
- 2002/03:T321 yrkande 8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2002/03:T327 yrkande 1 av Holger Gustafsson (kd) och Birgitta Carlsson (båda c),
- 2002/03:T371 yrkande 1 av Viviann Gerdin (c),
- 2002/03:T496 yrkandena 1 och 2 av Kristina Zakrisson m.fl. (s),
- 2002/03:N227 yrkande 15 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 2003/04:T8 yrkandena 6 och 11 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2003/04:T13 yrkande 5 av Erling Bager m.fl. (fp),
- 2003/04:T14 yrkande 3 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2003/04:T247 av Sven Brus och Yvonne Andersson (kd),
- 2003/04:T313 yrkande 1 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson (båda c),
- 2003/04:T406 av Lena Ek och Birgitta Sellén (båda c),
- 2003/04:T422 av Jeppe Johnsson (m),
- 2003/04:T472 yrkande 1 av Hans Backman (fp),
- 2003/04:T489 av Cinnika Beiming (s),
- 2003/04:T498 yrkande 1 av Karin Svensson Smith m.fl. (v),
- 2003/04:T520 av Leif Jakobsson (s),
- 2003/04:T521 av Michael Hagberg och Christin Nilsson (båda s),
- 2003/04:T530 yrkandena 2 i denna del och 7 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2003/04:T549 yrkandena 1–4, 9 och 15 av Agneta Lundberg m.fl. (s),
- 2003/04:T550 av Lennart Fremling (fp),
- 2003/04:T562 yrkandena 2 och 5–7 av Erling Bager m.fl. (fp),

- 2003/04:T564 yrkandena 3, 4, 8, 10, 12, 18 och 44 av Maud Olofsson m.fl. (c),
- 2003/04:MJ401 yrkandena 6 och 9 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) och
- 2003/04:N335 yrkande 3 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp).

Bakgrund

De transportpolitiska målen

Våren 1998 fastställde riksdagen utgångspunkter och mål för transportpolitiken (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Vissa kompletteringar har därefter gjorts genom beslut hösten 2001 (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

Målhierarkin är utformad genom dels ett *övergripande mål* med ett antal *delmål* som anger ambitionen på lång sikt, dels *etappmål* som anger lämpliga steg på väg mot de långsiktiga målen. Delmålen bryts i sin tur ned till specifika *verksamhetsmål* och *resultatindikatorer* för vart och ett av de olika verksamhetsområdena.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Delmålen inom transportpolitiken är att inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till följande:

- Ett tillgängligt transportsystem, där transportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet, där transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- En säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
- En god miljö, där transportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador och en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas.
- En positiv regional utveckling, där transportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- Ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Transportpolitikens principer, medel och rollfördelning

Enligt det transportpolitiska beslutet år 1998 skall följande gälla i fråga om transportpolitikens principer, dess medel och ansvarsfördelningen inom systemet.

I transportpolitikens *principer* ingår att transportanvändarna skall ha så stor valfrihet som möjligt att – inom ramen för det befintliga transportutbudet – själva avgöra hur de skall ordna sina transporter. Vidare skall samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag stärkas. Sektorstänkandet måste överges till förmån för samverkan mellan trafikslagen. En effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportalternativ skall främjas. En viktig princip är också att beslut om transportproduktion skall fattas i så decentraliserade former som möjligt.

Vad beträffar transportpolitikens *medel* skall i första hand sådana styrmedel väljas som ger konsumenterna så stor valfrihet som möjligt inom ramen för det befintliga transportutbudet. En samhällsekonomiskt baserad prissättning är ett grundläggande styrmedel.

Fördelningen av kostnadsansvaret går ut på att de skatter och avgifter som tas ut av trafiken och är transportpolitiskt motiverade skall grundas på ett väl definierat kostnadsansvar, där hänsyn tas även till de externa effekter som trafiken medför. Vid utformningen av de transportpolitiskt motiverade skatterna och avgifterna skall utgångspunkten vara att de skall motsvara de samhällsekonomiska marginalkostnader som trafiken ger upphov till. Transportsystemets fasta kostnader skall finansieras på ett sådant sätt att oönskade styreffekter undviks och resursanvändningen snedvrids i så liten utsträckning som möjligt. Huvudinriktningen skall vara att kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnader skall täckas genom rörliga avgifter.

Planeringen bör syfta till en samordning och prioritering av åtgärder inom infrastrukturen och åtgärder inom transportsystemet ur ett trafikslagsövergripande perspektiv. Vidare bör kopplingen i planeringsprocessen mellan investeringar i infrastrukturanläggningar och den senare trafikeringen av dessa anläggningar stärkas.

Rollfördelningen när det gäller de kollektiva persontransporterna är följande. Stat och kommun skall ha ansvaret för att de trafikanläggningar som behövs för allmänna transportbehov kommer till utförande. Staten skall ha ett särskilt ansvar för sådana trafikanläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov samt för en tillfredsställande interregional persontransportförsörjning. Beslut om transportförsörjning som främst rör lokala och regionala transportbehov skall i princip fattas på läns- och kommunnivå. Såvitt gäller arbetet inom EU skall Sverige prioritera och driva transportfrågor som har en tydlig gemenskapsdimension.

Pågående eller nyligen avslutade utredningar

Regeringen inrättade år 1998 en kommitté med uppdrag att bl.a. öka samverkan mellan godstransportsystemets aktörer och staten samt att förtydliga statens roll i detta system. Kommittén, som antog namnet *Godstransportdelegationen*, har slutfört sitt arbete genom dels delbetänkandet *Framtida godstransporter – transportköparnas krav på transportsystem* (SOU 2000:8), dels slutbetänkandet *Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi* (SOU 2001:61). Vid remissomgången och behandlingen i riksdagen redovisades intresse för en fortsättning av delegationens verksamhet.

Våren 2002 tillkallade regeringen en ny godstransportdelegation med uppdrag (dir. 2002:98) att föreslå åtgärder från statens sida för att främja samverkan mellan trafikslagen i arbetet med att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Delegationen har givits en rad preciserade uppgifter, däribland att

- föreslå områden för forskningen som är relevanta för godstransportsystemet,
- ange inriktningar som är direkt relevanta för godstransportsystemet i fråga om utvecklingen av motorteknik och bränslen och
- föreslå hur staten skulle kunna stimulera en mer rationell användning av de olika trafikslagen i de fall där en kombination av olika trafikslag framstår som ekonomiskt och miljö- och säkerhetsmässigt önskvärd.

Under utredningsarbetet skall delegationen vara ett forum för samverkan mellan godstransportsystemets aktörer och staten. Uppdraget skall vara avslutat senast den 30 juni 2004.

Under våren 2001 tillsatte regeringen (dir. 2001:12) en särskild utredare med uppgift att se över vägtrafikbeskattningens utformning. Utredningen har antagit namnet *Vägtrafikskatteutredningen*. Enligt direktiven skall översynen framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. I uppdraget ingår vidare att analysera för- och nackdelar med en kilometerskatt, att se över uttaget av fordonsskatt och att klarlägga om det är möjligt att införa ekonomiska incitament för fordon med låga utsläpp. Vidare skall beskattningen av dieselolja för privatbilism, yrkesmässig trafik och arbetsmaskiner utredas. En allmän översyn skall göras av fordonsskattelagen och fordonsskatteförordningen i syfte att förenkla och anpassa regelverkens terminologi. Slutligen skall följderna av ett upphävande av lagen om saluvagnsskatt och förordningen om uppbörd av saluvagnsskatt m.m. analyseras och möjligheten att föra in dessa bestämmelser i fordonsskattelagen eller dess förordning prövas.

Enligt tilläggsdirektiv 2002:26 skall utredaren, utöver vad som framgår av redan givna direktiv, analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformas i enlighet med de av riksdagen fastställda målen för

trafik- och miljöpolitik. Utredaren skall också analysera pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem.

Utredningen överlämnade ett delbetänkande i juni 2002. Slutbetänkandet skall överlämnas den 31 maj 2004.

I maj 2001 tillsatte regeringen en kommitté (dir. 2001:1) med uppgift att utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter, formulera mål och visioner, föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande.

Kommittén, som antog namnet *Kollektivtrafikkommittén*, överlämnade ett delbetänkande i december 2001 och ett slutbetänkande (SOU 2003:67) den 10 juli 2003. Kommittén anger i slutbetänkandet att kollektivtrafiken bör ses som ett strategiskt medel att uppnå såväl transportpolitiska som andra viktiga samhällsmål. Kommittén befarar dock att ökade kostnader för trafikhuvudmännen, i kombination med landstings och kommuners ansträngda finansiella situation, kan leda till höjda taxor och neddragningar i trafiken, vilket i sin tur kan leda till minskat kollektivt resande. Mot denna bakgrund presenteras ett antal förslag som syftar till att skapa en attraktivare och effektivare kollektivtrafik och därmed på lång sikt ett ökat kollektivt resande. Förslagen är följande:

- samordnade informations- och biljettsystem
- ett förbättrat konsumentskydd
- samordning av all kollektivtrafik i trafiksvaga områden ett villkor för statligt stöd
- bättre metoder att beakta kollektivtrafikens nytta
- utökat statligt stöd till kollektivtrafiken
- förändrade skatteregler för att få fler att åka kollektivt
- utvecklade former för konkurrens och upphandling
- vidgat ansvar för huvudmännen och bättre styrning mot de transportpolitiska målen
- program för kompetensförsörjning samt forskning och utveckling.

Remissvar på Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande lämnades den 1 mars 2004. Ärendet bereds för närvarande av regeringen.

Motionsförslag

Parti- och kommittémotioner

Moderata samlingspartiet

Elizabeth Nyström m.fl. (m) uppmärksammar i motion 2003/04:T8 att olika transportslag samverkar i ökad utsträckning samt att transportföretagen, i syfte att locka till sig nya kunder, erbjuder lösningar där en kombination av olika transportmedel blir ett konkurrensmedel. Motionärerna hänvisar till exempel på godssidan som visat att en samverkan mellan lastbil, järnväg

och båt kan bli framgångsrik. Enligt motionärerna måste dock staten som ägare och planerare av infrastrukturen agera med såväl framförhållning som medvetenhet, exempelvis genom att bygga omlastningscentraler, för att möjliggöra omlastning mellan olika transportslag (yrkande 11). Ett förslag med samma innebörd framförs genom yrkande 2 i motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m).

Elizabeth Nyström m.fl. (m) kräver i motion 2003/04:T8 att tydliga samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler görs för varje tänkt infrastrukturinvestering (yrkande 6). Liknande förslag framförs även i yrkande 8, motion 2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m), samt i yrkande 7 i motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m).

Bristen på fungerande infrastruktur är ett hinder för utvecklingen, anför Bo Lundgren m.fl. (m) i motion 2002/03:N227. I storstadsområdena innebär det att tillväxten hämmas, i glesbygden tvingas människor och företag att flytta. Mot denna bakgrund kräver motionärerna att investeringar i infrastrukturen skall göras med utgångspunkt i de krav som verkligheten ställer och inte i partipolitiska, taktiska överväganden. Varje trafikslag har sina fördelar och för att de skall kunna utvecklas på bästa möjliga sätt bör de ges likvärdiga och rimliga konkurrensvillkor, anför vidare (yrkande 15).

Folkpartiet liberalerna

I motion 2003/04:T13 beklagar Erling Bager m.fl. (fp) sig över att det trots riksdagens beslut om handikappanpassning av kollektivtrafiken har hänt förhållandevis lite. För att påskynda utvecklingen föreslås fortsatta stimulansbidrag för detta ändamål (yrkande 5).

Erling Bager m.fl. förespråkar i motion 2003/04:T562 en trafikpolitik som bygger på ökad konkurrens mellan såväl olika transportföretag som mellan transportslagen, allt i syfte att skapa goda förutsättningar för godstransporterna, persontrafiken och tillväxten (yrkande 2). För att uppnå en högre grad av konkurrens inom godstransportmarknaden föreslås att SJ:s kvarvarande monopol avskaffas och att sjöfartens potential utnyttjas i högre utsträckning genom att hamnar och lastsystem fortlöpande moderniseras (yrkande 5).

Vidare konstateras att åtta av tio persontransporter i landet företas i privatbil samt att detta transportsätt är särskilt viktigt i de delar av landet där kollektivtrafiken inte är utbyggd. I dessa områden är bilen en nödvändighet. Motionärerna menar att detta förhållande måste hållas i åtanke då frågor kring bilen och pålagor på bilismen diskuteras, samtidigt som det är viktigt att bilen som fordon utvecklas så att miljöpåverkan av bilismen minimeras (yrkande 6). För att ytterligare belysa bilens roll ur ett antal perspektiv föreslås också att en bilsocial utredning tillsätts (yrkande 7).

Centerpartiet

Enligt regeringen är i dag andelen funktionshindrade som kan använda kollektivtrafiken 75 %. Sven Bergström m.fl. (c) anför i motion 2003/04:T14 att denna siffra är oacceptabel eftersom transportsystemet måste vara till-

gänligt för alla. Motionärerna anser det minst sagt anmärkningsvärt att Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna i den föreslagna planeringsramen på totalt 381,5 miljarder kronor inte kunnat hitta medel för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för funktionshindrade (yrkande 3).

Maud Olofsson m.fl. (c) pekar i motion 2003/04:T564 på att transportsystemet i dag belastar och påverkar vår gemensamma livsmiljö och hälsa negativt genom förbränning av fossila bränslen, spridning av naturfrämmande ämnen samt ianspråktagande av naturresurser och biologisk mångfald. Det framtida transportsystemets miljöpåverkan måste därför enligt motionärerna minimeras för att möjliggöra en långsiktigt hållbar utveckling. Tekniken och framställningen av alternativa bränslen måste utvecklas, forskningen måste intensifieras så att spridning av naturfrämmande ämnen, partiklar och andra miljöstörande ämnen minimeras. Samtidigt måste transporter flyttas från väg till järnväg (yrkande 3). Enligt motionärerna borde nollvisionen för dödade och allvarligt skadade i trafiken även vara vägledande i arbetet med att minimera transportsystemets negativa påverkan på vår hälsa och livsmiljö (yrkande 4). Ett viktigt medel för att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem är att trafiken och de olika trafikslagen får bära sina egna kostnader, därför förordas en beskattning som så nära som möjligt motsvarar den externa marginalkostnaden. Det transportslag som skulle gynnas av en förändrad beskattning är sjöfarten (yrkande 8).

Ansvaret för transportinfrastrukturen är i dag uppdelat på de olika trafikverken, vilket enligt motionärerna motverkar en önskvärd helhetssyn på transportsystemet samt en långsiktig och hållbar transportplanering. En myndighet med samlat ansvar för transportinfrastrukturen bör därför utredas (yrkande 10).

Vidare pekas på att bilen är en förutsättning för att kunna bo och verka i glesbygden, samtidigt som det i ett större perspektiv är uppenbart att trafiksektorns miljöbelastning måste minska. Motionärernas framtidsvision innebär att bilismens miljöpåverkan minskas, att trafiksäkerheten ökar, en ökad regional medverkan i planeringen av vägprojekt samt att alternativa infrastrukturfinansieringar genomförs (yrkande 12). Cykeln och mopeden är på många ställen, inte minst på mindre orter, ett oslagbart transportmedel. Byggandet och underhållet av cykelvägarna, som är en viktig del av vägnätet, borde därmed prioriteras högre (yrkande 18). För att främja kombitrafikens utveckling och företagens logistikplanering krävs ett utökat samarbete med berörda parter, nationella och internationella. Arbetet med att underlätta för kombitrafik, i Sverige och i övriga EU, måste intensifieras (yrkande 44).

Miljöpartiet

Som en del i strategin att minska beroendet av fossila bränslen krävs i motion 2003/04:MJ401 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) att miljöstyrande landningsavgifter och farledsavgifter skall införas för flygtrafiken respektive sjöfarten (yrkande 6).

Vidare anser motionärerna att andelen gods- och persontrafik på järnvägen måste ökas och att riksdagen bör fastställa mål för andel gods- och persontrafik som går på järnvägen i syfte att främja en sådan utveckling. Regeringen bör överväga att anta som målsättning att kapaciteten för väg- och flygtransporter inte bör ökas. Möjligheten till omlastning mellan järnväg och vägar för kortare lastbilstransporter bör förbättras. Priserna för person- och godsbefordran på tåg måste sänkas relativt bil och flyg (yrkande 9).

Vänsterpartiet

Enligt vad Karin Svensson Smith m.fl. (v) anför i motion 2003/04:T498 (yrkande 1) beror SJ:s och alla andra tågoperatörers dåliga ekonomi på att tågtrafiken i princip täcker de kostnader den förorsakar samtidigt som den skall konkurrera med biltrafik och flyg, som inte täcker de kostnader denna trafik ger upphov till. Mot denna bakgrund menar motionärerna att regeringen måste återkomma med förslag till riksdagen om hur man skall skapa rättvisa villkor mellan de olika transportslagen.

Övriga motioner

I motion 2002/03:T304 av Martin Andreasson m.fl. (fp) anføres att goda kommunikationer är avgörande för enskilda människors välfärd. Tillgång till bra kommunikationer underlättar arbetspendling och ökar därmed möjligheterna att bo där man vill och jobba på någon annan plats. En väl utformad trafikpolitik är därmed av allra största betydelse för samhällets utveckling (yrkande 3).

Holger Gustafsson (kd) och Birgitta Carlsson (c) framhåller i motion 2002/03:T327 att en väl fungerande och långsiktigt hållbar infrastruktur är en förutsättning för det svenska näringslivets fortsatta internationella konkurrenskraft i en alltmer global miljö. Planeringen, utbyggnaden och anpassningen av infrastrukturen bör på grund av detta främst ske utifrån en flödesstrategi där tyngdpunkten ligger på att utveckla de för nationen mest betydelsefulla transportstråken. De viktigaste prioriteringsgrunderna vid beslut om tidsplan för vägtrafikens ut- och ombyggnadsplanering bör vara trafiksäkerhet, miljö och en hållbar arbetsmarknad, sägs det vidare (yrkande 1).

I motion 2002/03:T371 av Viviann Gerdin (c) anges att tillväxt i en region skapas genom fler företag som i sin tur genererar fler arbetstillfällen. För att etablerade företag skall motiveras att stanna, eventuellt expandera och blivande företagare vilja starta i, alternativt flytta till, Värmland så måste bättre konkurrensvilkor erbjudas. Befolkningsunderlaget får därmed inte dominera när fördelningen av väganslag görs till landets regioner (yrkande 1).

I motion 2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s) argumenteras att de senaste årens utveckling – med avreglering och bolagisering av infrastrukturverken – har visat att marknaden inte förmår ta regionalpolitiska hänsyn. Motionärerna vill därför att den politiska styrningen av åtgärder i

landets infrastruktur återupprättas. Det kan t.ex. ske genom att alla aktörer på distributionsmarknaden (brev, bud och paket), elmarknaden, telemarknaden och kollektivtrafikmarknaden får betala avgifter som används för regionalpolitiskt motiverade satsningar inom respektive område (yrkande 1). Vad gäller prioriteringarna mellan olika infrastrukturåtgärder menar motionärerna att hänsyn tas till såväl regionalpolitiska som sociala skäl, vid sidan av de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används (yrkande 2).

Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd) anför i motion 2003/04:T247 att en överföring av transporter till järnväg är önskvärd för att förbättra trafiksäkerheten och minska transportsektorns negativa miljöpåverkan. Enligt motionärerna krävs det därför satsningar bl.a. på höghastighetsbanor i syfte att förbättra järnvägens attraktionskraft.

I motion 2003/04:T313 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson (båda c) krävs att samhället görs mer tillgängligt för synskadade. Möjligheten att kunna utnyttja transportsystemet på ett tryggt och säkert sätt måste därför förbättras. Vidare föreslås åtgärder som underlättar de synskadades möjlighet att orientera sig på flygplatser, färjeterminaler, järnvägsstationer, bussterminaler och hållplatser samt ombord på de olika transportmedlen (yrkande 1).

I motion 2003/04:T406 av Lena Ek och Birgitta Sellén (båda c) talas om den i svensk och europeisk transportpolitik centrala ambitionen att skapa ett sammanhängande transportslagsövergripande transportsystem med kunden i centrum. För att skapa ett sådant system menar motionärerna att väganslutningarna till de hamnar som ingår i det transeuropeiska nätverket snarast måste börja projekteras och byggas för att eliminera dagens flaskhalsar. Detta gäller exempelvis anslutningarna till hamnarna i Gävle och Norrköping.

Jeppe Johnsson (m) efterlyser i motion 2003/04:T422 en helhetssyn på transportinfrastrukturen och prioriteringar som förbättrar förutsättningarna för tillväxt. Dagens institutionella förhållande, som innebär att Vägverket, Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Post- och telestyrelsen arbetar med var sin del av infrastrukturen är därför inte ändamålsenligt, anför motionären som föreslår att en ny myndighet tar över ansvaret över hela infrastrukturen.

Hans Backman (fp) föreslår i motion 2003/04:T472 att riksdagen kräver en bilsocial utredning för att belysa vilken betydelse bilen och bilismen har i dagens samhälle, särskilt i de delar av landet där det inte finns förutsättningar att skapa en tillfredsställande kollektivtrafik (yrkande 1).

Cinnika Beiming (s) pekar i motion 2003/04:T489 på fördelarna med att resa kollektivt. För att få människor med långa avstånd till arbetet att byta färd sätt från bil till kollektivtrafik krävs dock goda alternativ. Ett sätt att förbättra förutsättningarna för ett bättre utnyttjande av kollektivtrafiken är enligt motionären att tillhandahålla gratis infartsparkeringar på statlig mark.

Leif Jakobsson (s) diskuterar i motion 2003/04:T520 godstransporter på lastbil och deras negativa effekter på miljön, exempelvis i Skåne. Den långsiktigt bästa lösningen är att en stor del av transportererna går över till järnväg. I väntan på detta bör man se till att de regler som finns för införsel av diesel efterlevs samt förbjuda tung transittrafik på småvägar, allt enligt motionären.

Michael Hagberg och Christin Nilsson (båda s) vill med motion 2003/04:T521 uppmärksamma de ökade transportererna av miljöfarligt gods på lastbil. Enligt motionärerna bör Godstransportdelegationen, och eventuella efterföljare till denna delegation, särskilt undersöka möjligheten att styra om mer gods, inte minst det som anses miljöfarligt, från lastbil till järnväg.

Agneta Lundberg m.fl. (s) anger i motion 2003/04:T549 att en positiv utveckling i en region förutsätter en grundläggande service i form av vägar, järnvägar, flyg, post och telekommunikationer samt att denna grundläggande service måste tillkomma alla delar av landet på likvärdiga villkor. Motionärerna förespråkar därför att man vid prioritering mellan olika infrastrukturprojekt inte skall ta hänsyn endast till samhällsekonomiska kalkylmodeller, utan väga in såväl regionalpolitiska som sociala skäl i syfte att skapa ett rundare Sverige (yrkande 1).

Vidare anförs att de senaste årens utveckling, med avreglering och bolagisering av infrastrukturverk, har visat att marknaden inte förmår ta regionalpolitiska hänsyn. En genomgripande utvärdering av vilka effekter avregleringarna har fått inom infrastrukturområdet föreslås därför (yrkande 2). Den politiska styrningen av åtgärder i landets infrastruktur måste stärkas, anförs det vidare. Aktörer på t.ex. distributionsmarknaden (brev, bud och paket), elmarknaden, telemarknaden och kollektivtrafikmarknaden bör betala avgifter som kan användas för regionalpolitiskt motiverade satsningar inom respektive område (yrkande 3). Även konkurrenslagstiftningen bör ses över så att den inte utgör ett hinder för en effektiv regionalpolitik (yrkande 4).

För att tillgodose näringslivets stora och snabbt ökande behov av effektiva transporter anses det av miljöskäl angeläget att en så stor andel som möjligt av dessa godstransporter går på järnväg, vilket borde beaktas i högre grad vid fördelning av medel till investeringar samt drift och underhåll av järnvägar. Vidare är det viktigt med ett bra nät av kombiterminaler som kan utgöra omlastningsplatser för gods fraktat på järnväg till fortsatt frakt på landsväg, eller omvänt. Enligt motionärerna finns det därför anledning att överväga att från samhällets sida upphandla olönsam godstrafik på järnväg på samma sätt som man i dag upphandlar olönsam persontrafik (yrkande 9).

Vidare anförs att en förutsättning för en god kommunikationsstandard är en samordning mellan bil-, buss-, järnvägs- och flygtrafik. Detta tycks inte vara möjligt med dagens system, där varje företag fastställer egna turlistor, egna taxor och svarar för den egna informationen. Det är angeläget att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop och förbättras, så att konsumenterna lättare kan hitta de förbindelser som bäst svarar mot deras

behov. Detta är särskilt viktigt i skogslänen, där avstånden är stora och ett enskilt trafikslag sällan har en tillräckligt hög servicegrad för att ensamt kunna fylla konsumenternas behov. Rikstrafiken bör därför ges ett tydligt uppdrag att verka för att samordna olika kollektivtrafikslag (yrkande 15).

I motion 2003/04:T550 av Lennart Fremling (fp) efterfrågas en genomgripande översyn av myndighetsstrukturen i dess helhet inom transportområdet. Motionären menar att det finns för många myndigheter och att ansvarsfördelningen dem emellan inte är ändamålsenlig. Motionären vill därför låta utreda en modell med en ny myndighet som ansvarar för myndighetsföreskrifter, tillsyn, inspektion och vissa utredningar för samtliga transportslag och en infrastrukturmyndighet med ett transportslagsövergripande ansvar för infrastrukturen.

I motion 2003/04:N335 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp) efterfrågas nya lösningar på transportproblem i gles- och landsbygd. Motionärerna hänvisar till Kuxatrafiken i Ockelbo där man har kombinerat de samhällsfinansierade transporter som redan fanns i området: linjetrafik, skolskjutsar, kompletteringstrafik, färdtjänst och till viss del sjuktransporter. Enligt motionärerna behövs en översyn av vilka lagar, regler etc. som lägger hinder i vägen för samverkanslösningar. Regelverket måste sedan anpassas till de samordningsformer som kan växa fram (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

I motionerna framförs ett antal förslag som har anknytning till de mål och principer som utgör utgångspunkter för planeringen av väg- och järnvägsinfrastruktur. Andra i detta avsnitt behandlade förslag berör myndighetsstrukturen inom området och andra övergripande frågor.

Transportpolitiska mål

Utskottet vill med anledning härav klargöra att de transportpolitiska målen från i huvudsak år 1998 alltjämt har hög relevans samt att de utgör den centrala utgångspunkten för åtgärder i transportinfrastrukturen. När det gäller motionsförslag om infrastrukturplaneringen och delmålen om en god miljö, regional utveckling och tillgänglighet, bl.a. med avseende på funktionshindrades möjlighet att utnyttja transportsystemet, konstaterar utskottet följaktligen att dessa utgångspunkter är helt grundläggande för den gällande transportpolitiken och infrastrukturplaneringen.

Det pågår även ett omfattande utrednings- och beredningsarbete i enlighet med dessa ledstjärnor. Enligt vad utskottet inhämtat pågår dessutom inom Regeringskansliet ett arbete med sikte på att lämna en transportpolitisk proposition till riksdagen under 2005. De transportpolitiska målen förutses uppmärksammas i detta sammanhang.

Utskottet anser det viktigt med ett fortsatt transportpolitiskt utvecklingsarbete för att åstadkomma en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportutveckling. Pågående beredningsarbete bör dock inte föregripas varför någon åtgärd från riksdagens sida inte är erforderlig i dagsläget med anledning av aktuella motionsförslag.

Samhällsekonomiska bedömningar

I detta avsnitt hanterade motioner har även aktualiserat frågan om samhällsekonomiska bedömningar som prioriteringsgrund i infrastrukturplaneringen. Utskottet vill med anledning av dessa förslag hänvisa till tidigare riksdagsbeslut i frågan, bet. 2001/02:TU2, då utskottet godkände att samhällsekonomisk lönsamhet skall vara vägledande för prioriteringar av åtgärder och fördelning av planeringsramen, där hänsyn också skall tas till hur mycket åtgärderna bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. För att uppnå de transportpolitiska målen skall vid prioritering av åtgärder de mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna väljas. Utskottet vill även understryka att regeringen vid fastställelsen av långsiktplanerna beaktat de samhällsekonomiska kalkylerna för de olika projekten. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga och är därför inte berett att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslag om samhällsekonomiska bedömningar som vägledande för infrastrukturplaneringen. Syftet med motionsförslagen om att samhällsekonomiska kalkyler skall göras för alla projekt får redan anses vara tillgodosett.

Konkurrens- och avregleringsfrågor

Utskottet vill vidare, när det gäller konkurrens- och avregleringsfrågor, erinra om att enligt 1998 års transportpolitiska beslut skall en effektiv konkurrens främjas såväl mellan olika transportmedel som mellan olika transportföretag. Kännetecknande för det svenska transportsystemet är också en hög grad av konkurrens. I sammanhanget kan vidare erinras om det arbete som pågår på järnvägsområdet om hur den framtida järnvägsmarknaden bör utformas. Utskottet anser det viktigt att marknadsfrågorna på transportområdet ägnas tillbörlig uppmärksamhet. Det gäller också konkurrensvårdande uppgifter i syfte att främja utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Med hänvisning bl.a. till pågående insatser på området är utskottet inte berett att i detta sammanhang ta något initiativ med anledning av aktuella motionsförslag.

Kombinerade transporter

Utskottet ansluter sig till vad som framförs i motionerna om kombitrafikens betydelse för att det övergripande transportpolitiska målet med tillhörande delmål skall kunna nås. Banverket är det organ som har tilldelats uppgiften att i samverkan med övriga trafikverk ha det övergripande ansvaret för utvecklingen inom detta område. En viktig uppgift har vidare Verket

för innovationssystem (Vinnova), vars verksamhet inom transportområdet syftar till att utveckla transportsystemet så att det främjar en hållbar tillväxt och bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås.

Enligt utskottets uppfattning är det angeläget att förutsättningarna för kombitrafik förbättras och att miljövänliga godstransporter utvecklas. Mot den bakgrunden ser utskottet positivt på det uppdrag som regeringen har gett till den kommitté som antagit namnet Godstransportdelegationen 2002. Enligt direktiven är en av de frågor som skall utredas hur staten skall kunna stimulera en mer rationell användning av de olika trafikslagen i de fall en kombination av olika trafikslag framstår som ekonomiskt och miljö- och säkerhetsmässigt nödvändig.

Utskottet är med hänvisning till vad som nu har anförts inte berett att föreslå riksdagen någon åtgärd med anledning av de nu behandlade motionsförslagen.

Trafikgrenarnas kostnadsansvar

Ett viktigt styrmedel inom transportpolitiken är de skatter och avgifter som tas ut av trafiken. Enligt det transportpolitiska beslutet från 1998 skall dessa motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader och bidra till att de transportpolitiska målen nås. Utskottet har i yttrande 2001/02:TU2y över den Europiska Kommissionens vitbok: Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden angivit som sin uppfattning att priset för transporter bör inkludera alla de kostnader som uppstår, inklusive kostnader för externa effekter såsom påverkan på miljön.

Ett omfattande utredningsarbete har bedrivits och bedrivs inom området, bl.a. av den ovan nämnda vägtrafikskatteutredningen som kommer att avlämna sitt slutbetänkande senare under våren. Utskottet förutsätter att de frågor som uppmärksammats i de motioner som behandlas i detta avsnitt beaktas i det vidare arbetet.

Myndighetsorganisationen

Den motionsledes uppmärksammade frågan om bildandet av ett samlat infrastrukturverk har varit föremål för diskussion sedan lång tid i såväl nationell som internationell transportpolitisk idédebatt. Argument mot en sådan lösning har ofta handlat om risk för centralstyrning, övertung byråkrati, ineffektivitet och att viktiga politiska avvägningar förs bort från den politiska arenan. Utskottet kan i och för sig ha viss förståelse för motionärernas förslag om behovet av en samordning och ett trafikslagsövergripande synsätt. Enligt utskottets mening kan dock detta behov väl tillgodoses inom ramen för nuvarande planeringssystem. Genom den roll som t.ex. SIKA tilldelats, för att skapa ett mer enhetligt planeringssystem med gemensamma planeringsförutsättningar och enhetliga principer för samhällsekonomisk kalkylering, ges förutsättningar för ett samordnat agerande. Senast denna fråga behandlades i utskottet (bet. 2002/03:TU3) angav utskottet att

det av ovan nämnda skäl inte var berett att ta initiativ för att skapa ett samlat infrastrukturverk. Utskottet har inte ändrat inställning är därmed inte berett att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslag med denna innebörd.

Kollektivtrafiken

Även frågan om kollektivtrafiken har uppmärksammats i ett antal motioner. Enligt utskottets mening är kollektivtrafiken ett viktigt medel i arbetet med att uppnå det övergripande transportpolitiska målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det är därför med oro utskottet konstaterar att kollektivtrafikens andel av det totala transportarbetet inte ökat under senare år samt att Kollektivtrafikkommittén befarar att ökade kostnader för trafikhuvudmännen, i kombination med ägarnas ansträngda ekonomiska situation framöver, kan leda till taxehöjningar och minskad trafik.

Utskottet delar därför den i flera motioner framförda uppfattningen att kollektivtrafiken måste bli attraktivare och effektivare för att kunna bidra till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Det är därför med tillfredsställelse utskottet konstaterar att Kollektivtrafikkommittén i det till regeringen överlämnade slutbetänkandet Kollektivtrafik med människan i centrum föreslagit ett antal åtgärder i denna riktning. Med hänvisning till frågans vikt förutsätter utskottet att regeringen snarast möjligt återkommer till riksdagen med en redovisning av sin bedömning i de frågor som uppmärksammas i detta avsnitt.

Bilsocial utredning

I fråga om förslaget om en bilsocial utredning har utskottet erfarit att en forskarrapport, Bilens sociala roll och ekonomiska betydelse för hushållen, har utarbetats av Henrik Swahn på uppdrag av Motororganisationernas samarbetskommitté (MOSK). Rapporten behandlades under ett seminarium på Stockholms bilsalong 2003. Utskottet, som har en positiv grundsyn på forskningsinsatser och kunskapsinhämtning, är dock inte berett att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget.

Sammanfattning av utskottets ställningstagande

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att de transportpolitiska målen och principerna alltfjämt har hög relevans samt att de utgör den centrala utgångspunkten för infrastrukturplaneringen. Utskottet förutsätter dock att arbetet med att utveckla de transportpolitiska målen och resultatindikatorer bedrivs vidare samt att de i detta avsnitt uppmärksammade frågorna beaktas inom ramen för detta utvecklingsarbete.

Utskottet är inte berett att föregripa detta utvecklingsarbete. Berörda motionsförslag avstyrks följaktligen.

Planeringssystemet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att ett förtjänstfullt och angeläget utredningsarbete bedrivits kring planeringsprocessens utformning och innebörd. Enligt utskottet är det viktigt att de frågor som uppmärksammats inom detta arbete kan ges en fortsatt behandling i den fortsatta utvecklingen av infrastrukturplaneringen, bl.a. i syfte att förlöpande anpassa planeringen till omvärldsförändringar och till de krav som ställs på processen. Utskottets ställningstagande innebär att alla motionsförslag inom området samt Riksrevisionens styrelses förslag till riksdagsbeslut avstyrks.

Jämför reservationerna 5 (m), 6 (kd) och 7 (c).

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet Riksrevisionens styrelses framställning angående länens infrastrukturplanering (förs. 2003/04:RRS3) där riksdagen föreslås rikta ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen skall återkomma till riksdagen med en redovisning av de åtgärder som vidtagits med anledning av granskningen av länens infrastrukturplanering. I sammanhanget tas även upp bl.a. resultatet av trafikutskottets utvärderings- och uppföljningsstudie av planeringssystemet samt regeringens bedömning av det fortsatta utvecklingsarbetet.

Vidare behandlas följande motioner:

- 2002/03:T259 av Agneta Ringman (s),
- 2002/03:T408 yrkande 1 av Lennart Axelsson m.fl. (s),
- 2002/03:T462 yrkande 19 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2002/03:T466 yrkandena 45–47 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2002/03:N340 yrkande 4 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c),
- 2002/03:N347 yrkande 3 av Sven Gunnar Persson (kd),
- 2002/03:N399 yrkande 2 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s),
- 2003/04:T2 yrkandena 1–3 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2003/04:T7 yrkandena 3 och 4 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd)
- 2003/04:T8 yrkandena 4 och 10 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)
- 2003/04:T11 yrkande 3 av Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (båda c),
- 2003/04:T453 yrkande 7 av Peter Danielsson m.fl. (m),
- 2003/04:T538 av Michael Hagberg (s),
- 2003/04:T560 yrkande 12 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2003/04:T564 yrkandena 2 och 5–7 av Maud Olofsson m.fl. (c) och
- 2003/04:N328 yrkande 14 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Bakgrund

Dagens infrastrukturplanering för vägar och järnvägar sker i två steg: *inriktningsplanering* och *åtgärdsplanering*. I inriktningsplaneringen beslutar riksdagen om mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Åtgärdsplaneringen sker sedan genom att Vägverket, Banverket och länen, utifrån de ramar och riktlinjer som varit resultatet av inriktningsplaneringen, utarbetar nationella stommäts- respektive väghållningsplaner samt länsplaner för regional infrastruktur. De nationella länsplanerna fastställs därefter av regeringen medan länsplanerna fastställs på regional nivå. Regeringen redovisar sitt ställningstagande i form av en skrivelse till riksdagen. För en mer ingående beskrivning av planeringssystemet se exempelvis rapporten *Planering av vägar och järnvägar – en uppföljnings- och utvärderingsstudie (2003/04:URD4)*.

En omfattande diskussion om planeringsprocessens effektivitet, legitimitet och relevans har länge förts i olika forum. Bland annat mot denna bakgrund har på senare tid ett antal utredningar av olika aspekter av processen gjorts. Nedan refereras resultaten av trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsstudie om planeringen av vägar och järnvägar, Riksrevisiöns granskning av länsplanerna för regional infrastruktur och SIKAs utredning om inriktningsplaneringen.

Trafikutskottets utvärderings- och uppföljningsstudie

Trafikutskottet har under 2003 genomfört en studie om riksdagens roll i den långsiktiga infrastrukturplaneringen, bl.a. mot bakgrund av processens centrala betydelse för möjligheterna att uppnå de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen.

Studien har genomförts i form av tre delprojekt. I det första görs en översiktlig beskrivning av nuvarande process för planeringen av vägar och järnvägar i Sverige. I det andra görs en mycket översiktlig beskrivning av några andra länders planeringssystem. I det tredje har fristående forskare getts i uppgift att analysera riksdagens roll i dagens infrastrukturplanering utifrån olika perspektiv. Dessa analyser har resulterat i tre artiklar.

Den första är en statsvetenskaplig analys av riksdagens roll i planering och uppföljning av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen. Frågor om makt och demokrati är utgångspunkter i analysen som fokuserar på regelverk och institutioner samt de aktörer som påverkar eller försöker påverka besluten om väg- och järnvägsinfrastrukturen. Det konstateras att infrastrukturplaneringen är en formaliserad process med stora inslag av maktdelegering, men att den faktiska planeringen i vissa avseenden avviker från den formella modellen. Det har således uppkommit en situation där det faktiska styrelseskicket och det formella är två olika saker, där aktörerna fått roller som avviker från vad som från början var tänkt. Författaren till artikeln, Helena Wockelberg från Uppsala universitets statsvetenskapliga institution, anser att denna situation är problematisk eftersom det innebär att beslutsprocessens legitimitet undergrävs. Mot denna bakgrund rekommenderas bl.a. att riksdagen tydliggör planeringskriterier och beslutsgrunder

samt anger när undantag från dessa kan göras. Som exempel på undantag som bör diskuteras anges de tillfällen då särskilda projekt lyfts ur den ordinarie processen. Vidare rekommenderas att riksdagens uppföljning av besluten inom området förbättras eftersom den omfattande maktdelegeringen annars kan leda till ett s.k. demokratiunderskott.

I den andra artikeln lyfter Lars Hultkrantz och Jan-Eric Nilsson fram fyra problemkomplex. Författarna anser för det första att spelreglerna inom området är sådana att särintressen har starka skäl att argumentera för önskemål som stundtals står i konflikt med samhällsintresset, och för det andra att planeringsprocessen inte fungerar på avsett sätt bl.a. eftersom det underlag som tas fram i ringa utsträckning används för att motivera de prioriteringar som görs, och för det tredje att investeringar som har begränsad legitimitet genomförs, delvis som en följd av ovanstående. Man överinvesterar i vägar och järnvägar samtidigt som viktiga problem inte kan hanteras. Slutligen anförs att man inte i tillräcklig utsträckning klargör vilken roll investeringar samt drift och underhåll av infrastruktur kan ha i förhållande till andra styrmedel som lagar, förordningar, organisatoriska förändringar, skatter och avgifter. Ett sådant klargörande är viktigt, i synnerhet ifall man vill komma åt konsekvenser av den ökade trafiken, ett område där infrastrukturåtgärder är ett svagt styrmedel. Mot bakgrund av ovanstående iakttagelser formuleras ett antal tankar kring möjliga förändringar. Man bör undersöka möjligheterna att öka kommunernas finansieringsansvar för investeringar som har sin primära legitimitet för trafik inom kommunen. Planeringsprocessen bör förändras bl.a. genom att trafikutskottet får en utökad roll i inriktningsplaneringen, främst i syfte att lyfta fram viktiga frågor kring avvägningen mellan olika transportpolitiska mål och användningen av alternativa styrmedel för att uppnå dessa, eftersom denna typ av avgörande beslut måste fattas på grundval av politiska hänsyn. Man bör vidare undersöka möjligheten att säkerställa mer regelbundna granskningar och uppföljningar av sektorns verksamhet, exempelvis genom att tillskapa en oberoende granskningsmyndighet enligt samma mönster som redan finns inom arbetsmarknads- bostads- och utbildningspolitikens område.

I den tredje artikeln, av Lars-Göran Mattsson från infrastrukturinstitutionen på Kungliga Tekniska högskolan, beskrivs inledningsvis olika planeringsfilosofier som identifierats i internationell forskning. Vikten av en långsiktig och strategisk analys betonas. Det konstateras att de transportpolitiska målen handlar om såväl samhällsekonomisk effektivitet som om fördelningseffekter samt att detta kan leda till ett antal målkonflikter. Lars-Göran Mattsson föreslår därför att planeringsprocessen inleds med en strategisk analys där alternativa scenarier och osäkerheter beaktas. Vidare anförs att såväl samhällseffektivitet som fördelningseffekter bör följas upp och att målkonflikter bör tydliggöras. Målen, planeringsprocessen och beslutsunderlagen måste vara konstruerade på ett sätt som möjliggör att dessa målkonflikter uppmärksammas och hanteras.

SIKA:s utredning om inriktningsplaneringen

SIKA har på uppdrag av regeringen presenterat ett underlag som beskriver hur inriktningsplaneringen enligt SIKA skulle kunna bedrivas i den planeringsomgång som följer efter planeringsomgången för perioden 2001–2015. SIKA:s överväganden och rekommendationer finns redovisade i rapporten *Inriktningsplaneringen – utvecklingsförutsättningar på kortare och längre sikt* (SIKA Rapport 2002:22)

Inledningsvis konstateras bl.a. att ambitionsgraden i infrastrukturplaneringen successivt höjts samt att det politiska inflytandet ökat, bl.a. eftersom Riksdagens revisorer och riksdagen framfört förslag och krav i denna riktning. Vidare görs en redovisning av olika synpunkter på den sista planeringsomgången, exempelvis att arbetet med den transportslagsövergripande strategiska analysen kunde fungerat bättre, att tiden varit för kort samtidigt som ambitionsnivån varit hög, vilket lett till en hög arbetsbelastning, att trovärdigheten för inriktningsbesluten varit låg eftersom den verkliga medelstillelningen varit lägre än angivna långsiktiga planer, att planeringsunderlaget är svårtillgängligt och skulle kunna utformas på ett mer pedagogiskt sätt, att målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem inte genomtyrat processen i tillräcklig grad, att planeringshorisonten är för kort, att strategiska frågor drunknat i arbetet med detaljerade kalkyler för enskilda projekt, att ett samlat perspektiv på det nationella transportnätet saknas, att incitamenten att se till helheten varit för svaga samt att den integrerade analysen där olika typer av åtgärder skall vägas mot varandra kunde fungerat bättre.

Bland annat mot bakgrund av de ovan refererade synpunkterna diskuteras vad inriktningsplaneringens övergripande uppgift bör vara och vilka allmänna krav på planeringsunderlag och planeringsformer som denna uppgift leder till. SIKA föreslår att inriktningsplaneringens uppgift formuleras på följande sätt: *Inriktningsplaneringen syftar till att ge riksdagen och regeringen underlag för att ange hur transportpolitiken ska komma till uttryck genom infrastrukturåtgärderna. I detta ligger även att planeringen ska kunna ge underlag för riktlinjer för planeringsmyndigheternas arbete med att utveckla infrastrukturen under planeringsperioden.*

I samma sammanhang diskuteras även vad som krävs av beslutsunderlaget för att det skall vara möjligt för regering och riksdag att ge övergripande riktlinjer för infrastrukturens utveckling. SIKA drar slutsatsen att man bör kunna ställa åtminstone fyra krav på underlaget:

- att inriktnings- och åtgärdsplaneringen utgår från gemensamma förutsättningar,
- att samma överordnade mål och principer gäller för alla trafikgrenar,
- att det kan visas hur effektiv åtgärdsanvändningen är och vilka konsekvenser den har och
- att inbördes beroenden mellan transportgrenarna beaktas.

Vidare dras slutsatsen att en inriktningsplanering med de uppgifter som definierats i det föregående måste innehålla ett underlag som ger riksdag och regering möjligheter att i inriktningsbeslutet

- precisera innebörden av transportpolitiska mål,
- ge eventuella anvisningar för hur vissa styrmedel skall behandlas i åtgärdsplaneringen,
- ge anvisningar om hur projekt som konkurrerar med eller kompletterar varandra bör koordineras,
- precisera vilka övriga transportpolitiska förutsättningar som ska antas gälla för åtgärdsplaneringen, t.ex. internaliserande beskattning, fordonsregler eller subventionering av trafik som påverkar efterfrågan och konkurrensytor,
- ange hur långt man i åtgärdsplaneringen ska nå i form av olika åtgärder eller mål för infrastrukturåtgärderna och
- ange hur stora planeringsramar som är lämpliga totalt sett och på olika typer av insatsområden.

Med utgångspunkt från bl.a. de olika utvärderingar och uppföljningar som gjorts av den senaste planeringsomgången, lämnas ett förslag till hur inriktningsplaneringen skulle kunna läggas upp i nästa planeringsomgång inom nuvarande transportpolitiska ramar. I sammandrag innebär förslaget att planeringen kan se ut som i dag men att man gör följande förändringar av planeringsunderlagets innehåll:

- Gör mer långsiktiga utblickar.
- Ta med översiktliga analyser av riktigt stora projekt.
- Hantera storstadsprojekt.
- Ersätt nuvarande ramfördelning med beskrivningar av olika ramnivåer för järnvägs- respektive vägåtgärder.
- Utveckla beskrivning av osäkerhet i underlaget.

Några förändringar av processen bör också övervägas enligt SIKA:

- Ersätt lägesanalysen med ett löpande analysarbete och ett avslutande seminarium.
- Ge den strategiska analysen en tydligare indelning i de två faserna, analys av strategiska områden och analys av inriktningar.
- Lägg in ett skede för Regeringskansliets beredning av underlaget.

SIKA anser att de ovan redovisade förändringarna i planeringens uppläggning, innehåll och redovisning kan bidra till att ytterligare förbättra en planering som redan fungerar jämförelsevis väl i förhållande till sina syften. Samtidigt anges att man inte kan bortse ifrån att en del av de problem som lyfts fram i olika utvärderingar av planeringen är av mer djupgående natur och därför knappast kan elimineras med begränsade förändringar av planeringen. Frågor som berörs är bl.a. hur nuvarande planeringsinriktning på teknisk och ekonomisk rationalitet bättre kan förenas med en mer strategisk eller politisk rationalitet, hur nationella och regionala intressen kan förenas och vilka olika modeller som krävs för att behandla infrastruktur-

planeringens koppling till annan samhällsplanering. Vidare berörs översiktligt hur den långsiktiga infrastrukturplaneringen kan komma att påverkas av olika utvecklingslinjer i fråga om t.ex. nya finansierings- och förvaltningslösningar samt ett mer uttalat europeiskt perspektiv på infrastrukturplaneringen.

Vägverkets och Banverkets gemensamma skrivelse

Vägverket och Banverket har i en gemensam skrivelse daterad den 10 mars 2004 till regeringen framfört sina synpunkter på dagens planeringssystem och redovisat förslag till hur processen skulle kunna förändras i syfte att bli mer ändamålsenlig. Myndigheterna menar att inriktningsplaneringen de senaste omgångarna varit tung och ineffektiv samt att den upplevts som reviderad åtgärdsplanering. Samtidigt har den inte resulterat i ett underlag med tillräckligt lång tidshorisont för att kunna beakta exempelvis strategier för långsiktig hållbarhet eller större systempåverkande insatser, vilka kräver insatser som sträcker sig utanför perioden.

Myndigheterna föreslår därför vissa förändringar av dagens process. De menar att den i högre grad bör ta sin utgångspunkt i strategiskt planeringsunderlag som tas fram mer kontinuerligt samt bestå av följande delar: sammanställning av underlag för inriktningsbeslut, riksdagsbeslut om inriktning, åtgärdsplanering samt årliga uppdateringar av åtgärdsplanerna. Underlaget för infrastrukturbeslutet föreslås bestå av två delar. Den första tas fram inom Samplanarbetet och är en analys av effekter och kostnader av styrmedel som endast påverkar efterfrågan i transportsystemet, dvs. hur långt man kan nå med ekonomiska och andra styrmedel utanför infrastrukturen. Den andra typen av underlag, som tas fram av Vägverket, Banverket och de organ som ansvarar för den regionala planeringen, redogör för alternativa strategier för exempelvis tekniska åtgärder, sektorsstrategier, strategier för drift och underhåll samt en översiktlig analys av ombyggnads- och investeringsåtgärder. Det blir sedan en politisk uppgift att väga samman de åtgärder som redovisas i de två typerna av underlag.

Även vad gäller hanteringen av åtgärdsplanerna föreslås en förändring: att dessa skall uppdateras årligen med hänsyn till sådana omvärdsförändringar eller politiska prioriteringar som har effekt på genomförandet av planerna.

Riksrevisionens granskning av länsplanerna

Riksrevisionen har genomfört en granskning av länens arbete med de länsplaner för regional transportinfrastruktur som överlämnades till regeringen i augusti 2003. Resultatet från granskningen – som utgår ifrån den övergripande revisionsfrågan om huruvida valet av åtgärder i länens infrastrukturplanering sker i enlighet med statsmakternas direktiv – redovisas i rapporten *Länsplanerna för regional infrastruktur – vad har styr prioriteringarna?* (RiR 2004:1).

Riksrevisionen gör den övergripande iakttagelsen att såväl länsplanerna som processen för att ta fram dessa ger ett ambitiöst intryck samt att planerna verkar väl förankrade såväl inom länet som hos berörda myndigheter. Riksrevisionen gör dock bedömningen att länen i vissa avseenden inte följt de krav som ställs i regeringens planeringsdirektiv, en slutsats som grundas på ett antal iakttagelser. För det första verkar det som om samhälls-ekonomisk lönsamhet har haft begränsad betydelse för prioriteringarna. För det andra är effektbedömningarna av delmålet positiv regional utveckling otydliga. Effekterna för detta mål anges sällan på ett sådant konkret sätt att de är uppföljningsbara samtidigt som eventuella konflikter mellan detta och andra delmål sällan redovisas i rapporterna. För det tredje är underlaget för bortprioriterade åtgärder otillräckligt redovisat. För det fjärde är tillämpningen av fyrstegsprincipen oklar.

Utifrån dessa iakttagelser dras slutsatserna

- att länsplaneringen i vissa viktiga avseenden skett från andra utgångspunkter än direktivens, bl.a. eftersom länsplanernas utgångspunkter för att planera och prioritera delvis har varit andra än direktivens, vilket i slutändan inneburit att direktiven främst påverkat hur argumentationen för åtgärderna utformats och inte prioriteringarna i sig,
- att direktiven inte varit tillräckligt tydliga, exempelvis med avseende på hur avvägningen mellan de olika transportpolitiska målen skall gå till och hur målkonflikter skall hanteras,
- att länsplanernas användbarhet som beslutsunderlag kan ifrågasättas.

Mot denna bakgrund rekommenderar Riksrevisionen att planeringsprocessens utgångspunkter tydliggörs eftersom direktivens och länsplanernas utgångspunkter skiljer sig åt. Vidare anförs att krav bör ställas på hur målkonflikter skall hanteras eftersom sådana konflikter kan förekomma men inte behandlas i de direktiv som reglerat länsplanernas infrastrukturplanering. Vidare rekommenderas att de regionala utvecklingseffekterna måste beläggas eftersom sådana effekter ofta används för att motivera åtgärder samtidigt som det är oklart hur dessa effekter skall mätas, hur stora de är och i vilken utsträckning de redan fångas in i de samhälls-ekonomiska kalkylerna. Vad gäller tillämpningen av fyrstegsmodellen föreslås att gemensamma riktlinjer utvecklas eftersom tillämpningen skiljer sig åt mellan länen. Slutligen menar Riksrevisionen att de iakttagelser som gjorts reser frågor kring planeringsprocessens uppläggning eftersom denna är relativt omfattande och tar stora resurser i anspråk samtidigt som det är samma åtgärder som alltid återkommer i diskussionerna oavsett hur direktiven utformas.

Riksrevisionens styrelses framställning

Riksrevisionens styrelse har beslutat att slutsatserna av Riksrevisionens granskning skall överlämnas i form av en framställning till riksdagen (2003/04:RRS3). I framställningen föreslås att riksdagen begär att reger-

ingen skall återkomma till riksdagen med en redovisning av de åtgärder som vidtagits med anledning av granskningen, i första hand när det gäller behovet av

- omprövning av utgångspunkterna för den långsiktiga infrastrukturplaneringen på länsnivå eftersom granskningen visat att lärens planering delvis sker med andra utgångspunkter än dem som statsmakterna uttalat. Riksdag och regering bör därför precisera vilka utgångspunkter som skall gälla för den långsiktiga infrastrukturplaneringen, i första hand när det gäller frågorna om samhällsekonomisk lönsamhet och regional utveckling,
- en översyn av de transportpolitiska delmålen med fokus på konflikter dem emellan och hur dessa konflikter hanteras i planeringsprocessen och
- gemensamma riktlinjer för tillämpningen av den s.k. fyrstegsmodellen eftersom länen efter vad som kommit fram i granskningen tillämpar modellen i mycket varierande utsträckning.

Regeringens bedömning

Regeringen lämnar i propositionen en redogörelse för sin syn på planeringssystemet. Vad gäller utfallet av processen gör regeringen bedömningen att planeringsprocessen har lett till prioriteringar som det finns stor samstämmighet kring och drar utifrån detta slutsatsen att planeringsprocessen lett fram till att de viktigaste åtgärderna identifierats, värderats och prioriterats. Processen har däremot uppfattats som trög och tung, vilket innebär att möjligheten att utforma processen så att den blir enklare, effektivare och mer flexibel bör undersökas.

Vad gäller det framtida långsiktiga planeringssystemet för transportinfrastruktur gör regeringen bedömningen att det bör inledas med en inriktningsplanering där mål, ekonomiska ramar och inriktning analyseras för att därefter läggas fast av riksdagen. Åtgärdsplaneringen bör sedan ske i löpande form med årliga uppdateringar av de nationella väg- och banhållningsplanerna. Regeringen ser två alternativa principer för en årlig uppdatering av åtgärdsplanerna. Ett alternativ är att genomföra en mer teknisk uppdatering där förändringar i enskilda projekt eller av det statsfinansiella läget leder till revideringar av planen. Riksdagens inflytande säkerställs då genom att den beslutar om planeringsramar, inriktning och mål på samma sätt som tidigare. Det andra alternativet är att låta riksdagen årligen ta ställning till politikens inriktning och att regeringen sedan reviderar åtgärdsplanerna utifrån riksdagens beslut. Regeringen har för avsikt att ta initiativ till att årliga, tekniska revideringar genomförs av de nu fastställda planerna. Regeringen har vidare för avsikt att fortsätta att överväga och utveckla frågan om hur och när underlag för beslut om politikens inriktning på infrastrukturuområdet skall utformas och återkomma till riksdagen med ett förslag.

Vidare redogör regeringen för pågående arbete med utveckling av den fysiska planeringsprocessen. Regeringen har, bl.a. i syfte att förkorta och effektivisera denna, tillsatt två utredningar som parallellt ser över och läm-

nar förslag till åtgärder som berör den fysiska planeringsprocessen. Den ena är Miljöbalkskommittén (M 1999:03, dir. 1999:109, 2001:25, 2002:37, 2003:61) och den andra är Kommittén för översyn av plan- och bygglagstiftningen, PBL-kommittén (M 2002:05, dir. 2002:97, 2003:172). Miljöbalkskommittén har fått tilläggsdirektiv som innebär att kommittén skall se över möjligheterna att effektivisera och förenkla miljöprövningen utan att hälso- och miljöskyddskraven åsidosätts. En utgångspunkt skall vara intresset av att handläggningstiderna hålls så korta som möjligt utan att möjligheten att uppnå miljömålen försvåras eller allmänhetens rätt till insyn och deltagande åsidosätts. Kommittén har i sitt delbetänkande En effektivare miljöprövning (SOU 2003:124) presenterat förslag som bl.a. rör förfarande och formella krav på miljökonsekvensbeskrivningar och anmälningsplikt för mindre vattenverksamheter. Kommittén skall redovisa ett delbetänkande om prövningsorganisation under våren 2004. Slutbetänkande skall redovisas senast den 30 juni 2005. PBL-kommittén skall stärka plan- och bygglagstiftningens roll som instrument för hållbar utveckling och ge den en utformning som skapar bättre förutsättningar för en god miljö, byggande av bostäder, etablering av handel och övrigt näringsliv liksom för övrigt samhällsbyggande. Lagstiftningen skall också utvecklas så att den bättre tillgodoser kraven på en effektiv beslutsprocess, samtidigt som kraven på rättssäkerhet och medborgerligt inflytande kan säkerställas och utvecklas. Slutbetänkande skall lämnas senast den 31 december 2004. Båda utredningarnas betänkanden kommer att bli föremål för ett brett remissförfarande. Regeringen kommer därefter att ta ställning till utredningarnas förslag. Regeringens ställningstagande kan komma att medföra vissa nya förutsättningar för den fysiska planeringsprocessen när det blir dags att fatta beslut om nästa långtidsplanperiod.

Motionsförslag

Parti- och kommittémotioner

Moderata samlingspartiet

Elizabeth Nyström m.fl. (m) uppmärksammar i motion 2003/04:T8 att det finns stora skillnader mellan olika projekt vad gäller lokal medfinansiering, vilket enligt motionärerna riskerar att leda till konflikter på längre sikt. I ljuset av detta föreslås att principerna för lokal och regional medfinansiering i olika infrastrukturprojekt tydliggörs i syfte att skapa gemensamma spelregler över hela landet, inte minst för att undvika misstankar om att medfinansieringsgraden är en fråga som avgörs på regionalpolitiska grunder (yrkande 4). Vidare anförs att regeringen bör vidta åtgärder för att revidera miljöbalken i de delar där den kan förorsaka infrastrukturprojekten kostnader som är onödiga i förhållande till miljönyttan (yrkande 10).

Kristdemokraterna

I motion 2003/04:T2 kommer Johnny Gylling m.fl. (kd) med förslag föranledda av Riksrevisionens styrelses framställning angående länens infrastrukturplanering. Motionärerna kräver att regeringen redovisar vilka åtgärder som vidtagits med anledning av granskningen. Enligt motionärerna är detta angeläget eftersom många av de bristfälligheter som Riksrevisionen konstaterat i länens arbete med länsplanerna har sin grund i regeringens agerande eller uteblivna agerande samt oklara direktiv (yrkande 1). En av de allvarigaste bristerna är att de transportpolitiska delmålen, i synnerhet det om positiv regional utveckling, inte konkretiserats i tillräcklig grad. Delmålen måste därför utformas på ett sätt som gör det möjligt att mäta, jämföra och följa upp infrastrukturåtgärder i förhållande till dessa mål (yrkande 2). Vidare hänvisas till den strategistudie som föregick Riksrevisionens granskning. Det konstaterades i denna att en granskning av infrastrukturplaneringen kan motiveras dels av det kraftiga tillskott av resurser främst till investeringar på järnvägssidan som föreslogs i 2001 års infrastrukturproposition, dels av den kritik som riktats mot en del av de projekt som pekades ut i infrastrukturpropositionen. Motionärerna anser att en sådan oberoende granskning är motiverad (yrkande 3).

Johnny Gylling m.fl. (kd) föreslår i motion 2003/04:T560 att en planeringsram avsätts för investeringar i sjöfartens infrastruktur eftersom sjöfarten är av såväl nationellt som regionalt intresse och kan utgöra ett viktigt komplement till vägtrafiken (yrkande 12). Förslaget överensstämmer i huvudsak med yrkande 19 i motion 2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

Centerpartiet

Maud Olofsson m.fl. (c) efterlyser i motion 2003/04:T564 ett framtidens transportsystem där olika transportslag utnyttjas och kompletterar varandra på korta och långa distanser samt där målet är att helheten optimeras. Detta synsätt måste enligt motionärerna tillämpas inte minst i miljöprövningsprocessen, vilket innebär att man i denna process inte skall låsa planeringen till ett transportslag i ett tidigt skede (yrkande 2).

Motionärerna anför vidare att en övervägande del av transportererna är av sådan karaktär att de inte i första hand är av nationellt intresse men mycket viktiga ur lokal och regional synvinkel och föreslår mot denna bakgrund att beslut som rör kommunikationer i större utsträckning skall fattas på regional nivå samt att de regionala nivåerna blir bättre representerade i planeringprocessen, vilket kan vara ett sätt att få väl avvägda och riktiga satsningar utifrån lokala och regionala behov (yrkande 5).

Vad gäller det nationella och regionala ansvaret för infrastrukturfrågor menar motionärerna att den nationella politiken bör utforma övergripande mål och avsätta resurser. Den nationella nivån har också ett ansvar för en väl fungerande infrastruktur från ett nationellt och internationellt perspek-

tiv. Med en regional planering utifrån de nationella målen kan en större folklig förankring uppnås, vilket är angeläget bl.a. för att prioriteringar mellan olika satsningar ofta görs bäst på regional nivå (yrkande 6).

För att åstadkomma ett hållbart transportsystem som är tillgängligt för alla förutsätts enligt motionärerna en samhällsplanering som utgår från en demokratisk process där alla samhällsgrupper ges möjligheter att delta på lika villkor. Motionärerna är av meningen att kommunala och regionala planer samt samråd måste vara tillgängliga för alla samhällsmedborgare och finnas utställda i en lokal som är tillgänglig även för rörelsehindrade samt finnas på medier som även synskadade kan ta del av (yrkande 7).

Sven Bergström m.fl. (c) argumenterar i motion 2002/03:T466 för att det behövs mer, inte mindre, lokalt och regionalt inflytande över infrastrukturen. Beslut inom området föreslås flyttas till de regionala nivåerna eftersom en övervägande del av infrastrukturen är av sådan karaktär att den inte är av nationellt intresse, men mycket viktig ur lokal och regional synvinkel (yrkande 46). Att flytta ut besluten till den regionala nivån är dessutom en garanti för att få väl avvägda och riktiga satsningar utifrån lokala och regionala behov anför det vidare. Satsningen på bärighet, tjäl-säkring och rekonstruktion bör därför ingå i de regionala planerna (yrkande 45).

Vad gäller den digitala IT-infrastrukturen anser motionärerna att det behövs en digital allemansrätt som garanterar alla tillgång till den nya tekniken, eftersom denna är en viktig förutsättning för att skapa livskraft och tillväxt i hela landet. Staten bör därför behandla denna infrastruktur och den traditionella fysiska infrastrukturen samlat (yrkande 47).

Maud Olofsson m.fl. (c) argumenterar i motion 2003/04:N328 att en väl utvecklad och underhållen infrastruktur är en av grundförutsättningarna för att kunna få livskraft i hela landet samt att utjämning av kostnader för person- och varutransporter till följd av långa avstånd är ett viktigt inslag i den regionala resursfördelningen. Motionärerna anser att kommunikationer måste fungera bra med hänsyn till de lokala och regionala förutsättningarna för att människor ska kunna bo och verka i alla delar av landet och att planeringen av infrastrukturen måste få en fördjupad demokratisk förankring. Mot denna bakgrund föreslås att besluten rörande länsvägar flyttas till den regionala nivån för att få väl avvägda och riktiga infrastrukturessatsningar utifrån lokala och regionala behov (yrkande 14).

Övriga motioner

I motion 2002/03:T259 av Agneta Ringman (s) talas om Öland som särskilt lämpat för cykelsemestrar. Motionären föreslår två åtgärder för att cykelledsfrågan inte skall tappas bort i infrastrukturplaneringen. För det första bör det beslutas om ett särskilt anslag till cykelrekreationsleder. För det andra bör Vägverket och länsstyrelserna i den nationella och regionala

planeringsprocessen väga cykelledsprojekt mot andra nationella eller regionala vägprojekt. På grundval av den samhällsekonomiska analysen kan man ta ansvar för de cykelledsprojekt som har tillräcklig lönsamhet.

Lennart Axelsson m.fl. (s) anför i motion 2002/03:T408 att statliga verks möjligheter att medverka som medfinansierare i EU-projekt bör förbättras. Dagens situation, där bristen på nationell medfinansiering är en följd av osäkra budgetförutsättningar, är inte acceptabel (yrkande 1).

I motion 2002/03:N340 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c) framhålls de goda förutsättningarna för livsmedelsproduktion i Skåne. Ett gynnsamt klimat och en åkermark av hög kvalitet ger tillsammans med ett effektivt jordbruk goda skördar. Då åkermark globalt sett är en bristvara anser motionärerna att man vid planering och utbyggnad av infrastruktur bör ta så lite åkermark som möjligt i anspråk (yrkande 4).

Sven Gunnar Persson (kd) anför i motion 2002/03:N347 att lagen om byggande av järnväg, med dess koppling till miljöbalken, stadgar en mycket omfattande och tidsödande planerings- och prövningsprocess i flera led. Åtta års processtid, från regerings- och riksdagsbeslut, är inte osannolik innan spaden kan sättas i marken för byggande av t.ex. pendeltågstunneln i Stockholm och Ostlänken från Järna via Nyköping till Linköping. Enligt motionärerna är detta otillfredsställande. Möjligheten att korta processtiden bör utredas omgående (yrkande 3).

I motion 2002/03:N399 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s) uppmärksammas lagen om byggande av järnväg och miljöbalken. Enligt motionärerna stadgar dessa en mycket omfattande och tidsödande planerings- och prövningsprocess i flera led. Åtta års processtid – från regerings-/riksdagsbeslut – är inte osannolik innan spaden kan sättas i marken för byggande av t.ex. pendeltågstunneln i Stockholm och Ostlänken från Järna via Nyköping till Linköping. Enligt motionärerna är det otillfredsställande att angelägna infrastruktursatsningar försenas på detta sätt. Mot denna bakgrund föreslås en snabbutredning utifrån de erfarenheter som nu finns i Banverket och länsstyrelser vid tillämpning av PBL och miljöbalken (yrkande 2).

I motion 2003/04:T7 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd) förordas en ombyggnad av de mest trafikerade delarna av det svenska järnvägsnätet, i syfte att införliva detta i ett europeiskt höghastighetsnät. Motionärerna föreslår mot denna bakgrund att Banverket, inom ramen för sitt sektorsansvar, ges i uppdrag att följa utvecklingen med utbyggnad av banor för höga hastigheter i Europa och andra delar av världen (yrkande 3) samt att inriktningsplaneringen i det framtida långsiktiga planeringssystemet för transportinfrastruktur inleds med en inriktningsplanering innehållande analys av det svenska järnvägs- och transportsystemet i ett Europaperspektiv (yrkande 4). Ett identiskt förslag framförs i motion 2003/04:T11 av Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (båda c), yrkande 3.

I motion 2003/04:T453 pekar Peter Danielsson m.fl. (m) på att en mycket stor del av transportererna genom Skåne är gränsöverskridande och att valet av transportsätt och transportvägar därmed inte är begränsat enbart till ett land. För att transportsystemet skall fungera väl krävs utifrån Skånes perspektiv, yrkar motionärerna, ett gott samarbete med flera andra länder kring södra Östersjön. Motionärerna hänvisar till några goda exempel men menar att samarbetet bör intensifieras (yrkande 7).

Michael Hagberg (s) efterlyser i motion 2003/04:T538 en bättre dialog med länen och regionerna i infrastrukturplaneringen. Som exempel på att detta inte fungerat i den senaste planeringsomgången lyfter motionären fram Östra förbifarten vid Katrineholm som i Vägverkets förslag till plan senarelagts trots att regionen uppvisat ett massivt stöd för projektet.

Utskottets ställningstagande

Uppföljning av planeringsprocessen

En omfattande diskussion har sedan länge förts i olika forum om planeringssystemets effektivitet, legitimitet och relevans. Riksdagen har härvid bl.a. understrukt vikten av att planeringen av investeringar för transporter- nas infrastruktur samordnas. Riksdagen har också begärt att regeringen skall vidta åtgärder så att riksdagens inflytande över investeringsplaneringen kan stärkas. Mot bakgrund av bl.a. riksdagens ställningstaganden har planeringssystemet successivt reformerats i syfte att få bl.a. en ökad helhetssyn.

Inom ramen för riksdagens arbete med uppföljning och utvärdering har trafikutskottet under år 2003 genomfört ett granskningsprojekt om riksdagens roll i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Som framgår av den redovisning som utskottet tidigare lämnat av granskningen har analyser och förslag förts fram av olika forskare inom området i syfte att utveckla dagens planeringsprocess. En översiktlig beskrivning av hur infrastrukturplaneringen sker i vissa andra länder har också lämnats. Enligt utskottets bedömning har flera viktiga frågor uppmärksammats inom ramen för granskningen. Det gäller bl.a. den statsvetenskapliga analysen där skillnaden mellan den formaliserade planeringsprocessen och den faktiska planeringen uppmärksammats. Vidare kan nämnas de frågor som behandlas i den nationalekonomiska studien om en utveckling av inriktningsplaneringen i syfte att lyfta upp viktiga frågor kring avvägning mellan olika transportpolitiska mål och medel. Utskottet bedömer vidare de frågor som uppmärksammats inom ramen för den samhällsekonomiska studien vad gäller bl.a. beslutsunderlagets kvalitet, behandling av planeringsosäkerhet och målkonflikter som betydelsefulla för den fortsatta utvecklingen av planeringsprocessen.

Enligt utskottets mening utgör granskningen ett i flera avseenden intressant underlag som kan ligga till grund för vidare överväganden i syfte att utveckla dagens planeringsprocess. Utskottet återkommer till detta under avsnittet Utveckling av planeringsprocessen.

Riksrevisionens styrelses framställning

Utskottet välkomnar att Riksrevisionen uppmärksammat och granskat lärens arbete med länsplanerna, då dessa dokument är av stor vikt för utvecklingen i regionerna och för uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Utskottet noterar liksom Riksrevisionen att det transportpolitiska delmålet om positiv regional uppföljning är svårt att mäta eftersom det är oklart vilka regionala utvecklingseffekter som avses, samtidigt som det är osäkert i vilken mån dessa effekter redan fångats in i de samhällsekonomiska kalkylerna.

I detta sammanhang vill utskottet påminna om sitt tidigare ställningstagande (bet. 2003/04:TU1) om att arbetet med att utveckla de transportpolitiska målen och resultatindikatorer måste bedrivas vidare. Enligt utskottets mening kan Riksrevisionens observation – att det finns en diskrepans mellan regeringens direktiv och länens planering – förklaras av denna osäkerhet kring innebörden av delmålet om positiv regional utveckling. Att regeringen i propositionen redovisar de beräknade effekterna för delmålet tillgänglighet och delmålet positiv regional utveckling samlat visar tydligt att innebörden av de transportpolitiska målen ibland är oklara och ofta överlappande, vilket kan leda till oklarheter i infrastrukturplaneringen.

Enligt Riksrevisionens styrelses förslag föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redovisning av de åtgärder som vidtagits med anledning av granskningen. Som utskottet återkommer till i det senare har regeringen för avsikt att ytterligare utveckla planeringssystemet. Utskottet förutsätter att resultatet av Riksrevisionens styrelses granskning kan beaktas inom ramen för det aviserade fortsatta utvecklingsarbetet och ser det som naturligt att regeringen redovisar resultatet av sina överväganden för riksdagen. Något tillkännagivande från riksdagens sida är därför inte erforderligt. Utskottet återkommer till detta under avsnittet Utveckling av planeringsprocessen.

Transportforskningen och infrastrukturplaneringen

Enligt utskottets mening intar transportforskningen en strategisk betydelse i arbetet med att utforma en infrastruktur anpassad för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Transportsystemet och samhället utvecklas i en växelverkan. En tydlig bild av de viktigaste trenderna i samhällets omvandling och vilka krav de innebär på transportsystemet är därför enligt utskottets bedömning en nödvändig grund för att göra avvägningar om transportsystemets fortsatta utveckling. Investeringar i trafikens infrastruktur har också i många fall en lång livslängd. Det betyder att särskilda krav ställs på framförhållning i planeringen. Vidare kan nämnas att med hjälp av ny teknik kan kraven på resande och transporter mötas i nya former. Tillgång till information i digital form och tillämpning av informationsteknik gör det exempelvis möjligt att använda betydligt mer flexibla systemlösningar för att tillgodose transportbehoven och möta högt ställda krav på effektivitet, trafiksäkerhet och miljöhänsyn. Behovet av forskningsinsatser på transportområdet är därmed både omfattande och mångfasetterat.

Utskottet har tidigare mot denna bakgrund i olika sammanhang framhållit att de övergripande transportpolitiska målen och principerna bör återspeglas i inriktningen på transportforskningen. Det innebär att transportforskningen dels skall ta fram underlag för åtgärder som krävs för att uppnå de av riksdagen fastställda målen på transportområdet, dels skall skapa handlingsberedskap inför problem som inte kan förutses i dag och bygga upp en kompetens och kunskapsbas inför framtiden. Enligt utskottets mening är det därför angeläget att behovet av transportforskning uppmärksammas inom ramen för den fortsatta utvecklingen av trafikens infrastruktur.

Utveckling av planeringsprocessen

I infrastrukturplaneringen avgörs vilka åtgärder som skall genomföras i transportinfrastrukturen. Denna process är därmed av central betydelse för transportsystemets utveckling och för möjligheterna att uppnå de transportpolitiska målen. Enligt utskottets mening är det därför av största vikt att infrastrukturplaneringen kontinuerligt utvärderas och utvecklas. I detta utvecklingsarbetet måste de viktiga frågorna kring processens legitimitet och riksdagens inflytande beaktas. Hänsyn måste också tas till omvärldsförändringar, som den ökande andelen nationsgränsöverskridande transporter och utvecklingen inom den europeiska gemenskapen, som i viss mån kan påverka förutsättningarna för infrastrukturplaneringen.

Vidare måste slutsatser dras utifrån erfarenheterna från den nu avslutade planeringsomgången. Då planeringsprocessen av vissa upplevts som tung och ineffektiv instämmer utskottet i regeringens bedömning att den lägesanalys som inleder planeringsarbetet med fördel kan läggas samman med SIKAs uppdrag att göra kontinuerliga uppföljningar av de transportpolitiska målen.

Med anledning av regeringens avsikt att göra årliga uppdateringar av långsiktplanerna vill utskottet inledningsvis understryka vikten av att infrastrukturplaneringen tar sin utgångspunkt i en bedömning av hur samhällets behov av transporter kommer att utvecklas på lång sikt, samt i den långsiktiga visionen om en omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Även vad gäller den fysiska planeringen finns ett alltmer uttalat behov av lång framförhållning, vilket användes som motivering vid den förlängning av planeringsperioden från 10 till 12 år som gjordes under hösten 2002 (2001/02:TU2). Det långsiktiga perspektivet måste således vara ledstjärnan i planeringsprocessen.

Det är dock viktigt att den långsiktiga planeringen inte blir så oflexibel att den omöjliggör förändringar som motiveras utifrån snabba omvärldsförändringar. Det är också viktigt att planerna inte blir inaktuella eller ogenomförbara på grund av ett förändrat statsfinansiellt läge. Årliga uppdateringar av planerna kan därför motiveras, under förutsättning att den långsiktiga framförhållningen som ovan beskrivits beaktas och att uppdateringarna tar sin utgångspunkt i den av riksdagen beslutade politiska inriktningen, liksom långsiktplanerna har sin utgångspunkt i det riksdagsbeslut som avslutar inriktningsplaneringen.

Enligt utskottets mening är det därför angeläget att ett fortsatt utvecklingsarbete sker inom området. Av propositionen framgår också att regeringen har för avsikt att fortsätta överväga och utveckla om hur och när underlag för beslut om politisk inriktning på infrastrukturområdet skall utformas och återkomma till riksdagen med ett förslag. Utskottet välkomnar detta utvecklingsarbete och förutsätter att de frågor som uppmärksammats inom ramarna för trafikutskottets granskning om riksdagens roll i planeringsprocessen och Riksrevisionens styrelses framställning kan ges en fortsatt behandling. Vidare förutsätter utskottet att forskningens roll för att skapa förutsättningar för ett framtidsinriktat transportsystem ägnas berättigad uppmärksamhet.

Regional hänsyn och demokratisk förankring

Utskottet delar den grundsyn som kommer till uttryck i motionerna om att åtgärder i infrastrukturen har en stor betydelse för den regionala utvecklingen. Denna grundsyn kommer även till uttryck i det transportpolitiska delmålet om en positiv regional utveckling och har varit en av utgångspunkterna för infrastrukturplaneringen.

Det är därför viktigt att planeringsprocessens utformning möjliggör att regionala behov beaktas. Mot denna bakgrund betonade utskottet inför denna planeringsomgång vikten av att länen har ett stort inflytande i planeringen samt att detta även bör gälla sådana vägar som är stamvägar, i de fall åtgärderna föranleds av ett lokalt eller regionalt behov. Utskottet förutsatte även att såväl Vägverket som Banverket fördjupar sitt samrådsarbete och ökar insynen i sin interna beslutsprocess i syfte att på bästa sätt ta hänsyn till lokala och regionala strategier och program. Detta ökar även den demokratiska förankringen av processen. I den planeringsperiod som nu avslutats har länen vidare spelat en viktig roll när det gäller framtagande av underlag i planeringsprocessen. Såvitt gäller beslut om infrastrukturåtgärder som avser åtgärder på de regionala vägar vill utskottet påminna om att dessa fattas inom ramen för länsplanen, dvs. på regional nivå. Utskottet anser mot denna bakgrund att syftet med de motioner som begär ett starkt regionalt inflytande delvis tillgodoses. Utskottet är därför inte berett att föreslå att riksdagen vidtar någon åtgärd med anledning av motionsförslagen om ett ökat regionalt inflytande i planeringsprocessen.

Infrastrukturplanering även för sjöfart och IT-infrastruktur m.m.

Motionsförslag har väckts om att planeringsramen bör vidgas och även omfatta sjöfartens infrastruktur. Med anledning av dessa motionsförslag vill utskottet framhålla att det är angeläget med en helhetssyn på transportsystemet. En grundläggande princip i transportpolitiken är att få till stånd en ökad samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag. Infrastrukturen skall därför så långt som möjligt främja en effektiv samverkan mellan transportslagen. Utskottet vill dock understryka att det redan i dag förekommer ett omfattande samarbete mellan trafikverken i infrastrukturplaneringen. För att främja en helhetssyn på transportsystemet angav regeringen i planerings-

direktiverna för perioden 2004–2015 att Sjöfartsverket och Luftfartsverket skulle redovisa planerade investeringar samt sin bedömning av utvecklingen inom sjöfarten och luftfarten som underlag för den infrastrukturplanering som bedrivs av Vägverket och Banverket. Med hänvisning till det anförda bedömer utskottet att sjöfartens behov av investeringar i vägar och järnvägar kan beaktas i infrastrukturplaneringen så som den är utformad i dag. När det gäller hamnar och flygplatser finansieras dessa i huvudsak genom avgiftsintäkter inom respektive trafikgren. Utskottet är inte berett att för närvarande överväga förändringar i detta avseende. Motionsförslag med innebörden att en planeringsram bör avsättas även för sjöfarten under denna planeringsperiod bör därmed inte föranleda riksdagen någon åtgärd.

Motionsledes har även framförts förslag om att staten bör behandla IT-infrastrukturen och den traditionella fysiska infrastrukturen samlat, i syfte att garantera alla tillgång till den nya tekniken då denna är en viktig förutsättning för att skapa livskraft och tillväxt i hela landet. Utskottet instämmer i den grundläggande syn som framkommer i motionerna, att utbyggnaden av en väl fungerande IT-infrastruktur är avgörande för Sveriges möjlighet att kunna behålla och utveckla sin ledande ställning på IT-området. Samtidigt är det viktigt att den pågående utbyggnaden ger företag och hushåll i hela landet möjlighet att utnyttja den nya tekniken. Enligt utskottets mening bör dock utbyggnaden av IT-infrastrukturen i första hand ske i marknadens regi samtidigt som staten har ett övergripande ansvar att se till att IT-infrastruktur finns tillgänglig i hela landet. Då det finns avgörande skillnader mellan statens roll i uppbyggnaden av traditionell infrastruktur och av den nya IT-infrastrukturen ser utskottet ingen anledning att ta initiativ till en mer samlad behandling av olika typer av infrastruktur i enlighet med vad som framförts i motionen.

Det har även framförts motionsförslag om att skapa ett särskilt anslag för cykelrekreationsleder och om att cykelledsprojekt i den regionala och nationella planeringsprocessen bör vägas mot vägprojekt. Enligt utskottets mening har cykeln en given plats i det hållbara resandet. Att cykla kan ge flera positiva effekter som exempelvis ökad hälsa och ökat välbefinnande för individen, bättre miljö genom minskade koldioxidutsläpp samt minskade resekostnader för de enskilda. Utskottet vill vidare framhålla att en satsning på god infrastruktur för cyklister i högsta grad är en jämställdhetsfråga. Kvinnor reser mer lokalt än män. Kvinnor går och cyklar också mer till vardags. Kvinnors resmönster är mer komplexa än mäns och omfattar ofta en kombination av cykel och kollektivtrafik. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på den nationella strategi som tagits fram av Vägverket samt avsiktsförklaringen med Svenska Kommunförbundet, cykelorganisationerna och cykelbranschen. Enligt utskottets mening är någon åtgärd från riksdagens sida dock inte erforderlig.

Fysisk planering

Frågan om regleringen av den fysiska planeringen har uppmärksamats i ett antal motioner. Andemeningen i tre av dessa är att dagens regelverk stadgar en planerings- och prövningsprocess som är för lång och omständlig. Ett motionsförslag har innebörden att man i miljöprövningsprocessen bör utgå från ett synsätt där målet är att helheten optimeras, där olika transportslag utnyttjas och kompletterar varandra, vilket innebär att man i miljöprövningsprocessen inte skall låsa planeringen till ett transportslag i ett tidigt skede. Ytterligare ett motionsförslag aktualiserar frågan om användning av åkermark vid utbyggnaden av infrastruktur.

Utskottet ser det som angeläget att förkorta och effektivisera planeringsprocessen och instämmer därmed med motionärerna i denna del. Det är dock även viktigt att möjligheten att uppnå miljömålen inte försvåras eller att allmänhetens rätt till insyn och deltagande åsidosätts.

Utskottet ser därför positivt på att regeringen tillsatt två utredningar som parallellt ser över och lämnar förslag till åtgärder som berör den fysiska planeringsprocessen bl.a. utifrån ovan nämnda utgångspunkter. Den ena är Miljöbalkskommittén och den andra är Kommittén för översyn av plan- och bygglagstiftningen, PBL-kommittén. Miljöbalkskommittén har i sitt delbetänkande En effektivare miljöprövning (SOU 2003:124) presenterat förslag som bl.a. rör förfarande och formella krav på miljökonsekvensbeskrivningar och anmälningsplikt för mindre vattenverksamheter. I ytterligare ett delbetänkande (SOU 2004:38) lämnas förslag till alternativ prövningsorganisation. Slutbetänkande skall redovisas senast den 30 juni 2005. PBL-kommittén har överlämnat delbetänkandet Miljöbedömningar avseende vissa planer och program (2003:70) samt delbetänkandet Kortare insatskedja och ökad samordning – alternativ för plan- och bygglagens prövningsorganisation (2004:40). En samlad redovisning kommer att ske i kommitténs slutbetänkande 31 december 2004.

Med hänvisning till pågående utredningar är utskottet inte berett att vidta något initiativ med anledning av motionsförslag i denna fråga.

När det gäller motion 2002/03:N340 (c) om användningen av åkermark vid utbyggnad av transportinfrastrukturen anser utskottet att detta är en fråga som i första hand bör avgöras från fall till fall i detaljplaneringen av nya investeringsprojekt. Utskottet är därför inte berett att föreslå att riksdagen vidtar någon åtgärd med anledning av motionsförslaget.

Sammanfattning av utskottets ställningstagande

Sammanfattningsvis anser utskottet att ett förtjänstfullt och angeläget utredningsarbete under senare tid har bedrivits kring planeringsprocessens utformning och innebörd. Utskottet utgår från att de frågor som uppmärksammas inom ramarna för detta arbete kan ges en fortsatt behandling i den vidare utvecklingen av infrastrukturplaneringens, bl.a. i syfte att kontinuerligt anpassa infrastrukturplaneringen till förändringar i omvärlden och utifrån de krav som kan ställas på processen. Det gäller bl.a. riksdagens krav på en väl fungerande mål- och resultatstyrning. Utskottets ställningsta-

gande innebär att alla de motionsledes framförda förslag som behandlats i detta avsnitt avstyrks. Syftet med ett flertal av dessa förslag förutsätts dock helt eller delvis bli tillgodosett. Även Riksrevisionens styrelses förslag till riksdagsbeslut avstyrks, med hänvisning till att utskottet förutsätter att resultatet av Riksrevisionens styrelses granskning kommer att beaktas inom ramen för det fortsatta utvecklingsarbetet och att regeringen redovisar resultatet av sina överväganden för riksdagen.

Planeringsramarna och långsiktsplanerna

Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottets mening möjliggör regeringens förslag till utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar en kraftfull modernisering och utveckling av transportinfrastrukturen. Utskottet föreslår följaktligen att riksdagen godkänner de utökade planeringsramarna med 9,3 miljarder kronor till sammanlagt 149,8 miljarder kronor. Såvitt gäller regeringens redovisning av utfallet av planeringsomgången 2004–2015 anser utskottet att de av regeringen fastställda långsiktsplanerna och strategierna utgår ifrån en god avvägning mellan olika typer av åtgärder, de transportpolitiska delmålen och samhällsekonomiska bedömningar. Utskottet avstyrker därmed samtliga i detta avsnitt behandlade motionsförslag.

Jämför reservationerna 8 (m), 9 (fp), 10 (kd) och 11 (c).

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens proposition Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 (prop. 2003/04:95) där riksdagen föreslås godkänna att den ekonomiska planeringsramen för investeringar i järnvägar för perioden 2004–2015 skall vara 107,7 miljarder kronor och för investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 skall vara 42,1 miljarder kronor (avsnitt 5). I avsnittet redovisas även utfallet av den genomförda planeringsomgången för väg- och järnvägsinfrastruktur för 2004–2015.

Vidare behandlar utskottet följande motioner.

- 2002/03:T213 yrkande 2 av Rigmor Stenmark (c),
- 2002/03:T266 yrkande 2 av Jeppe Johnsson m.fl. (m),
- 2002/03:T279 yrkande 2 av Agne Hansson (c),
- 2002/03:T291 av Cristina Husmark Pehrsson (m),
- 2002/03:T295 yrkande 1 av Birgitta Carlsson (c),
- 2002/03:T298 yrkandena 14 och 15 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),
- 2002/03:T321 yrkandena 1 och 6 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2002/03:T371 yrkande 2 av Viviann Gerdin (c),

- 2002/03:T466 yrkandena 1–4, 7, 8 och 34 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2002/03:T496 yrkandena 4–8 av Kristina Zakrisson m.fl. (s),
- 2002/03:T532 av Carina Hägg (s),
- 2002/03:N267 yrkandena 4 och 5 av Yvonne Ångström m.fl. (fp),
- 2002/03:N302 yrkandena 20 och 21 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp),
- 2002/03:N307 yrkande 2 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd),
- 2002/03:N392 yrkande 6 av Maria Larsson m.fl. (kd),
- 2002/03:Bo319 yrkandena 6 och 7 av Carin Lundberg m.fl. (s),
- 2003/04:T5 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Göran Norlander (s),
- 2003/04:T8 yrkandena 1, 2, 5, 7 och 8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2003/04:T13 yrkandena 1, 3 och 4 av Erling Bager m.fl. (fp),
- 2003/04:T14 yrkandena 2 och 4–6 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2003/04:T15 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2003/04:T421 Runar Patriksson (fp),
- 2003/04:T515 av Carin Lundberg och Anders Sundström (s),
- 2003/04:T530 yrkandena 1 i denna del och 4 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) ,
- 2003/04:T549 yrkandena 5–8 av Agneta Lundberg m.fl. (s),
- 2003/04:T562 yrkandena 8 i denna del och 9 av Erling Bager m.fl. (fp),
- 2003/04:T564 yrkandena 13–15 av Maud Olofsson m.fl. (c),
- 2003/04:N328 yrkande 23 av Maud Olofsson m.fl. (c),
- 2003/04:N330 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) och
- 2003/04:N346 yrkande 7 av Maria Larsson m.fl. (kd).

Bakgrund

Under hösten 2001 behandlade utskottet regeringens proposition 2001/02:20 Infrastruktur för en långsiktigt hållbar utveckling. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag vilket innebär en total planeringsram för perioden 2004–2015 på 364 miljarder kronor och att den skall användas på följande sätt:

87 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar,

38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar,

8 miljarder kronor för sektorsuppgifter,

17 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar,

100 miljarder kronor för investeringar i järnvägar,

39 miljarder kronor för nationella väginvesteringar,

30 miljarder kronor för regional transportinfrastruktur,

45 miljarder kronor för kapitalkostnader i form av räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

Utskottet angav som sin mening att regeringens förslag till långsiktig planeringsram för perioden 2004–2015 möjliggör en kraftfull och efterlängtd upprustning av de svenska järnvägs- och vägnäten samt att förslaget innebär ett viktigt steg mot ett nytt transportsystem som möter Sveriges växande behov av snabba, effektiva och säkra samt miljövänliga transporter.

Med utgångspunkt i bl.a. i riksdagens beslut om långsiktiga planeringsramar har regeringen och ett antal myndigheter tagit fram nationella åtgärdsplaner för åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen.

Investeringar i järnvägsinfrastruktur

Planeringsdirektiven och Banverkets förslag

Med utgångspunkt i riksdagens beslut om en planeringsram på 100 miljarder kronor för investeringar i järnvägar under perioden 2004–2015 beslutade regeringen den 14 mars 2002 om planeringsdirektiv för framtagande av förslag till nationell banhållningsplan. Direktiven anger att den nationella banhållningsplanen skall innefatta följande åtgärder:

- järnvägstunneln genom Hallandsås,
- utbyggnaden av Botniabanan till ett belopp av 15 miljarder kronor,
- Banverkets andel av finansieringen av Citytunneln i Malmö,
- Banverkets andel av ökad spårkapacitet genom centrala Stockholm och
- elektrifiering av Blekinge kustbana.

Banverket fick i uppdrag att planera bidrag för investeringar i rullande materiel för regional kollektiv persontrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg, upp till ett belopp av 4,5 miljarder kronor. Planeringsramen för järnvägsinvesteringar, inklusive statsbidrag till rullande materiel blir därmed 101,5 miljarder kronor.

Banverkets förslag till banhållningsplan slutredovisades den 4 augusti 2004. Förslaget har remissbehandlats.

Regeringens fastställelse av banhållningsplanerna

Regeringen beslutade den 19 februari 2004 att fastställa den nationella banhållningsplanen. Regeringens beslut innebär bl.a. följande förändringar jämfört med Banverkets förslag.

Följande investeringsobjekt skall inrymmas i planen:

- Roslagsbanan, bidrag till planskild korsning med Bergtorpsvägen med 40 miljoner kronor under 2009,
- Malmö–Staffanstorps–Dalby, enkelspår med 100 miljoner kronor under 2010–2015,
- godstågssatsning 400 miljoner kronor varav 100 miljoner kronor år 2006 och 300 miljoner kronor under 2007–2009 och
- Norrbotniabanan, etapp 1 med 3 000 miljoner kronor under 2010–2015, med start 2010.

Följande investeringsobjekt skall utgå ur planen:

- Inlandsbanan, Arvidsjaur–Jokkmokk, bärighetshöjningar.

Vidare anges att ett antal investeringsobjekt i planen skall ges ändrad tidpunkt för genomförande eller ändrad omfattning. I nedanstående tabell redovisas investeringar i den nationella banhållningsplanen.

Tabell 1 Investeringar i den nationella banhållningsplanen

Bana	Åtgärd	Mnkr
Västra stambanan	Flens bangård	120
Västra stambanan	Floda–Aspen	820
Västra stambanan	Övriga uppgraderingar	235
Södra stambanan	Mjölby bangårdsombyggnad	158
Södra stambanan	Ostlänken etapp 1	2 400
Södra stambanan	Flackarp–Arlöv	1 100
Södra stambanan	250km/h samt ERTMS	525
Södra stambanan	Linköping, kapacitetsförstärkning	205
Södra stambanan	Övriga uppgraderingar	320
Västkustbanan	Hallandsås	5 230
Västkustbanan	Dubbelspårsutbyggnader	420
Västkustbanan	Förlöv–Ängelholm	430
Västkustbanan	Falkenberg	960
Västkustbanan	Varberg	1 245
Västkustbanan	Ängelholm–Maria, etapp 1	360
Kust-till-kust-banan	Fjärrblockering, bangårdsombyggnader	26
Kust-till-kust-banan	Nybro bangård	95
Kust-till-kust-banan	Emmaboda–Karlskrona	500
Kust-till-kust-banan	Fjärrblockering, bangårdsombyggnader	455
Kust-till-kust-banan	Mölnlycke–Rävlanda	1 100
Ostkustbanan	Dubbelspårsutbyggnader	296
Ostkustbanan	Uppsala resecentrum, bangårdsombyggnad	790
Ostkustbanan	Dubbelspårsetapper Gävle–Uppsala	280
Ostkustbanan	ERTMS Stockholm–Sundsvall	400
Ostkustbanan	Knivsta, Märsta bangårdsombyggnader	200
Ostkustbanan	Gävle/Kilafors–Sundsvall	1 260
Ostkustbanan	Övriga uppgraderingar	40
Dalabanan	Kapacitetsförstärkning	245
Stambanan genom övre Norrland	Umeå, ny godsbangård	780
Stambanan genom övre Norrland	Kapacitetsförstärkning	315
Stambanan genom övre Norrland	Övriga uppgraderingar	235

Bana	Åtgärd	Mnkr
Norra stambanan	Hastighetsanpassning Gävle–Östersund	207
Norra stambanan	Övriga uppgraderingar	180
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg rangerbangård	287
Godsstråket genom Bergslagen	Mjölby–Motala	1 100
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg–Degerön	2 065
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg–Nässjö, förstärkt kraftförsörjning	290
Godsstråket genom Bergslagen	Övriga uppgraderingar	600
Bergslagsbanan	Fjärrblockering, mötesstationer	185
Bergslagsbanan	Falun–Borlänge	210
Bergslagsbanan	Övriga uppgraderingar	600
Norge/Vänernbanan	Dubbelspår Trollhättan–Öxnered	644
Norge/Vänernbanan	Dubbelspår Göteborg–Trollhättan	5 100
Norge/Vänernbanan	Marieholm, triangelspår	290
Norge/Vänernbanan	Övriga uppgraderingar	125
Värmlandsbanan	Karlstad	330
Skånebanan	Övriga uppgraderingar	160
Jönköpingsbanan	Jönköping–Rocksjön	290
Jönköpingsbanan	Övriga uppgraderingar	110
Älvsborgsbanan	Övriga uppgraderingar	415
Mälardalen	Kolbäck, bangårdsombyggnad	235
Svealandsbanan	Kapacitetsförstärkning	1 350
Svealandsbanan	Södertälje–Eskilstuna, kraftförsörjning	100
Nynäsbanan	Kapacitetsförstärkning	520
Nynäsbanan	Övriga uppgraderingar	15
Mittbanan	Övriga uppgraderingar	110
Malmbybanan	Kapacitetsförstärkning	210
Stockholm	Mälartunneln	8 156
Stockholm	Årstabron	548
Stockholm	Plattformsanpassning	260
Stockholm	Södra infarten	290
Stockholm	Förstärkt kraftförsörjning	490
Stockholm	Norra infarten	320
Stockholm	Alvik–Solna, snabbspårväg	470
Stockholm	Slussen–Hammarby Sjöstad, snabbspårväg	680
Stockholm	Stockholm–Sörentorp	315
Stockholm	Roslagsbanan, planskild korsning	40
Stockholm	Övriga uppgraderingar	85
Göteborg	Hamnbanan, elektrifiering	55
Göteborg	Breddning av midjan, signalställverk	580
Göteborg	Godstågsviadukten	295
Göteborg	Kapacitet bangården	820
Göteborg	Spårvägar	75

Bana	Åtgärd	Mnkr
Göteborg	Sävenäs rangerbangård, ny infart	50
Malmö	Citytunneln	7 000
Malmö	Fyrspår Malmö–Arlöv	585
Malmö	Personbangård	590
Godsstråket genom Skåne	Fjärrblockering, kapacitetsförstärkning	945
Godsstråket genom Skåne	Trelleborgs bangård	120
Haparandabanan	Nytt enkelspår och upprustning	2 670
Botniabanan	Nyland–Umeå	13 200
Botniabanan	Kraftförsörjning, resecentrum	405
Norrbotniabanan	Ettapp 1	3 000
Ådalsbanan	Uppgradering	3 588
Ådalsbanan	resecentrum Härnösand, Kramfors	68
Ådalsbanan	STAX 25 Nyland–Långsele	364
Ådalsbanan	Planskildheter Sundsvall	330
Piteåbanan	Övriga uppgraderingar	72
Västerdalsbanan	Kapacitetsförstärkning	30
Södertälje hamn–Södertälje centrum	Dubbelspår	315
Stångådalsbanan/Tjustbanan	Hastighetshöjande åtgärder	250
Bohusbanan	Fjärrblockering	220
Nässjö/Jönköping–Värnamo–Halmstad	Fjärrblockering	120
Blekinge kustbana	Elektrifiering	710
Malmö–Staffanstorps–Dalby	Utbyggnad	100
Övriga banor	Trafikstyrningssystem	655
Inlandsbanan	Bärighet, trafikstyrning, drift	610
Statsbidrag till regionala spårfordon		4 500
Sanering av förorenad mark		400
Buller, etapp 2		500
Plankorsningssäkerhet		270
FUD		800
Anpassning av stationer för funktionshindrade m.m.		800
Marknadsåtgärder		700
Anslutning till kombiterminaler och industriområden		1 100
Bärighet och lastprofil		1 752
Godstågssatsning		400
Utbyte av el- och teleanläggningar		3 460
Detektorer		175
MobiSIR, etapp 5		225
Teleinvesteringar, övrigt		1 550

Bana	Åtgärd	Mnkr
Tidigareläggningar 2002–2004		2 580
Övrigt		1 780
Summa		107 741

Regeringen anger i propositionen att beslutet om den nationella banhållningsplanen innebär en kraftfull satsning på förbättrad infrastruktur för järnvägen. Järnvägsnätet kommer att fortsätta att anpassas för högre hastigheter. Förutsättningarna för regional järnvägstrafik förbättras genom spårinvesteringar i befolkningstäta områden samt statsbidrag till spårfordon. Godstrafiken kan effektiviseras genom spårinvesteringar i de stora gods-transportkorridorerna, ökad axellast och anpassad lastprofil samt förbättrade anslutningar till kombiterminaler och industriområden. Åtgärder i den nordiska triangeln har getts särskilt hög prioritet eftersom de är angelägna för tillväxten i landet.

Regeringens förslag

Den totala kostnaden under perioden för de av regeringen utpekade projekten beräknas till 107,7 miljarder kronor, dvs. 6,2 miljarder högre än den av riksdagen beslutade planeringsramen. Regeringen föreslår därför att den ekonomiska planeringsramen för perioden 2004–2015 för investeringar i järnvägar skall vara 107,7 miljarder kronor. Planeringsramen för investeringar i järnvägar utökas därmed med 6,2 miljarder kronor. Regeringen anger som skäl till förslaget att regeringen vid en samlad bedömning av Banverkets planförslag funnit att flera viktiga och ur transportpolitisk utgångspunkt väl motiverade förslag till investeringar inte kunnat inrymmas i den planeringsram som riksdagen anvisat och att planeringsramen därmed bör utökas.

Investeringar i väginfrastruktur

Planeringsdirektiven och Vägverkets förslag

Med utgångspunkt i riksdagens beslut om en planeringsram på 39 miljarder kronor för nationella väginvesteringar under perioden 2004–2015 beslutade regeringen den 14 mars 2002 om direktiv att upprätta en nationell väghållningsplan. Direktiven innebär bl.a. att den nationella väghållningsplanen skulle innefatta följande åtgärder:

- E 18 mellan Hån och Töcksfors i Värmlands län,
- Norra Länken i Stockholms län, under förutsättning att regional medfinansiering med 25 % kan erhållas,
- E 18 mellan Adolfsberg och Lekhyttan i Örebro län.

Vägverket överlämnade den 4 augusti 2003 sitt förslag till nationell väghållningsplan.

Regeringens fastställelse av väghållningsplanerna

Regeringen beslutade den 19 februari 2004 att fastställa den nationella väghållningsplanen. Regeringens beslut till plan innebär följande förändringar jämfört med Vägverkets förslag.

Följande åtgärder utgår från planen:

- Riksväg 33 Nässjö–Eksjö,
- Riksväg 50 Förbi Vadstena och
- Riksväg 50 Vid Ludvika.

Följande åtgärder tillförs planen och skall genomföras under planperioden

- Riksväg 67 Stingtorpet–Tärnsjö (byggstart perioden 2008–2011) och
- E 20 genom Alingsås (byggstart perioden 2012–2015).

Vidare anges att ett antal åtgärder skall prioriteras på annat sätt än i Vägverkets förslag. I nedanstående tabell redovisas investeringar i den nationella väghållningsplanen.

Tabell 2 Investeringar i den nationella väghållningsplanen

Väg	Åtgärd	Mnkr
E 4	Förbi Stockholm	100
E 4	Trafikplats Måby	30
E 4	Enånger–Hudiksvall	750
E 4	Syd Sundsvall	100
E 4	Skellefteå–Kåge	185
E 4	Boviken–N Rosvik	100
E 4	Persön–Kalix, etapp 1	65
E 4	Lappbäcken–Harrioja	50
E 4	Örkelljunga–Skånes Fagerhult	325
E 4	Förbi Markaryd	690
E 4	Tekniska system väginformatik	45
E 4	Rotebro–Upplands Väsby	185
E 4	Uppsala–Mehedeby	2 680
E 4	Ö-vik/Svartby–Arnäsfall	38
E 4	Förbifart Nordmaling	70
E 6	Trelleborg–Vellinge	310
E 6	Trafikplats Spillepengen	50
E 6	Trafikplats Lomma S:a	55
E 6	Rabbalshede–Tanumshede	715
E 6	Tanumshede–Vik	1 040
E 6	Vik–Värmlandsbro	765
E 6	Värmlandsbro–Hogdal	580
E 6	Tekniska system, väginformatik	60
E 6	Torp–Håby	1 040
E 6	Tpl Torp–Kurödsvägen	42

Väg	Åtgärd	Mnkr
E 6.21	Inlandsgatan–Vindragareg.	220
E 6.21	Vindragaregatan–V Ringömotet	225
E 12	Kulla–Norrfors	80
E 12	Brattby–Vännäs	55
E 12/E4	Umeåprojektet etapp 1	425
E 12/E4	Umeåprojektet etapp 2	60
E 14	Nacksta–Matfors	230
E 14	Pilgrimstad–Lockne	130
E 18	Hån–Töcksfors	120
E 18	Kronoparken–Skattkärr	230
E 18	Lekhyttan–Adolfsberg	680
E 18	Sagån–Enköping	750
E 18	Hjulsta–Ulriksdal	2 240
E 18	Planskildhet vid Görla	15
E 18	Västjädra–Västerås	150
E 18	Trpl Stäket	37
E 20	Partillemotet	75
E 20	Trpl Bodarna	25
E 20	Tollered–Alingsås	215
E 20	Förbi Alingsås	550
E 20	Lundsbrunn–Holmestad	305
E 20	Norra länken	3 900
E 20	Härad–Grundbro (Strängnäs)	190
E 22	Trafikplats Lund Södra	55
E 22	Trafikplats Råby	55
E 22	Hurva–Rolsberga	130
E 22	Förbifart Fogdarp	110
E 22	Förbifart Linderöd	115
E 22	Sätaröd–Vä	380
E 22	Kristianstad–Fjälkinge	140
E 22	Fjälkinge–Gualöv	100
E 22	Sölve–Stensnäs	530
E 22	Björketorp–Nättraby	310
E 22	Genom Mönsterås	115
E 22	Söderköping–Norrköping	170
E 22	Söderleden i Norrköping	70
E 22	Förbi Norrköping	50
E 22	Förbi Bromölla	65
E 22	Trafikplats Fårbo m.m.	33
E 65	Svedala–Böringe	175
25	Trafikplats Norremark	40
25	Eriksmåla–Boda	150
26	Halmstad–Oskarsström	70
26	Brandshult–Hyltebruk	60

Väg	Åtgärd	Mnkr
31	Förbi Tenhult	225
40	Slambymotet	50
40	Brämhult–Rångedala	665
40	Rångedala–Hester	1 000
40	Haga–Ljungarum	230
44	Båberg–Väne-Ryr	310
45	RV 45 Falutorget	115
45	Angeredsbron–Älvängen	2 500
45	Rengsjön–Älvros	70
48	Risbro–Mullsjö	110
48	Borgunda–Skövde	535
50	Skänninge–Norrsten	80
50	Genom Motala	760
55	Östra förbifarten Katrineholm	390
67	Stingtorpet–Tärnsjö	270
70	Förbi Sala	320
	Ts-pott	4 900
	miljö	3 000
	mindre objekt	850
	FUD	600
	Tidigareläggningar 2002–2004	2 225
	Besparingskrav	-1 000
	Summa	42 105

Regeringen anger i propositionen att beslutet om den nationella väghållningsplanen innebär en fortsatt utbyggnad av vägnätet med åtgärder som visar på en god avvägning mellan det transportpolitiska målet om samhälls-ekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet samt de olika delmålen i transportpolitiken. Vidare anges att åtgärder i den nordiska triangeln har getts särskilt hög prioritet eftersom de är angelägna för tillväxten i landet.

Regeringens förslag

Den totala kostnaden under perioden för de av regeringen utpekade projekten beräknas till 42,1 miljarder kronor, dvs. 3,1 miljarder högre än den av riksdagen beslutade planeringsramen. Regeringen föreslår därför att den ekonomiska planeringsramen för perioden 2004–2015 för investeringar i nationella stamvägar skall vara 42,1 miljarder kronor. Regeringen anger som skäl till förslaget att regeringen vid en samlad bedömning av Vägarverkets planförslag funnit att flera viktiga och ur transportpolitisk utgångspunkt väl motiverade förslag till investeringar inte kunnat inrymmas i den planeringsram som riksdagen anvisat och att planeringsramen därmed bör utökas.

Drift och underhåll av järnvägsinfrastruktur

Med utgångspunkt i riksdagens beslut om en planeringsram på 38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar under perioden 2004–2015 beslutade regeringen den 14 mars 2002 att Banverket skulle upprätta en strategi för drift och underhåll. Banverkets förslag till strategi utgår från en indelning av järnvägsnätet i åtta banklasser, utifrån antal tåg på banan och godsmängden. Inom varje banklass anges sedan mål för hur mycket funktionsstörningar, tågförseningsminuter och hastighetsnedsättningar som tillåts.

Vägledande i arbetet med att ta fram förslag till åtgärder har varit:

- Målet om en säker trafik.
- Antalet störningstillfällen för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna skall minst halveras till år 2007 jämfört med år 1996.
- Kvaliteten i järnvägstransportsystemet skall förbättras, tågförseningar på järnvägsnätet skall minska.
- Effektiviteten i underhållet av det statliga järnvägsnätet skall öka. Banans tillstånd skall motiveras av aktuell trafik.
- Strategin bygger på följande prioriteringar.
- Åtgärder med syfte att bibehålla säkerheten kommer i första hand.
- Underhåll och högt prioriterade utbyten koncentreras till stråk med hög trafikvolym – höga kundkrav.
- Lågprioriterade stråk underhålls vid behov, vilket kan medföra försämrat tekniskt tillstånd och fler tågförseningar.
- Planerade åtgärder för perioden 2004–2015 redovisas i nedanstående tabell. Utöver detta tillkommer driftsåtgärder.

Tabell 3 Underhållsåtgärder i järnvägsnätet

Åtgärd	
Avhjälpan och förebyggande underhåll	19 000
Utbyte spår	4 600
Utbyte spårväxlar	1 800
Utbyte och upprustning broar	1 300
Utbyte trummor	200
Utbyte elanläggningar	3 100
Utbyte signalanläggningar	1 800
Övriga utbyten	2 800

Banverket anser att tågförseningar orsakade av infrastrukturen skall minska med 50 % från år 2002 till år 2015 och att detta kräver en större ram för drift och underhåll.

VTI konstaterar i sin granskning av Banverkets förslag att det av Banverket formulerade målet att mängden infrastrukturellerade tågförseningar skall minska med 50 % inte har motiverats och att något underlag för bedömningen inte finns tillgängligt. VTI delar bedömningen att Banverket

bör fokusera sin verksamhet mot insatser som minskar mängden förseningar. Om detta innebär att just en halvering av de förseningar som förorsakas av infrastrukturen är en lämplig nivå kan VTI varken förkasta eller belägga. Särskilt betänkligt torde det dessutom vara att det finns en betydande osäkerhet om hur stor del av förseningarna som egentligen förorsakas av operatörer respektive infrastrukturhållare.

Banverket gör vidare bedömningen att 8 miljarder kronor ytterligare till drift och underhåll leder till att de infrastrukturellerade tåg-förseningarna under perioden kan minska med 50 % i stället för de 20 % man räknar med att uppnå med den beslutade nivån. VTI har i sin genomgång inte funnit något underlag som understöder denna slutsats. VTI har inte heller funnit något underlag som stöder att sådana behov baseras på samhällsekonomiska resonemang. Banverket har i sitt remissvar över VTI:s granskning angett att det med nuvarande kunskap inte är möjligt att samhällsekonomiskt värdera de effekter som uppnås om ramen utökas med ytterligare 8 miljarder kronor. Det finns flera förklaringar till det utökade behovet av drifts- och underhållsmedel än att minska tåg-förseningarna, bl.a. utökad anläggning-mängd, större trafikvolym samt försämrat tekniskt tillstånd. Banverket anser att strategin medför en tydlig prioritering av underhåll och utbyten på högtrafikerade banor och en nedprioritering av motsvarande på lågtrafikerade banor.

Regeringens bedömning

Regeringen gör bedömningen att Banverkets strategi för drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder. Anvisade resurser bör kunna säkerställa järnvägsnätets beständighet. Fördelningen av drifts- och underhållsmedlen på olika typer av banor bör inte betraktas som låst utan Banverket bör utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt fördela anslagen mellan olika banklasser.

Drift och underhåll av vägar

Med utgångspunkt i riksdagens beslut om en planeringsram på 87 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar under perioden 2004–2015 beslutade regeringen den 14 mars 2002 att Vägverket skulle upprätta en strategi för bärighet, drift och underhåll. Enligt den av Vägverket upprättade strategin (Vägverket 2003:99) skall målet för drifts- och underhållsåtgärderna vara att erbjuda alla trafikanter en god framkomlighet under säkra förhållanden året runt, nu och i framtiden, inom ramen för vad vägens fysiska utformning och bärighet medger och med hänsyn till miljön. Det kan beskrivas med hjälp av tre delmål: nöjda kunder, miljöhänsyn och vägnätets beständighet.

Måluppfyllelse mäts genom uppföljning av vägnätets tillstånd, trafikantbetyg och miljöeffekter. Uppföljningen av vägnätets tillstånd sker mot en riksgemensam långsiktig målstandard. Kostnaden för underhållsåtgärder som höjer det aktuella tillståndet till målstandard kallas eftersläpning.

Målstandarden bygger på tre huvudmål:

Vägnätets beständighet säkras för att undvika successiva kostnadsökningar av drift och underhåll och för att kunna erbjuda trafikanter bra standard även i framtiden.

Trafiksäker framkomlighet vid måttliga krav på hastighet och komfort erbjuds trafikanterna på alla vägar (grundläggande standard).

Trafiksäker framkomlighet vid högre krav på hastighet och komfort (lönsam standard) erbjuds trafikanterna på vägar med högre trafik om en samhällsekonomisk kalkyl påvisar tillräcklig lönsamhet (lönsam standard). Samtliga vägåtgärder skall dessutom utföras på ett trafiksäkert och miljövänligt sätt.

Eftersläpningen mot målstandard år 2002 har uppskattats till 17 miljarder och fördelar sig på olika typer av objekt enligt nedanstående tabell.

Tabell 4 Eftersläpning mot målstandard 2002

Objekt	Eftersläpning, mnkr
Belagda vägar	14 000
Grusvägar	1 200
Broar	500
Vägutrustning	1 300
Summa	17 000

Årskostnaden för att sköta driften enligt målstandard och för att hålla eftersläpningen på nuvarande nivå har Vägverket uppskattat till 7 640 mnkr år 2004. Planeringsramen är på 7 250 miljoner kronor per år. Samtidigt uppskattas synergieffekter från bärighetsåtgärder till 25 %, dvs. 330 miljoner årligen, vilket innebär att planeringsramen med hänsyn till synergieffekter täcker nästan årskostnaden år 2004. Vägverket gör dock bedömningen att effektiviseringar efter tre fyra år inte kan uppväga kostnadsökningen och att det då blir nödvändigt att antingen sänka målstandarden med negativa trafikeffekter som följd eller att tillföra mer pengar till drift och underhåll, t.ex. från andra infrastrukturåtgärder. Vidare konstateras att trafikantbetyg inte nämnvärt kan påverkas genom drifts- och underhållsåtgärder. Förbättringen kräver en mer utvecklad dialog med trafikanter. Skador på vägnätet kan i viss mån förebyggas genom samverkan med främst den tunga trafikens intressenter. De flesta tänkbara skyddande åtgärder är dock kontraproduktiva: de försvårar användningen av vägnätet och medför nackdelar för trafikanter.

VTI har på regeringens uppdrag granskat Vägverkets förslag till drifts- och underhållsstrategi. VTI konstaterar att det saknas beskrivningar av de överväganden som lett fram till en given målstandard. Det blir på så sätt också omöjligt att avgöra huruvida de åtgärdsnivåer som identifieras är lämpliga eller inte. VTI ser det som ofrånkomligt att mål för vägnätets standard i många fall måste formuleras på grundval av vad som kallats subjektiva mått och med stöd i ingenjörskbedömningar. Detta kan dock göras på ett mera genomskådligt sätt så att läsaren kan förstå vad som ligger till grund för de målnivåer som valts. Enligt det gällande transportpolitiska beslutet skall drift och underhåll finansieras med statliga anslag utifrån en samhällsekonomisk grundsyn. VTI konstaterar att målstandarderna endast för vinterväghållningen har satts utifrån samhällsekonomiska beräkningar. För övriga verksamhetsområden kan Vägverket till viss del ha gjort samhällsekonomiska beräkningar men det förefaller främst ha varit den tilldelade ramen som varit styrande. Det går därför inte att avgöra om detta är den samhällsekonomiskt optimala planen eller om mer eller mindre pengar eller en omfördelning mellan olika verksamheter skulle ha gett ett bättre resultat eller om det finns ett eftersläpande underhållsbehov. När det gäller utvecklingen av kostnaderna för drift och underhåll anser VTI att Vägverket behandlat dessa frågor på ett lämpligt sätt i planförslaget. Vägverket har i sitt remissvar över VTI:s granskning angett att man delar VTI:s uppfattning att otillräcklig kunskap om sambanden mellan vägåtgärdernas påverkan på vägarnas tillstånd och tillståndets betydelse för effekterna på de transportpolitiska målen är det största problemet. Ett systematiskt, långsiktigt arbete för att åstadkomma förbättringar har påbörjats av Vägverket i samband med långtidsplanarbetet och kommer att fortsätta. Vägverket uppger att de förbättringsförslag som VTI framför i sin rapport också är i linje med detta arbete.

Regeringens bedömning

Regeringen gör bedömningen att Vägverkets strategi för drift och underhåll av det statliga vägnätet innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder samt att anvisade resurser bör kunna säkerställa vägnätets beständighet. Vid fastställandet av strategin har regeringen framfört att Vägverket skall fortsätta att utveckla kunskapen om samband mellan drift och underhållsåtgärders påverkan på vägars tillstånd och tillståndets betydelse för de transportpolitiska målen.

Tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion

Med utgångspunkt i riksdagens beslut om en planeringsram på 17 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar under perioden 2004–2015 beslutade regeringen den 14 mars 2002 att Vägverket i samarbete med näringslivet och andra intressenter skulle ta fram en strategi för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. I de framtagna strategier-

na konstateras att bärighetsbrister kan finnas på alla typer av vägar. Mindre vägar med bärighetsbrister skyddas med bärighetsrestriktioner. Stora vägar med bärighetsbrister kan inte skyddas eftersom det skulle leda till orimliga samhällsekonomiska förluster. I stället bryts de ned snabbare och kräver mer underhåll.

Huvuddelen av tunga transporter går på de stora vägarna där bärighetsrestriktioner inte tillämpas. Skogsbruket och jordbruket använder dock även småvägar. Nya produktionsmetoder med krav på färskt virke innebär att bärighetsrestriktionerna utgör ett stort problem för skogsindustrin. Tillåten belastning på vägar har successivt höjts utan motsvarande förstärkningsåtgärder. Som följd uppvisar i dag många vägar bärighetsbrister. Då det är ekonomiskt orimligt att anpassa hela vägnätet till dagens tillåtna laster har Vägverket i samråd med näringslivet och andra intressenter pekat ut s.k. viktiga näringslivsvägar, dvs. vägar som är viktigare för näringslivet än andra vägar. De utgör drygt hälften av vägnätet (55 000 km). För dessa vägar har Vägverket fastställt det långsiktiga målet ”Full bärighet året runt”. Några av de allra minsta vägarna (16 000 km) är under tjällossningen inte ens framkomliga för lätt trafik. För dessa vägar har Vägverket fastställt det långsiktiga målet ”Framkomlighet året runt för lätt trafik”. För övriga vägar (27 000 km) har Vägverket fastställt det långsiktiga målet ”Bärighetsrestriktioner inte längre än tre veckor”. Kartläggning av bärighetsbrister visar att det i dag krävs ungefär 35 miljarder kronor för att uppnå det första och tredje målet, inklusive bärighetsbrister på vägar som inte skyddas med bärighetsrestriktioner. Detta ställs mot planeringsramen på 17 miljarder kronor. Vägverkets förslag försöker balansera skogsindustrins behov av snabba åtgärder på de mindre vägarna för att undanröja dagens bärighetsrestriktioner mot det mer långsiktiga behovet att säkerställa bärigheten på de största vägarna.

Tabellen visar per delmål bärighetsbristen och föreslagen åtgärdsvolym i miljoner kronor och procent.

Tabell 5 Åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion

	Brist mnkr	Åtgärd mnkr	%
Viktiga näringslivsvägar: Rekonstruktion på grund av underhåll	5 000	500	10
Viktiga näringslivsvägar: Anpassning av äldre vägar	8 300	3 400	41
Viktiga näringslivsvägar: BK1/Tjälsäkring	18 000	10 330	57
Viktiga näringslivsvägar: BK1 på broar	1 100	1 100	100
Lätt trafik året runt	1 000	1 000	100
Beläggning grusväg	1 600	500	31
Centralt för FUD m.m.	-	170	-
Summa	35 000	17 000	49

Regeringens bedömning

Regeringen gör bedömningen att Vägverkets förslag till strategi för tjälsäk-ring, bärighet och rekonstruktion innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder och en effektiv geografisk fördelning av medlen till Vägverkets regioner. Följande bör uppnås under planperioden.

- Broar på utpekade näringslivsvägar skall ha bärighetsklass 1 inom åtta år.
- De minsta vägarna skall inom fyra år ha framkomlighet året runt för lätt trafik.
- Bärighetsrestriktioner upphör på cirka två tredjedelar av de utpekade viktiga näringslivsvägar som drabbas i dag.
- Hälften av bärighetsbristerna på äldre viktiga näringslivsvägar utan restriktioner åtgärdas.
- En tredjedel av prioriterad beläggning av grusväg utförs.
- Cirka 10 % av bärighetsbristerna på grund av eftersläpande underhåll åtgärdas (enbart de mest angelägna).

Sektorsuppgifter

Med utgångspunkt i riksdagens beslut om en planeringsram på 8 miljarder kronor för sektorsuppgifter under perioden 2004–2015 beslutade regeringen den 14 mars 2002 om framtagande av strategier för arbetet med sektorsuppgifter.

Banverket

Banverkets sektorsuppgifter kommer i stor utsträckning att genomföras i samverkan med andra aktörer. Samarbete kommer att ske med såväl offentliga som privata aktörer och omfatta samordning, forskning och utveckling, uppföljning, påverkan, stöd till regeringen, kompetensförsörjning och beredskap. Sektorns vision, som varit vägledande vid framtagandet av planen, består av följande huvudstrategier: – Stärka järnvägens roll på transportmarknaden. – Förbättra järnvägens prestanda. – Minska järnvägens produktionskostnader. – Vårda och utveckla sektorns resurser. – Utveckla roller, kulturer och regelverk. Prioriteringarna i Sektorsprogram för järnvägen 2002 är en viktig utgångspunkt för planen. Tre områden har identifierats som mycket viktiga för järnvägens konkurrenskraft: punktlighet, kapacitet och tilldelning av tåglägen. Strävan efter ökad punktlighet är särskilt utpekad. En viktig uppgift för Banverket är därför att tillsammans med övriga aktörer inom järnvägssektorn fortsätta arbetet med att minska störningar som beror på operatörerna. Sektorsansvaret innefattar också att säkerställa barns säkerhet och tillgänglighet till järnvägstransporter liksom att göra järnvägstransporter tillgängliga för funktionshindrade.

Vägverket

Vägverkets sektorsuppgifter kommer i stor utsträckning att genomföras i samverkan med andra aktörer. Samarbete kommer att ske med såväl offentliga som privata aktörer och t.ex. utgörs av forskning och utveckling, demonstrationsprojekt, expertstöd, kommunikation och påverkansaktiviteter. Bland de program, projekt och andra aktiviteter som avses genomföras återfinns bl.a.:

- Drift av en nationell vägdatas.
- Nya lösningar i tätortsmiljö: beteendepåverkan, demonstrationsprojekt.
- Ökad rörlighet och säkerhet för barn, äldre och funktionshindrade.
- Program för hållbart resande.
- Kvalitetssäkring av transporter.
- Sparsam körning.
- Arbete inom Euro NCAP (program för nybilsbedömning).
- Kunskap, beteende och övervakning för ökad trafiksäkerhet. I detta ingår lokala dialoger, trafikövervakning, förhindrande av onykter körning, förebyggande åtgärder kring alkohol riktade mot ungdomar samt kvalitetssäkring av transporter och tekniska stödsystem.
- Strategi för alternativa drivmedel.
- IVSS, branschgemensamt utvecklingsprogram för kommersialisering av trafiksäkerhetslösningar.
- EMFO, branschgemensamt forskningsprogram för utsläpp av luftföroreningar och buller från fordon.
- FoU-program.
- Löpande stöd till kommunerna i deras planeringsarbete.

Regeringens bedömning

Regeringen gör bedömningen att strategierna för sektorsuppgifter innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder.

Regional infrastruktur

Med utgångspunkt i riksdagens beslut om en planeringsram på 30 miljarder kronor för regional infrastruktur under perioden 2004–2015 beslutade regeringen den 14 mars 2002 om framtagande av länsplaner för regional infrastruktur. Länen fick i uppdrag att redovisa åtgärder för de planeringsramar som angavs i beslutet samt åtgärder för nivåer som är 50 % högre och 50 % lägre än denna. Regeringen har sedan analyserat de åtgärder som föreslås för de tre nivåerna i länsplanen utifrån

- samhällsekonomisk effektivitet,
- uppfyllelse av de transportpolitiska målen,
- hantering av länsgränsöverskridande projekt och
- samband med åtgärder i de nationella planerna.

Länen inkom med förslag till långsiktiga planer den 4 augusti 2003 och regeringen beslutade 19 mars om definitiva ekonomiska ramar till länsplanerna för regional transportinfrastruktur i enlighet med nedanstående tabell.

Tabell 6 Ekonomiska ramar för regional infrastruktur

Län/mnkronor	2004–2006	2007–2009	2010–2012	2013–2015	Summa
Stockholms län	2 671	2 336	1 313	2 114	8 434
Uppsala län	274	301	377	327	1 279
Södermanlands län	248	268	123	94	733
Östergötlands län	265	279	349	302	1 195
Jönköpings län	234	259	325	281	1 099
Kronobergs län	110	124	155	135	524
Kalmar län	123	135	169	147	574
Gotlands län	32	37	46	40	155
Blekinge län	100	100	125	108	433
Skåne län	770	848	1 060	921	3 599
Hallands län	210	234	292	254	990
Västra Götalands län	789	989	1 262	1082	4 122
Värmlands län	124	137	171	149	581
Örebro län	179	199	248	215	841
Västmanlands län	140	155	194	169	658
Dalarnas län	340	155	206	172	873
Gävleborgs län	135	148	184	160	627
Västernorrlands län	94	112	138	120	464
Jämtlands län	77	74	93	79	323
Västerbottens län	112	127	159	138	536
Norrbottens län	98	108	136	118	460
Summa	7 125	7 125	7 125	7 125	28 500

I regeringens granskning av förslagen till länsplaner har den samhällsekonomiska lönsamheten varit en viktig faktor. Regeringen har i sina bedömningar tagit hänsyn till både den faktiska lönsamheten och beslutsunderlagets kvalitet i form av andel beräknade väginvesteringar. Regeringen anser därför att den samhällsekonomiska lönsamheten har stor betydelse för vilka åtgärder som kommer att genomföras i det regionala transportsystemet.

Motionsförslag

Parti- och kommittémotioner

Moderata samlingspartiet

Elizabeth Nyström m.fl. (m) hänvisar i motion 2003/04:T8 till den kritik Moderaterna tidigare framfört mot riktlinjerna i infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20). Framst gäller detta avsaknaden av finansiering, otillräckliga satsningar på att åtgärda eftersatt underhåll samt snedfördelningen

av medel till vägnätets nackdel. Motionärerna kräver mot denna bakgrund att regeringen återkommer med ett nytt förslag till ekonomisk planeringsram för investeringar i järnvägar och nationella stamvägar för perioden 2004–2015 i enlighet med vad som anförs (yrkande 1). Vad gäller anslagen för drift och underhåll hänvisas till Vägverkets bedömning att dessa är otillräckliga för att långsiktigt säkra standarden på det statliga vägnätet. Motionärerna anser att regeringen i propositionen avfärdar detta alltför lättvindigt och kräver mer resurser för ändamålet (yrkande 2).

Mot bakgrund av att flera stora projekt under senare tid blivit dyrare än beräknat föreslår motionärerna även att infrastrukturprojekt med stora kostnadsökningar bör omprövas (yrkande 5). Vidare uppmärksammas att åtskilliga kilometer väg försetts med mitträcken de senaste åren. Det är enligt motionärernas mening viktigt att dessa åtgärder inte ersätter utbyggnad till motorvägsstandard eftersom mötessepareringen inte skall ses som ett alternativ till höjd standard, utan snarare som ett komplement som kan höja trafiksäkerheten (yrkande 7).

Vad gäller åtgärder i järnvägsinfrastrukturen anser motionärerna att bristerna i tillförlitlighet är den spårbundna trafikens största problem. För att utvecklas till ett verkligt alternativ till vägtransporter måste tågtrafikens tidhållning förbättras, vilket gäller såväl gods- som persontrafiken. Mot denna bakgrund föreslås att en minskning av de infrastrukturelaterade förseningarna på järnvägen prioriteras (yrkande 8).

I motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) anförs att regeringens infrastrukturproposition 2001/02:20 innebär att anslagen till järnvägs-satsningar ökar kraftigt, fastän de stora behoven enligt regeringens egen utredning – Godstransportdelegationen – främst ligger inom vägsektorn. Motionärerna kräver en redovisning av skälen till denna prioritering (yrkande 1). Det finns en lång rad objekt på såväl det nationella som det regionala vägnätet som är angelägna såväl från samhällsekonomiska som från trafiksäkerhetsmässiga synpunkter, anges det vidare. Särskilt utpekade åtgärder är en fortsatt utbyggnad av landets motorvägsnät, inriktad på en komplett motorvägsförbindelse mellan de tre största städerna, ett fullföljande av de svenska åtagandena i den nordiska triangeln samt ett antal andra enligt motionärerna angelägna projekt (yrkande 4). Liknande förslag framförs även i motion 2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) (yrkande 1).

Elizabeth Nyström m.fl. (m) diskuterar i motion 2002/03:T321 de särskilda trafikproblem som kan observeras i storstadsområdena. Enligt motionärerna finns det väl utvecklade projekt som, när de kommer till utförande, väsentligt skulle underlätta trafikförsörjningen. En omedelbar effekt av ett förbättrat trafikflöde i storstadsregionerna är minskade utsläpp, ökad trafiksäkerhet och högre livskvalitet för medborgarna (yrkande 6).

Folkpartiet liberalerna

Erling Bager m.fl. (fp) anför i motion 2003/04:T13 att behovet av infrastrukturinvesteringar i Sverige är större än vad regeringen inser bl.a. eftersom goda transportmöjligheter är en förutsättning för ökad tillväxt. Mot denna bakgrund föreslås att den ekonomiska planeringsramen för investeringar i järnvägar för perioden 2004–2015 skall vara 107,7 miljarder kronor och för investeringar i nationella stamvägar 48,1 miljarder kronor (yrkande 1). Vidare anges att flaskhalsarna i infrastrukturen i dag är så stora att de allvarligt hämmar förutsättningarna för tillväxt i landets viktigaste tillväxtregioner. Dessa flaskhalsar måste därför åtgärdas tidigare under planeringsperioden (yrkande 3). Motionärerna föreslår även en högre ram för tjälsäkring med motiveringen att råvaruförsörjningen till industrin, och då särskilt skogsindustrin, måste säkras (yrkande 4).

I motion 2003/04:T562 föreslår Erling Bager m.fl. (fp) en prioriteringsordning för de nyinvesteringar som måste göras i vägnätet. För det första skall flaskhalsar på vägnätet byggas bort, framför allt i storstäderna men även på andra håll. För det andra gäller det ett antal i motionen utpekade projekt (yrkande 8). Vad gäller tjälsäkring, bärkraftssäkring och upprustning av vägnätet anser motionärerna att det är av största vikt att hela landet har en sådan standard på vägnätet att råvaruförsörjningen till industrin kan tryggas hela året och att de färdiga produkterna kan fraktas därifrån till kunderna. Därför är det viktigt att vägnätet tjälsäkras, så att t.ex. inte skogsindustrin drabbas av avbrott i sin produktion på grund av dåliga, tjälsjuka och bärighetssvaga vägar. Undermåliga vägar får inte vara det som hotar jobben runt om i Sverige anför det (yrkande 9).

I motion 2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) fästs stor vikt vid att hela landet har en sådan standard på vägnätet att råvaruförsörjningen till industrin kan tryggas hela året samt att vägnätet håller en sådan standard att de färdiga produkterna kan fraktas därifrån till kunderna. Motionärerna föreslår mot denna bakgrund att väganslaget lyfts till en permanent högre nivå. Vad gäller de kommunala vägnäten vill motionärerna uppmärksamma vikten av att dessa håller en sådan standard att bygdens sysselsättning inte hotas, allt enligt mottot att människor skall kunna bo där de vill och kunna etablera företag i hela landet (yrkande 14).

I fråga om nyinvesteringar i väginfrastruktur anser motionärerna att det förslag till stomvägnät med anslutande vägar av hög kvalitet som den borgerliga regeringen lade fram 1993 måste genomföras samt att nya investeringar i vägar som måste göras främst är av två slag. För det första gäller det att flaskhalsar på vägnätet byggs bort. För det andra gäller det att den s.k. skandinaviska motorvägstriangeln mellan Köpenhamn, Oslo och Stockholm måste färdigställas (yrkande 15).

Kristdemokraterna

I motion 2003/04:T15 av Johnny Gylling m.fl. (kd) ställer sig Kristdemokraterna bakom att den totala planeringsramen utökas i regeringens proposition, men bedömer att en oproportionerligt stor del av dessa resurser föreslås användas till stora järnvägsprojekt med tveksamma lönsamhetskalkyler. En större del av resurserna behöver satsas på vägarna i syfte att minska det eftersläpande underhållet, bygga bort flaskhalsar och förbättra trafiksäkerheten. Det föreslås mot denna bakgrund att den ekonomiska planeringsramen för investeringar i järnvägar för perioden 2004–2015 skall vara 101,5 miljarder kronor för investeringar i nationella stamvägar 47 miljarder kronor och för drift och underhåll av statliga vägar 88,3 miljarder kronor (yrkande 1).

Centerpartiet

Sven Bergström m.fl. (c) hänvisar i motion 2003/04:T14 till Vägverkets uppskattning av storleken på det eftersatta underhållet, 17 miljarder. Dessa eftersläpningar innebär en försämrad trafiksäkerhet, ökad miljöbelastning samt ökade kostnader för näringslivet och enskilda bl.a. i form av återkommande fordonsreparationer. Det behövs därför enligt motionärerna ordentliga satsningar på drift och underhåll i syfte att ta igen det eftersatta underhållet och garantera att ytterligare eftersläpningar inte uppstår (yrkande 2).

Motionärerna åberopar även betydelsen av det enskilda vägnätet för landsbygdsboende, näringsliv, jakt, fiske, friluftsliv och turism. Problem knutna till den enskilda väghållningen anges vara exempelvis att bidragen är underdimensionerade och att kostnader för exempelvis reparationer av broar är större än vägsamfälligheter klarar av att bära. Mot denna bakgrund föreslås att BREV-utredningens förslag bl.a. om att Vägverket skall ta över ansvaret för s.k. konstbyggnader, i form av broar, genomförs (yrkande 4).

Vad gäller järnvägsinfrastrukturen anser motionärerna det angeläget att drifts- och underhållsinsatserna prioriteras så att redan investerat kapital vidmakthålls och inte föröds. Centerpartiet välkomnar därför regeringens ambitioner att i ett första steg förbättra järnvägens standard så att antalet störningstillfällen halveras för godstrafik, liksom att kvaliteten i järnvägssystemet rent allmänt skall förbättras och tågförseningarna minskas. Motionärerna vill samtidigt varna för den nedprioritering av det mindre trafikerade nätet som regeringen förefaller öppna för i propositionen (yrkande 5). Vidare anges att de senaste årens utveckling visar att potentialen för en utökad tågtrafik är stor om rätt förutsättningar föreligger. Också godstrafiken kan effektiviseras och utvecklas om viktiga spårinvesteringar kan fullföljas i de stora godstransportkorridorerna, vilket bl.a. Godstransportdelegationen pekat på. Enligt motionärerna är det särskilt angeläget att inte nya flaskhalsar byggs in i järnvägssystemet genom att upprustade och/eller nybyggda

bandelar inte länkas ihop på ett optimalt sätt med det övriga bansystemet. Det kan t.ex. gälla Botniabanans fortsättning söderut från Nyland längs kusten (yrkande 6).

Vad gäller investeringar i vägnätet menar Maud Olofsson m.fl. (c) i motion 2003/04:T564 att dessa bör vara av två slag. I ett första skede måste dagens flaskhalsar byggas bort och redan planerade projekt genomföras. I ett andra skede måste övriga önskvärda nyanläggningar genomföras (yrkande 13). Vad gäller drift och underhåll hänvisar motionärerna till det av Vägverket definierade underhållsberget och kräver satsningar för att ta igen eftersläpningarna och garantera att sådana inte uppkommer återigen (yrkande 14). Vidare anfördes att allmänna vägar i vårt land skall vara farbara vägar året runt utan fara för liv och hälsa eller risk för stora skador på de fordon som används. För att uppnå detta föreslås att en s.k. skamgräns för lägsta acceptabla standard inrättas (yrkande 15).

I motion 2003/04:N328 av Maud Olofsson m.fl. (c) pekas på kommunikationernas betydelse för den teknik- och kunskapsintensiva skogsindustrin. För att Sverige inte skall bli omsprunget av andra hårt satsande länder i t.ex. östra Europa föreslås satsningar på den för denna industri så viktiga väginfrastrukturen (yrkande 23).

Sven Bergström m.fl. (c) talar i motion 2002/03:T466 om behovet en väl fungerande transportinfrastruktur samt om eftersatt drift och underhåll av vägnätet. För att lösa problemen föreslås en ny prioriteringsordning för infrastrukturåtgärder. För det första: ta igen det eftersatta underhållet, garantera en underhållsnivå som inte tillåter nya eftersläpningar att uppstå och genomför satsningar på tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. För det andra: bygg bort flaskhalsar i befintliga transportsystem och genomför redan planerade projekt. För det tredje: genomför önskvärda nyanläggningar och nyinvesteringar (yrkande 1). Vidare anfördes att bra vägar i alla delar av landet är ett måste eftersom det är en fråga om lika villkor för alla delar av landet. Anslagen till drift och underhåll måste därför höjas (yrkande 3) och en skamgräns för lägsta acceptabla vägstandard måste anges (yrkande 2). Även ramen för väginvesteringar i infrastrukturpropositionen anges vara otillräcklig (yrkande 4).

Vidare anför motionärerna att det investeringsstöd som i dag utgår för spårfordon i kollektivtrafik borde omfatta även bussar i kollektivtrafik som drivs med alternativa drivmedel. Enligt motionärerna hade detta främjat såväl introduktionen av miljövänligare bussar som kollektivtrafiken i de delar av landet där denna i huvudsak består av busstrafik (yrkande 7). Motionärerna är även av meningen att det är nödvändigt med en bättre helhetssyn på kollektivtrafiken, en helhetssyn som är transportslagsövergripande och som tar hänsyn till att kollektivtrafiken är både en regional och en lokal fråga. Enligt motionärerna borde åtgärder i den lokala kollektivtrafiken vara berättigade till statsstöd ur den statliga planeringsramen som avsätts för åtgärder i det regionala transportsystemet (yrkande 8).

I fråga om godstrafik på järnväg anförs att godstrafiken i stor utsträckning är koncentrerad till ett antal huvudstråk samt att dessa är relativt robusta över tiden. Motionärerna anser att större hänsyn borde tas till detta och att planeringsdirektiven till trafikverken därför bör utformas så att stor hänsyn tas till vikten av väl fungerande stråk för godstrafiken (yrkande 34).

Övriga motioner

Rigmor Stenmark (c) finner i motion 2002/03:T213 att det i dag finns ett skriande behov av underhåll av vägnätet i hela landet. Det krävs således en landsomfattande satsning för en bättre vägstandard, i syfte att minska direkta personskador och kostnaderna för fordon som körts på dåligt underhållna vägar (yrkande 2).

I motion 2002/03:T266 av Jeppe Johnsson m.fl. (m) uppmärksammas att Vägverket aviserat en senareläggning av redan beslutade satsningar på E 22. Motionärerna föreslår mot denna bakgrund en omprioritering av medel från järnvägs- till väginvesteringar för att möjliggöra en tidigareläggning av angelägna väginvesteringar, exempelvis den för Östersjöregionen viktiga E 22:an (yrkande 2).

I motion 2002/03:T279 föreslår Agne Hansson (c) att det införs en lägsta gräns för acceptabel vägstandard i landet. En sådan gräns motiveras enligt motionären av att alla i hela landet skall ha rätt till farbara vägar året runt och hade enligt motionären inneburit att regering och riksdag inte kunnat behandla bärighetshöjande åtgärder, tjälsäkring, drift och underhåll som en restpost i budgeten (yrkande 2).

I motion 2002/03:T291 av Cristina Husmark Pehrsson (m) åberopas ett antal prognoser som pekar på att trafiken på våra vägar kommer att öka kraftigt framöver. Samtidigt konstateras att underhållet av vägarna inte är tillräckligt. Motionären anser mot denna bakgrund att den satsning på väginfrastrukturen som regeringen redovisat i infrastrukturpropositionen är otillräcklig.

Birgitta Carlsson (c) kräver i motion 2002/03:T295 en åtgärdsplan för hur man skall komma till rätta med de eftersläpningar som nu finns vad gäller vägunderhåll, bärighetshöjning, tjälsäkring och beläggning av vårt finmaskiga vägnät (yrkande 1).

I motion 2002/03:T371 av Viviann Gerdin (c) åberopas att tillväxt i en region skapas genom fler företag som i sin tur genererar fler arbetstillfällen. För att etablerade företag skall bli motiverade att stanna, eventuellt expandera och blivande företagare vilja starta alternativt flytta till Värmland måste regionen kunna konkurrera på bättre villkor. Resurserna till vägförbättringar för att utjämna de regionala klyftorna bör därför utökas (yrkande 2).

Kristina Zakrisson m.fl. (s) anger i motion 2002/03:T496 att vägarna spelar en strategisk roll i skogslänens utveckling och föreslår därför ökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen, med målet att alla

landets vägar skall kunna hållas öppna året om (yrkande 5) och ha en god standard (yrkande 7). I sammanhanget vill motionärerna även framhålla vägarnas betydelse för att den växande turistnäringen skall kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen (yrkande 6). Vidare anförs det att större hänsyn bör tas till de tunga transporterna vid fördelning av väganslag både till drift och investeringar (yrkande 4) samt vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar (yrkande 8).

De svenska grusvägarna utgör en betydande del av vårt vägnät, ca 30 000 mil. I motion 2002/03:T532 av Carina Hägg (s) beskrivs de även som ett kulturarv av stort värde – bl.a. för turismen – samt som ett bra alternativ som ger en rimlig vägstandard. Motionären menar att den svenska grusvägen bör kunna bevaras på platser där den finns och fyller sin funktion, även om det i andra fall är rimligt och befogat att använda sig av andra vägmaterial. För att möjliggöra detta måste vi öka kunskaperna om hur man på bästa sätt underhåller grusvägarna.

Yvonne Ångström m.fl. (fp) vill i motion 2002/03:N267 framhålla vikten av att hela landet har en sådan standard på vägnätet att råvaruförsörjningen till industrin och jobben på landsbygden kan tryggas hela året. En viktig åtgärd för att uppnå detta är enligt motionärerna tjälsäkring, vilket är viktigt bl.a. för skogsindustrin (yrkande 4). Vidare anser motionärerna att en målsättning måste vara att samtliga vägar hålls öppna och farbara under alla delar av året (yrkande 5).

I motion 2002/03:N302 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp) anförs att den förda politiken på kommunikationsområdet är ett av de viktigaste instrumenten i regionalpolitiken eftersom kommunikationernas grundläggande funktion är att minska de geografiska hindren för samspelet mellan människor och företag. Genom nybyggnationer och upprustningar av järnvägslinjer för höghastighetstrafik (yrkande 21) och fler snabbtåg (yrkande 20) kan tillgängligheten förbättras och regionernas storlek utökas, vilket innebär att de små lokala arbetsmarknaderna kan överleva lättare.

I motion 2002/03:N307 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) anges att intresset för att kunna leva, bo och verka på landsbygden är stort men att det ofta inte är så lätt att förverkliga denna dröm eftersom det finns ett antal hinder. Ett av dessa är den eftersatta infrastrukturen som enligt motionärerna har permanentat landsbygdens kris och fortsatta utarmning (yrkande 2).

I motion 2002/03:N392 av Maria Larsson m.fl. (kd) om småföretagande heter det att bra kommunikationer är en förutsättning för att små företag skall kunna transportera sina produkter och för att människor skall kunna resa effektivt oavsett var i landet företaget finns. Motionärerna anser att regeringen sedan länge har underlåtit att satsa på infrastrukturen med resultatet att trafikinfarkt råder i de större städerna och att många vägar i glesbygden inte längre är farbara. Mot denna bakgrund föreslås en utökad satsning på vägar, järnvägar och farleder (yrkande 6). Ett liknande förslag återfinns i yrkande 7 motion 2003/04:N346 av Maria Larson (kd).

Motion 2002/03:Bo319 av Carin Lundberg m.fl. (s) handlar om användningen av träbaserade byggkonstruktioner inom den svenska byggsektorn. Motionärerna anför att Vägverkets upphandlingsnormer felaktigt gör träbroalternativens kostnadskalkyler ofördelaktiga och föreslår därför att dessa ändras (yrkande 6). Vidare bör berörda statliga verk introducera träbroalternativet vid kommande större infrastruktursatsningar som t.ex. tidigareläggning av Norrbotniabanan (yrkande 7).

I motion 2003/04:T5 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Göran Norlander (båda s) föreslås att Banverket och Vägverket skall få möjlighet att omfördela medel från administrationsanslaget till verksamhetsanslaget. Detta hade enligt motionärerna skapat incitament att rationalisera administrationen och skapa utökad utrymme för åtgärder i transportinfrastrukturen.

Runar Patriksson (fp) belyser i motion 2003/04:T421 skogsindustrins betydelse för tillväxten i landet och skogslänens överlevnad. Motionären finner det mot denna bakgrund inte acceptabelt att denna industri varje år i stor utsträckning drabbas av avstängda vägar och anser att ett avtal med en garanti om ersättning för förluster i samband med avstängda vägar eller annan icke fungerande infrastruktur borde var möjligt att upprätta för ovan nämnda företagare inom skogsnäringen i Sverige, till dess att infrastruktur kan garanteras året om i Sverige.

I motion 2003/04:T515 av Carin Lundberg och Anders Sundström (båda s) analyseras tilldelningen av medel för bärighetssatsningar till olika län. Motionärerna har uppmärksammat att endast 25 % av dessa medel går till Norrbottens och Västerbottens län samtidigt som 40 % av tjälrestriktionerna återfinns inom detta område. Motionärerna finner detta orimligt då syftet med satsningen borde vara att förbättra bärigheten i första hand på det gleasa och lågtrafikerade vägnätet, för att på så sätt stärka förutsättningarna för den regionala utvecklingen i hela landet.

Motion 2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) handlar om kommunikationer i skogslänen. Motionärerna vill framhålla vägarnas strategiska roll i skogslänens utveckling och anför att de människor och företag som verkar i skogslänen måste ha en vägstandard som är likvärdig med övriga landet. Ett antal åtgärder föreslås för att råda bot på dagens situation där landets sämsta vägar återfinns i skogslänen. För att förbättra förutsättningarna för den viktiga basindustrin i dessa regioner bör större hänsyn tas till de tunga transporter vid fördelning av väganslag både till drift och investeringar (yrkande 5), samtidigt krävs utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets vägar skall kunna hållas öppna året om (yrkande 6).

Även den växande turistnäringen är beroende av bra vägar för att kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring främst i glesbygden, anför motionärerna vidare. Eftersom ett bra vägnät är en grundförutsättning för en fortsatt positiv utveckling av turismen i skogslänen bör större hänsyn tas till denna sektors behov vid planering och byggande av transportinfrastruk-

tur (yrkande 7). Slutligen uppmärksammas de Europavägar som leder genom skogslänen. Det är enligt motionärerna nödvändigt att detta vägnät håller en fullgod standard och att de flaskhalsar som finns på Europavägarna i skogslänen byggs bort (yrkande 8).

Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) anger i motion 2003/04:N330 att landsbygdens kris förstärks av uteblivna infrastruktursatsningar. Underhållet av vägnätet, som är eftersatt i hela landet, måste därför snarast förbättras.

Utskottets ställningstagande

Övergripande bedömning

Utskottet anser att det behövs stora insatser i infrastrukturen för att främja tillväxt, regional utveckling och omställning till ett ekologiskt uthålligt samhälle. Insatser måste också göras för att förbättra bl.a. trafiksäkerheten och stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Utskottet har mot bl.a. denna bakgrund hösten 2001 ställt sig bakom att den ekonomiska planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 skall uppgå till 364 miljarder kronor. Sett i ett historiskt perspektiv innebär detta kraftfullt ökade resurser till trafikens infrastruktur.

Utskottet kan konstatera att sedan riksdagsbeslutet år 2001 har ett omfattande planeringsarbete skett på lokal, regional och nationell nivå. Inom ramen för detta omsorgsfulla beredningsarbete har viktiga insatser i trafikens infrastruktur lyfts fram och konkreta strategier och planer lagts fast. Genom regeringens fastställelse av långsiktsplanerna tidigare i vår har där efter planeringsprocessen slutförts och planeringsramen tagits i anspråk på ett sätt som enligt utskottets bedömning ligger väl i linje med såväl riksdagens transportpolitiska mål som gällande utgångspunkter för investeringsplaneringen. Det är därför med tillfredsställelse utskottet konstaterar att de angelägna konkreta åtgärder som är resultatet av denna process nu kan påbörjas. Detta gäller såväl åtgärder för att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar som åtgärder för att utveckla och modernisera transportsystemet.

Av regeringens förslag framgår att som ett resultat av det omfattande planeringsarbetet finns det motiv för att den samlade ramen för väg- och järnvägsinvesteringar bör utökas med sammanlagt 9,3 miljarder kronor. Den totala ramen blir därmed 381,5 miljarder kronor med hänsyn till förändrad beräkning av vissa kapitalkostnader. Utskottet ser denna ytterligare ambitionshöjning som angelägen och behandlar i det följande närmare regeringens redovisning och förslag samt anknytande motionsförslag.

Bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar

Planeringsramarna för att bevara och säkerställa väg- och järnvägsinfrastrukturen uppgår enligt tidigare riksdagsbeslut till totalt 150 miljarder kronor, fördelat på olika typer av åtgärder enligt följande tabell.

Tabell 7 Åtgärder för att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar

Ändamål	Ram, mdkr
Drift och underhåll järnvägar	38
Drift och underhåll vägar	87
Tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion	17
Sektorsuppgifter	8
Summa	150

Utskottet har tidigare understrukit vikten av att landets vägar underhålls på ett ansvarsfullt sätt (bet. 2001/02:TU2). Utskottet ser därför med tillfredsställelse att uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar prioriteras under planeringsperioden. Utskottet har även framhållit vikten av att Vägverket och Banverket upprättar drifts- och underhållsstrategier i samband med upprättandet av långsiktplanerna. Då det är centralt att dessa har sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen välkomnar utskottet att regeringen i sin fastställelse av åtgärdsplaneringen utgått från dessa kriterier. Enligt utskottets bedömning innebär därmed regeringens strategi för drift och underhåll av det statliga vägnätet en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder. Anvisade resurser bör kunna säkerställa vägnätets beständighet.

Utskottet konstaterar vidare att strategin för drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder. Anvisade resurser bör kunna säkerställa järnvägsnätets beständighet. Utskottet har heller ingen erinran mot regeringens bedömning att fördelningen av drift- och underhållsmedlen på olika typer av banor inte bör betraktas som låst utan att Banverket utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt bör fördela anslagen mellan olika banklasser.

Enligt utskottets mening kommer den särskilda satsningen på 17 miljarder kronor för rekonstruktion av eftersatt vägnät, för tjälsäkring och för att förbättra bärigheten att innebära stora förbättringar när det gäller möjligheten att nå delmålet En hög transportkvalitet. Strategin för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder och en effektiv geografisk fördelning av medlen till Vägverkets regioner. Det innebär att även förutsättningarna för regional utveckling i hela landet kommer att förbättras avsevärt. När det gäller vikten av att landets vägar underhålls på ett ansvarsfullt sätt vill utskottet vidare lyfta fram de enskilda vägarnas betydelse. Med anledning av motionsförslag i ärendet vill utskottet klargöra att den s.k. BREV-utredningens förslag bereds inom Regeringskansliet.

Utveckla och modernisera transportsystemet

Enligt regeringens förslag till utökade planeringsramar bör den totala ramen för detta ändamål uppgå till 178,3 miljarder kronor, uppdelat på olika ändamål i enlighet med nedanstående tabell.

Tabell 8 Åtgärder för att utveckla och modernisera transportsystemet

Ändamål	Ram, mdkr
Investeringar järnvägar	107,7
Investeringar vägar	42,1
Regionala infrastrukturåtgärder	28,5
Summa	178,3

I propositionen anförs att en samlad bedömning av Vägverkets och Banverkets förslag till långsiktiga planer föranlett regeringens slutsats att flera viktiga och ur transportpolitisk utgångspunkt väl motiverade förslag till investeringar inte kunde inrymmas i den planeringsram som riksdagen anvisat. Mot denna bakgrund föreslås att planeringsramen för investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur utökas med totalt 9,3 miljarder kronor: 3,1 miljarder till väginvesteringar och 6,2 till järnvägsinvesteringar.

Utskottet konstaterar att regeringens förslag till nya planeringsramar innebär ett avsteg från den planeringsprocess som har sin utgångspunkt i det transportpolitiska beslutet från 1998, där det angavs att åtgärdsplaneringen skulle genomföras med utgångspunkt i den inriktning och de ekonomiska ramar som beslutats inom ramen för inriktningsplaneringen. Utskottet delar dock regeringens bedömning att en utökad planeringsram kan motiveras utifrån en bedömning av vilka projekt som bör inrymmas under perioden 2004–2015. Enligt utskottets mening möjliggör regeringens förslag förbättrade förutsättningar för en kraftfull modernisering och utveckling av de svenska väg- och järnvägsnäten. Förslaget innebär därför ett viktigt steg i omställningen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Utskottet bedömer sålunda när det gäller järnvägsinvesteringar att regeringens beslut om den nationella banhållningsplanen innebär en kraftfull satsning på förbättrad infrastruktur för järnvägen. Järnvägsnätet kommer att fortsätta att anpassas för högre hastigheter. Förutsättningarna för regional järnvägstrafik förbättras genom spårinvesteringar i befolkningstäta områden samt statsbidrag till spårfordon. Godstrafiken kan vidare effektiviseras genom spårinvesteringar i de stora godstransportkorridorerna, ökad axellast och anpassad lastprofil samt förbättrade anslutningar till kombiterminaler och industriområden.

När gäller nationella väginvesteringar konstaterar utskottet att regeringens beslut om den nationella väghållningsplanen innebär en fortsatt utbyggnad av vägnätet med åtgärder som visar på en god avvägning mellan det transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet samt de olika delmålen i transportpolitiken. Utskottet ser bl.a. med tillfredsställelse på att åtgärder i den nordiska triangeln har getts särskilt hög prioritet eftersom de är angelägna för tillväxten i landet.

Utskottet vill även i sammanhanget uppmärksamma den motionsledes aktualiserade frågan om de byggnormer som används av Vägverket och Banverket. Utskottet utgår ifrån att dessa kontinuerligt ses över så att de inte felaktigt gynnar en konstruktionsemetod framför någon annan.

Regeringen har vidare beslutat om definitiva ekonomiska ramar till länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Utskottet har ingen erinran mot regeringens redovisning av hur medelsramen fördelas mellan olika regioner i landet. Det innebär förutsättningar för länen att genomföra viktiga investeringar i statliga vägar som inte är stamvägar, statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator. Utskottet ser det också som betydelsefullt att utöver ovanstående användningsområden är det också möjligt för länen att använda sin planeringsram för att prioritera åtgärder på det nationella stamvägnätet och järnvägsnätet, inklusive Inlandsbanan, liksom att prioritera åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion samt att prioritera investeringar på enskilda vägar.

Av regeringens redovisning framgår vilka projekt som bedöms kunna inrymmas inom den fastställda planeringsramen för investeringar i vägar och järnvägar. Som framgår av den redovisade motionsbilden finns synpunkter på lämpligheten av och vilken prioritetsordning som skall gälla för olika projekt. Utskottet ser med tillfredsställelse på att ett stort antal viktiga investeringsprojekt genom regeringens förslag till planeringsram kan genomföras. Det gäller t.ex. åtgärder i den nordiska triangeln eftersom de är angelägna för tillväxten i landet. Som utskottet återkommer till under avsnitt Särskilda infrastrukturåtgärder bör det dock inte ankomma på riksdagen att behandla enskilda väg- och järnvägsprojekt.

Vad gäller den motionsledes uppmärksammade frågan om överföringar mellan anslaget *Vägverket: Administration* och anslaget *Väghållning och statsbidrag* samt mellan anslaget *Banverket: Administration* och anslaget *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*, ser utskottet det som angeläget att regeringen vidtar sådana åtgärder att de medel som frigörs vid eventuella besparingar i myndigheternas administration kan användas i myndigheternas övriga verksamhet. Allt i syfte att skapa incitament att rationalisera administrationen och skapa utökad utrymme för åtgärder i transportinfrastrukturen.

Effekterna av åtgärderna

Såvitt gäller regeringens bedömning av åtgärdernas effekter noterar utskottet med tillfredsställelse att de beräknas leda till såväl bättre tillgänglighet som positiv regional utveckling genom kortade restider. Andelen funktionshindrade som kan utnyttja transportsystemet ökar under perioden. Även tillgängligheten till transportsystemet för barn förbättras, främst genom åtgärder i trafikmiljön i tätorter. Åtgärderna beräknas även leda till ett säkrare transportsystem, bl.a. som en följd av mötesseparering. Överflyttningen av trafik från väg till järnväg leder till minskade olyckor samtidigt som det innebär en bättre miljö. Investeringarna i nya järnvägar, kollektiv-

trafik samt statsbidrag till spårfordon för regional kollektivtrafik innebär förbättringar för kvinnors tillgänglighet till transportsystemet och därmed bättre jämställdhet.

Utskottet vill med anledning de beräknade effekterna framhålla vikten av att resultaten inom politikområde Transportpolitik följs upp och sätts i relation till de mål som riksdagen beslutat om. Detta är viktigt inte minst för de åtgärder i transportsystemet som behandlas i detta betänkande. Utskottet förutsätter därför att regeringen kontinuerligt återkommer till riksdagen med sin bedömning av effekterna av de planerade och genomförda åtgärderna. Det är även viktigt att arbetet med att utveckla målen och resultatindikatorerna fortsätter i syfte att underlätta resultatuppföljningen.

Sammanfattning av utskottets ställningstagande

Sammanfattningsvis anser utskottet att regeringens förslag till utökade ramar för väg- och järnvägsinvesteringar, i kombination med av riksdagen tidigare beslutade planeringsramar, möjliggör en kraftfull modernisering och utveckling av de svenska väg- och järnvägsnäten. Utskottet vill även framhålla att den viktiga uppgiften att bevara och underhålla befintliga vägar och järnvägar prioriteras under perioden. Vidare anser utskottet att de av regeringen fastställda långsiktsplanerna och strategierna utgår från en god avvägning mellan olika typer av åtgärder, de olika transportpolitiska delmålen och samhällsekonomiska bedömningar.

Med hänvisning till vad som ovan anförts tillstyrks regeringens förslag om att den ekonomiska planeringsramen för investeringar i järnvägar för perioden 2004–2015 skall vara 107,7 miljarder kronor och för investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 skall vara 42,1 miljarder kronor. Utskottet avstyrker därmed samtliga i detta avsnitt behandlade motionsyrkanden. Syftet med ett stort antal motionsförslag blir dock helt eller delvis tillgodosedda.

Alternativ finansiering

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om alternativ finansiering avstyrks av utskottet. Utskottet hänvisar till de möjligheter som redan i dag finns till alternativ finansiering och att det längre fram kan finnas skäl till andra finansieringsformer än traditionell anslagstilldelning.

Jämför reservation 12 (m, fp, kd, c).

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlas följande motioner:

- 2003/04:T8 yrkande 3 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2003/04:T13 yrkande 2 av Erling Bager m.fl. (fp),

- 2003/04:T14 yrkande 1 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2003/04:T15 yrkande 2 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2003/04:T226 av Ulf Sjösten (m),
- 2003/04:T276 av Kent Olsson (m),
- 2003/04:T295 av Lennart Fremling (fp),
- 2003/04:T314 yrkandena 1–3 av Åsa Torstensson (c),
- 2003/04:T393 yrkandena 1–3 av Anders Larsson (c),
- 2003/04:T414 yrkande 5 av Birgitta Sellén (c),
- 2003/04:T461 yrkandena 6 och 7 av Stefan Attefall m.fl. (kd),
- 2003/04:T486 av Berndt Sköldestig m.fl. (s),
- 2003/04:T530 yrkande 24 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2003/04:T560 yrkandena 1–3 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2003/04:T562 yrkandena 25–27 av Erling Bager m.fl. (fp) och
- 2003/04:T564 yrkandena 11 och 26 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Bakgrund

Enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten skall investeringar i infrastruktur finansieras med anslag över statsbudgeten. Det innebär att investeringarna direktavskrivs, dvs. betalas på en gång med statens löpande inkomster. Riksdagen har dock möjlighet att besluta att en investering, t.ex. i vägar eller järnvägar, skall finansieras på ett annat sätt. Under senare år har sådan alternativ finansiering varit föremål för utredningsarbete och i betydande utsträckning också använts. Motiv som framförts är att det möjliggör en effektivisering av infrastruktursatsningar, bl.a. genom att genomförandet kan tidigareläggas, liksom en ökad riskspridning. De olika formerna har också olika ekonomiska konsekvenser för staten. Det som är gemensamt för flertalet av dem är att kostnaden för investeringen sprids ut över en längre tid.

Exempel på alternativ finansiering är:

- vägavgift eller broavgift (t.ex. Öresundsbron),
- lån i Riksgäldskontoret (t.ex. Närtidssatsningen på prioriterade objekt 2002–2004),
- statligt garanterade lån på marknaden (t.ex. Botniabanan t.o.m. år 2001),
- lån från kommuner, s.k. förskottering (t.ex. Tranebergsbron),
- samfinansiering genom olika parter (t.ex. Citytunneln) och
- partnerskap mellan privata entreprenörer och staten (public-private partnership, s.k. PPP) (t.ex. Arlandabanan).

Vissa genomförda utredningar

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

Som exempel kan nämnas att i *Näringsdepartementets* interna utredning Alternativ finansiering genom partnerskap – ett nytt sätt att finansiera investeringar i vägar och järnvägar (Ds 2000:65) visades att ett samarbete med den privata sektorn borde kunna ge lägre kostnader och därigenom en ef-

fektiviserad anslagsanvändning. En stor del av mervärdet kunde tillskrivas en mer effektiv fördelning och hantering av risker. Vidare konstaterades att finansieringsformen skulle kunna möjliggöra en tidigareläggning av prioriterade projekt. Det föreslogs att en särskild delegation borde tillsättas med ansvar för att utveckla modellen samt för att förbereda och samordna arbetet. Vidare borde Vägverket och Banverket få i uppdrag att i samverkan med delegationen förbereda upphandling och genomförande av vissa projekt. I uppdraget borde dessutom ingå att, med hjälp av delegationen, inleda arbetet med upphandling av tre projekt, nämligen E 4 förbi Uppsala, Norrortsleden i Stockholm och Västkustbanan. En förutsättning var dock att regeringen godkände varje enskilt projekt och att riksdagen lämnade erforderliga bemyndiganden.

Riksdagens revisorers förslag till riksdagen, Nya vägar till vägar och järnvägar? (2000/01:RR11), baserades på en granskning av fyra stora infrastrukturinvesteringar med alternativ finansiering, bl.a. PPP-projektet Arlandabanan. Revisorerna konstaterade att lånefinansiering innebar att framtida anslag intecknades för betalning av redan gjorda investeringar. Detta kunde begränsa framtida riksdagars möjlighet att besluta om nya investeringar eller om ändrad inriktning eller omfattning i investeringsverksamheten. Vidare fann revisorerna att alternativt finansierade projekt bereddes vid sidan om den ordinarie planeringsprocessen. Den enskilda projektplaneringen genomfördes alltså inte utifrån någon samlad ekonomisk ram. Detta innebar i sin tur att prioriteringsgrunderna inte blev lika klara som för anslagsfinansierade projekt. De av revisorerna utförda fallstudierna hade visat att det fanns betydande brister i det samhällsekonomiska underlaget. Revisorerna fann underlaget vara så bristfälligt att det innebar risk för samhällsekonomiskt felaktiga beslut till en kostnad om flera miljarder kronor. Mot denna bakgrund betonade revisorerna vikten av att de samhällsekonomiska kalkylerna höll hög kvalitet, särskilt när det gällde alternativfinansierade projekt av den storleksordning som granskningen hade omfattat.

Stockholmsberedningen gavs i uppgift att föreslå insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Den skall också undersöka och föreslå lämplig finansiering för sina förslag. I en skrivelse till regeringen med anledning av Vägverkets, Banverkets och berörda länsstyrelser slutliga förslag till långsiktiga planer för transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalen för perioden 2004–2015 (25 september 2003) anges att det finns en stor samsyn i regionen om behovet av utbyggda kommunikationer och om vilka satsningar som bör prioriteras. Stockholmsberedningen framhåller att det är nödvändigt att ytterligare objekt och ökad resurstilldelning för vissa objekt i Stockholm-Mälardalsregionen inryms i planerna. Behoven av transportinvesteringar i regionen är för närvarande så stora att olika alternativa finansieringsalternativ måste övervägas. Detta kan gälla lånefinansiering respektive avgiftsf finansiering som helt eller delvis bör övervägas i vissa fall om inte

anslagsmedel finns tillgängliga. Stockholmsberedningen anger att detta gäller bl.a. för genomförandet av en västlig, nord-sydlig vägförbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholm och hänvisar till pågående arbete inom Vägverket om alternativ finansiering.

I *Vägverkets* rapport *Alternativ finansiering 2003* (Publikation 2003:175) görs en översiktlig kartläggning av olika alternativa finansieringsformer som använts i Sverige och i andra länder, samt en redovisning av de argument och motargument som använts i diskussionen kring olika lösningar. Sammanfattningsvis kommenteras de fyra olika alternativ som använts i Sverige.

- *Statliga lån via Riksgälden*, vilket innebär tidigareläggingsmöjligheter, att staten står risken för investeringens fördyring, att finansieringskostnaden blir låg eftersom lånet görs hos Riksgäldskontoret, samt att det påverkar den synliga statsskulden.
- *Lån via projektfinansieringsbolag*, där ett projektfinansieringsbolag lånar på kapitalmarknaden med hjälp av en riksgäldsgaranti för att sedan vidareutlåna dessa medel till Vägverket som står som beställare, vilket innebär att staten står risken för investeringens fördyring, finansieringskostnaderna blir låga på grund av garantin och att den synliga statsskulden inte påverkas.
- *PPP*, där ett privat konsortium åtar sig att finansiera, bygga och driva en väg under angiven period, vilket innebär tidigareläggingsmöjligheter, enligt utländska erfarenheter effektivitetsvinster samt högre finansieringskostnad ifall staten inte garanterar lånet. Det nämns även att sådana upphandlingar är komplexa och därför inte lämpar sig på små projekt.
- *Kommunala bidrag*, där berörda kommuner är med och betalar en viss andel av investeringen.

I *2004 års ekonomiska vårproposition* föreslår regeringen att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2004 besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 500 000 000 kr för några angivna vägprojekt samt 17 000 000 000 kr för i propositionen angivna järnvägsprojekt. Förslaget syftar till att möjliggöra en tidigareläggning av av vissa byggstarter. Riksdagen kommer att besluta om regeringens förslag den 17 juni 2004.

Tidigare behandling i riksdagen

Utskottet har vid ett antal tillfällen, senast våren 2003, behandlat frågan om alternativa finansieringsformer med anledning av motioner i ämnet (bet. 2002/03:TU3). Utskottet erinrar inledningsvis om att det finns flera exempel på viktiga infrastruktursatsningar som har genomförts med alternativ finansiering. Bland annat har kommuner, regioner och näringsliv tillskjutit medel i form av lån för att starten av samhällsekonomiskt viktiga vägprojekt skall kunna tidigareläggas. Genom broavgifter har också en angelägen utbyggnad kunnat genomföras av en fast förbindelse över Öresund, och en bro över Svinesund kommer att kunna färdigställas genom detta slags finansiering. När det gäller fortsatt användning av alternativ finansiering

vidhöll utskottet den uppfattning som redovisats under föregående år, nämligen att det längre fram kan finnas skäl att pröva andra former för finansiering av infrastrukturprojekt än traditionell anslagstilldelning samt att det därvid är angeläget att prioriteringarna i de fastlagda planerna följs. Utskottet hänvisade även till den bedömning och de förslag som Stockholmsberedningen kan komma att lägga fram med avseende på formerna för alternativ finansiering och avstyrkte därmed de då aktuella motionsförslagen ämnet.

Motionsförslag

Parti- och kommittémotioner

Moderata samlingspartiet

Elizabeth Nyström m.fl. (m) anför i motion 2003/04:T8 att statens roll som finansiär av väg- och järnvägsinvesteringar bör förändras och att alternativa finansieringsformer skall tas fram i syfte att förverkliga samhällsekonomiskt lönsamma investeringar. Motionärerna förespråkar modellen public-private partnership (PPP) som redan provats i ett antal länder med goda resultat. (yrkande 3). Förslag med samma innebörd framförs i yrkande 24, motion 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m).

Folkpartiet liberalerna

Erling Bager m.fl. (fp) menar i motion 2003/04:T13 att behovet av infrastrukturinvesteringar i Sverige är ännu större än vad regeringen inser och yrkar att investeringarna kunde bli större genom att nya finansieringsformer införs. Motionärerna förordar att man borde pröva PPP-lösningar där finansieringen kan ske genom att trafikanterna erlägger avgifter, genom att staten ”hyr” anläggningarna eller en kombination av dessa finansieringsformer (yrkande 2). Förslag med liknande innebörd framförs i motion 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 27.

I motion 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) anför att anvisade medel inte är tillräckliga för att finansiera de av riksdagen beslutade planerna (yrkande 25). De väldiga behov som vuxit fram som en följd också av gångna års försummelser, gör det nödvändigt att förutsättningslöst pröva nya finansieringsmodeller. Motionärerna kräver därför att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till långsiktig finansieringsform (yrkande 26).

Kristdemokraterna

Johnny Gylling m.fl. (kd) anför i motion 2003/04:T15 att infrastrukturutbyggnaden under det senaste decenniet präglats av fördrjade projekt och sänkta anslag i de årliga statsbudgetarna. Statens bristande kontroll över skenande kostnader har inte minst visat sig i det lånefinansierade Botniabaneprojektet. I stället för ren lånefinansiering borde regeringen därför utnyttja de stora fördelar som partnerskap med det privata näringslivet, s.k. PPP-

projekt, erbjuder för att hålla nere risker och kostnader. Betydande internationella erfarenheter pekar på att riskerna bäst hanteras genom partnerskap mellan det offentliga och det privata, vilket konstaterats bl.a. i en rapport från Näringsdepartementet. Regeringen bör därför tillsätta en speciell delegation för infrastrukturinvesteringar med alternativa finansieringsformer (yrkande 2). Förslag med liknande innebörd framförs i motion 2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 1.

I motion 2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) efterfrågas ett omfattande och långsiktigt program för investeringar i partnerskap med den privata sektorn (yrkande 2).

Vad gäller lånefinansiering anser motionärerna att upplåningen för när-tidssatsningen 2002–2004 är ett uttryck för ett mycket kortsiktigt synsätt när skuldsättning sker utan möjlighet till effektiviseringsvinster som i ett PPP-projekt. Lånefinansiering bör därför vara reserverat för nyinvesteringar i form av sammanhållna och tydligt avgränsade projekt, sägs det (yrkande 3).

Centerpartiet

I motion 2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c) välkomnas regeringens satsning på transportinfrastrukturen. Motionärerna är dock inte övertygade om att satsningarna kommer att komma till stånd eftersom det öppet i propositionen redovisas ett kvarstående finansieringsbehov på nära 66 miljarder kronor, och de föreslår därför att alternativa finansieringslösningar, som exempelvis en PPP-modell, prövas på några större, väl avvägda väg- och järnvägsprojekt under de närmaste åren (yrkande 1).

I motion 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) föreslås en ny modell för att kunna genomföra önskvärda, samhällsekonomiskt riktiga och strategiskt viktiga investeringar i vägar och järnvägar. Den innebär att ett särskilt infrastrukturbolag ges till uppgift att finansiera sådana investeringar med normala avskrivningstider och annuitetsbetalning via statsbudgeten över en längre period. På detta sätt skulle offensiva och tillväxtfrämjande projekt kunna sjösättas (yrkande 11). Vad gäller finansiering av nyinvesteringar genom vägavgifter anser motionärerna att detta bör ske endast i mindre omfattning och för större projekt (yrkande 26).

Övriga motioner

Ulf Sjösten (m) betonar i motion 2003/04:T226 infrastrukturens vikt för näringslivets utveckling och för enskilda människors möjlighet att bo och verka i hela landet. För att möjliggöra angelägna åtgärder föreslås att alternativ finansiering prövas.

Kent Olsson (m) hävdar i motion 2003/04:T276 att Sverige i dag har alltför dåliga vägar eftersom anvisade resurser till området under en längre tid varit otillräckliga. Förutom att väganslaget bör höjas är det viktigt att man tar till vara den typ av finansiering som PPP innebär, eftersom samhälls-

ekonomiskt lönsamma investeringar på detta sätt kan förverkligas tidigare än vad som annars skulle skett och till en lägre kostnad. Motionären hänvisar till erfarenheter från andra länder där det visat sig att denna finansieringsmetod lett till kostnadsbesparingar på upp till 15 %.

Lennart Fremling (fp) uppmärksammar i motion 2003/04:T295 att värdet på den omkringliggande marken ökar i samband med många större statliga investeringar i infrastruktur. Denna värdeökning föreslås användas för att finansiera angelägna investeringar eftersom den uppkommit som en följd av investeringen. Detta görs förslagsvis genom att staten inför utbyggnaden av en större väg köper ett större och bredare område kring vägen för att därefter sälja ut färdiga tomter kring den nybyggda vägen.

Motion 2003/04:T314 av Åsa Torstensson (c) handlar om Svinesundsbron. Motionären hänvisar till vikten av att underlätta för människor att bo och verka i gränsregioner och att avgiftsbeläggandet av trafik över Svinösundsbron motverkar detta syfte då det försvårar integration och tillväxt (yrkande 1). Vidare anför motionären att överenskommelsen om att avgiftsbelägga den bro som redan finns ytterligare försvårar integrationen i regionen (yrkande 2) samt att statsrådet som vid beslutstillfället var ansvarig för frågan i en interpellationsdebatt lovade att pendlartrafik över Svinesund skall ha en betydligt lägre avgift än övrig trafik. Enligt motionären är uppfyllandet av detta löfte viktigt i det fall regeringen väljer att avgiftsbelägga trafiken över Svinesund (yrkande 3).

I motion 2003/04:T393 om tidigareläggning av infrastrukturinvesteringar vänder sig Anders Larsson (c) mot dagens system av finansiering där vägar och järnvägar finansieras med de medel som kan avvaras i statsbudgeten, eftersom detta i praktiken innebär att samhällsekonomiskt lönsamma investeringar skjuts på framtiden. Motionären förespråkar ett finansieringssystem där kostnaderna fördelas över den tid då investeringen nyttjas, exempelvis genom PPP-lösningar (yrkande 3). Mot denna bakgrund efterfrågas en utredning av samhällsekonomiska effekter vid tidigareläggning av infrastrukturinvesteringar (yrkande 1). Utredningen bör bl.a. undersöka hur kommuners och landstings kostnader för olyckor förändrats med en tidigareläggning av infrastruktur (yrkande 2).

I motion 2003/04:T414 om järnväg längs Norrlandskusten föreslår Birgitta Sellén (c) en modell för alternativ finansiering. Ett särskilt infrastrukturbo-lag bör ges till uppgift att finansiera sådana investeringar med normala avskrivningstider och annuitetsbetalning via statsbudgeten över en längre period. På detta sätt skulle offensiva och tillväxtfrämjande projekt kunna komma i gång (yrkande 5).

Motion 2003/04:T461 av Stefan Attefall m.fl. (kd) handlar om infrastruktur i Stockholmsregionen. Motionärerna anför att fortsatt tillväxt i Stockholmsregionen är en förutsättning för att hela Sverige skall leva men att brister i regionens infrastruktur utgör ett hinder för utvecklingen. Då angelägna projekt inte ryms inom dagens anslagsramar föreslås alternativ finan-

siering av dessa. En avgiftsfinansiering enligt bestämmelserna i väglagen bör helt eller delvis övervägas för dessa objekt. Alternativ finansiering genom partnerskap mellan staten och privata intressenter, och därmed även lånefinansiering, bör inte uteslutas för olika vägobjekt om inte anslagsfinansiering medges (yrkande 6).

Trots att staten använt en snarlik modell för finansieringen av järnvägsbyggen som Arlandabanan och Botniabanan, kommer det enligt Vägverket att krävas en del lagjusteringar innan privatfinansiering av vägar kan tillämpas i Sverige, anför motionärerna, som efterfrågar förslag till nödvändiga lagjusteringar (yrkande 7).

I motion 2003/04:T486 av Berndt Sköldestig m.fl. (s) talas om Östra Mellansverige som Sveriges utvecklingsmotor. Motionärerna menar dock att de investeringar i infrastruktur som är nödvändiga för regionens utveckling inte kommer till stånd och föreslår att större infrastrukturinvesteringar lånefinansieras eftersom de med dagens finansieringssystem riskerar att inte bli genomförda.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis, liksom vid föregående behandling av frågan om alternativ finansiering, erinra om att det finns flera exempel på viktiga infrastruktursatsningar som har finansierats på andra sätt än genom traditionell anslagstilldelning. Bland annat har kommuner, regioner och näringsliv tillskjutit medel i form av lån för att starten av samhällsekonomiskt viktiga vägprojekt skall kunna tidigareläggas. Genom broavgifter har också en angelägen utbyggnad kunnat genomföras av en fast förbindelse över Öresund, och en bro över Svinesund kommer att kunna färdigställas genom detta slags finansiering. I sammanhanget bör även uppmärksammas att regeringen i den ekonomiska vårpropositionen för 2004 föreslagit att ett antal väg- och järnvägsinvesteringar finansieras med lån i Riksgäldskontoret i syfte att möjliggöra en tidigareläggning av dessa satsningar. Utskottet noterar samtidigt att regeringen i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna gjort bedömningen att finansieringen av de infrastrukturåtgärder som avses i propositionen 2003/04:95 Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 skall ske genom anslag och lån.

När det gäller fortsatt användning av alternativ finansiering vidhåller utskottet sin uppfattning från förra året, nämligen att det längre fram kan finnas skäl att pröva andra former för finansiering av infrastrukturprojekt än traditionell anslagstilldelning. Enligt utskottets mening är det därvid angeläget att prioriteringarna i de fastlagda planerna följs.

Med vad utskottet nu anfört avstyrks här berörda motionsförslag.

Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.

Utskottets förslag i korthet

Ett stort antal motionsyrkanden berör särskilda utpekade infrastrukturprojekt. Med hänvisning till rollfördelningen inom transportpolitiken avstyrks motionsförslagen. Enligt utskottets mening kommer dock syftet med många av dessa motionsförslag att bli helt eller delvis tillgodosett under planeringsperioden. Även motionsförslag om Europavägsklassning av riksväg 45 avstyrks med hänvisning till att regeringen förutsätts att noga överväga frågan och – om det visar sig möjligt – arbetar för att riksväg 45 omklassificeras till Europaväg

Jämför reservation 13 (m, fp, kd, c).

Utskottets ställningstagande

Särskilda infrastrukturåtgärder

I detta avsnitt behandlar utskottet ett stort antal motionsyrkanden som berör främst upprustnings- och utbyggnadsinsatser antingen i form av särskilda utpekade infrastrukturprojekt eller i form av satsningar i utpekade regioner. En sammanställning av behandlade motionsförslag återfinns nedan. Förslagen har sorterats under huvudrubrikerna *Vägar, Järnvägar och Vissa projekt och infrastrukturfrågor som berör flera trafikslag*. En geografisk uppdelning av förslagen har vidare gjorts i huvudsak efter olika landsdelar och regioner. För några projekt, som behandlas av ett stort antal yrkanden, sker redovisningen på objektsnivå.

Utskottet har valt att behandla dessa motionsyrkanden i ett sammanhållet avsnitt mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som riksdagen fastställt genom det transportpolitiska beslutet år 1998 (1997/98:TU10). Denna innebär att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Enligt utskottet betyder det att vilka åtgärder som skall genomföras och när de skall ske främst bör bestämmas inom ramen för trafikverkens och länens långsiktiga planering med utgångspunkt från riksdagens beslut med anledning av infrastrukturpropositionen. Riksdagen skall också se till att regeringen återrapporterar i vilken grad insatta resurser har bidragit till uppfyllelsen av fastlagda mål. Principen är alltså att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer.

Staten och kommunerna har ett ansvar för att sådana trafikaneläggningar som behövs för allmänna transportbehov kommer till utförande. Statens ansvar omfattar sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov liksom den interregionala persontransportförsörjningen.

Det är också statens ansvar att ombesörja en ändamålsenlig uppföljning av transportpolitiken i stort och av hur de transportpolitiska målen har uppnåtts. Denna grundläggande rollfördelning hindrar inte att det kan finnas skäl för riksdagen att göra mer preciserade ställningstaganden i vissa fall, t.ex. när det gäller särskilda projekt som är av väsentlig betydelse för trafiksystemets effektivitet eller som kräver särskilda finansieringslösningar eller som av andra skäl har en särskild dignitet. Utskottet har av denna anledning tidigare behandlat tunneln genom Hallandsås, Botniabanan, City-tunneln i Malmö och spårkapaciteten i centrala Stockholm.

Utskottet konstaterar att flera av motionsyrkandena berör projekt som har internationell anknytning. Enligt utskottet ställer förändringar i vår omvärld, inte minst genom EU:s utvidgning i vårt närområde, krav på infrastrukturen för att möta nya resmönster och nya transportvägar. Utskottet delar därmed den grundläggande syn som kommer till uttryck i flera motioner om vikten av att ett europeiskt perspektiv anläggs i samband med planering av vägar och järnvägar. Det är därför med tillfredsställelse utskottet konstaterar att det i trafikverkens planeringsdirektiv föreskrivs att ett europeiskt synsätt skall utgöra en utgångspunkt i planeringsarbetet.

I de nu aktuella motionerna lämnas i flertalet fall förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som kommer att omfattas av de nationella planer som fastställs på grundval av de övergripande beslut och med de medel som riksdagen nu fattar beslut om. Enligt utskottets mening torde syftet med många av dessa förslag komma att tillgodoses, även om de i vissa fall inte alltid kommer till utförande så tidigt i planeringsperioden som motionärerna hade önskat. Andra motionsförslag avser nationella infrastrukturprojekt, som i och för sig måste anses angelägna, men som vid avvägningen mot andra angelägna behov får skjutas på framtiden. Andra motionsförslag åter rör främst lokala och regionala trafikfrågor som enligt den nyss refererade rollfördelningen avgörs på regional nivå.

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

Som tidigare har nämnts är det också utskottets bedömning att många av motionsförslagen kommer att kunna tillgodoses. Givetvis måste behovet av insatser på kommunikationsområdet vägas mot andra samhällsbehov. Det är därför oundvikligt att vissa – i och för sig angelägna – infrastrukturåtgärder får skjutas på framtiden. Med hänvisning härtill och till vad som ovan uttalats om rollfördelningen i planeringssystemet anser utskottet att något särskilt initiativ i ärendet inte är erforderligt. Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsyrkanden som redovisas i nedanstående sammanfattning.

Europavägsklassning

Utskottet vill också uppmärksamma frågan om en utvidgad Europavägsklassning av olika vägsträckningar inom landet. Det gäller i första hand riksväg 45 där ett antal motionsförslag väckts om att vägsträckan bör omklassificeras till Europaväg. Utskottet vill här klargöra att medlemsstaterna inom FN-organet ECE har kommit överens om att Europavägsnätet företräddelsevis skall bestå av motorvägar och andra vägar som har en mycket hög teknisk och trafiksäkerhetsmässig standard. Även andra vägar kan bli Europavägar men det måste då finnas en avsikt i det berörda medlemslandet att höja standarden. Därför är det enligt utskottets uppfattning tveksamt om det är möjligt att få riksväg 45 klassificerad som Europaväg. Utskottet förutsätter att regeringen noga överväger frågan och om det visar sig möjligt enligt det internationella regelverket arbetar för att riksväg 45 omklassificeras till Europaväg. Utskottet är därmed inte berett att förorda att riksdagen tar något initiativ med anledning av de aktuella motionsförslagen. Följaktligen avstyrks motionerna.

Sammanfattning av motioner om särskilda infrastrukturåtgärder

Region Norr (Norrbotten och Västerbotten)

- 2002/03:T225 (kd) Regeringen måste särskilt beakta situationen för vägnätet i Västerbotten när medel fördelas till vägunderhåll.
- 2002/03:T255 (fp) E 12 bör klassas som TEN-väg.
- 2002/03:T329 (kd) Det behövs omedelbara åtgärder för att åtgärda det eftersatta vägunderhållet i Norrbotten.
- 2003/04:T254 (kd) Det behövs omedelbara åtgärder för att åtgärda det eftersatta vägunderhållet i Norrbotten.
- 2003/04:T371 (kd) Regeringen måste särskilt beakta situationen för vägnätet i Västerbotten när medel fördelas till vägunderhåll.

Region Mitt (Västernorrland, Jämtland, Gävleborg och Dalarna)

- 2002/03:T223 (m) E 4 söder om Sundsvall behöver byggas om då den södra infarten till Sundsvall samt sträckan genom centrala Sundsvall går genom tätbyggt område med en stor mängd utfarter och med en mycket hög trafikbelastning.
- 2002/03:T223 (m) Då det är nödvändigt att projektet kommer till stånd så snart som möjligt måste alternativa finansieringsmöjligheter undersökas. Det är därför lämpligt att projektet finansieras genom public-private-partnership (PPP).
- 2002/03:T236 (m) Vägsträckan Enånger–Hudiksvall bör byggas ut som tidigare planerats.

- 2002/03:T236 (m) Regeringen bör fastställa att väg 67 från Valbo, i Gävle kommun,
– yrkande 2 och söderut skall finnas med i den preliminära listan på nyinvesteringar i det nationella vägnätet 2004-07.
- 2002/03:T346 (c) Förutsättningarna för ny dragning av E 4 söder om Sundsvall bör
– yrkande 1 ses över.
- 2002/03:T346 (c) Vägverkets prioriteringar för bygget av E 4 söder om Sundsvall
– yrkande 2 bör följas.
- 2002/03:T414 (s) Riksväg 71 genom Sälenfjällen kräver upprustning för att klara
trafikflödet under vintern.
- 2002/03:T457 (s) Vägsträckan Enånger–Hudiksvall bör byggas ut som tidigare
planerats.
- 2002/03:T495 (s) E 4 genom Sundsvall behöver byggas om snarast som tidigare
planerats.
- 2003/04:T202 (m) Dalarna måste tilldelas ett högre vägenslag.
- 2003/04:T205 (m) Riksväg 70 genom Sala bör upprustas som tidigare planerats.
- 2003/04:T262 (kd) Utbyggnaden av fyrfältsväg Enånger–Hudiksvall bör föras in i den
nationella vägplanen med byggstart år 2005 enligt tidigare utfästelser.
- 2003/04:T296 (fp) Utbyggnaden av E 4 Enånger–Hudiksvall bör påbörjas redan år
2006.
- 2003/04:T305 (c) Ökade medel bör riktas till Västernorrlands vägar för förbättrad
– yrkande 1 bärighet.
- 2003/04:T305 (c) E 4 Syd Sundsvall måste tidigareläggas under planperioden för
– yrkande 2 infrastrukturen.
- 2003/04:T348 (m) Utbyggnaden av E 4 Enånger–Hudiksvall bör påbörjas redan år
– yrkande 5 2006.
- 2003/04:T348 (m) Regeringen bör fastställa att väg 67 från Valbo, i Gävle kommun,
– yrkande 6 och söderut skall finnas med i den preliminära listan på nyinvesteringar i det nationella vägnätet 2004-07.
- 2003/04:T525 (s) E 4 genom Sundsvall behöver byggas om snarast som tidigare
planerats.
- 2003/04:T546 (s) E 4 mellan Hudiksvall och Enånger måste påbörjas inom ramen
för den nya planperioden. Alltså före år 2008. Helst långt tidigare!

Region Mälardalen (Uppsala, Västmanland, Örebro och Södermanland)

- 2002/03:T325 (kd) En del av väg 858 (sträckan Siggberg i Nora socken–Östervåla) i
Heby kommun bör snarast förbättras.
- 2002/03:T334 (c) Väg 67, Heby–Tärnsjö, måste prioriteras i den nationella väghållningsplanen, och projektet bör ges mycket hög prioritet.
- 2002/03:T362 (kd) Väg 288 är i stort behov av ombyggnad och förbättringar.
– yrkande 1
- 2002/03:T362 (kd) Riksväg 55 mellan Enköping och Hjulsta är i stort behov av ombyggnad då standarden är bristfällig.
– yrkande 2

- 2002/03:T362 (kd) Behovet av medel för drift och underhåll, bärighetsåtgärder, tjäl-
– yrkande 3 säkring och rekonstruktion på över 40 mil väg med dålig bärighet
i Uppsala län är stort.
- 2002/03:T393 (s) Utbyggnaden av väg 51 är mycket angelägen.
- 2002/03:T415 (s) Ombyggnaden av riksväg 50 mellan Fornaboda och Guldsmeds-
hyttan måste ges högsta prioritet samtidigt som resurser säkras för
att redan under 2003 möjliggöra normal hastighet – 90 kilometer
per timme – på Bergslagsdiagonalen norr om Askersund.
- 2002/03:T435 (kd) Ombyggnaden av riksväg 50 mellan Fornaboda och Guldsmeds-
hyttan måste ges högsta prioritet samtidigt som resurser säkras för
att redan under 2003 möjliggöra normal hastighet, dvs. 90 kilome-
ter per timme, på Bergslagsdiagonalen norr om Askersund.
- 2002/03:T474 (s) En satsning på riksväg 55 skulle medföra en väsentlig förbättring
för västra Sörmland att via E 20 och E 18 nå Storstockholm, Ar-
landa och Uppsala vilket därmed ökar regionens möjligheter till en
positiv utveckling med ökad tillväxt och fler arbetstillfällen.
- 2002/03:T475 (s) Riksväg 55 är en viktig diagonalförbindelse mellan Norrköping och
Uppsala. Vissa delar av sträckan har emellertid låg standard, ex-
empelvis sträckan mellan Flen och Strängnäs. Genom sträckning-
en rakt igenom Katrineholms centrum försämras vägen som en
effektiv förbindelse mellan Norrköping och Uppsala – något som
radikalt skulle förbättras av en förbifartsled.
- 2003/04:T234 (kd) Behovet av ökade resurser till vägar i Västmanlands län, som är
– yrkande 1 en stor del av Mälardalenregionen, är betydande.
- 2003/04:T234 (kd) En angelägen investering som måste prioriteras är förbifarten vid
– yrkande 3 Sala riksväg 70 och 67. Så länge denna förbifart inte löses passe-
rar stora mängder trafik mellan Stockholm och Dalarna så att
trafiksäkerheten i Sala tätort hotas, boende störs av buller långt
över angivna gränsvärden och miljön smutsas ned med avgaser.
- 2003/04:T234 (kd) Riksväg 67 Heby (Stingstorpet)–Tärnsjö måste rustas upp ef-
– yrkande 4 tersom vägen är smal och säkerhetszoner saknas. Vägen rekom-
menderas som primärväg för tunga transporter med farligt gods,
vilket gör den hårt belastad. Vid en olycka med farliga ämnen
riskeras oöverskådliga skador på Enköpingsåsen som utgör en av
Mellansveriges största grundvattentäkter.
- 2003/04:T244 (kd) Väg 858 (sträckan Siggberg i Nora socken–Östervåla) i Heby kom-
mun bör snarast rustas upp.
- 2003/04:T258 (m) Nödvändiga åtgärder för att förbättra pendel- och regionalstågstra-
– yrkande 1 fiken till och från Arlanda flygplats behövs. Detta är nödvändigt
för att öka tillgängligheten till Arlandaområdet från hela Mälarda-
len för resenärer och arbetsresande samt av miljöskäl bl.a. enligt
kraven för Arlandas utsläppstak.
- 2003/04:T349 (s) Lånefinansiera utbyggnaden av riksväg 55 mellan Katrineholm och
Enköping.

- 2003/04:T419 (kd) Ombyggnaden av riksväg 50 mellan Fornaboda och Guldsmedshyttan måste ges högsta prioritet samtidigt som resurser säkras för att redan under 2003 möjliggöra normal hastighet - 90 kilometer per timme på Bergslagsdiagonalen norr om Askersund.
- 2003/04:T542 (s) Bygg ut länsväg 288 mellan Uppsala och Östhammar.

Region Stockholm (Stockholm och Gotland)

- 2002/03:T304 (fp) Det är angeläget att byggandet av Förbifart Stockholm påbörjas
– yrkande 1
snarast.
- 2002/03:T321 (m) Väginfrastrukturen i Stockholmsområdet behöver prioriteras. Stockholm lider akut brist på kringfartsleder och spårkapacitet som kan leda trafikflödet förbi eller igenom innerstadssnittet. Stockholm måste få en fullt utbyggd ringled. Dessutom behövs en förbifart för E 4:an väster om Stockholm. En östlig förbifart behöver byggas för att färdigställa Ringen. Staten bör ta finansieringsansvaret för färdigställandet av Södertörnsleden och Norrortsleden.
– yrkande 5
- 2002/03:T488 (fp) Utbyggnadsplanerna av väg 73 (sträckan Fors–Älgviken) bör förverkligas snarast möjligt genom att vägen ges högre prioritering.
- 2002/03:N397 (fp) Att öka kapaciteten över Mälar–Saltsjösnittet för både bil- och tågtrafiken är angeläget.
– yrkande 11.1
- 2002/03:N397 (fp) Det behövs en komplett ringled runt Stockholms innerstad.
– yrkande 12
- 2002/03:N397 (fp) Det är angeläget att snabbt rusta upp väg 73 mellan Fors och Älgviken.
– yrkande 13
- 2003/04:T257 (m) Det behövs ökade satsningar på infrastruktur i Stockholm-Mälardalen för bättre tillväxt.
– yrkande 1
- 2003/04:T257 (m) Länsväg 265 Norrortsleden som är igångsatt år 2002 får inte fördröjas. Den är mycket viktig för de öst-västliga förbindelserna i regionen.
– yrkande 2
- 2003/04:T257 (m) Det är mycket angeläget att snarast genomföra projektet riksväg 73 Älgviken–Fors för att öka trafiksäkerheten, förbättra miljön samt för att öka framkomligheten och kapaciteten.
– yrkande 3
- 2003/04:T257 (m) Länsväg 259 Södertörnsleden, som i planen föreslås påbörjas år 2012, måste påbörjas tidigare med tanke på behoven av tvärförbindelser för Södertörns utveckling, ökad framkomlighet och för trafiksäkerheten.
– yrkande 4
- 2003/04:T258 (m) Som ett led i utbyggnaden av infrastrukturen kring Arlanda flygplats bör även vägsystemet förbättras, inte minst för kollektivtrafiken.
– yrkande 4
- 2003/04:T263 (m) Det behövs medel för utbyggnad av väg 73, Nynäsvägen, sträckan Älgviken–Fors.
– yrkande 4
- 2003/04:T392 (fp) Behovet av att snabbt rusta upp väg 73 mellan Fors och Älgviken är mycket stort.
– yrkande 2

- 2003/04:T445 (fp) Den framtida Huvudstaleden bör ingå i det statliga vägnätet och de statliga vägplanerna och inte ses som en fråga där de berörda kommunerna får lösa finansieringen själva.
- 2003/04:T461 (kd) Behovet av investeringar i vägkapacitet på Saltsjö-Mälarsnittet är – yrkande 3 stort.
- 2003/04:T470 (fp) Utbyggnadsplanerna av väg 73 (Fors-Älgviken) måste förverkligas snarast. – yrkande 1
- 2003/04:T491 (fp) Kommunikationerna till Hallstavik och Norrtälje behöver förbättras, särskilt vägvagnsritten E 18 Norrtälje och Kapellskär–Stockholm, riksväg 77 Knivsta–Norrtälje, väg 280 Rimbo–Hallstavik, riksväg 76 Norrtälje–Gävle samt väg 276 från E 18 till Norrtälje.
- 2003/04:T530 (m) Väginfrastrukturen i Stockholmsområdet behöver prioriteras. Stockholm lider akut brist på kringfartsleder och spårkapacitet som kan leda trafikflödet förbi eller igenom innerstadssnittet. Stockholm måste få en fullt utbyggd ringled. Dessutom behövs en förbifart för E 4:an väster om Stockholm. En östlig förbifart behöver byggas för att färdigställa Ringen. – yrkande 5

Region Väst (Värmland, Västra Götaland och Halland)

- 2002/03:T210 (m) Utbyggnaden av riksväg 40 bör påbörjas denna planeringsperiod genom en PPP-finansiering.
- 2002/03:T243 (kd) Koncession bör ges för en PPP-finansiering för utbyggnad av riksväg 40 mellan Jönköping och Borås.
- 2002/03:T260 (kd) Det behövs ökade resurser till vägnätet i Halland.
- 2002/03:T306 (m) Det behövs ökande investeringar i vägnätet i Bohuslän, framför allt i E 6:an.
- 2002/03:T323 (fp) E 6 bör byggas ut till fyrfältsväg genom hela Bohuslän. – yrkande 1
- 2002/03:T323 (fp) Förbättring av riksväg 44 mellan Trollhättan och Uddevalla är – yrkande 4 nödvändig.
- 2002/03:T323 (fp) En förbättrad vägsträckning in mot Göteborgs hamn behövs. Hamnen är ett nav för Göteborg och västra Sverige för sjötransporter. – yrkande 6
- 2002/03:T323 (fp) Det behövs en ny förbindelse över/under Göta älv. – yrkande 7
- 2002/03:T323 (fp) Vägsträckorna Borås–Trollhättan (väg 180), Borås–Alingsås samt sträckan Vårgårda–Herrljunga är i stort behov av breddning och sträckning. – yrkande 8
- 2002/03:T323 (fp) Ombyggnaden av Västlänken bör genomföras snarast. – yrkande 10
- 2002/03:T354 (kd) Det är nödvändigt att rusta upp Dalslands dåliga vägnät om näringslivet ska kunna utvecklas och avfolkningen stoppas.
- 2002/03:T358 (kd) Det behövs en ny förbindelse över/under Göta älv vid Göteborg.
- 2002/03:T367 (c) E 6 bör vara färdigutbyggd till norska gränsen inom nuvarande planperiod eller senast år 2007.

- 2002/03:T397 (c) En utbyggnad av riksväg 41 på sträckan Berghem–Varberg bör
– yrkande 1 prioriteras.
- 2002/03:T481 (s) Det är nödvändigt att öka den nuvarande investeringstakten för
– yrkande 2 standardhöjningen av E 6. Ett krav är att E 6 står färdig år 2007 såsom utlovats.
- 2002/03:T481 (s) För att människorna på landsbygden ska kunna ges möjlighet att
– yrkande 4 bo kvar och skogsindustrin ska ges rimliga förutsättningar är det viktigt att bärigheten på, och tjälsäkringen av, de västsvenska grusvägarna förbättras.
- 2002/03:T481 (s) I Göteborg behövs det en ny förbindelse mellan E 20 och riksväg
– yrkande 5 45, en ny förbindelse över Göta älv för att avlasta Tingstadstunneln. Riksväg 48 och riksväg 64 behöver förbättras med en ny tillfart mellan Borgunda och Skövde, och vägen mellan N Sjötorp och Spåsjön behöver rustas upp. Ombyggnaden av riksväg 44 mellan Råsseröd och Båberg som påbörjats måste få en slutgiltig finansiering.
- 2002/03:T519 (s) Det behövs bättre kapacitet och en högre trafiksäkerhet för Infrastrukturen i Dalsland och Göta älvs dalgång.
- 2003/04:T229 (m) Riksväg 27 måste byggas ut till trettonmetersväg och dimensioneras för 110 kilometer per timme på sträckan Borås–Karlskrona.
- 2003/04:T255 (fp) Riksväg 40, mellan Borås och Jönköping, bör byggas om till motorväg för att förhindra fler olyckor på denna ”dödens väg”.
- 2003/04:T272 (kd) E 6 genom Bohuslän bör byggas klart till år 2007.
- 2003/04:T330 (kd) Det behövs en ny förbindelse över/under Göta älv vid Göteborg.
- 2003/04:T335 (c) En utbyggnad av riksväg 41 på sträckan Berghem–Varberg bör
– yrkande 1 prioriteras.
- 2003/04:T350 (kd) Det är nödvändigt att rusta upp Dalslands dåliga vägnät om näringslivet ska kunna utvecklas och avfolkningen stoppas.
- 2003/04:T363 (c) Anslagen till drift och underhåll av vägnätet behöver höjas så att Dalslands vägnät äntligen tjälsäkras. Under många år har drifts- och underhållsåtgärder varit eftersatta med påföljd att vägnätets standard successivt försämrats.
- 2003/04:T367 (kd) Det är viktigt att se över möjligheten till samfinansiering av infrastrukturen i Bohuslän.
- 2003/04:T396 (s) För att människorna på landsbygden ska kunna ges möjlighet att bo kvar och skogsindustrin ska ges rimliga förutsättningar är det viktigt att bärigheten på, och tjälsäkringen av, de dalsländska grusvägarna förbättras.
- 2003/04:T420 (fp, c) E 6 bör byggas ut till fyrfältsväg i norra Bohuslän.
– yrkande 1
- 2003/04:T420 (fp, c) För att klara en snabb utbyggnad av E 6 i norra Bohuslän bör alternativ finansiering prövas som t.ex. någon form av lånefinansiering, antingen lån via Riksgälden eller s.k. PPP.
– yrkande 2

- 2003/04:T420 (fp, c)
– yrkande 3
- Avgiftsfinansiering är ingen acceptabel lösning med tanke på att avgift redan planeras på den nya bron över Svinesund. En avgiftsfinansiering som enbart skulle gälla den nordligaste delen av E 6:an, ca 20 km, är ett ingrepp som slår negativt mot den regionala utvecklingen.
- 2003/04:T477 (fp)
– yrkande 1
- Motorvägsstandard bör gälla hela vägen mellan Göteborg och Stockholm. Detta uppnås genom en upprustning av E 20 genom Västergötland samt en upprustning av riksväg 40 från Göteborg mot Borås och till Jönköping
- 2003/04:T477 (fp)
– yrkande 3
- E 6 bör byggas ut till fyrfältsväg i norra Bohuslän.
- 2003/04:T477 (fp)
– yrkande 5
- Riksväg 44 mellan Trollhättan och Uddevalla bör förbättras.
- 2003/04:T477 (fp)
– yrkande 7
- En förbättrad vägsträckning in mot Göteborgs hamn behövs. Hamnen är ett nav för Göteborg och västra Sverige för sjötransporter.
- 2003/04:T477 (fp)
– yrkande 8
- Det behövs en ny förbindelse över/under Göta älv vid Göteborg.
- 2003/04:T477 (fp)
– yrkande 9
- Vägsträckorna Borås–Trollhättan (väg 180), Borås–Alingsås samt sträckan Vårgårda–Herrljunga är i stort behov av breddning och sträckning.
- 2003/04:T502 (m)
2003/04:T518 (c)
– yrkande 1
- Det behövs investeringar i vägnätet i Bohuslän, särskilt E 6. Det är angeläget med ökade väganslag till Värmlandsregionen, E 18 har stora investeringsbehov, t.ex. strax öster om Karlstad och längst i väster, sträckan Hån–Töcksfors, porten mot väst som även är av internationell betydelse.
- 2003/04:T518 (c)
– yrkande 2
- Det behövs en ökad koppling mellan de framtagna tillväxtprogrammen och infrastrukturplaneringen i vårt land, dels för att minska de regionala klyftorna, dels för att lyfta delar av landet som är starkt beroende av bättre vägar för att få en positiv utveckling. Det finns flera projekt som är av mycket stor betydelse för Värmlandsregionen men som även har stor betydelse nationellt och inte kan vänta.
- 2003/04:T519 (c)
– yrkande 2
- Utbyggnaden av såväl väg- som järnvägsnät i Västra Götaland har av olika skäl blivit eftersatt. Bristerna på E 6, riksväg 45, E 20 och riksväg 40 är redan i dagsläget stora samtidigt som trafiken, inte minst godstransporterna, växer kraftigt. Flera vägar i Västra Götaland tillhör landets mest olycksdrabbade.
- 2003/04:T519 (c)
– yrkande 3
- Det behövs satsningar på bärighet, tjälsäkerhet och rekonstruktion i Dalsland och Sjuhärad. Fördelningen av medel för att förbättra bärigheten i allmänhet efter var vägarna befinner sig rent geografiskt i stället för att utgå från vägens kvalitet. Eftersom Dalsland och Sjuhärad inte är klassificerade som ”skogslän” blir därför dessa två områden förfördelade vid fördelningen av pengar.

- 2003/04:N288 (fp) För att Dalsland skall få del av de extrapengar som beviljas för
– yrkande 4 upprustning av tjälkadade vägar krävs att Dalsland klassas som skogslän.

Region Sydöst (Östergötland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Blekinge)

- 2002/03:T206 (m) Behovet av nyinvesteringar i E 22 genom Kalmar län är mycket
– yrkande 1 angeläget.
- 2002/03:T206 (m) Det finns ett stort behov av ökade drifts- och underhållsinsatser
– yrkande 2 för vägarna i Kalmar län.
- 2002/03:T253 (m) Riksväg 26 bör flyttas ut från tätorterna Smålandsstenar och
Skeppshult.
- 2002/03:T268 (s) Den planerade omläggningen av riksväg 50 genom Motala behö-
ver genomföras snarast möjligt.
- 2002/03:T279 (c) Det behövs ökade anslag om 6 miljarder kronor av de totala inve-
– yrkande 1 steringsmedlen till samlade väginvesteringar i Kalmar län för den närmaste tolvårsperioden.
- 2002/03:T279 (c) Det behövs höjda väganslag för underhållsåtgärder i närtid för Kal-
– yrkande 3 mar län.
- 2002/03:T279 (c) Det eftersläpande vägunderhållet i Kalmar län bör tas igen under
– yrkande 4 en tioårsperiod.
- 2002/03:T279 (c) Det finns en rad vägprojekt som är angelägna att genomföra i
– yrkande 5 Kalmar län med målet att nå en vägstandard om minst 7 meters vägbredd.
- Bygg ut E 22 – länets pulsåder – till motorvägsstandard och 110-väg genom hela Kalmar län. Det ska finansieras utanför regional ram med statliga stomvägspengar.
 - Skapa en Europaväg mellan London, Göteborg, Västervik och Moskva, upprusta väg 31 och 33.
 - Genomför en gemensam numrering och bygg färdigt återstående delar av Dackeleden: Linköping–Vimmerby–Hultsfred–Målilla–Virserum–Växjö–Hässleholm–Malmö.
 - Samordna Vägverkets och Boverkets insatser för ett Dackestopp i Virserum.
 - Upprusta och bygg färdigt återstående delen av väg 35 Överum vid länsgränsen.
 - Upprusta och bygg ut väg 25 Kalmar–Halmstad.
 - Upprusta och bygg ut väg 34 Ålem–Vimmerby.
 - Upprusta och bygg ut väg 127 Oskarshamn–Målilla–Vetlanda–Värnamo.
 - Upprusta och bygg ut väg 129 Hultsfred–Mariannelund via Löneberga.
- 2002/03:T509 (s) Riksväg 50 förbifart Motala bör kvarstå i den nationella vägplanen med start 2004 samt utredningen om utfart och anknypningspunkt till E 4:an påskyndas och byggas i anslutning till att förbifart

- Motala är färdigställd. E 22 med förbifarterna Söderköping och Norrköping bör genomföras under planperioden med Söderköping som startpunkt.
- 2002/03:T510 (c) Väg 127 behöver rustas upp.
- 2003/04:T225 (m) Behovet av nyinvesteringar i E 22 genom Kalmar län är mycket – yrkande 1 angeläget.
- 2003/04:T225 (m) Det finns ett stort behov av ökade drifts- och underhållsinsatser – yrkande 2 för vägarna i Kalmar län.
- 2003/04:T265 (m) Nässjö kommuns infrastruktur måste kompletteras.
- 2003/04:T282 (m) Riksväg 47/48 bör uppgraderas.
- 2003/04:T292 (m) Det behövs ytterligare resurser till vägnätet i Östergötland. Särskilt E 22:an måste få en bra förbindelse med E 4:an i Norrköping, Österleden, en väg som förbinder E 22:an med E 4:an med dragning över Händelö, en ny förbifart Motala. Väg 51 mellan Norrköping och Finspång måste snarast byggas om och rustas upp. Mest angeläget är förmodligen ändå en ny förbifart Söderköping för E 22:an.
- 2003/04:T311 (kd) Resurserna för bärighetsåtgärder behöver anpassas till den faktiska relativa nyttan, genom att större andel destineras till de småländska vägarna.
- 2003/04:T466 (s) Det är angeläget att det sker en omläggning av riksväg 50 genom Motala.

Region Skåne (Skåne)

- 2002/03:N340 (c) Hela E 22:an genom Skåne måste snarast byggas ut till motorvägsstandard och det befintliga vägnätet i östra Skåne behöver förbättras för att stärka näringslivet och skapa förutsättningar för ett ökat antal småföretag framför allt i de nord- och sydöstra delarna av Skåne.
- 2003/04:T4 (m) Den vägbundna trafiken norrut från Ystad förväntas öka väsentligt i och med EU:s utvidgning varför väg 13 och 19 från Ystad till Hässleholm respektive Kristianstad bör överföras till det nationella vägnätet.
- 2003/04:T209 (m) Det är mycket angeläget att E 6 byggs ut till motorvägsstandard i sin resterande del mellan Vellinge och Trelleborg enligt den plan som är fastlagd.
- 2003/04:T241 (m) Vägverket måste tillföras resurser så att det i samarbete med region Skåne kan börja planera en förstärkning av vägnätet norrut från Ystad i den kommande infrastrukturplanen som sträcker sig fram till år 2015.
- 2003/04:T310 (c) På det mindre vägnätet och de större vägarna i Skåne bör en upp- – yrkande 6 rustning av det befintliga vägnätet prioriteras. En satsning på de vägar som går till och från våra grannlän i nordöstra Skåne är angeläget. En alternativ finansieringslösning för en snabbare upp-

- rustning av E 22:an bör övervägas. Upprustningen av diagonalen mellan sydvästra och nordöstra Skåne bör prioriteras för att skapa regional balans.
- 2003/04:T450 (fp) – yrkande 6 Skåne behöver en säkrare trafikmiljö. En av de farligare vägarna i regionen är E 6 som fortfarande inte har motorvägsstandard fram till Trelleborg. Detta finns nu med i Vägverkets planer men har flyttats fram i tiden. Det är absolut inte acceptabelt. Om nollvisio-
nen inom trafiksektorn skall tas på allvar måste utbyggnaden av E 6 ha högsta prioritet.
- 2003/04:T487 (s) E 6:an mellan Trelleborg och Vellinge bör byggas ut till en fyr-
fältsväg med hög korsningsstandard och riktningsskiljande mitträcke. Utbyggnaden skulle få flera av problemen med bristande
säkerhet och transportflöden att minska eller upphöra helt.

Riksväg 45

- 2002/03:T258 (m) Riksväg 45 bör byggas ut snarast.
- 2002/03:T312 (kd) Riksväg 45 bör byggas ut till motorvägsstandard mellan Göteborg
och Vänersborg med finansiering enligt ny modell.
- 2002/03:T315 (kd) Den dåliga tekniska kvaliteten på riksväg 45 får konsekvenser för
– yrkande 1 näringsliv och turism längs vägen; detta måste åtgärdas.
- 2002/03:T315 (kd) En upprustning av riksväg 45 bör ges extra hög prioritet och snar-
– yrkande 2 rast genomföras.
- 2002/03:T481 (s) Riksvägarna 40 och 45 är av mycket stor betydelse för Västsveri-
– yrkande 3 ge. Kapaciteten, kvaliteten och trafiksäkerheten på dessa vägar är
undermålig och kräver omedelbara åtgärder.
- 2002/03:T500 (s) Det är angeläget att riksdagen uttalar vikten av att hela riksväg 45
snarast upprustas till en enhetlig standard och på sikt blir en Eu-
ropaväg.
- 2003/04:T325 (m) Riksväg 45 mellan Göteborg och Trollhättan bör ges högsta pri-
oritet.
- 2003/04:T342 (kd) Nuvarande investeringstakt för nödvändig standardhöjning av väg-
– yrkande 1 i den- nätet i regionen, bl.a. riksväg 45, är klart otillräcklig. Detta innebär
del att vägkapitalet bryts ned i allt snabbare takt, vilket i sin tur leder
till ett allt större rekonstruktionsbehov på vägarna framöver.
- 2003/04:T342 (kd) Den dåliga tekniska kvaliteten på riksväg 45 får konsekvenser för
– yrkande 2 näringsliv och turism längs vägen; detta måste åtgärdas.
- 2003/04:T353 (kd) Riksväg 45 bör byggas ut till motorvägsstandard mellan Göteborg
och Vänersborg med finansiering enligt ny modell.
- 2003/04:T380 (m) Den dåliga kvaliteten på riksväg 45 får konsekvenser för närings-
– yrkande 2 liv och turism längs vägen; detta måste åtgärdas.

Region Väst och Region Sydöst

- 2002/03:T207 (m) Riksväg 27 måste byggas ut till trettonmetersväg och dimensioneras för 110 kilometer per timme på sträckan Borås–Karlskrona.
- 2002/03:T313 (fp) Det är av väsentlig vikt både av trafiksäkerhetsskäl och för att inte hämma tillväxten i området att riksväg 40 sträckan Borås–Jönköping byggs om till motorväg utan fördröjning. Alternativ finansieringslösning som t.ex. s.k. PPP, kan övervägas.
- 2002/03:T318 (kd) För att göra det möjligt att bygga ut riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorvägsstandard är det angeläget att det övervägs att vid behov använda nya finansieringsmodeller, t.ex. PPP (public and private partnership). Motorvägsstandard skulle göra den aktuella sträckan betydligt trafiksäkrare och samhällsekonomiskt mer bärkraftig.
- 2003/04:T230 (m) – yrkande 1 Det är av väsentlig vikt både av trafiksäkerhetsskäl och för att inte hämma tillväxten i området att riksväg 40 sträckan Borås–Jönköping byggs om till motorväg utan fördröjning.
- 2003/04:T230 (m) – yrkande 2 För att göra det möjligt att bygga ut riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorvägsstandard är det angeläget att det övervägs att använda PPP-finansiering (public and private partnership).
- 2003/04:T323 (m) Vägverket bör få i uppdrag att inleda förhandlingar för att färdigställa återstående sträcka Borås–Jönköping på riksväg 40 till motorväg, enligt PPP-modellen.
- 2003/04:T334 (c) – yrkande 1 Riksväg 40 är ett tvärgående stråk av stor betydelse för näringslivet inte bara i Västra Götaland och Jönköpings län utan även för hela Sveriges näringsliv som behöver byggas ut till fyrfältsväg på sträckan Borås–Jönköping.
- 2003/04:T334 (c) – yrkande 2 För en snabb utbyggnad av riksväg 40 bör alternativa finansieringar, s.k. PPP-lösningar utredas.
- 2003/04:T352 (kd) En utbyggnad av riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorvägsstandard med finansiering enligt ny modell bör övervägas.
- 2003/04:T375 (m) Tillämpningen av Vägverkets fördelning av väganslagen utmed en och samma riksväg (riksväg 26 genom Hallands och Jönköpings län) bör undersökas. Vägen passerar genom två vägreioner, och standarden skiljer sig märkbart.
- 2003/04:T395 (s) Riksväg 40 måste få en högre prioritet bland de vägobjekt som avses kunna inrymmas under planperioden, så att om möjligt den nu påbörjade ombyggnaden kan fortsätta utan att avbrytas. Alternativt bör annan finansiering prövas och även privatfinansiering genom s.k. PPP-lösning övervägas. Riksväg 40 skulle här kunna vara ett referensobjekt.
- 2003/04:T477 (fp) – yrkande 4 En upprustning av riksväg 40 till motorvägsstandard från Göteborg mot Borås och till Jönköping bör genomföras.

Europaväg 22

- 2002/03:T266 (m)
– yrkande 1
- 2002/03:T266 (m)
– yrkande 3
- 2002/03:T335 (s)
- 2002/03:T353 (c)
- 2002/03:N340 (c)
– yrkande 2
- 2003/04:T270 (m)
- 2003/04:T310 (c)
– yrkande 7
- 2003/04:T328 (m)
– yrkande 1
- 2003/04:T328 (m)
– yrkande 2
- 2003/04:T450 (fp)
– yrkande 5
- 2003/04:T500 (s)
- 2003/04:T534 (fp,
c, m, kd)
- Sydöstra Sverige och E 22 kan få en nyckelroll i den framtida utvecklingen i Öresundsregionen. För att ta vara på möjligheterna behövs en prioriterad satsning på infrastrukturen och E 22:an.
- Alternativ finansiering i form av PPP-projekt framstår som ett bra alternativ för utbyggnaden av Europaväg 22 inte minst ur samhällsekonomiskt perspektiv.
- E 22 är en strategisk livsnerv genom Skåne och för ostkusten. Det är av stor vikt att en utbyggnad av E 22 prioriteras.
- Risk finns att de gynnsamma förutsättningar som finns i sydöstra Sverige och södra Östersjöområdet försvagas om inte E 22 byggs ut. Åtgärder behövs för att säkerställa hela E 22:ans standard. Sverige har inte råd att avstå från att satsa på E 22.
- Hela E 22 måste snarast byggas ut till motorvägsstandard.
- Risk finns att de gynnsamma förutsättningar som finns i sydöstra Sverige och södra Östersjöområdet försvagas om inte E 22 byggs ut. Åtgärder behövs för att säkerställa hela E 22:ans standard. Alternativ finansiering i form av PPP-projekt framstår som ett bra alternativ för utbyggnaden av Europaväg 22.
- Hela E 22 måste snarast byggas ut till motorvägsstandard.
- Sydöstra Sverige och E 22 kan få en nyckelroll i den framtida utvecklingen i Öresundsregionen. För att ta vara på möjligheterna behövs en prioriterad satsning på infrastrukturen och E 22:an.
- Alternativ finansiering i form av PPP-projekt framstår som ett bra alternativ för utbyggnaden av Europaväg 22 inte minst ur samhällsekonomiskt perspektiv.
- Fler delar av E 22 borde vara dubbelfiliga och framkomligheten bör förbättras. Om Vägverket inte har resurser tillgängliga för att göra satsningarna på E 22 bör det övervägas att antingen låna pengar till denna satsning eller överväga någon form av PPP-lösning.
- För att stimulera tillväxten är det viktigt att en utbyggnad av E 22:an prioriteras.
- Det övergripande målet att säkerställa samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet uppfylls effektivt genom en prioriterad satsning på E 22.

Europaväg 18

- 2002/03:T441 (c,
fp) – yrkande 1
- Utbyggnaden och upprustningen av E 18 bör tidigareläggas.

- 2002/03:T441 (c, fp) – yrkande 2 En tydlig plan över vägförbättrande åtgärder för E 18 behöver utarbetas.
- 2003/04:T222 (m) Ombyggnationen av berörda sträckningar av E 18 mellan Örebro och Karlskoga bör inledas snarast.
- 2003/04:T234 (kd) – yrkande 2 En för regionen och landet strategisk satsning är den utbyggnad till motorvägsstandard av E 18 som Vägverket de facto föreslagit mellan Sagån och Enköping samt Västjädra och Västerås.
- 2003/04:T257 (m) – yrkande 5 E 18 Lekhyttan–Adolfsberg, och E 18 Sagån–Enköping och E 18 Västjädra–Västerås som har planerats in väldigt sent i perioden. Detta måste påskyndas i processen.
- 2003/04:T277 (fp) – yrkande 2 En utbyggnad av E 18 till motorväg på delsträckorna Västjädra–Västerås och Sagån–Enköping bör göras tidigt under planperioden och vara klar senast år 2007.
- 2003/04:T341 (kd) Om standarden längs E 18 höjs mellan gränsen till Norge och Örebro kommer regionen att utvecklas och framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras. En upprustning av E 18 skall ges extra hög prioritet och snarast genomföras.
- 2003/04:T418 (kd) Det är angeläget att starta byggandet av E 18 sträckan Lekhyttan–Adolfsberg under år 2004.
- 2003/04:T485 (s) Lånefinansiera utbyggnaden av motorvägen mellan Enköping och Sagån.
- 2003/04:T506 (m) E 18 bör i större utsträckning uppgraderas till motorväg. Åtminstone sträckorna Västjädra–Västerås och Sagån–Enköping.

Europaväg 20

- 2002/03:T276 (m) E 20 bör byggas ut till motorvägsstandard.
- 2002/03:T323 (fp) – yrkande 2 Ut- och ombyggnaden av E 20 bör ges en hög prioritering och därmed tidigareläggas för start år 2003.
- 2002/03:T323 (fp) – yrkande 3 En utbyggnad till motorvägsstandard hela vägen mellan Göteborg och Stockholm bör prioriteras.
- 2002/03:T327 (kd, c) – yrkande 2 Ut- och ombyggnaden av E 20 bör ges en hög prioritet och tidigareläggas för start år 2003.
- 2002/03:T481 (s) – yrkande 1 E 20 mellan Stockholm och Göteborg måste ges status som stamväg och byggas ut till fyrfältsväg.
- 2002/03:T482 (s) E 20 mellan Stockholm och Göteborg måste ges status som stamväg och byggas ut till fyrfältsväg.
- T370 (kd, c) – yrkande 1 Ekonomisk tillväxt, trafiksäkerhet, miljö och hållbar arbetsmarknad är de viktigaste prioriteringsgrunderna vid beslut om tidsplanen för ut- och ombyggnaden av E 20.
- T370 (kd, c) – yrkande 2 Ut- och ombyggnaden av E 20 bör ges högsta prioritet och tidigareläggas med start år 2004.
- T370 (kd, c) – yrkande 3 Ett delprivat finansieringsalternativ (PPP), som årets regeringsdeklaration gav klartecken för, bör övervägas för utbyggnaden av E 20.

- T384 (m) E 20, huvudvägen mellan Sveriges första och andra stad bör lyftas upp från vägplanen.
- yrkande 1
- T384 (m) E 20 bör bli en nationell prioriterad väg för omedelbar utbyggnad med separat finansiering prioriterat utanför dagens budgetramar.
- yrkande 2
- T476 (fp) E 20 bör prioriteras och en utbyggnad till 4-fältsväg bör genomföras på vissa delar av E 20 under planperioden.
- 2003/04:T477 (fp) Ut- och ombyggnaden av E 20 bör ges en hög prioritering och därmed tidigareläggas för start år 2003.
- yrkande 2

Övrigt

- 2002/03:T321 (m) Ett fullföljande av de svenska åtagandena i den nordiska triangeln samt ett antal andra angelägna förbättringar är under alla omständigheter nödvändiga:
- Återstående delar av E 6 från Trelleborg via Göteborg till Oslo måste färdigställas.
- E 4 mellan Helsingborg och Stockholm, samt upp till Sundsvall, måste på resterande vägsträckor byggas ut med ny, säker motorväg.
- E 18 mellan Oslo och Stockholm måste på resterande vägsträckor också byggas ut med ny, säker motorväg.
- För att närmare knyta samman Stockholm och Göteborg måste återstående delen av den redan projekterade riksväg 40 mellan Borås och Jönköping färdigställas till motorväg.
- Riksväg 45 kräver en kraftig upprustning och måste delvis mellan Göteborg och E 18 även byggas ut till fullvärdig motorvägsstandard.
- E 22 bör byggas ut till en högre standard för att de förutsättningar som Öresundsbron och EU:s utvidgning skapar för expansion i sydöstra Sverige skall kunna tas till vara.
- Standarden på E 20 bör successivt förbättras.
- 2002/03:T350 (m) En dragnig av E 22 från Tyskland genom Sverige via Trelleborg–Oskarshamn–Visby–Slite–Ventspils till Moskva kan åstadkomma en sammanknytning av tidigare Västeuropa med de nya EU-länderna i Baltikum.
- Genom att låta E 20 utsträckas från Stockholm till Nynäshamn–Visby–Slite–Ventspils knyts de brittiska öarna samman med länderna öster om Östersjön. Dessutom innebär en sådan förändring att den hårt kritiserade väg 73 förändras till Europaväg och att det därmed blir naturligt att tidigarelägga nödvändig upprustning av denna vägsträcka.
- 2002/03:T462 (kd) Den svenska triangeln innebär motorvägs- och snabbtågsstandard mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Slutförandet av den svenska triangeln bör ges hög prioritet och placeras tidigt under den kommande planperioden.
- yrkande 10.1

- 2002/03: MJ429 (m) – yrkande 10 Vägar av god kvalitet är många gånger avgörande för om det skall vara möjligt och ekonomiskt försvarbart att bosätta sig långt från tätorten. I Skåne är vägnätet på sina håll eftersatt både vad gäller underhåll och nysatsningar. I stora delar av Skånes inland finns stora behov att satsa på vägnätet.
- T328 (m) – yrkande 3 Det behövs omprioriteringar i infrastruktursatsningarna från järnvägar till vägar, detta då vägprojekt blir lidande.
- T560 (kd) – yrkande 7.2 Utbyggnaden av den svenska transporttriangeln bör fullföljas.
- T562 (fp) – yrkande 10 Den s.k. skandinaviska motorvägstriangeln mellan Köpenhamn, Oslo och Stockholm bör färdigställas.

Järnvägar

Norra banregionen

- 2002/03: T257 (fp) Möjligheten att åter bedriva persontrafik på tvärbanan Storuman–Hällnäs bör utredas.
- 2002/03: T284 (v) – yrkande 3 Relaterat till företag i sydligare regioner har företagen i norra Sveriges inland överlag sämre utgångsläge. Därför bör det beaktas att ett sammanhållande järnvägsstråk genom inlandet är av största betydelse för att skapa förutsättningar för tillväxt.
- 2002/03: T284 (v) – yrkande 4 För att öka kapaciteten i järnvägsnätet i norra Sverige bör tvärbanan Arvidsjaur–Jörn, som är en mycket viktig länk för omledningstrafiken för bl.a. norra Sveriges tyngsta industrier, åter tas i trafik.
- 2002/03: T345 (c) – yrkande 4 Utbyggnaden av järnvägssträckan Umeå–Sundsvall bör i större utsträckning präglas av en helhetssyn.
- 2002/03: T347 (m) En framtida järnväg mellan Mo i Rana och Umeå för att nå en Atlanthamn bör byggas om det är samhällsekonomiskt lönsamt.
- 2002/03: T361 (kd) – yrkande 2 För att öka kapaciteten i järnvägsnätet i norra Sverige bör tvärbanan Arvidsjaur–Jörn, som är en mycket viktig länk för omledningstrafiken för bl.a. norra Sveriges tyngsta industrier, åter tas i trafik.
- 2002/03: T361 (kd) – yrkande 3 Relaterat till företag i sydligare regioner har företagen i norra Sveriges inland överlag sämre utgångsläge. Därför bör det beaktas att ett sammanhållande järnvägsstråk genom inlandet är av största betydelse för att skapa förutsättningar för tillväxt.
- 2002/03: T399 (fp) Behovet av en järnvägsförbindelse Svappavaara–Vittangi–Kolari i Finland bör utredas.
- 2002/03: T431 (s) Byggandet av Haparandabanan bör vara en första del i Norrbottenabanan.
- 2002/03: T456 (s) – yrkande 1 För att öka kapaciteten i järnvägsnätet i norra Sverige bör tvärbanan Arvidsjaur–Jörn, som är en mycket viktig länk för omledningstrafiken för bl.a. norra Sveriges tyngsta industrier, åter tas i trafik.

- 2003/04:T8 (m) – yrkande 9
Norrbotniabanan bör inte ingå i planen då såväl Banverket som de allra flesta remissinstanser som yttrat sig över Banverkets underlag avråder från att inrymma Norrbotniabanan i planen. Som skäl för avrådan anges att den skulle tränga bort andra angelägna järnvägsutbyggnader samt att utbyggnaden inte skulle vara samhällsekonomiskt lönsam.
- 2003/04:T359 (s)
Den svenska ekonomin är beroende av en stark och konkurrenskraftig norrländsk basindustri. Därför bör det investeras i järnvägar längs Norrlandskusten.
- 2003/04:T362 (fp)
Möjligheten att åter bedriva persontrafik på tvärbanan Storuman–Hällnäs bör utredas.
- 2003/04:T378 (kd)
Banverket bör ges i uppdrag att utreda, projektera, kostnadsberäkna och presentera en finansiering för upprustning av Haparandabanan.
- 2003/04:T437 (kd) – yrkande 2
För att öka kapaciteten i järnvägsnätet i norra Sverige bör tvärbanan Arvidsjaur-Jörn, som är en mycket viktig länk för omledningstrafiken för bl.a. norra Sveriges tyngsta industrier, åter tas i trafik.
- 2003/04:T437 (kd) – yrkande 3
Relaterat till företag i sydligare regioner har företagen i norra Sveriges inland överlag sämre utgångsläge. Därför bör det beaktas att ett sammanhållande järnvägsstråk genom inlandet är av största betydelse för att skapa förutsättningar för tillväxt.
- 2003/04:T548 (s)
För att få full effekt av investeringarna i norra Sverige måste en ny sträckning byggas mellan Kalix och Haparanda.
- 2003/04:T562 (fp) – yrkande 14
Det finns inga samhällsekonomiska skäl att söka inrymma den s.k. Norrbotniabanan i en redan alldeles för ansträngd planeringsram för järnvägsinvesteringar fram till år 2015.

Mellersta banregionen

- 2002/03:T241 (m)
Utbyggnaden av järnvägen mot norra Sverige bör påbörjas med Ådalsbanan och Ostkustbanan så att inte dessa bandelar kommer att vara ett allvarligt hinder för en välfungerande järnvägstrafik i Norrland.
- 2002/03:T331 (v)
Banverket bör genomföra en förstudie av alternativ sträckning av Ådalsbanan genom Timrå kommun.
- 2002/03:T333 (c) – yrkande 1
Dalabanen bör färdigställas och kvarvarande del av etapp 1 samt etapperna 2 och 3 byggas.
- 2002/03:T333 (c) – yrkande 2
Före år 2010 bör Dalabanans etapper 2 och 3 byggas.
- 2002/03:T345 (c) – yrkande 1
Mer resurser bör tillföras Ådalsbanan.
- 2002/03:T345 (c) – yrkande 2
Standarden på Ådalsbanan bör höjas för att klara ökad belastning och förväntad hastighet.
- 2002/03:T345 (c) – yrkande 3
Triangelspår bör byggas i Prästmon och i Bergsåker.

- 2002/03:T420 (s) Bansträckningen Sundsvall–Ånge bör rustas upp, eftersom nuvarande standard orsakar problem för såväl person- som godstrafiken.
- 2002/03:T421 (s) Järnvägen genom Sundsvalls centrum måste åtgärdas för att reducera dagens trafikstörningar och trafikstockningar.
- 2002/03:T492 (s) Ådalsbanan måste rustas upp till en standard som medger rationell och snabb järnvägstrafik så att vi kan få ut den fulla nyttan av investeringen i Botniabanen.
- 2002/03:T514 (s) Ostkustbanan måste rustas upp om den skall klara framtidens ökade trafikering.
- 2003/04:T236 (kd) Investeringar bör göras i Bergslagspendeln.
- 2003/04:T246 (kd) Dubbelspår mellan Uppsala och Gävle bör byggas för att tillfredsställa behovet av en väl fungerande infrastruktur.
- yrkande 1
- 2003/04:T246 (kd) Järnvägen på sträckan Uppsala–Gävle bör förbättras så att den regionala trafiken i norra Uppland utvecklas snabbare mot Gävle och att järnvägstransporterna mellan Mellansverige och norra Sverige underlättas.
- yrkande 2
- 2003/04:T246 (kd) Dubbelspåret mellan Skutskär och Furuviik bör färdigställas 2006.
- yrkande 3
- T246 (kd) Dubbelspåret på sträckan Svartbäcken–Samnan bör färdigställas under 2008.
- yrkande 4
- 2003/04:T329 (s) Upprustning av järnvägssträckan Nyland–Långsele samt införandet av ett triangelspår i Nyland i Västernorrlands län bör ske snarast.
- 2003/04:T347 (m) Staten bör omgående göra ytterligare studier och starta projekteringen av Ostlänken liksom utreda finansieringsfrågan där olika alternativ utöver statlig direktinvestering kan övervägas.
- 2003/04:T348 (m) Dubbelspår mellan Samnan och Uppsala bör byggas.
- yrkande 1
- 2003/04:T348 (m) Dubbelspår mellan Skutskär och Furuviik bör byggas.
- yrkande 2
- 2003/04:T348 (m) Banverket bör ges i uppdrag att snarast bygga ut industrispåret från Tjärnviks industriområde.
- yrkande 4
- 2003/04:T361 (fp) Ett fullt utbyggt dubbelspår behövs mellan Gävle och Uppsala.
- 2003/04:T414 (c) Dubbelspår bör byggas längs hela sträckan Gävle–Sundsvall.
- yrkande 1
- 2003/04:T414 (c) Järnvägen genom Sundsvalls centrum bör läggas om.
- yrkande 2
- 2003/04:T414 (c) En förstudie bör göras över vilka effekter den ökade tågtrafiken får genom Timrå centrum.
- yrkande 3
- 2003/04:T414 (c) Ådalsbanan bör rustas till de krav som ställs på en järnväg som skall ingå som en länk i ett nationellt och internationellt transportnät.
- yrkande 4
- 2003/04:T443 (v) Järnvägssträckorna Skutskär–Furuviik och Svartbäcken–Samnan bör byggas ut med dubbelspår.
- yrkande 1

- 2003/04:T443 (v) – yrkande 2 Mötstationsstationer på Ostkustbanan norr om Gävle som enligt planen skall byggas i slutet av planeringsperioden måste tidigareläggas med anledning av kapacitetsbrist när Botniabanan färdigställts.
- 2003/04:T504 (s) Byggstarten för resecentrum i Karlstad bör tidigareläggas.
- 2003/04:T513 (s) I dagens läge samt inför färdigställandet av Botniabanan är det absolut nödvändigt att järnvägen genom Sundsvalls centrum läggs i en tunnel så att trafikstockningarna kan undvikas.
- 2003/04:T522 (s) För att få full effekt av gjorda investeringar i norra Sverige och ge hela den svenska ekonomin goda förutsättningar att växa bör denna satsning fullföljas genom att de stora kvarstående flaskhalsarna på Ådalsbanan och Ostkustbanan åtgärdas.

Inlandsbanan

- 2002/03:T284 (v) – yrkande 1 Inlandsbanan AB bör få överta ansvaret för resterande del av den ursprungliga Inlandsbanan, från Mora till Kristinehamn.
- 2002/03:T284 (v) – yrkande 5 För att åtgärda de problem som fortfarande kvarstår för att lyfta hela Inlandsbanan, 130 mil från Kristinehamn till Gällivare, till samma standard som övriga bannätet, bör det investeras ytterligare 1,8 miljarder kronor.
- 2002/03:T310 (kd) – yrkande 1 Inlandsbanan bör betraktas som nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.
- 2002/03:T310 (kd) – yrkande 2 Inlandsbanan syd mellan Kristinehamn och Mora bör upprustas.
- 2002/03:T359 (c) – yrkande 1 Inlandsbanan bör utvecklas till ett viktigt stråk för godstrafik som en kompletterande del av järnvägsnätet.
- 2002/03:T359 (c) – yrkande 3 Inlandsbanan AB:s banhållningsplan vilken understryker vikten av att sträckorna Sveg–Brunflo och Arvidsjaur–Gällivare snarast rustas upp, bör i huvudsak följas.
- 2002/03:T359 (c) – yrkande 4 Tvärbanan Arvidsjaur–Jörn samt bandelarna Mora–Kristinehamn bör överföras till Inlandsbanan AB (IBAB) för förvaltning.
- 2002/03:T359 (c) – yrkande 5 Tillväxt i inlandet kräver att Inlandsbanan byggs ut.
- 2002/03:T361 (kd) – yrkande 1 Inlandsbanan AB bör överta ansvaret för resterande del av den ursprungliga Inlandsbanan, från Mora till Kristinehamn.
- 2002/03:T361 (kd) – yrkande 4 För att åtgärda de problem som fortfarande kvarstår för att lyfta hela Inlandsbanan, 130 mil från Kristinehamn till Gällivare, till samma standard som övriga bannätet, bör det investeras ytterligare 1,8 miljarder kronor.
- 2002/03:T417 (s) Tvärbanan Arvidsjaur–Jörn samt bandelarna Mora–Kristinehamn bör överföras till Inlandsbanan AB (IBAB) för förvaltning.
- 2002/03:T456 (s) – yrkande 2 Inlandsbanan AB bör överta ansvaret för resterande del av den ursprungliga Inlandsbanan, från Mora till Kristinehamn. På det viset kommer Inlandsbanan åter att utgöra ett sammanhållet stråk genom hela inlandet, 130 mil.

- 2002/03:T456 (s) Relaterat till företag i sydligare regioner har företagen i norra Sveriges inland överlag sämre utgångsläge. Därför bör det beaktas att ett sammanhållande järnvägsstråk genom inlandet är av största betydelse för att skapa förutsättningar för tillväxt.
– yrkande 4
- 2002/03:T456 (s) För att åtgärda de problem som fortfarande kvarstår för att lyfta hela Inlandsbanan, 130 mil från Kristinehamn till Gällivare, till samma standard som övriga bannätet, bör det investeras ytterligare 1,8 miljarder kronor.
– yrkande 5
- 2002/03:T466 (c) För att öka konkurrenskraften för svenskt näringsliv, framför allt vad gäller småföretagen, krävs bra infrastruktur, däribland järnvägar. Inlandsbanan är ett bra komplement till kustbanorna som ger möjlighet till en positiv utveckling av inlandet; den bör därför inbegripas i den statliga infrastrukturen.
– yrkande 11
- 2002/03:T518 (mp) Inlandsbanan bör byggas ut med de medel som redan anslagits till järnvägar.
- 2003/04:T346 (kd) Inlandsbanan bör betraktas som nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.
– yrkande 1
- 2003/04:T346 (kd) Inlandsbanan syd mellan Kristinehamn och Mora bör upprustas.
– yrkande 2
- 2003/04:T348 (m) Förvaltningsansvaret för bandelen Furudal–Bollnäs bör överföras till Inlandsbanan AB.
– yrkande 3
- 2003/04:T437 (kd) Inlandsbanan AB bör få överta ansvaret för resterande del av den ursprungliga Inlandsbanan, från Mora till Kristinehamn.
– yrkande 1
- 2003/04:T437 (kd) För att åtgärda de problem som fortfarande kvarstår för att lyfta hela Inlandsbanan, 130 mil från Kristinehamn till Gällivare, till samma standard som övriga bannätet, bör det investeras ytterligare 1,8 miljarder kronor.
– yrkande 4

Östra banregionen

- 2002/03:T208 (c) En översyn av och åtgärder för att förbättra tågtrafiken på sträckan Uppsala–Stockholm bör genomföras.
- 2002/03:T238 (fp) Åtgärder för att förbättra möjligheterna att tågpendla mellan Uppsala och Stockholm bör genomföras.
- 2002/03:T242 (kd) Insatser för en förhöjd kapacitet på Södra stambanan bör prioriteras i kommande infrastruktursatsningar.
- 2002/03:T246 (c) Järnvägstrafiken på Stångådalsbanan med Tjustbanan bör byggas ut för höghastighetstrafik.
- 2002/03:T321 (m) Spårkapaciteten i Stockholm måste förbättras.
– yrkande 10
- 2002/03:T374 (s) För att kunna frakta mer gods på järnvägen är utbyggnaden till dubbelspår mellan Mjölby och Hallsberg nödvändig.
- 2002/03:T408 (s) En reguljär tågförbindelse mellan Nora och Örebro bör inrättas.
– yrkande 3

- 2002/03:T433 (c) Staten bör omgående göra ytterligare studier och starta projekteringen av Ostlänken liksom utreda finansieringsfrågan där olika alternativ utöver statlig direktinvestering kan övervägas.
- 2002/03:T437 (s) Staten bör omgående göra ytterligare studier och starta projekteringen av Ostlänken liksom utreda finansieringsfrågan där olika alternativ utöver statlig direktinvestering kan övervägas.
- 2002/03:T439 (fp, c) En förnyad prövning av järnvägsbygge mellan Örebro och Kristinehamn över Karlskoga bör genomföras.
- 2002/03:T446 (c) Banverket bör ges i uppdrag att prioritera byggnation av dubbelspår på Svealandsbanan.
- 2002/03:T451 (m) Staten bör omgående göra ytterligare studier och starta projekteringen av Ostlänken.
- 2002/03:N397 (fp) – yrkande 11.2 Kapaciteten över Mälar-Saltsjösnittet för både bil- och tågtrafiken måste ökas.
- 2003/04:T9 (m, fp, c) Det är allvarligt att regeringen i sina ramar nedprioriterat Resecentrum i Uppsala i förhållande till Banverkets förslag. Uppsala C är landets, näst Stockholms C, mest frekventerade station och i behov av omedelbar upprustning.
- 2003/04:T219 (c) Spårkapaciteten bör förbättras i Stockholm genom byggandet av Citybanan/Mälartunneln.
- 2003/04:T237 (kd) Nya järnvägssatsningar i Mälardalen är nödvändiga för regionens fortsatta tillväxt.
- 2003/04:T258 (m) – yrkande 2 Citybanan bör snarast färdigställas.
- 2003/04:T258 (m) – yrkande 3 Tågstationen under Sky City vid Arlanda flygplats bör anpassas för pendeltågstrafik.
- 2003/04:T277 (fp) – yrkande 1 Banverket bör omgående påbörja en järnvägsutredning för att finna en lösning på trängselproblemen mellan Kallhäll och Karlberg.
- 2003/04:T461 (kd) – yrkande 2 En snabb utbyggnad av järnvägskapaciteten förbi Riddarholmen är nödvändig.
- 2003/04:T461 (kd) – yrkande 4 En rad investeringar i spårburen kollektivtrafik i Stockholmsregionen krävs för att säkra kapaciteten.
- 2003/04:T530 (m) – yrkande 9 För att öka genomströmningen av trafiken genom och förbi Stockholm måste den s.k. Citybanan påbörjas omgående. Denna frågas lösning har stor betydelse för trafikflödet i hela landet. Regeringen bör därför med större kraft än den hittills redovisat tillse att frågan i samverkan med regionen drivs till en snar lösning.
- 2003/04:T562 (fp) – yrkande 13 Citybanan och Mälartunneln i Stockholm bör i investeringsplaneringen ha högsta prioritet.
- 2003/04:N325 (kd) – yrkande 3 Byggandet av Citybanan/Mälartunneln måste prioriteras.

Västra banregionen

- 2002/03:T252 (kd) Västlänken bör ingå i den nationella infrastrukturplanen.

- 2002/03:T296 (m) Utbyggnad av dubbelspår för tågtrafiken bör ske genom Halland.
- 2002/03:T314 (kd) Järnvägstrafikens konkurrenskraft måste stärkas i det allmänna kommunikationssystemet.
– yrkande 2
- 2002/03:T323 (fp) Tunneln genom Hallands ås bör färdigställas, på ett säkert och riskfritt sätt.
– yrkande 9
- 2002/03:T323 (fp) Bohusbanan bör byggas ut.
– yrkande 12
- 2002/03:T397 (c) Viskadalsbanan bör rustas upp.
– yrkande 2
- 2002/03:T403 (s) Kinnekullebanan bör rustas upp.
- 2002/03:T408 (s) Upprustning av järnvägen Örebro–Nora–Karlskoga för att sedan fortsätta till Kristinehamn och Inlandsbanan skulle innebära en möjlighet som turist, men naturligtvis också för andra resenärer, att kunna ta sig från Örebro via Sveriges första normalspåriga järnväg och Alfred Nobels Karlskoga och vidare med Inlandsbanan upp genom Sveriges inland.
- 2002/03:T481 (s) Göteborgstunneln och hamnbanan i Göteborg bör byggas ut.
– yrkande 6
- 2002/03:T481 (s) En ny järnväg mellan Göteborg–Landvetter–Borås och Jönköping bör byggas.
– yrkande 7
- 2002/03:T481 (s) Bygg ut Västkustbanan och färdigställ tunneln genom Hallandsåsen.
– yrkande 8
- 2002/03:T481 (s) Satsa på Västra stambanan och Älvsborgsbanan.
– yrkande 9
- 2002/03:T481 (s) Förverkliga nordlänken, järnvägsförbindelsen mellan storstäderna Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn.
– yrkande 10
- 2002/03:T481 (s) Snabbtågsförbindelse mellan Halland–Sjuhärad och Stockholm bör uppföras.
– yrkande 11
- 2003/04:T10 (c) Banverkets prioritering av åtgärder verkar vara baserad på en strävan att minska antalet funktionsstörningar och mängden förseningar i de delar av järnvägsnätet som har stora trafikmängder på bekostnad av dem som har små som i Bohuslän. Detta är oacceptabelt om trafikpolitikens mål om god miljö skall kunna uppnås och om moderna och miljövänliga transportmedel skall finnas att tillgå i alla delar av landet.
– yrkande 1
- 2003/04:T10 (c) Bohusbanan och bansträckan från Munkedal till Strömstad är en bana som i dag har eftersatt underhåll och låg hastighet och därmed har svårt att konkurrera med bilen. Då det inte finns några ambitioner att höja standarden från Banverkets sida innebär detta en medveten nedmontering av Bohusbanan - så får inte ske!
– yrkande 2
- 2003/04:T320 (kd) Västlänken bör ingå i den nationella infrastrukturplanen.
- 2003/04:T335 (c) Viskadalsbanan behöver rustas upp.
– yrkande 2
- 2003/04:T339 (s) Snabbtågsförbindelse krävs på hela sträckan mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.
– yrkande 1

- 2003/04:T339 (s) Upprustning av bandelen mellan Varberg och Herrljunga är nödvändig.
– yrkande 2
- 2003/04:T394 (c) En utredning av samhällsekonomiska och miljömässiga konsekvenser av att slutföra byggnationen av järnvägstunneln genom Hallands ås behöver genomföras.
- 2003/04:T428 (fp) Färdigställandet av Väst kustbanan genom Halland bör få högsta prioritet bland järnvägsinvesteringarna.
- 2003/04:T434 (kd) Utbyggnaden av Väst kustbanan bör säkerställas enligt tidigare tidsramar.
- 2003/04:T477 (fp) Tunneln genom Hallands ås behöver färdigställas.
– yrkande 10
- 2003/04:T477 (fp) Västlänken behöver byggas ut.
– yrkande 11
- 2003/04:T477 (fp) Bohusbanan måste rustas upp.
– yrkande 13
- 2003/04:T494 (c, fp) Det krävs att persontrafiken på hela Bohusbanan mellan Göteborg och Strömstad även i fortsättningen skall erhålla statlig medfinansiering och att denna satsning också tryggas efter 2007.
- 2003/04:T528 (m) Dubbelspår behöver byggas för tågtrafiken genom Halland.

Södra banregionen

- 2002/03:T273 (fp) Berörda myndigheter bör ges i uppdrag att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Kastrup.
– yrkande 4
- 2002/03:T410 (c) Järnvägsinvesteringar i Kalmar län behövs för utveckling av ett Östersjöbanesystem.
- 2002/03:T428 (s) Det är nödvändigt att ett yttre godsspår på sträckan Håstad–Åkarp i sydvästra Skåne byggs.
- 2002/03:T462 (kd) Det behövs en översyn av Citytunneln vad gäller teknisk lösning, finansiering och styrmodell.
– yrkande 7
- 2002/03:T466 (c) Kapacitetsproblemen på Malmö centralstation måste lösas och beslutsunderlaget förbättras innan beslut om trafiklösningar i Malmöregionen fattas.
– yrkande 13
- 2002/03:T511 (c) Förutsättningarna för att bygga ut Södra stambanan bör skyndsamt utredas.
- 2002/03:T529 (s) En järnvägsförbindelse till Sturup bör byggas med PPP-finansiering.
- 2002/03:N340 (c) Malmö Central måste snarast byggas om från en säckstation till en genomgående station.
– yrkande 7
- 2002/03:N340 (c) Godstågsproblemen på Kontinentalbanan i Malmö måste snarast lösas.
– yrkande 8
- 2002/03:N340 (c) Det behövs ett östligt skånskt järnvägsstråk.
– yrkande 9

- 2003/04:T3 (m) Det är angeläget att den s.k. Lockarpsshunkten separeras från Citytunnelprojektet och att den byggs ut omgående för att underlätta för pendeltågstrafiken över Öresundsbron.
- 2003/04:T12 (s) Det måste under planperioden finnas med ett nytt yttre godsspår i västra Skåne, av såväl säkerhets- och miljöskäl som tillväxtskäl för Skåne och Sverige.
- 2003/04:T207 (m) Citytunneln i Malmö brådskar!
- 2003/04:T214 (m) Berörda myndigheter bör ges i uppdrag att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Malmö.
- 2003/04:T310 (c) Det behövs en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör.
– yrkande 2
- 2003/04:T310 (c) Godstågsproblemen på Kontinentalbanan i Malmö måste snarast lösas.
– yrkande 3
- 2003/04:T310 (c) Det behövs ett östligt skånskt järnvägsstråk.
– yrkande 4
- 2003/04:T351 (kd) Möjligheten att bygga tunnel genom Öresund för höghastighetståg bör utredas.
– yrkande 1
- 2003/04:T351 (kd) Möjligheten att bygga ett höghastighetsnät i Sverige behöver utredas.
– yrkande 2
- 2003/04:T444 (fp) Det behövs en tidsplan för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
- 2003/04:T448 (fp) Berörda myndigheter bör ges i uppdrag att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Kastrup.
- 2003/04:T450 (fp) Den med Region Skåne och Malmö stad överenskomna byggnationen av Citytunneln i Malmö bör genomföras snarast.
– yrkande 2
- 2003/04:T450 (fp) Det behövs en tidsplan för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
– yrkande 3
- 2003/04:T450 (fp) Banverket bör ges i uppdrag att påbörja planeringen av nya järnvägsförbindelser i Skåne, Simrishamnsbanan och järnvägsförbindelse mellan Kastrup och Sturup.
– yrkande 4
- 2003/04:T457 (s) Det behövs förbättringar av Guldlänken, järnvägsförbindelsen mellan Nässjö och Jönköping.
- 2003/04:T560 (kd) Det behövs en översyn av Citytunnelprojektet i Malmö.
– yrkande 4

Europakorridoren

- 2002/03:T209 (m) Europabanan/Götalandsbanan bör byggas ut bl.a. för att kraftigt förbättra järnvägens konkurrenskraft på de berörda sträckorna.
– yrkande 1
- 2002/03:T209 (m) Utbyggnaden av Europabanan/Götalandsbanan bör tas med i Banverkets banhållningsplan eller i annan särskild ordning.
– yrkande 2
- 2002/03:T219 (c) Banverket bör ges i uppdrag att i sin banhållningsplan eller i särskild ordning ta med utbyggnaden av Europabanan/Götalandsbanan så att en överflyttning av såväl gods- som persontrafik kan ske till järnväg.

- 2002/03:T239 (kd) Banverket bör uppmanas att i sin banhållningsplan ta med utbyggnad av Europabanan/Götalandsbanan.
- 2002/03:T244 (kd) En utredning med konsekvensanalys om ett förverkligande av Europakorridoren bör omedelbart beslutas för att beslut sedan skall fattas och projektering komma i gång.
- 2002/03:T307 (m) Banverket bör uppmanas att i sin banhållningsplan eller i särskild ordning ta med utbyggnaden av Europabanan/Götalandsbanan så att en överflyttning kan ske av såväl gods- som persontrafik till järnväg.
- 2002/03:T311 (kd)
– yrkande 2 Hela eller delar av systemet Europabanan/Götalandsbanan som möjliga pilotprojekt där privat delfinansiering kan komma i fråga bör prövas.
- 2002/03:T311 (kd)
– yrkande 4 Banverket bör ges i uppdrag att i samarbete med de regionala intressenterna genomföra förstudier för Götalandsbanan, delen Gripenberg–Borås.
- 2002/03:T314 (kd)
– yrkande 1 Banverket bör uppmanas att i sin banhållningsplan eller i särskild ordning ta med utbyggnaden av Europabanan/Götalandsbanan så att en överflyttning kan ske av såväl gods- som persontrafik till järnväg.
- 2002/03:T323 (fp)
– yrkande 11 Götalandsbanan bör byggas ut med förbindelse till Landvetter.
- 2002/03:T330 (v) Banverket bör uppmanas att i sin banhållningsplan eller i särskild ordning ta med utbyggnaden av Europabanan/Götalandsbanan så att en överflyttning kan ske av såväl gods- som persontrafik till järnväg.
- 2002/03:T394 (s) Europabanan behövs, bl.a. för att minska Sveriges avståndshandikapp mot kontinenten och för en bättre miljö och trafiksäkerhet.
- 2002/03:T423 (m) Banverket och Projekt Europakorridoren bör ges i uppdrag att tillsammans genomföra en fördjupad studie av projektet, så att Europabanan och Götalandsbanan kommer med i Banverkets stomnätsplan.
- 2002/03:T487 (s) Banverket bör ges i uppdrag att i sin banhållningsplan eller i särskild ordning ta med utbyggnaden av Europabanan/Götalandsbanan så att en överflyttning av såväl gods- som persontrafik kan ske till järnväg.
- 2002/03:T504 (s) Götalandsbanan behöver byggas ut.
- 2003/04:T7 (m, fp,
kd)
– yrkande 2 Hastighetsstandarden för aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 bör utgå från 350 kilometer per timme i syfte att möjliggöra att Ostlänken och Götalandsbanan kan ingå i en framtida långsiktig planeringsinriktning för höghastighetståg.

- 2003/04:T11 (c) Hastighetsstandarden för aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 bör utgå från 350 kilometer per timme i syfte att möjliggöra att Ostlänken och Götalandsbanan kan ingå i en framtida långsiktig planeringsinriktning för höghastighetståg.
- yrkande 2
- 2003/04:T228 (m) Banverket bör ges i uppdrag att i sin banhållningsplan eller i särskild ordning ta med utbyggnaden av Europabanan/Götalandsbanan så att en överflyttning av såväl gods- som persontrafik kan ske till järnväg.
- yrkande 1
- 2003/04:T228 (m) Banverket bör ges i uppdrag att i arbetet med genomförandet av framtidsplanen genomföra en fördjupad systemstudie av Europakorridoren baserad på de nya resultaten i KTH:s studie.
- yrkande 2
- 2003/04:T242 (s) Förnyade studier av Europakorridoren ur en samhällsekonomisk och ekologisk synvinkel behövs.
- 2003/04:T287 (c) Ett principbeslut bör fattas om att bygga ett höghastighetsnät för hastigheter på 300-350 kilometer i timmen i Sverige.
- 2003/04:T351 (kd) Banverket bör ges i uppdrag att i arbetet med genomförandet av framtidsplanen genomföra en fördjupad systemstudie av Europakorridoren baserad på de nya resultaten i KTH:s studie.
- yrkande 3
- 2003/04:T430 (fp) Det finns ett behov av att genomföra en ordentlig teknisk, ekonomisk och finansiell utredning om att knyta Sverige, och då i första hand Stockholm, Göteborg och Jönköping till det europeiska nätet för höghastighetståg.
- yrkande 1
- 2003/04:T435 (s) Det behövs ett europeiskt perspektiv som grund för de svenska infrastrukturinvesteringarna genom att koppla ihop det svenska järnvägsnätet med det europeiska i Europakorridoren.
- 2003/04:T453 (m) I Banverkets framtidsplan för 2004–2015 bör regeringen uppdra åt Banverket att i arbetet med genomförandet av denna genomföra en fördjupad systemstudie av Europakorridoren baserad på de nya resultaten i KTH:s studie.
- yrkande 5
- 2003/04:T477 (fp) Götalandsbanan bör byggas ut med en förbindelse till Landvetter.
- yrkande 12
- 2003/04:T488 (fp, m, kd) Ett principbeslut om att bygga ett höghastighetsnät för hastigheter på 300–350 kilometer per timme i Sverige bör fattas.
- yrkande 1
- 2003/04:T488 (fp, m, kd) I samband med prövningen av Banverkets framtidsplan för 2004–2015 bör regeringen uppdra åt Banverket att i arbetet med genomförandet av denna göra en fördjupad systemstudie av Europakorridoren baserad på de nya resultaten i KTH:s studie.
- yrkande 2
- 2003/04:T516 (s) Götalandsbanan bör byggas ut tidigare än vad som har planerats.
- 2003/04:T564 (c) Det behövs en svensk höghastighetskorridor mellan framför allt Stockholm och Malmö, med anslutning från Göteborg, och vidare mot Köpenhamn och Hamburg.
- yrkande 30

Övrigt

- 2002/03:T462 (kd) Utbyggnaden av den svenska transporttriangeln bör fullföljas.
– yrkande 10.2
- 2002/03:N343 (c) Förverkliga visionen om Atlantbanan. Rusta upp Ådalsbanan så att den inte blir en flaskhals mellan Botniabanan och Ostkustbanan. Stärk den unika Inlandsbanan som en pulsåder för gods- och turisttrafik. Bygg Norrbotniabanan.
- 2003/04:T6 (m) Satsningen på Norrbotniabanan bör senareläggas till dess att andra angelägna projekt som utbyggnaden av Ådalsbanan och E 4:ans genomfart i Sundsvall är färdigställda.
- 2003/04:T7 (m, fp, kd) Den långsiktiga utbyggnaden av de mest trafikerade delarna av det svenska järnvägsnätet bör ske med banor som klarar 350 kilometer per timme med sikte på att bli en del i ett europeiskt nätverk.
– yrkande 1
- 2003/04:T11 (c) Den långsiktiga utbyggnaden av de mest trafikerade delarna av det svenska järnvägsnätet bör ske med banor som klarar 350 kilometer per timme med sikte på att bli en del i ett europeiskt nätverk.
– yrkande 1
- 2003/04:T560 (kd) Utbyggnaden av den svenska transporttriangeln bör fullföljas.
– yrkande 7.1

Vissa projekt och infrastrukturfrågor som berör flera trafikslag**Norra Sverige**

- 2002/03:T227 (kd) För att svara mot de krav som ställs på hamninfrastruktur och säkerhet krävs investeringar i Gävle hamn de närmaste åren. Därför bör staten gå in och ta ett ekonomiskt ansvar för dessa investeringar i en infrastruktur som behövs för utvecklingen av hela Gävleregionen.
- 2003/04:T278 (kd) Statliga satsningar krävs för att förbättra farleden till Gävle hamn i syfte att skapa tillväxt och flera jobb i Gävleregionen.
- 2003/04:T355 (s) Hitintills tilldelade medel till Dalarnas transportinfrastruktur avpeglar inte det behov som finns för att uppnå de transportpolitiska målen. I framtida fördelningar bör därför Dalarna få ökade resurser för drift, underhåll och investeringar i transportinfrastrukturen.
- 2003/04:T432 (fp) Västernorrland behöver ett förbättrat landsvägs- och järnvägsnät, då goda kommunikationer krävs för länets, och landets, tillväxt.
- 2003/04:T443 (v) En utbyggnad av omlastnings- och rangerbangården samt en utbyggnad av Gävle hamn skulle skapa goda förutsättningar för att överföra godstrafik från väg till järnväg och sjöfart. Frågan att skapa ett nationellt logistikcentrum för godstransporter i Gävle hamn bör därför utredas.
– yrkande 3
- 2003/04:T443 (v) Sjöfartsverket bör ta över ansvaret för skötsel och investeringar i inseglingrännan och Vägverket för skötsel och utbyggnad av vägen till hamnen.
– yrkande 4

- 2003/04:N345 (kd) – yrkande 3 Det är helt oacceptabelt att stora delar av Norrlands vägnät stängs av för trafik under tjällossningen varje år med miljardförluster för speciellt skogsnäringen. Den svaga infrastrukturpolitiken resulterar i miljöförsämringar. Också trafiksäkerheten blir lidande utan en förbättrad infrastruktur.

Uppsala län

- 2002/03:T422 (fp) Det är nödvändigt att noga följa utvecklingen i Hallstavik och Norrtälje och bidra till att kommunikationssystemet byggs ut i en takt som gör att både näringsliv och boende blir mer än dragligt, det vill säga gott, för de boende.
- 2003/04:T345 (m, fp, kd, c) Uppsala län är ett starkt tillväxtlän och en viktig del i Stockholm–Mälars - regionen med ett avancerat näringsliv inom bioteknik, medicin och verkstads- och energiteknik. Länet är också ett transitlän för trafiken från Norrland och västra Mälardalen mot Uppsala–Stockholms - området. Det är uppenbart att satsningar på infrastrukturen behövs i de stora transportstråken genom länet som i hög grad bidrar till landets tillväxt.
- 2003/04:T541 (s) Behovet av satsningar på infrastruktur i Västmanlands län, i Stockholm–Mälars - regionen samt utbyggnad av Södertälje kanal är stort. Stockholm–Mälars - regionen är en central tillväxtmotor för hela Sverige. Genom ett bredare regionalt samarbete kan förutsättningar skapas för att ta till vara såväl Storstockholms möjligheter som de fördelar som finns i Mälardalen.
- 2002/03:N347 (kd) – yrkande 2 För Mälardalen är infrastrukturen och boendet centralt. I en gränsöverskridande utvecklingsmiljö kan nya affärsidéer utvecklas, vilket stärker regionen och därmed utvecklingen av näringslivet i hela landet.

Stockholmsområdet

- 2002/03:T270 (m) Infrastrukturen i östra Mellansverige bör förbättras i syfte att förbättra pendlingsmöjligheterna, vilket i sin tur kommer att leda till bättre integration av regionens arbetsmarknader samt ökad rekryteringsbas och förbättrad konkurrenskraft för företagen.
- 2002/03:T304 (fp) – yrkande 2 Kollektivtrafikresenärer, bilister och näringslivet har ett gemensamt intresse av att trafiken i Stockholmsregionen fungerar. En samlad strategi för utbyggnad av kollektivtrafiken, byggande av avlastande vägar och för bilismens kostnader är nödvändig.
- 2002/03:T462(kd) – yrkande 13 Det är av största betydelse att skapa förutsättningar för ett genomförande av Stockholmsberedningens förslag till insatser. Därigenom uppnås ökad samordning mellan de olika trafikslagen, ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet, en tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra Stockholm och minskade negativa effekter av biltrafiken.

- 2002/03:N305 (m) Behovet av infrastruktursatsningar i Stockholmsregionen är akut.
– yrkande 6
- 2002/03:N397 (fp) Huvudstaden måste ha en modern och effektiv kollektivtrafik med både tåg och bussar. Det innebär satsningar på utbyggda spårssystem, nya lok och vagnar, och ett gott underhåll av tågen, rälsen och annan infrastruktur. Regionen har tagit mer än sitt finansiella ansvar, nu måste staten ta sitt.
- 2002/03:N397 (fp) Stockholmsregionens roll som tillväxtcentrum för hela landet är oomtvistlig, och dess fortsatta utveckling är därför av central betydelse för att trygga hela Sveriges framtida välfärd. En avgörande faktor för att Storstockholm skall kunna spela denna roll är att den sedan lång tid eftersatta kommunikationsapparaten rustas upp och byggs ut. Stockholms län måste få en rättvis andel av statsbidragen till investeringar i vägar och kollektivtrafik.
- 2003/04:T452 (c) Det krävs en helhetssyn på såväl förstärkning av kollektivtrafiken som investeringar i övrig infrastruktur i syfte att forma ett hållbart trafiksystem i en hållbar region med landets huvudstad.
- 2003/04:T461 (kd) Behovet av ökade statliga infrastrukturmedel till Stockholmsregionen är stort.
- 2003/04:T470 (fp) Att Citybanan får en snar byggstart är viktigt för hela Sverige, men det är av särskild vikt för Södertörn. Färdigställandet av ringleden runt Stockholm mycket viktigt. Köerna ringlar långsamt mot Stockholm långt ut på Södertörn i öster, söder och väster. De sydöstra förorterna behöver också bättre vägförbindelser till E 4:an genom Södertörnsleden från Huddinge.
- 2003/04:T543 (s) Stockholmsberedningen har på ett förtjänstfullt sätt presenterat förslag till prioriteringar av infrastruktursatsningar i Mälardalen. Det är viktigt att dessa prioriteringar får genomslag när definitivt beslut fattas om vilka satsningar som skall prioriteras.
- 2003/04:T560 (kd) Det är av största betydelse att skapa förutsättningar för ett genomförande av Stockholmsberedningens förslag till insatser. Därigenom uppnås ökad samordning mellan de olika trafikslagen, ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet, en tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra Stockholm och minskade negativa effekter av biltrafiken.
- 2003/04:N341 (m) Behovet av infrastruktursatsningar i Stockholmsregionen är stort. Regionens behov av vägar, järnvägar, flyg och kollektivtrafik måste tillgodoses.

Östergötland

- 2002/03:T424 (kd) Det behövs satsningar på infrastrukturen i Östergötland inom alla transportslag. För att Östergötland skall kunna utvecklas kommunikationsmässigt och för att understödja den tydliga strävan som finns att Norrköping skall bli ett verkligt transportcentrum.

- 2002/03:T476 (s) En gemensam satsning på ökad godshandling i Oxelösunds och Norrköpings hamnar skulle i framtiden kunna avlasta Storstockholmsområdet stora transport- och miljöproblem, både i skärgården och på vägnätet.
- 2003/04:T268 (kd) Det behövs satsningar på infrastrukturen i Östergötland inom alla transportslag. För att Östergötland skall kunna utvecklas kommunikationsmässigt och för att understödja den tydliga strävan som finns att Norrköping skall bli ett verkligt transportcentrum.

Jönköpings län

- 2002/03:T533 (s) Transporter mellan företag är en mycket viktig del i processen för att skapa god tillväxt. Korta ledtider är här en viktig konkurrensfördel i nätverkssamarbetet. Detta medför att vägnätets standard är av avgörande betydelse för Jönköpings läns framtida utveckling och tillväxt.
- 2003/04:T460 (kd) En omfördelning av väganslaget bör göras så att såväl vägnät som järnvägsnät i Jönköpings län får ökade medel.

Västra Sverige

- 2002/03:T230 (m) Det är angeläget för tillväxten i Göteborg att infrastruktuursatsningar även görs i Västra Götaland. Detta gäller framför allt E 6 där vi ser att hela motorvägsbyggnaden genom Bohuslän genomförs. En utbyggnad av E 45/Vänerlänken är också vital för att lösa regionens infrastrukturella problem.
- 2002/03:T299 (m) Sverige behöver en utvecklad infrastruktur i Västsverige. Järnvägsnätet och, i ännu högre utsträckning, vägnätet måste byggas ut kraftigt och det måste ske snabbt.
- 2002/03:T372 (c) Det finns stora behov av satsningar inom infrastrukturområdet och det behövs betydligt kraftfullare förslag vad gäller ekonomiska resurser än vad som föreligger i årets budget. Behovet är bara i Västra Götaland 50 miljarder kronor under en tioårsperiod.
- 2002/03:T454 (s)
– yrkande 1 Under den kommande planeringsperioden bör det satsas medel så att minst samma vägstandard kan uppnås på E 18, som planeras i Norge, inom planperioden på hela sträckan Oslo–Stockholm. Även riksväg 45 blir allt viktigare som förbindelseled för Västsverige–Värmland–Norrlandslänen.
- 2002/03:T462 (kd)
– yrkande 14 Trafiksituationen i Göteborgsregionen bör ges en uppmärksamhet som motsvarar den i Stockholm, för vilken den parlamentariska Stockholmsberedningen tillsatts. Regeringen bör därför tillsätta en utredning med uppdrag att lämna förslag på åtgärder som förbättrar transportsystemet i Göteborgsregionen.

- 2002/03:T481 (s)
– yrkande 12
- 2002/03:T481 (s)
– yrkande 16
- 2002/03:N265 (fp)
– yrkande 2
- 2003/04:T303 (s)
- 2003/04:T379 (m)
- 2003/04:T477 (fp)
– yrkande 14
- 2003/04:T507 (kd,
m, fp, v, c, mp)
- 2003/04:T519 (c)
– yrkande 1
- 2003/04:T552 (mp)
- 2003/04:N288 (fp)
– yrkande 3
- Det är viktigt att Västsveriges hamnar utvecklas ifrån sina förutsättningar och specialområden. Investeringar i järnvägar till hamnarna för godstransporterna från Norge och norra Sverige behövs fortfarande.
- Behovet av investeringar i en bättre infrastruktur för kommunikationer i Västsverige är väldokumenterat - de nödvändiga infrastruktursatsningar som regionens olika delar är beroende av för att kunna utvecklas, både vad gäller enskilda människor och näringslivets situation, bör beslutas om.
- Det behövs satsningar på vägnätet, järnvägen, IT, postservicen, Vänersjöfarten, Dalslands kanal och flyget i Dalsland och Värmland.
- Infrastruktursatsningar för perioden 2004–2015 bör på ett bättre och mer rimligt sätt tillgodose trafiksäkerhet, miljö och utvecklingsmöjligheter i Västra Götaland.
- Sverige behöver en utvecklad infrastruktur i Västsverige. Järnvägsnätet och, i ännu högre utsträckning, vägnätet måste byggas ut kraftigt och det måste ske snabbt.
- Att avsätta medel för tjälsäkring av vägar i Dalsland är en nödvändig åtgärd som dessutom måste skyndas på. Järnvägens utbyggnad mot Oslo med rimligt antal stopp i Dalsland är också angelägen.
- Vid planläggning av infrastruktursatsningar för perioden 2004–2015 bör riksdagen särskilt uppmärksamma den eftersatta transportinfrastrukturen i Västra Götaland.
- Infrastruktursatsningar för perioden 2004–2015 bör på ett bättre och mer rimligt sätt tillgodose trafiksäkerhet, miljö och utvecklingsmöjligheter i Västra Götaland.
- Infrastruktursatsningar för perioden 2004–2015 bör på ett bättre och mer rimligt sätt tillgodose trafiksäkerhet, miljö och utvecklingsmöjligheter i Västra Götaland.
- Det behövs satsningar på vägnätet, järnvägen, IT, postservicen, Vänersjöfarten, Dalslands kanal och flyget i Dalsland och Värmland.

Östra Sverige

- 2002/03:T324 (kd)
- 2003/04:T463 (s)
- Behovet av kraftfulla satsningar på vägar och järnvägar i Kalmar län är stort. Ett väl fungerande kommunikationsnät, med snabba kommunikationer, är livsnödvändigt för länets företag.
- Infrastrukturen i Blekinge är av nationellt intresse på grund av Blekinges geografiska läge, ett förhållande som kommer att stärkas genom EU:s utvidgning. Angelägna infrastruktursatsningar i regionen måste därför genomföras.

- 2003/04:T481 (c, s, m, fp, kd, v) Med nödvändiga investeringar i Kalmar län kan infrastrukturen bli ett lika gott medel för att skapa tillväxt, utveckling och förstoring av arbetsmarknadsregioner som det varit och är i Mälardalsregionen.
- 2003/04:N332 (kd) – yrkande 5 Det behövs förbättrade kommunikationer vad gäller både arbets- och studiependling såväl inom som utom länsgränsen i Kalmar län. På alla sätt gäller det att aktivt verka för att få en infrastruktur anpassad till ”Sveriges Nya Framsida”.

Södra Sverige

- 2002/03:T248 (m) Skåne kan, i ett framtida perspektiv, bli en ”getingmidja” med tilltagande trafikproblem för transittrafik från Europa. Därför är det viktigt, även från nationell synpunkt, att redan nu börja planera för en förstärkning av infrastrukturen i sydöstra Skåne norrut från Ystad.
- 2002/03:T263 (fp) Utbyggnad av Europaväg 22 i sydöstra Sverige jämte upprustning av järnvägarna Karlskrona–Kristianstad och Karlskrona–Emmaboda samt utbyggnad av Sydostlänken mellan Älmhult och Karlshamn bör påbörjas snarast.
- 2002/03:T292 (m) Sverige är beroende av flera goda förbindelser över Öresund. Vi behöver slå vakt om både Öresundsbron, järnvägstunnel och färjetrafik. Därför är ”sundsringen” nödvändig.
- 2002/03:T340 (m) – yrkande 1 De infrastrukturinvesteringar som utgör felande länkar i väg- och järnvägsnätet i Skåne bör snarast behandlas och tidigareläggas.
- 2002/03:T340 (m) – yrkande 2 De nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne bör tillföras en större andel av landets samlade infrastrukturmedel så att andelen står i rimligare proportion till behovet av infrastruktur-satsningar.
- 2002/03:T340 (m) – yrkande 3 Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.
- 2002/03:T389 (v) Det behövs en hållbar satsning på infrastrukturen i sydöstra Sverige.
- 2002/03:T436 (s) Det finns ett stort behov av att satsa på infrastrukturen i Blekinge inom samtliga transportslag.
- 2002/03:N393 (kd) Det krävs åtgärder i infrastrukturen i regionalpolitiskt prioriterade åtgärder. Såväl vägnätet som luftfarten är av stor betydelse.
- 2003/04:T8 (m) – yrkande 12 För att med trovärdighet kunna hävda att de svenska intressena tillvaratas i europeisk infrastrukturplanering bör berörda projekt i Nordiska triangeln tidigareläggas i den nationella infrastrukturplaneringen.
- 2003/04:T310 (c) – yrkande 1 En förutsättning för ökad tillväxt är att det görs stora satsningar för att förbättra befintligt vägnät och att bygga ut såväl person- som godstågstrafiken i Skåne.

- 2003/04:T446 (fp) Utbyggnad av E 22 i Blekinge samt satsningar på upprustning av järnvägen Karlskrona—Emmaboda samt förlängning av järnvägen Älmhult—Olofström bör påbörjas snarast.
- 2003/04:T450 (fp) Vägverkets och Banverkets planerade infrastruktursatsningar i Skåne bör fullföljas och tidigareläggas.
– yrkande 1
- 2003/04:T453 (m) De nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne bör tillföras en större andel av landets samlade infrastrukturmedel så att andelen står i rimligare proportion till behovet av infrastruktursatsningar, antalet invånare och antalet olyckor.
– yrkande 1
- 2003/04:T453 (m) De infrastrukturinvesteringar som utgör felande länkar i väg- och järnvägsnätet i Skåne bör tidigareläggas.
– yrkande 2
- 2003/04:T453 (m) Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.
– yrkande 3
- 2003/04:T545 (s) Behovet av infrastruktursatsningar i Skåne är ett viktigt bidrag till hela Sveriges tillväxt och välfärd.
- 2003/04:MJ476 (m) Skåne är i dag motorn i svensk tillväxt. Detta kräver snara och kraftfulla satsningar på infrastrukturen vilket är en förutsättning för företagens vilja att etablera sig och kunna transportera sina varor. Att kunna leva och bo också innanför kustlinjen betyder också en levande landsbygd, bevarad service och arbetstillfällen. En satsning på väg- och järnvägsnätet i Skåne måste intensifieras och tidigareläggas.
– yrkande 9

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. Övergripande frågor och utgångspunkter, punkt 1 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Ulla Löfgren (m).

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 om övergripande frågor och utgångspunkter för infrastrukturplaneringen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 8,

2002/03:N227 av Bo Lundgren m.fl. (m) yrkande 15,

2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 6 och 11 samt

2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 2 i denna del och 7 samt

avslår motionerna

2002/03:T304 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkande 3,

2002/03:T327 av Holger Gustafsson och Birgitta Carlsson (kd, c) yrkande 1,

2002/03:T371 av Viviann Gerdin (c) yrkande 1,

2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,

2003/04:T13 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 5,

2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkande 3,

2003/04:T247 av Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd),

2003/04:T313 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson (båda c) yrkande 1,

2003/04:T406 av Lena Ek och Birgitta Sellén (båda c),

2003/04:T422 av Jeppe Johnsson (m),

2003/04:T472 av Hans Backman (fp) yrkande 1,

2003/04:T489 av Cinnika Beiming (s),

2003/04:T498 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) yrkande 1,

2003/04:T520 av Leif Jakobsson (s),

2003/04:T521 av Michael Hagberg och Christin Nilsson (båda s),

2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1–4, 9 och 15,

2003/04:T550 av Lennart Fremling (fp),

2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 2 och 5–7,

2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 3, 4, 8, 10, 12, 18 och 44,

2003/04:MJ401 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkandena 6 och 9 samt

2003/04:N335 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp) yrkande 3.

Ställningstagande

Bristen på fungerande infrastruktur är ett hinder för utvecklingen. I storstadsområdena innebär det att tillväxten hämmas, i glesbygden tvingas människor och företag flytta. Investeringar i infrastrukturen måste därför göras med utgångspunkt i de krav som verkligheten ställer och inte i partipolitiska, taktiska överväganden. Detta innebär bl.a. att tydliga samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler görs för varje tänkt infrastrukturinvestering.

Konkurrens är det effektivaste medlet för att uppnå ett effektivt transportsystem. Varje trafikslag har sina fördelar och för att de skall kunna utvecklas på bästa möjliga sätt bör de ges likvärdiga och rimliga konkurrensvillkor. Även en samverkan mellan olika transportslag måste stimuleras i syfte att åstadkomma ett effektivt transportsystem. Det finns exempel inom godstrafiken som visat att en samverkan mellan lastbil, järnväg och båt kan bli framgångsrik. Staten måste dock som ägare och planerare av infrastrukturen agera med såväl framförhållning som medvetenhet, exempelvis genom att stimulera utbyggnad av omlastningscentraler för att möjliggöra omlastning mellan olika transportslag.

2. Övergripande frågor och utgångspunkter, punkt 1 (fp)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

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 om övergripande frågor och utgångspunkter för infrastrukturplaneringen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2002/03:T304 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkande 3,

2003/04:T13 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 5,

2003/04:T472 av Hans Backman (fp) yrkande 1 och

2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 2 och 5–7 samt

avslår motionerna

2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 8,

2002/03:T327 av Holger Gustafsson och Birgitta Carlsson (kd, c) yrkande 1,

2002/03:T371 av Viviann Gerdin (c) yrkande 1,

2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,

2002/03:N227 av Bo Lundgren m.fl. (m) yrkande 15,

2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 6 och 11,

2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkande 3,

2003/04:T247 av Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd),

2003/04:T313 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson (båda c) yrkande 1,

2003/04:T406 av Lena Ek och Birgitta Sellén (båda c),
 2003/04:T422 av Jeppe Johnsson (m),
 2003/04:T489 av Cinnika Beiming (s),
 2003/04:T498 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) yrkande 1,
 2003/04:T520 av Leif Jakobsson (s),
 2003/04:T521 av Michael Hagberg och Christin Nilsson (båda s),
 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 2 i denna del och 7,
 2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1–4, 9 och 15,
 2003/04:T550 av Lennart Fremling (fp),
 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 3, 4, 8, 10, 12, 18 och 44,
 2003/04:MJ401 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkandena 6 och 9 samt
 2003/04:N335 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi efterfrågar en transportpolitik som bygger på ökad konkurrens såväl mellan olika transportföretag som inom transportslagen. Allt i syfte att skapa goda förutsättningar för godstransporterna, persontrafiken, tillväxten och enskilda människors välfärd. En åtgärd för att uppnå en högre grad av konkurrens inom godstransportmarknaden är att SJ:s kvarvarande monopol avskaffas och att sjöfartens potential utnyttjas i högre utsträckning genom att hamnar och lastsystem fortlöpande moderniseras.

Vi anser vidare att handikappanpassningen av kollektivtrafiken måste påskyndas, mot bakgrund av att relativt lite har hänt inom detta område. Fortsatta stimulansbidrag för detta ändamål är därför nödvändiga.

Transportpolitiken måste även beakta att åtta av tio persontransporter i landet företas i privatbil samt att detta transportsätt är särskilt viktigt i de delar av landet där kollektivtrafiken inte är utbyggd. I dessa områden är bilen en nödvändighet. Detta måste hållas i åtanke då frågor kring bilen och pålagor på bilismen diskuteras, samtidigt som det är viktigt att bilen som fordon utvecklas så att miljöpåverkan av bilismen minimeras. För att ytterligare belysa bilens roll ur ett antal perspektiv bör en bilsocial utredning tillsättas.

3. Övergripande frågor och utgångspunkter, punkt 1 (c)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om övergripande frågor och utgångspunkter för infrastrukturplaneringen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkande 3,

2003/04:T313 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson (båda c) yrkande 1 och
2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 3, 4, 8, 10, 12, 18 och 44 samt
avslår motionerna
2002/03:T304 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkande 3,
2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 8,
2002/03:T327 av Holger Gustafsson och Birgitta Carlsson (kd, c) yrkande 1,
2002/03:T371 av Viviann Gerdin (c) yrkande 1,
2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,
2002/03:N227 av Bo Lundgren m.fl. (m) yrkande 15,
2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 6 och 11,
2003/04:T13 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 5,
2003/04:T247 av Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd),
2003/04:T406 av Lena Ek och Birgitta Sellén (båda c),
2003/04:T422 av Jeppe Johnsson (m),
2003/04:T472 av Hans Backman (fp) yrkande 1,
2003/04:T489 av Cinnika Beiming (s),
2003/04:T498 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) yrkande 1,
2003/04:T520 av Leif Jakobsson (s),
2003/04:T521 av Michael Hagberg och Christin Nilsson (båda s),
2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 2 i denna del och 7,
2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1–4, 9 och 15,
2003/04:T550 av Lennart Fremling (fp),
2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 2 och 5–7,
2003/04:MJ401 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkandena 6 och 9 samt
2003/04:N335 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp) yrkande 3.

Ställningstagande

Ett väl fungerande transportsystem är en avgörande förutsättning för utveckling. De olika transportslagen vägar, järnvägar, flyg och sjöfart bör utnyttjas så optimalt som möjligt beroende på vilka behov som skall tillgodoses. Men transportsystemet belastar också och påverkar vår gemensamma livsmiljö och hälsa negativt genom förbränning av fossila bränslen, spridning av naturfrämmande ämnen samt ianspråktagande av naturresurser och biologisk mångfald. Det framtida transportsystemets miljöpåverkan måste därför minimeras för att möjliggöra en långsiktigt hållbar utveckling. Tekniken och framställningen av alternativa bränslen måste utvecklas och forskningen måste intensifieras så att spridning av naturfrämmande ämnen, partiklar och andra miljöstörande ämnen minimeras. Samtidigt måste transporter flyttas från väg till järnväg. Centerpartiet anser att bilen är en förutsättning för att kunna bo och verka i glesbygden, samtidigt som det i ett större perspektiv är uppenbart att trafiksektorns miljöbelastning måste minska. I det framtida transportsystemet måste därför bilismens miljöpåver-

kan minskas. Nollvisionen för dödade och allvarligt skadade i trafiken bör även vara vägledande i arbetet med att minimera transportsystemets negativa påverkan på vår hälsa och livsmiljö.

Vidare är det enligt Centerpartiet oacceptabelt att andelen funktionshindrade som kan använda kollektivtrafiken uppgår till endast 75 procent. Transportsystemet måste vara tillgängligt för alla. Det krävs åtgärder för att underlätta funktionshindrades orientering på flygplatser, färjeterminaler, järnvägsstationer, bussterminaler och hållplatser samt ombord på de olika transportmedlen.

Ett viktigt medel för att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem är att trafiken och de olika trafikslagen får bära sina egna kostnader. Vi förordar därför en beskattning som så nära som möjligt motsvarar den externa marginalkostnaden.

I syfte att skapa ett effektivt och sammanhängande transportsystem kräver vi att inrättandet av en myndighet med samlat ansvar för transportinfrastrukturen bör utredas. Dagens situation där ansvaret för transportinfrastrukturen är uppdelat på de olika trafikverken motverkar en önskvärd helhetssyn på transportsystemet samt en långsiktig och hållbar transportplanering. För att främja kombitrafikens utveckling och företagens logistikplanering krävs ett utökat samarbete med berörda parter, nationella och internationella. Arbetet med att underlätta för kombitrafik i Sverige och i övriga EU måste därför intensifieras. Vi vill vidare uppmärksamma att cykeln och mopeden på många ställen, inte minst på mindre orter, är ett oslagbart transportmedel. Byggandet och underhållet av cykelvägarna, som är en viktig del av vägnätet, borde därmed prioriteras högre.

4. Övergripande frågor och utgångspunkter, punkt 1 (v)

av Karin Svensson Smith (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om övergripande frågor och utgångspunkter för infrastrukturplaneringen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2003/04:T498 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) yrkande 1 och

2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 3 och 8 samt avslår motionerna

2002/03:T304 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkande 3,

2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 8,

2002/03:T327 av Holger Gustafsson och Birgitta Carlsson (kd, c) yrkande 1,

2002/03:T371 av Viviann Gerdin (c) yrkande 1,

2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s) yrkandena 1 och 2,

2002/03:N227 av Bo Lundgren m.fl. (m) yrkande 15,

2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 6 och 11,

2003/04:T13 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 5,
2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkande 3,
2003/04:T247 av Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd),
2003/04:T313 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson (båda c) yrkan-
de 1,
2003/04:T406 av Lena Ek och Birgitta Sellén (båda c),
2003/04:T422 av Jeppe Johnsson (m),
2003/04:T472 av Hans Backman (fp) yrkande 1,
2003/04:T489 av Cinnika Beiming (s),
2003/04:T520 av Leif Jakobsson (s),
2003/04:T521 av Michael Hagberg och Christin Nilsson (båda s),
2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 2 i denna del och 7,
2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1–4, 9 och 15,
2003/04:T550 av Lennart Fremling (fp),
2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 2 och 5–7,
2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 4, 10, 12, 18 och 44,
2003/04:MJ401 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkandena 6 och 9 samt
2003/04:N335 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp) yr-
kande 3.

Ställningstagande

Transportsystemet utgör i dag en stor belastning på vår gemensamma miljö och hälsa. Det framtida transportsystemets miljöpåverkan måste därför minimeras för att möjliggöra en långsiktigt hållbar utveckling i enlighet med det av riksdagen beslutade målet för transportpolitiken. En åtgärd för att minska förbränningen av fossila bränslen, spridning av naturfrämmande ämnen samt användning av naturresurser och förstörande av biologisk mångfald är att flytta transporter från väg till det mer miljövänliga transportslaget järnväg. Tekniken och framställningen av alternativa bränslen måste samtidigt utvecklas medan forskningen inom området intensifieras.

Ett viktigt medel för att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem är att trafiken och de olika trafikslagen får bära sina egna kostnader. De totala skatterna och avgifterna måste därför så nära som möjligt motsvara den externa marginalkostnaden för transporter. En sådan beskattning hade gynnat såväl sjöfarten som tågtrafiken. Vi anser att SJ:s och alla andra tågoperatörers dåliga ekonomi förklaras av att tågtrafiken i princip täcker de kostnader den förorsakar samtidigt som den skall konkurrera med biltrafik och flyg, som inte täcker de kostnader denna trafik ger upphov till. Regeringen måste mot denna bakgrund återkomma till riksdagen med en redogörelse för hur man skall skapa rättvisa villkor mellan de olika transportslagen.

5. Planeringssystemet, punkt 2 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Ulla Löfgren (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om planeringssystemet. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 4 och 10 samt avslår framställning 2003/04:RRS3 och motionerna 2002/03:T259 av Agneta Ringman (s), 2002/03:T408 av Lennart Axelsson m.fl. (s) yrkande 1, 2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 19, 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 45–47, 2002/03:N340 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c) yrkande 4, 2002/03:N347 av Sven Gunnar Persson (kd) yrkande 3, 2002/03:N399 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s) yrkande 2, 2003/04:T2 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 1–3, 2003/04:T7 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd) yrkandena 3 och 4, 2003/04:T11 av Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (båda c) yrkande 3, 2003/04:T453 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkande 7, 2003/04:T538 av Michael Hagberg (s), 2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 12, 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 2 och 5–7 samt 2003/04:N328 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 14.

Ställningstagande

Vi moderater ser mycket positivt på att planeringsprocessen förändras. Den nuvarande processen är alltför statisk och uppfyller inte de krav som bör ställas på ett politiskt styrinstrument för infrastrukturåtgärder. Det vi efterfrågar är en möjlighet att göra omprövningar av planerna utifrån ändrade prioriteringar. Regeringen ser i dag två alternativa principer för en årlig uppdatering av åtgärdsplanerna och vi välkomnar ett förslag som kan säkerställa riksdagens inflytande över revidering av åtgärdsplanerna.

Vi anser vidare att principerna för lokal och regional medfinansiering i olika infrastrukturprojekt bör tydliggöras. Det finns stora skillnader mellan olika projekt vad gäller medfinansieringsgraden i de större projekt som nu är aktuella, vilket riskerar att leda till konflikter på längre sikt. Lokal/regional medfinansiering kan leda till att lokalt och regionalt prioriterade projekt genomförs framför lägre prioriterade projekt, vilket naturligtvis är bra. Det är viktigt att spelreglerna är desamma över landet, inte minst för att undvika misstankar om att medfinansieringsgraden är en fråga som avgörs på regionalpolitiska grunder.

Angående den fysiska planeringsprocessen anser vi att dagens regelverk orsakar onödiga förseningar och för stora kostnader i planeringsprocessen. Miljöbalken bör därför revideras i de delar där den kan förorsaka infrastrukturprojekten kostnader som är onödiga i förhållande till miljönyttan.

6. Planeringssystemet, punkt 2 (kd)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om planeringssystemet. Därmed bifaller riksdagen framställning 2003/04:RRS3 och motionerna

2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 19,

2002/03:N347 av Sven Gunnar Persson (kd) yrkande 3,

2003/04:T2 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 1–3 och

2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 12 och avslår motionerna

2002/03:T259 av Agneta Ringman (s),

2002/03:T408 av Lennart Axelsson m.fl. (s) yrkande 1,

2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 45–47,

2002/03:N340 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c) yrkande 4,

2002/03:N399 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s) yrkande 2,

2003/04:T7 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd) yrkandena 3 och 4,

2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 4 och 10,

2003/04:T11 av Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (båda c) yrkande 3,

2003/04:T453 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkande 7,

2003/04:T538 av Michael Hagberg (s),

2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 2 och 5–7 samt

2003/04:N328 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 14.

Ställningstagande

I framställningen från Riksrevisionens styrelse anges att länens infrastrukturplanering inte i alla delar följt regeringens planeringsdirektiv. Kristdemokraterna anser att förklaringen till detta i huvudsak står att finna i regeringens otydliga direktiv. Kristdemokraterna har tidigare, i samband med 2001 års infrastrukturproposition och vid upprepade tillfällen därefter, påtalat exempelvis att en stor svaghet hos regeringens transportpolitik är att de transportpolitiska delmålen, i synnerhet det om en positiv regional utveckling, inte konkretiserats i tillräcklig grad. Då Riksrevisionens anmärkningar förklaras av regeringens agerande, och brist på agerande, anser vi i

likhet med Riksrevisionens styrelse att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redovisning av de åtgärder som vidtagits med anledning av granskningen av länens infrastrukturplanering.

Vi vill även uppmärksamma den strategistudie som föregick Riksrevisionens granskning. Det konstaterades i denna att en granskning av infrastrukturplaneringen kan motiveras dels av det kraftiga tillskott av resurser främst till investeringar på järnvägssidan som föreslogs i 2001 års infrastrukturproposition, dels av den kritik som riktats mot en del av de projekt som pekades ut i propositionen. Vi anser att en sådan oberoende granskning är motiverad.

Vi anser även att en planeringsram bör avsättas för investeringar i sjöfartens infrastruktur eftersom sjöfarten är av såväl nationellt som regionalt intresse och kan utgöra ett viktigt komplement till vägtrafiken.

Vad gäller den fysiska planeringen anser vi att lagen om byggande av järnväg, med dess koppling till miljöbalken, stadgar en mycket omfattande och tidsödande planerings- och prövningsprocess i flera led. Åtta års processtid – från regerings- eller riksdagsbeslut – är inte osannolik innan spaden kan sättas i marken för byggande av t.ex. pendeltågstunneln i Stockholm och Ostlänken från Järna via Nyköping till Linköping. Då detta är otillfredsställande bör möjligheten att korta processtiden utredas omgående.

7. Planeringssystemet, punkt 2 (c)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om planeringssystemet. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 45–47, 2002/03:N340 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c) yrkande 4, 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 2 och 5–7 samt 2003/04:N328 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 14 och avslår framställning 2003/04:3 och motionerna 2002/03:T259 av Agneta Ringman (s), 2002/03:T408 av Lennart Axelsson m.fl. (s) yrkande 1, 2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 19, 2002/03:N347 av Sven Gunnar Persson (kd) yrkande 3, 2002/03:N399 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s) yrkande 2, 2003/04:T2 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 1–3, 2003/04:T7 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd) yrkandena 3 och 4, 2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 4 och 10, 2003/04:T11 av Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (båda c) yrkande 3, 2003/04:T453 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkande 7, 2003/04:T538 av Michael Hagberg (s) och 2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 12.

Ställningstagande

Centerpartiet efterlyser ett framtidens transportsystem där olika transportslag utnyttjas och kompletterar varandra på korta och långa distanser samt där målet är att helheten optimeras. Vi anser att detta synsätt borde prägla även planeringsprocessen där man inte bör låsa planeringen till ett transportslag i ett tidigt skede, exempelvis i miljöprövningsprocessen.

Vad gäller det nationella och regionala ansvaret för infrastrukturfrågor anser vi att den nationella politiken bör utforma övergripande mål och avsätta resurser. Den nationella nivån har också ett ansvar för en väl fungerande infrastruktur från ett nationellt och internationellt perspektiv.

Då en övervägande del av transporterna är av sådan karaktär att de inte i första hand är av nationellt intresse men mycket viktiga ur lokal och regional synvinkel anser vi att beslut som rör kommunikationer i större utsträckning bör fattas på regional nivå, vilket innebär bl.a. att de regionala nivåerna är väl representerade i planeringsprocessen, vilket kan vara ett sätt att få väl avvägda och riktiga satsningar utifrån lokala och regionala behov. Med en regional planering utifrån de nationella målen kan en större folklig förankring uppnås, vilket är angeläget bl.a. för att prioriteringar mellan olika satsningar ofta görs bäst på regional nivå. För att åstadkomma ett hållbart och tillgängligt transportsystem är det även nödvändigt att samhällsplaneringen utgår från en demokratisk process där alla samhällsgrupper ges möjligheter att delta på lika villkor. Kommunala och regionala planer samt samråd måste därför vara tillgängliga för alla samhällsmedborgare och finnas utställda i en lokal som är tillgänglig även för rörelsehindrade samt finnas på medier som även synskadade kan ta del av.

Vidare anser vi att större hänsyn måste tas till att åkermark globalt sett är en bristvara. Vid planering och utbyggnad av infrastruktur måste därför en utgångspunkt vara att så lite åkermark som möjligt tas i anspråk.

Vad gäller den digitala IT-infrastrukturen anser vi att det behövs en digital allemansrätt som garanterar alla tillgång till den nya tekniken, eftersom denna är en viktig förutsättning för att skapa livskraft och tillväxt i hela landet. Staten bör därför behandla denna infrastruktur och den traditionella fysiska infrastrukturen samlat.

8. Planeringsramarna och långsiktsplanerna, punkt 3 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Ulla Löfgren (m).

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 om planeringsramarna och långsiktsplanerna. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2002/03:T266 av Jeppe Johnsson m.fl. (m) yrkande 2,

2002/03:T291 av Cristina Husmark Pehrsson (m),
2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1 och 6,
2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1, 2, 5, 7 och 8 samt
2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1 i denna del och
4 samt
avslår proposition 2003/04:95 och motionerna
2002/03:T213 av Rigmor Stenmark (c) yrkande 2,
2002/03:T279 av Agne Hansson (c) yrkande 2,
2002/03:T295 av Birgitta Carlsson (c) yrkande 1,
2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkandena 14 och 15,
2002/03:T371 av Viviann Gerdin (c) yrkande 2,
2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 1–4, 7, 8 och 34,
2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s) yrkandena 4–8,
2002/03:T532 av Carina Hägg (s),
2002/03:N267 av Yvonne Ångström m.fl. (fp) yrkandena 4 och 5,
2002/03:N302 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp) yr-
kandena 20 och 21,
2002/03:N307 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 2,
2002/03:N392 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkande 6,
2002/03:Bo319 av Carin Lundberg m.fl. (s) yrkandena 6 och 7,
2003/04:T5 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Göran Norlander (båda s),
2003/04:T13 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 1, 3 och 4,
2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 2 och 4–6,
2003/04:T15 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 1,
2003/04:T421 av Runar Patriksson (fp),
2003/04:T515 av Carin Lundberg och Anders Sundström (båda s),
2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 5–8,
2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 8 och 9,
2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 13–15,
2003/04:N328 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 23,
2003/04:N330 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 2 och
2003/04:N346 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkande 7.

Ställningstagande

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

Det är nu tydligt att den politik som förs av regeringen, i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna, inte kommer att resultera i en infrastruktur som svarar mot de behov som finns i samhället. Vi vill särskilt lyfta upp följande punkter:

För det första innebär regeringens förslag att anslagen till järnvägssatsningar ökar kraftigt trots att de stora behoven enligt regeringens egen utredning – Godstransportdelegationen – främst ligger inom vägsektorn.

För det andra finns det en lång rad objekt på såväl det nationella som det regionala vägnätet som är angelägna såväl från samhällsekonomiska som från trafiksäkerhetsmässiga synpunkter som inte ryms inom den föreslagna planeringsramen. Av särskild vikt är en fortsatt utbyggnad av landets motorvägsnät, inriktad på en komplett motorvägsförbindelse mellan de tre största städerna samt ett fullföljande av de svenska åtagandena i den nordiska triangeln. Även de särskilda trafikproblem som kan observeras i storstadsområdena måste åtgärdas snarast i syfte att skapa ett förbättrat trafikflöde, minskade utsläpp, ökad trafiksäkerhet och högre livskvalitet för medborgarna. Utöver dessa exempel finns det ett antal andra projekt som är angelägna. I detta sammanhang vill vi även uppmärksamma att åtskilliga kilometer väg försetts med mitträcken de senaste åren samt att det är viktigt att dessa åtgärder inte ersätter utbyggnad till motorvägsstandard. Mötessepareringen skall inte ses som ett alternativ till höjd standard, utan snarare som ett komplement som kan höja trafiksäkerheten.

För det tredje är ramen för drift och underhåll även enligt regeringens egen myndighet Vägverket otillräcklig för att långsiktigt säkra standarden på vägnätet. Mer resurser krävs för att säkra standarden på våra vägar.

För det fjärde, angående järnvägsinfrastrukturen, anser vi att bristerna i tillförlitlighet är den spårbundna trafikens största problem. För att utvecklas till ett verkligt alternativ till vägtransporter måste tågtrafikens tidhållning förbättras, vilket gäller såväl gods- som persontrafiken. Mot denna bakgrund föreslås att en minskning av de infrastrukturrelaterade förseningarna på järnvägen skall prioriteras. Då vi förespråkar en omfördelning av medel från järnvägsinvesteringar till väginvesteringar anser vi att en del av de projekt regeringen pekar ut i långsiktsplanerna inte skall genomföras. Detta gäller bl.a. Norrbotniabanan.

För det femte anser vi att infrastrukturprojekt med stora kostnadsökningar bör omprövas eftersom de senaste årens erfarenhet utvisat att flera stora projekt blivit dyrare än beräknat. Man bör inte, som regeringen föreslår, invänta att kostnadsökningen överstiger 10 % innan denna omprövning görs.

Sist men inte minst vill vi uppmärksamma att det fortfarande saknas finansiering till den av regeringen föreslagna satsningen, vilket undergräver förtroendet för infrastrukturpolitiken.

Vi kräver mot denna bakgrund att regeringen återkommer med ett nytt förslag till ekonomisk planeringsram för investeringar i järnvägar och nationella stamvägar för perioden 2004–2015 i enlighet med vad som ovan anförts.

9. Planeringsramarna och långsiktsplanerna, punkt 3 (fp)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

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 om planeringsramarna och långsiktplanerna. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkandena 14 och 15,
 2002/03:N267 av Yvonne Ångström m.fl. (fp) yrkandena 4 och 5,
 2003/04:T13 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 1, 3 och 4 samt
 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 8 och 9 samt
 avslår proposition 2003/04:95 och motionerna
 2002/03:T213 av Rigmor Stenmark (c) yrkande 2,
 2002/03:T266 av Jeppe Johnsson m.fl. (m) yrkande 2,
 2002/03:T279 av Agne Hansson (c) yrkande 2,
 2002/03:T291 av Cristina Husmark Pehrsson (m),
 2002/03:T295 av Birgitta Carlsson (c) yrkande 1,
 2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1 och 6,
 2002/03:T371 av Viviann Gerdin (c) yrkande 2,
 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 1–4, 7, 8 och 34,
 2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s) yrkandena 4–8,
 2002/03:T532 av Carina Hägg (s),
 2002/03:N302 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp) yrkandena 20 och 21,
 2002/03:N307 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 2,
 2002/03:N392 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkande 6,
 2002/03:Bo319 av Carin Lundberg m.fl. (s) yrkandena 6 och 7,
 2003/04:T5 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Göran Norlander (båda s),
 2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1, 2, 5, 7 och 8,
 2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 2 och 4–6,
 2003/04:T15 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 1,
 2003/04:T421 av Runar Patriksson (fp),
 2003/04:T515 av Carin Lundberg och Anders Sundström (båda s),
 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1 i denna del och 4,
 2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 5–8,
 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 13–15,
 2003/04:N328 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 23,
 2003/04:N330 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 2 och
 2003/04:N346 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkande 7.

Ställningstagande

Folkpartiet anser att Sverige behöver tillväxt – för arbete och för välfärd. En infrastruktur som tillgodoser företags och människors behov av transporter är en förutsättning för detta. Då flaskhalsarna i dagens infrastruktur är så stora att de allvarligt hämmar förutsättningarna för tillväxt i landets viktigaste tillväxtregioner anser vi att satsningarna på infrastrukturen bör vara större än regeringen föreslår. Folkpartiets förslag till planeringsramar för infrastrukturinvesteringar uppgår till 107,7 miljarder kronor för järn-

väginvesteringar och 48,1 miljarder kronor till väginvesteringar, vilket innebär en kraftigt ökad ambitionsnivå för väginvesteringar jämfört med regeringens förslag.

Vårt förslag möjliggör att allvarliga flaskhalsar i infrastrukturen kan åtgärdas under perioden så att framkomligheten ökas för både person- och godstransporter. Mycket talar för att centrala insatser för att bygga bort dessa flaskhalsar tidigareläggs under planeringsperioden. Utrymme för detta kan också skapas genom att andra projekt senareläggs under perioden.

Viktigast i Stockholmsregionen är Mälartunneln som ökar spårkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet. Folkpartiet välkomnar att detta nu till slut prioriteras också av regeringen, så att en tidigareläggning möjliggörs. Den är av högsta prioritet. Vi välkomnar likaså att riksväg 73 mot Nynäshamn nu snarast kan komma till stånd.

Däremot finner vi det inte acceptabelt att regeringen fortsatt utelämnar byggandet av en komplett ringled och Förbifart Stockholm i investeringsplanerna för 2004–2015. Förbifart Stockholm bör genomföras, vilket det också fanns enighet om i Stockholmsberedningen. Det är likaså angeläget med en ny koppling mellan E 18 och E 4 samt Huvudstaleden liksom bättre vägförbindelser till E 4:an på Södertörn liksom i Roslagen.

I Västsverige utgör Göteborgs central en betydande flaskhals med sin säckkonstruktion. Tågförbindelsen Västlänken skulle underlätta tågtrafiken genom Göteborg väsentligt och möjliggöra snabbtågsförbindelse med Landvetter flygplats. I Västsverige bör fullföljandet av E 6 genom Bohuslän enligt plan och fyrfältstandard på E 20, riksvägarna 40 och 45 samt en tvärförbindelse mellan E 20 och riksväg 45 likaså prioriteras.

Vad gäller tjälsäkring, bärkraftssäkring och upprustning av vägnätet anser vi att det är av största vikt att hela landet har en sådan standard på vägnätet att råvaruförsörjningen till industrin kan tryggas hela året och att de färdiga produkterna kan fraktas därifrån till kunderna. Därför är det viktigt att vägnätet tjälsäkras, så att t.ex. inte skogsindustrin drabbas av avbrott i sin produktion på grund av dåliga, tjälsjuka och bärighetssvaga vägar. Undermåliga vägar får inte vara det som hotar jobben runt om i Sverige.

10. Planeringsramarna och långsiktsplanerna, punkt 3 (kd)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2002/03:N307 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 2,

2002/03:N392 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkande 6,

2003/04:T15 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 1,

2003/04:N330 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 2 och
2003/04:N346 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkande 7 och
avslår proposition 2003/04:95 och motionerna
2002/03:T213 av Rigmor Stenmark (c) yrkande 2,
2002/03:T266 av Jeppe Johnsson m.fl. (m) yrkande 2,
2002/03:T279 av Agne Hansson (c) yrkande 2,
2002/03:T291 av Cristina Husmark Pehrsson (m),
2002/03:T295 av Birgitta Carlsson (c) yrkande 1,
2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkandena 14 och 15,
2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1 och 6,
2002/03:T371 av Viviann Gerdin (c) yrkande 2,
2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 1–4, 7, 8 och 34,
2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s) yrkandena 4–8,
2002/03:T532 av Carina Hägg (s),
2002/03:N267 av Yvonne Ångström m.fl. (fp) yrkandena 4 och 5,
2002/03:N302 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp) yr-
kandena 20 och 21,
2002/03:Bo319 av Carin Lundberg m.fl. (s) yrkandena 6 och 7,
2003/04:T5 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Göran Norlander (båda s),
2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1, 2, 5, 7 och 8,
2003/04:T13 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 1, 3 och 4,
2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 2 och 4–6,
2003/04:T421 av Runar Patriksson (fp),
2003/04:T515 av Carin Lundberg och Anders Sundström (båda s),
2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1 i denna del och 4,
2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 5–8,
2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 8 och 9,
2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 13–15 och
2003/04:N328 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 23.

Ställningstagande

Kristdemokraterna ställer sig bakom en ökning av den totala ramen för investeringar i vägar och järnvägar eftersom vi anser att Sverige behöver en kraftfull satsning på infrastrukturen. Enligt vår uppfattning innebär dock regeringens förslag att en oproportionerligt stor del av ramen kommer att användas till stora järnvägsprojekt med tveksamma lönsamhetskalkyler, samtidigt som ramen för åtgärder i väginfrastrukturen är otillräcklig. Vi föreslår därför att ramen för investeringar i järnvägsinfrastruktur bibehålls i enlighet med tidigare riksdagsbeslut och att ökningen av den totala ramen i stället fördelas på åtgärder i väginfrastrukturen. Ramen för investeringar i vägar höjs enligt vårt förslag med 4,9 miljarder kronor till totalt 47 miljarder och ramen för drift och underhåll av vägnätet höjs med 1,3 miljarder till totalt 88,3 miljarder.

Angående den oförändrade ramen för investeringar i järnvägar menar vi att den redan före regeringens förslag till utökning, är historisk i den meningen att det aldrig satsats så mycket på järnvägar. Vi anser dock inte att

Norrbotniabanan i dagsläget kan anföras som argument för en utökad ram. Vidare anser vi att den kostnadsbesparing på en miljard som ålagts Vägverket även borde motsvaras av en proportionerlig kostnadsbesparing på järnvägsinvesteringarna, vilket skulle innebära 2,5 miljarder. Givet dessa två besparingar kan de projekt som anges i banhållningsplanen i stort sett genomföras med en oförändrad total ram.

En utökad ram för investeringar i väginfrastruktur motiveras bl.a. av att väginvesteringarna är den del av transportpolitiken som lidit mest av de senaste årens rödgröna regeringssamarbete. Ambitionsnivån vad gäller väginvesteringar behöver därför höjas på både kort och lång sikt.

Trafiksäkerhetsarbetet förutsätter på vissa sträckor en utbyggnad till motorvägsstandard. Regeringen uppvisar i dag en alltför stor tilltro till andra mindre åtgärder i trafikmiljön.

Likaså måste trafikproblemen i storstäderna till stor del byggas bort genom nyinvesteringar på vägsidan. I både Stockholm och Göteborg råder stor osäkerhet om framtiden för två projekt som avsevärt skulle underlätta för den förbipasserande trafiken och minska den miljövidriga köbildningen, Förbifart Stockholm respektive en ny Göta älv-förbindelse. Betydligt ökade resurser till Vägverkets och länens planering behövs för att dessa investeringar skall bli verklighet inom en överskådlig framtid.

Även landsbygden är i behov av satsningar på väginfrastrukturen eftersom den eftersatta infrastrukturen har permanentat landsbygdens kris och fortsatta utarmning.

Bra kommunikationer är även en förutsättning för att små företag skall kunna transportera sina produkter och för att människor skall kunna resa effektivt oavsett var i landet företaget finns.

Med hänsyn till samhällsekonomi, miljö och trafiksäkerhet anser Kristdemokraterna att utbyggnaden av den nordiska transporttriangeln, transportstråken mellan huvudstadsregionerna, skall ges en högre prioritet. På vägsidan skall en utbyggd transporttriangel innebära motorvägsstandard.

Såsom ett prioriterat infrastrukturprojekt bör denna transporttriangel också utvidgas till en ”nordisk rektangel” som tar hänsyn till den snabbt ökande efterfrågan på transporter mot de nya EU-medlemsstaterna runt Östersjön. Den 1 maj 2004 blir Estland, Lettland, Litauen och Polen medlemmar i EU. En viktig del i det utvecklade integrationsarbete som behövs är förbättrade kommunikationsleder och transportmöjligheter.

En strategi behövs för de åtgärder i Sverige som krävs för att infrastrukturellt ansluta Sverige till de nya EU-länderna kring Östersjön. En del i den ambitionshöjning som Kristdemokraterna föreslår för vägutbyggnaden, bör därför vara att infrastrukturen i sydöstra Sverige, i synnerhet E 22, förbättras med sikte på att skapa bättre transportförutsättningar gentemot övriga Östersjöregionen.

Angående vårt förslag till utökad ram för drift och underhåll av vägarna vill vi understryka att regeringens förslag enligt Vägverket innebär att det efter 3–4 år blir nödvändigt att antingen sänka målstandarden eller att till-

föra mer pengar till drift och underhåll. Mer resurser behövs således för att säkerställa standarden på våra vägar. Detta är av största vikt inte minst för landsbygden, vars permanenta kris och utarmning till stor del förklaras av den eftersatta infrastrukturen.

11. Planeringsramarna och långsiktsplanerna, punkt 3 (c)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

- 2002/03:T213 av Rigmor Stenmark (c) yrkande 2,
 2002/03:T279 av Agne Hansson (c) yrkande 2,
 2002/03:T295 av Birgitta Carlsson (c) yrkande 1,
 2002/03:T371 av Viviann Gerdin (c) yrkande 2,
 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 1–4, 7, 8 och 34,
 2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 2 och 4–6,
 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 13–15 och
 2003/04:N328 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 23 och
 avslår proposition 2003/04:95 och motionerna
- 2002/03:T266 av Jeppe Johnsson m.fl. (m) yrkande 2,
 2002/03:T291 av Cristina Husmark Pehrsson (m),
 2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkandena 14 och 15,
 2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1 och 6,
 2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s) yrkandena 4–8,
 2002/03:T532 av Carina Hägg (s),
 2002/03:N267 av Yvonne Ångström m.fl. (fp) yrkandena 4 och 5,
 2002/03:N302 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp) yrkandena 20 och 21,
 2002/03:N307 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 2,
 2002/03:N392 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkande 6,
 2002/03:Bo319 av Carin Lundberg m.fl. (s) yrkandena 6 och 7,
 2003/04:T5 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Göran Norlander (båda s),
 2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1, 2, 5, 7 och 8,
 2003/04:T13 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 1, 3 och 4,
 2003/04:T15 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 1,
 2003/04:T421 av Runar Patriksson (fp),
 2003/04:T515 av Carin Lundberg och Anders Sundström (båda s),
 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 1 i denna del och 4,
 2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 5–8,
 2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 8 och 9,
 2003/04:N330 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 2 och

2003/04:N346 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkande 7.

Ställningstagande

Dagens infrastruktursituation kräver enligt Centerpartiet kraftfulla och omedelbara åtgärder. För att komma till rätta med de problem som finns i dagens infrastruktur föreslår vi en ny prioriteringsordning. För det första: ta igen det eftersatta underhållet och garantera en underhållsnivå som inte tillåter nya eftersläpningar. Genomför satsningar på tjälsäkring, bärlighet och rekonstruktion. För det andra: Bygg bort flaskhalsar i befintliga transportsystem och genomför redan planerade projekt. För det tredje: genomför önskvärda nyanläggningar och nyinvesteringar.

Angående det eftersläpande underhållet vill vi uppmärksamma att det enligt Vägverkets uppskattning uppgår till 17 miljarder. Dessa eftersläpningar innebär en försämrad trafiksäkerhet, ökad miljöbelastning samt ökade kostnader för näringslivet och enskilda bl.a. i form av återkommande fordonsreparationer. Det behövs därför ordentliga satsningar i syfte att ta igen det eftersatta underhållet och garantera att ytterligare eftersläpningar inte uppstår. Vi kräver även att allmänna vägar i vårt land skall vara farbara vägar året runt utan fara för liv och hälsa eller risk för stora skador på de fordon som används. För att uppnå detta måste en skamgräns upprättas för lägsta acceptabla standard på vägnätet. Detta är viktigt inte minst för den teknik- och kunskapsintensiva skogsindustrin.

Vi vill även uppmärksamma betydelsen av det enskilda vägnätet för landsbygdsboende, näringsliv, jakt, fiske, friluftsliv och turism. Problem knutna till den enskilda väghållningen är bl.a. att bidragen är underdimensionerade och att kostnader för exempelvis reparationer av broar är större än vägsamfälligheter klarar av att bära. Mot denna bakgrund menar vi att BREV-utredningens förslag i dessa delar, bl.a. om att Vägverket skall ta över ansvaret för s.k. konstbyggnader i form av broar, genomförs.

Vad gäller järnvägsinfrastrukturen ser vi det som angeläget att drifts- och underhållsinsatserna prioriteras så att redan investerat kapital vidmakthålls och inte föröds. Centerpartiet välkomnar därför regeringens ambitioner att i ett första steg förbättra järnvägens standard så att antalet störningstillfällen halveras för godstrafik, liksom att kvaliteten i järnvägssystemet rent allmänt skall förbättras och tågförseningarna minskas. Vi vill däremot varna för den nedprioritering av det mindre trafikerade nätet som regeringen förefaller öppna för i propositionen.

De senaste årens utveckling visar att potentialen för en utökad tågtrafik är stor om rätt förutsättningar föreligger. Också godstrafiken kan effektiviseras och utvecklas om viktiga spårinvesteringar kan fullföljas i de stora godstransportkorridorerna, vilket bl.a. Godstransportdelegationen pekat på. Det är därför viktigt att inte nya flaskhalsar byggs in i järnvägssystemet genom att upprustade och/eller nybyggda bandelar inte länkas ihop med det övriga bansystemet på ett optimalt sätt. Det kan t.ex. gälla Botniabanans fortsättning söderut från Nyland längs kusten.

Angående användningen av planeringsramarna anser vi att det investeringsstöd som i dag utgår för spårfordon i kollektivtrafik borde omfatta även bussar i kollektivtrafik som drivs med alternativa drivmedel. Detta hade främjat såväl introduktionen av miljövänligare bussar som kollektivtrafiken i de delar av landet där denna i huvudsak består av busstrafik. Vi anser även åtgärder i den lokala kollektivtrafiken vara berättigade till statsstöd ur den statliga planeringsramen som avsätts för åtgärder i det regionala transportsystemet.

12. Alternativ finansiering, punkt 4 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Ulla Löfgren (m).

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 om alternativ finansiering. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 3,
2003/04:T13 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 2,
2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkande 1,
2003/04:T15 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 2,
2003/04:T226 av Ulf Sjösten (m),
2003/04:T276 av Kent Olsson (m),
2003/04:T393 av Anders Larsson (c) yrkandena 1–3,
2003/04:T461 av Stefan Attefall m.fl. (kd) yrkandena 6 och 7,
2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 24,
2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 1–3,
2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 25–27 och
2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkandena 11 och 26 samt
avslår motionerna
2003/04:T295 av Lennart Fremling (fp),
2003/04:T314 av Åsa Torstensson (c) yrkandena 1–3,
2003/04:T414 av Birgitta Sellén (c) yrkande 5 och
2003/04:T486 av Berndt Sköldestig m.fl. (s).

Ställningstagande

Behovet av kraftfulla investeringar i infrastrukturen är på många håll i landet inte bara stort utan även akut. En begränsande faktor för investerings-satsningarna har varit – och är alltjämt – finansieringen. De anslag som i statsbudgeten årligen anvisas för ändamålet har ofta inte nått upp till de nivåer som anges i de långsiktiga planerna. Så är även fallet i denna plane-

ringsomgång. För att genomföra de av regeringen fastställda planerna saknas alltjämt finansiering, även om regeringen i propositionen aviserat att denna fråga kommer att behandlas i budgetpropositionen för år 2005.

Infrastrukturinvesteringar finansieras enligt det traditionella sättet med anslag över statsbudgeten och direktavskrivning. Ett alternativ till detta är så kallad PPP-finansiering, som med framgång tillämpats i internationella sammanhang. I t.ex. Finland, Norge och Storbritannien har vägar kommit att bli byggda flera år tidigare än vad som hade varit möjligt med konventionell finansiering och dessutom med avsevärda kostnadsbesparingar och andra vinster av samhällsekonomisk natur.

Flera utredningar, däribland Näringsdepartementets egen, har efter en noggrann genomgång kommit fram till att PPP-modellen bl.a. har följande fördelar:

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

Trots att regeringen tidigare i olika sammanhang har sagt sig vara villig att genomföra PPP-projekt har inget hänt. Inte heller i planerna för perioden 2004–2015, framtagna i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna, återfinns något PPP-projekt. Regeringens passivitet i detta avseende innebär att många angelägna väg- och järnvägsbyggen kommer att genomföras senare och till en högre kostnad, med stora samhällsekonomiska förluster som följd.

Tiden är nu mogen för att man också i Sverige prövar alternativ finansiering enligt PPP-modellen för både väginvesteringar och andra infrastrukturinvesteringar. Riksdagen bör därför uppmana regeringen att snarast lägga fram förslag till program för PPP-finansierade väg- och järnvägsprojekt i enlighet med vad som förordats i motionerna. Genom en sådan åtgärd från riksdagens sida blir motionerna tillgodosedda i nu aktuella delar.

13. Europavägsklassificering, punkt 6 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Ulla Löfgren (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkande 16,
2002/03:T323 av Marita Aronson m.fl. (fp) yrkande 5,
2002/03:T454 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s) yrkande 2,
2002/03:T500 av Maria Öberg och Anders Sundström (båda s) i denna del,
2003/04:T380 av Jan-Evert Rådström och Ulla Löfgren (båda m) yrkan-
de 1,
2003/04:T477 av Christer Winbäck m.fl. (fp) yrkande 6,
2003/04:T480 av Dan Kihlström m.fl. (kd) yrkandena 1–3,
2003/04:T529 av Elizabeth Nyström och Anita Sidén (båda m),
2003/04:T537 av Berit Högman m.fl. (s),
2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 11 och
2003/04:N288 av Runar Patriksson och Anita Brodén (båda fp) yrkande 13.

Ställningstagande

FN-organet ECE har kommit överens om en standard för Europavägnätet. Det finns tre klassificeringar.

1. Motorways
2. Express roads
3. Ordinary roads

Helst ser ECE att internationella vägar är motorvägar eller expressvägar, men det är inget ovillkorligt krav för att en väg skall kunna klassificeras som europaväg. Enligt ECE:s kontor i Genève föreligger inget hinder för den svenska regeringen att ansöka om att riksväg 45 skall klassificeras som Europaväg. Villkoret är att regeringen har för avsikt att uppgradera vägen till Europavägsstandard i framtiden, om det är nödvändigt. Eftersom det finns tre alternativa klasser för Europavägsstandard måste detta tolkas som att standarden kan anpassas efter bl.a. trafikmängd och trafiksäkerhetskrav. Den föreslagna ombyggnaden mellan Göteborg och Trollhättan får ses som en standardhöjning anpassad till dessa båda krav. På andra sträckor där trafikmängden är mindre kan det ställas lägre krav. En klassificering av riksväg 45 till Europaväg skall därför inte i första hand ses som en signal till en omedelbar upprustning. Det viktiga är att den blir ett stråk som i framtiden kan sammanbinda Nordkap med Sicilien och göra norra Skandinavien synligt på Europakartan. Det är även viktigt att ett beslut om att ansöka om en klassificering av riksväg 45 till Europaväg fattas i samband med transportinfrastrukturplanen för 2004–2015, då det är svårt att aktualisera frågan i något annat sammanhang. Den föreslagna kraftiga satsningen på en upprustning av vägen mellan Göteborg och Trollhättan visar regeringens goda vilja att trafikanpassa stråket. Därmed är tiden inne att omedelbart göra en ansökan om klassificering av riksväg 45 till Europaväg. Detta bör ges regeringen till känna. Därmed tillstyrks de i avsnittet Europavägsklassificering behandlade motionerna.

Särskilda yttranden

1. Övergripande frågor och utgångspunkter, punkt 1 (mp)

Claes Roxbergh (mp) och Mikael Johansson (mp) anför:

Transportsektorn har ökat sina utsläpp med ungefär 1,6 miljoner ton 1990–2001, en ökning med 7 % per år. För att vända utvecklingen krävs ett antal åtgärder. Flera av dessa åtgärder skulle inte bara minska utsläppen utan även leda till en förbättrad trafiksäkerhet.

Exempelvis skulle förbättrad hastighetsövervakning och obligatorisk utbildning i *Eco-driving* (effektiv körstil) på körskolorna leda till såväl många sparade människoliv som minskade utsläpp av koldioxid.

Då väg- och flygtransporterna står för en stor del av utsläppen måste trafik överföras till det miljövänligare transportslaget järnväg. Miljöpartiet menar att riksdagen därför måste fastställa ett mål för andelen gods- och persontrafik som går på järnväg.

I syfte att överföra gods- och persontransporter till de miljövänliga transportslagen bör det övervägas att inte öka kapaciteten för väg- och flygtransporter, samtidigt som priserna för person- och godsbefordran på tåg sänks i syfte att öka detta transportalternativs attraktionskraft. Ytterligare en nödvändig åtgärd är att införa miljöstyrande landningsavgifter och farledsavgifter för flygtrafiken och sjöfarten, något som gynnar sjöfarten framför luftfarten.

2. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 5 (m, fp, kd, c)

Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Ulla Löfgren (m) anför:

Vi delar uppfattningen att riksdagen normalt inte skall besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika enskilda väg- och järnvägssträckningar i landet. Vi vill dock klargöra att vi har föreslagit olika alternativ till de planeringsramar och den inriktning som ligger till grund för vilka åtgärder som lagts in i de av regeringen fastställda långsiktsplanerna och strategierna för drift och underhåll, tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. Med anledning av de i avsnittet Särskilda infrastrukturåtgärder behandlade motionerna vill vi framhålla att dessa planer får en annan, betydligt bättre, utformning ifall något av våra alternativ till inriktning och ekonomiska ramar vinner gehör. Särskilt vill vi understryka att ett stort antal av de motionsförslag som handlar om åtgärder i vägnätet blir tillgodosedda. Det innebär att syftet med ett betydande antal motioner väckta av våra ledamöter blir tillgodosedda.

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 5

Särskilda infrastrukturåtgärder

Motion	Motionärer	Yrkanden
2002/03:T206	Nils Fredrik Aurelius (m)	1 och 2
2002/03:T207	Bengt-Anders Johansson och Ulf Sjösten (båda m)	
2002/03:T208	Rigmor Stenmark (c)	
2002/03:T209	Ulf Sjösten och Kent Olsson (båda m)	1 och 2
2002/03:T210	Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (båda m)	
2002/03:T219	Eskil Erlandsson och Claes Västerteg (båda c)	
2002/03:T223	Bertil Kjellberg (m)	1 och 2
2002/03:T225	Gunilla Tjernberg (kd)	
2002/03:T227	Ragnwi Marcelind (kd)	
2002/03:T230	Anita Sidén och Cecilia Magnusson (båda m)	
2002/03:T236	Patrik Norinder (m)	1 och 2
2002/03:T238	Cecilia Wikström (fp)	
2002/03:T239	Kenneth Lantz (kd)	
2002/03:T241	Bertil Kjellberg (m)	
2002/03:T242	Maria Larsson och Göran Hägglund (båda kd)	
2002/03:T243	Göran Hägglund och Maria Larsson (båda kd)	
2002/03:T244	Göran Hägglund och Maria Larsson (båda kd)	
2002/03:T246	Agne Hansson (c)	
2002/03:T248	Carl-Axel Johansson (m)	
2002/03:T252	Annelie Enochson (kd)	
2002/03:T253	Bengt-Anders Johansson (m)	
2002/03:T255	Yvonne Ångström (fp)	
2002/03:T257	Yvonne Ångström (fp)	
2002/03:T258	Elizabeth Nyström (m)	
2002/03:T260	Lars Gustafsson (kd)	
2002/03:T263	Heli Berg (fp)	
2002/03:T266	Jeppe Johnsson m.fl. (m)	1 och 3
2002/03:T268	Sonia Karlsson och Berndt Sköldestig (båda s)	
2002/03:T270	Per Westerberg (m)	
2002/03:T273	Ulf Nilsson m.fl. (fp)	
2002/03:T276	Cecilia Widegren m.fl. (m)	
2002/03:T279	Agne Hansson (c)	1 och 3-5
2002/03:T284	Anders Wiklund m.fl. (v)	1 och 3-5
2002/03:T292	Cristina Husmark Pehrsson (m)	
2002/03:T296	Henrik von Sydow och Anne Marie Brodén (båda m)	
2002/03:T299	Kent Olsson m.fl. (m)	
2002/03:T304	Martin Andreasson m.fl. (fp)	1 och 2

Motion	Motionärer	Yrkanden
2002/03:T306	Kent Olsson (m)	
2002/03:T307	Bengt-Anders Johansson (m)	
2002/03:T310	Dan Kihlström (kd)	1 och 2
2002/03:T311	Annelie Enochson och Per Landgren (båda kd)	2 och 4
2002/03:T312	Ingemar Vänerlöv (kd)	
2002/03:T313	Anne-Marie Ekström m.fl. (fp)	
2002/03:T314	Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd)	1 och 2
2002/03:T315	Dan Kihlström (kd)	1 och 2
2002/03:T318	Ingemar Vänerlöv och Else-Marie Lindgren (båda kd)	
2002/03:T321	Elizabeth Nyström m.fl. (m)	4, 5 och 10
2002/03:T323	Marita Aronson m.fl. (fp)	1-4 och 6-12
2002/03:T324	Chatrine Pålsson (kd)	
2002/03:T325	Torsten Lindström (kd)	
2002/03:T327	Holger Gustafsson och Birgitta Carlsson (kd, c)	2
2002/03:T329	Erling Wälivaara (kd)	
2002/03:T330	Tasso Stafilidis (v)	
2002/03:T331	Gunilla Wahlén (v)	
2002/03:T333	Jörgen Johansson och Kenneth Johansson (båda c)	1 och 2
2002/03:T334	Jörgen Johansson (c)	
2002/03:T335	Christer Adelsbo och Göran Persson i Simrishamn (båda s)	
2002/03:T340	Peter Danielsson m.fl. (m)	1-3
2002/03:T345	Birgitta Sellén (c)	1-4
2002/03:T346	Birgitta Sellén (c)	1 och 2
2002/03:T347	Ulla Löfgren (m)	
2002/03:T350	Marietta de Pourbaix-Lundin (m)	
2002/03:T353	Agne Hansson m.fl. (c)	
2002/03:T354	Ingemar Vänerlöv (kd)	
2002/03:T358	Annelie Enochson (kd)	
2002/03:T359	Håkan Larsson m.fl. (c)	1 och 3-5
2002/03:T361	Ulrik Lindgren m.fl. (kd)	1-4
2002/03:T362	Mikael Oscarsson (kd)	1-3
2002/03:T367	Åsa Torstensson (c)	
2002/03:T372	Birgitta Carlsson m.fl. (c)	
2002/03:T374	Berndt Sköldestig och Sonia Karlsson (båda s)	
2002/03:T377	Ulf Nilsson m.fl. (fp)	4
2002/03:T389	Sven-Erik Sjöstrand och Kjell-Erik Karlsson (båda v)	
2002/03:T393	Nils-Göran Holmqvist och Billy Gustafsson (båda s)	
2002/03:T394	Carina Hägg m.fl. (s)	
2002/03:T397	Claes Västerteg och Jan Andersson (båda c)	1 och 2
2002/03:T399	Runar Patriksson (fp)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2002/03:T403	Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s)	
2002/03:T408	Lennart Axelsson m.fl. (s)	2 och 3
2002/03:T410	Agne Hansson (c)	
2002/03:T414	Hans Unander m.fl. (s)	
2002/03:T415	Inger Lundberg m.fl. (s)	
2002/03:T417	Per Erik Granström m.fl. (s)	
2002/03:T420	Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s)	
2002/03:T421	Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s)	
2002/03:T422	Gunnar Andrén (fp)	
2002/03:T423	Peter Danielsson (m)	
2002/03:T424	Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd)	
2002/03:T428	Ronny Olander m.fl. (s)	
2002/03:T431	Lennart Klockare m.fl. (s)	
2002/03:T433	Lena Ek och Roger Karlsson (båda c)	
2002/03:T435	Sven Gunnar Persson (kd)	
2002/03:T436	Jan Björkman m.fl. (s)	
2002/03:T437	Berndt Sköldestig m.fl. (s)	
2002/03:T439	Johan Pehrson och Sofia Larsen (fp, c)	
2002/03:T441	Sofia Larsen och Johan Pehrson (c, fp)	1 och 2
2002/03:T446	Roger Karlsson (c)	
2002/03:T451	Gunnar Axén och Anna Lindgren (båda m)	
2002/03:T454	Ann-Kristine Johansson m.fl. (s)	1
2002/03:T456	Per Erik Granström m.fl. (s)	1, 2, 4 och 5
2002/03:T457	Kenth Högström m.fl. (s)	
2002/03:T462	Johnny Gylling m.fl. (kd)	7, 10, 13 och 14
2002/03:T466	Sven Bergström m.fl. (c)	11 och 13
2002/03:T474	Michael Hagberg och Fredrik Olovsson (båda s)	
2002/03:T475	Fredrik Olovsson och Michael Hagberg (båda s)	
2002/03:T476	Michael Hagberg m.fl. (s)	
2002/03:T481	Lennart Nilsson m.fl. (s)	1-12 och 16
2002/03:T482	Kjell Nordström m.fl. (s)	
2002/03:T487	Annika Nilsson m.fl. (s)	
2002/03:T488	Karin Pilsäter (fp)	
2002/03:T492	Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s)	
2002/03:T495	Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s)	
2002/03:T500	Maria Öberg och Anders Sundström (båda s)	i denna del
2002/03:T504	Berndt Ekholm m.fl. (s)	
2002/03:T509	Berndt Sköldestig m.fl. (s)	
2002/03:T510	Margareta Andersson och Agne Hansson (båda c)	
2002/03:T511	Margareta Andersson m.fl. (c)	
2002/03:T514	Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s)	
2002/03:T518	Kerstin-Maria Stalin (mp)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2002/03:T519	Nils-Erik Söderqvist m.fl. (s)	
2002/03:T529	Leif Jakobsson och Marie Granlund (båda s)	
2002/03:T533	Carina Hägg och Thomas Strand (båda s)	
2002/03:MJ429	Cristina Husmark Pehrsson m.fl. (m)	10
2002/03:N265	Runar Patriksson och Anita Brodén (båda fp)	2
2002/03:N305	Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m)	6
2002/03:N340	Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c)	2, 7-9 och 11
2002/03:N343	Birgitta Sellén m.fl. (c)	3
2002/03:N347	Sven Gunnar Persson (kd)	2
2002/03:N393	Lars Lindén m.fl. (kd)	3
2002/03:N397	Martin Andreasson m.fl. (fp)	9, 10, 11, 12 och 13
2003/04:T3	Carl-Axel Johansson (m)	
2003/04:T4	Carl-Axel Johansson (m)	
2003/04:T6	Bertil Kjellberg (m)	
2003/04:T7	Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd)	1 och 2
2003/04:T8	Elizabeth Nyström m.fl. (m)	9 och 12
2003/04:T9	Lennart Hedquist m.fl. (m, fp, c)	
2003/04:T10	Åsa Torstensson (c)	1 och 2
2003/04:T11	Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (båda c)	1 och 2
2003/04:T12	Anita Jönsson m.fl. (s)	
2003/04:T202	Rolf Gunnarsson (m)	
2003/04:T205	Rolf Gunnarsson (m)	
2003/04:T207	Tobias Billström (m)	
2003/04:T209	Carl-Axel Johansson (m)	
2003/04:T214	Tobias Billström (m)	
2003/04:T219	Jörgen Johansson och Roger Tiefensee (båda c)	
2003/04:T222	Sten Tolgfors (m)	
2003/04:T225	Nils Fredrik Aurelius (m)	1 och 2
2003/04:T228	Ulf Sjösten och Kent Olsson (båda m)	1 och 2
2003/04:T229	Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (båda m)	
2003/04:T230	Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (båda m)	1 och 2
2003/04:T234	Torsten Lindström (kd)	1-4
2003/04:T236	Torsten Lindström (kd)	
2003/04:T237	Torsten Lindström (kd)	
2003/04:T241	Carl-Axel Johansson (m)	
2003/04:T242	Carina Hägg m.fl. (s)	
2003/04:T244	Torsten Lindström (kd)	
2003/04:T246	Ragnwi Marcelind (kd)	1-4
2003/04:T254	Erling Wäliwaara (kd)	
2003/04:T255	Lennart Kollmats m.fl. (fp)	
2003/04:T257	Catharina Elmsäter-Svärd (m)	1-5

Motion	Motionärer	Yrkanden
2003/04:T258	Catharina Elmsäter-Svärd och Tomas Högström (båda m)	1-4
2003/04:T262	Ragnwi Marcelind (kd)	
2003/04:T263	Marietta de Pourbaix-Lundin (m)	
2003/04:T265	Bengt-Anders Johansson och Magdalena Andersson (båda m)	
2003/04:T268	Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd)	
2003/04:T270	Stefan Hagfeldt och Gunnar Axén (båda m)	
2003/04:T272	Annelie Enochson (kd)	
2003/04:T277	Kerstin Heinemann (fp)	1 och 2
2003/04:T278	Ragnwi Marcelind (kd)	
2003/04:T282	Bengt-Anders Johansson och Magdalena Andersson (båda m)	
2003/04:T287	Eskil Erlandsson och Claes Västerteg (båda c)	
2003/04:T292	Stefan Hagfeldt och Anna Lindgren (båda m)	
2003/04:T296	Hans Backman (fp)	
2003/04:T303	Nils-Erik Söderqvist m.fl. (s)	
2003/04:T305	Birgitta Sellén (c)	1 och 2
2003/04:T310	Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c)	1-4, 6 och 7
2003/04:T311	Olle Sandahl (kd)	
2003/04:T320	Annelie Enochson (kd)	
2003/04:T323	Magdalena Andersson och Bengt-Anders Johansson (båda m)	
2003/04:T325	Elizabeth Nyström och Anita Sidén (båda m)	
2003/04:T328	Jeppe Johnsson m.fl. (m)	1-3
2003/04:T329	Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s)	
2003/04:T330	Annelie Enochson (kd)	
2003/04:T334	Claes Västerteg och Margareta Andersson (båda c)	1 och 2
2003/04:T335	Claes Västerteg och Jan Andersson (båda c)	1 och 2
2003/04:T339	Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s)	1 och 2
2003/04:T341	Dan Kihlström (kd)	
2003/04:T342	Dan Kihlström (kd)	1 och 2
2003/04:T345	Lennart Hedquist m.fl. (m, fp, kd, c)	
2003/04:T346	Dan Kihlström (kd)	1 och 2
2003/04:T347	Gunnar Axén m.fl. (m)	
2003/04:T348	Patrik Norinder (m)	1-6
2003/04:T349	Mats Berglind m.fl. (s)	
2003/04:T350	Ingemar Vänerlöv (kd)	
2003/04:T351	Kenneth Lantz (kd)	1-3
2003/04:T352	Ingemar Vänerlöv (kd)	
2003/04:T353	Ingemar Vänerlöv (kd)	
2003/04:T355	Per Erik Granström m.fl. (s)	
2003/04:T359	Carin Lundberg och Lars Lilja (båda s)	
2003/04:T361	Hans Backman (fp)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2003/04:T362	Yvonne Ångström (fp)	
2003/04:T363	Annika Qarllsson (c)	
2003/04:T367	Rosita Runegrund (kd)	
2003/04:T370	Holger Gustafsson och Birgitta Carlsson (kd, c)	1-3
2003/04:T371	Gunilla Tjernberg (kd)	
2003/04:T375	Bengt-Anders Johansson och Magdalena Andersson (båda m)	
2003/04:T378	Erling Wälivaara (kd)	
2003/04:T379	Kent Olsson m.fl. (m)	
2003/04:T380	Jan-Evert Rådström och Ulla Löfgren (båda m)	2
2003/04:T384	Cecilia Widegren (m)	1 och 2
2003/04:T392	Helena Bargholtz (fp)	2
2003/04:T394	Anders Larsson (c)	
2003/04:T395	Berndt Ekholm m.fl. (s)	
2003/04:T396	Nils-Erik Söderqvist m.fl. (s)	
2003/04:T414	Birgitta Sellén (c)	1-4
2003/04:T418	Sven Gunnar Persson (kd)	
2003/04:T419	Sven Gunnar Persson (kd)	
2003/04:T420	Lars Tysklind och Åsa Torstensson (fp, c)	1-3
2003/04:T428	Lennart Kollmats och Jan Ertsborn (båda fp)	
2003/04:T430	Lennart Fremling (fp)	1
2003/04:T432	Solveig Hellquist (fp)	
2003/04:T434	Lars Gustafsson (kd)	
2003/04:T435	Christin Nilsson m.fl. (s)	
2003/04:T437	Ulrik Lindgren m.fl. (kd)	1-4
2003/04:T443	Owe Hellberg (v)	1-4
2003/04:T444	Torkild Strandberg m.fl. (fp)	
2003/04:T445	Martin Andreasson och Nina Lundström (båda fp)	
2003/04:T446	Heli Berg (fp)	
2003/04:T448	Ulf Nilsson och Allan Widman (båda fp)	
2003/04:T450	Marie Wahlgren m.fl. (fp)	1-6
2003/04:T452	Kerstin Lundgren (c)	
2003/04:T453	Peter Danielsson m.fl. (m)	1-3 och 5
2003/04:T457	Helene Petersson m.fl. (s)	
2003/04:T460	Maria Larsson och Göran Hägglund (båda kd)	
2003/04:T461	Stefan Attefall m.fl. (kd)	1-4
2003/04:T463	Kerstin Andersson m.fl. (s)	
2003/04:T466	Sonia Karlsson och Berndt Sköldestig (båda s)	
2003/04:T470	Karin Pilsäter och Mia Franzén (båda fp)	1 och 2
2003/04:T476	Christer Winbäck (fp)	
2003/04:T477	Christer Winbäck m.fl. (fp)	1-5 och 7-14
2003/04:T481	Agne Hansson m.fl. (c, s, m, fp, kd, v)	
2003/04:T485	Mats Berglind och Margareta Israelsson (båda s)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2003/04:T487	Catherine Persson m.fl. (s)	
2003/04:T488	Tobias Krantz m.fl. (fp, m, kd)	1 och 2
2003/04:T491	Gunnar Andrén (fp)	
2003/04:T494	Åsa Torstensson och Lars Tysklind (c, fp)	
2003/04:T500	Christer Adelsbo m.fl. (s)	
2003/04:T502	Kent Olsson (m)	
2003/04:T504	Tommy Ternemar m.fl. (s)	
2003/04:T506	Tomas Högström (m)	
2003/04:T507	Annelie Enochson m.fl. (kd, m, fp, v, c, mp)	
2003/04:T513	Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s)	
2003/04:T516	Berndt Ekholm m.fl. (s)	
2003/04:T518	Viviann Gerdin (c)	1 och 2
2003/04:T519	Claes Västerteg m.fl. (c)	1-3
2003/04:T522	Kerstin Kristiansson Karlstedt och Susanne Eberstein (båda s)	
2003/04:T525	Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s)	
2003/04:T528	Anne Marie Brodén och Henrik von Sydow (båda m)	
2003/04:T530	Elizabeth Nyström m.fl. (m)	5 och 9
2003/04:T534	Christer Nylander m.fl. (fp, c, m, kd)	
2003/04:T541	Sven-Erik Österberg m.fl. (s)	
2003/04:T542	Agneta Gille (s)	
2003/04:T543	Reynoldh Furustrand m.fl. (s)	2
2003/04:T545	Anita Jönsson m.fl. (s)	
2003/04:T546	Kenth Högström m.fl. (s)	
2003/04:T548	Lennart Klockare m.fl. (s)	
2003/04:T552	Mona Jönsson (mp)	
2003/04:T560	Johnny Gylling m.fl. (kd)	4, 7 och 10
2003/04:T562	Erling Bager m.fl. (fp)	10, 13 och 14
2003/04:T564	Maud Olofsson m.fl. (c)	30
2003/04: MJ476	Cristina Husmark Pehrsson m.fl. (m)	9
2003/04: N288	Runar Patriksson och Anita Brodén (båda fp)	3 och 4
2003/04: N325	Sven Gunnar Persson (kd)	3
2003/04: N332	Chatrine Pålsson (kd)	5
2003/04: N341	Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m)	3
2003/04: N345	Lars Lindén m.fl. (kd)	3

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2003/04:95 Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015:

Riksdagen godkänner att den ekonomiska planeringsramen för investeringar i järnvägar för perioden 2004–2015 skall vara 107,7 miljarder kronor och för investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 skall vara 42,1 miljarder kronor (avsnitt 5).

Framställningen

Framställning 2003/04:RRS3 Riksrevisionens styrelses framställning angående länens infrastrukturplanering:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad styrelsen anfört om att regeringen skall återkomma till riksdagen med en redovisning av de åtgärder som vidtagits med anledning av granskningen av länens infrastrukturplanering.

Följdmotion till framst. 2003/04:RRS3

2003/04:T2 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen begär att regeringen skall återkomma till riksdagen med en redovisning av de åtgärder som vidtagits med anledning av granskningen av länens infrastrukturplanering.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförs om att de transportpolitiska delmålen skall utformas på ett sätt som gör det möjligt att mäta, jämföra och följa upp infrastrukturåtgärder i förhållande till dessa mål.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförs om en motsvarande oberoende granskning av de nationella infrastrukturplanerna.

Följdmotioner till prop. 2003/04:95

2003/04:T3 av Carl-Axel Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den s.k. Lockarpsshunten i Citytunnelprojektet.

2003/04:T4 av Carl-Axel Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att överföra väg 13 och väg 19 i östra Skåne till det nationella vägnätet.

2003/04:T5 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Göran Norlander (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om friare användning av Vägverkets och Banverkets administrationsanslag.

2003/04:T6 av Bertil Kjellberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om omfördelning av satsningar på järnvägar och de nationella stamvägarna.

2003/04:T7 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en framtida långsiktig planeringsinriktning för höghastighetståg på de mest trafikerade delarna av det svenska järnvägsnätet med banor som klarar 350 km/tim med sikte på att bli en del i ett europeiskt höghastighetsnät.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av att som hastighetsstandard för aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 utgå från 350 kilometer per timme i syfte att möjliggöra att Ostlänken och Götalandsbanan kan ingå i en framtida långsiktig planeringsinriktning för höghastighetståg.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Banverket inom ramen för sitt sektorsansvar bör följa utvecklingen i Europa och andra delar av världen med utbyggnad av tåg och banor för höga hastigheter.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inriktningsplaneringen i det framtida långsiktiga planeringssystemet för transportinfrastruktur bör inledas med en inriktningsplanering som innehåller en analys av det svenska järnvägs- och transportsystemet i ett Europaperspektiv.

2003/04:T8 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett nytt förslag till ekonomisk planeringsram för investeringar i järnvägar och nationella stamvägar för perioden 2004–2015 i enlighet med vad som i motionen anförts.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att anslagen för drift och underhåll samt höjd bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion höjs.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att alternativ finansiering, t.ex. PPP, bör prövas för att välbehövliga infrastrukturinvesteringar skall kunna komma till stånd.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att principerna för lokal och regional medfinansiering tydliggörs.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att infrastrukturprojekt med stora kostnadsökningar bör omprövas.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att samhällsekonomisk lönsamhet och transportpolitisk måluppfyllelse skall motiveras vid prioritering av olika projekt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att två-plus-ett-vägar inte får ersätta utbyggnad till motorvägsstandard där så erfordras.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att en minskning av de infrastrukturellerade förseeningarna på järnvägen skall prioriteras.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Norrbotniabanan inte skall ingå i planen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om åtgärder för att revidera miljöbalken i de delar den kan förorsaka infrastrukturprojekten kostnader som är omotiverade i förhållande till miljönyttan.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att utreda frågan om behoven av omlastningsstationer, s.k. hubbar.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en prioritering av Nordiska triangeln.

2003/04:T9 av Lennart Hedquist m.fl. (m, fp, c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om Resecentrum i Uppsala.

2003/04:T10 av Åsa Torstensson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vidmakthålla och rusta järnvägsnätet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Bohusbanans framtid.

2003/04:T11 av Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en framtida långsiktig planeringsinriktning för höghastighetståg på de mest trafikerade delarna av det svenska järnvägsnätet med banor som klarar 350 kilometer per timme med sikte på att bli en del i ett europeiskt höghastighetsnät.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av att som hastighetsstandard för aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 utgå från 350 kilometer per timme i syfte att möjliggöra att Ostlänken och Götalandsbanan kan ingå i en framtida långsiktig planeringsinriktning för höghastighetståg.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inriktningsplaneringen i det framtida långsiktiga planeringssystemet för transportinfrastruktur bör inledas med en inriktningsplanering innehållande analys av det svenska järnvägs- och transportsystemet i ett Europaperspektiv.

2003/04:T12 av Anita Jönsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av ett nytt yttre godsspår i västra Skåne.

2003/04:T13 av Erling Bager m.fl. (fp):

1. Riksdagen godkänner att den ekonomiska planeringsramen för investeringar i järnvägar för perioden 2004–2015 skall vara 107,7 miljarder kronor och att den för investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 skall vara 48,1 miljarder kronor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alternativa finansieringsformer för att öka planeringsramen för 2004–2015.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tidigareläggning av investeringar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tjälsäkring för tunga transporter.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt återkomma till riksdagen med en redovisning av vilka ytterligare insatser som krävs för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för funktionshindrade.

2003/04:T14 av Sven Bergström m.fl. (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alternativa finansieringslösningar för nyinvesteringar i infrastruktur.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att ta igen det eftersläpande underhållet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att göra kollektivtrafiken tillgänglig för funktionshindrade.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fullfölja angelägna delar i BREV-utredningen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vidmakthålla och rusta järnvägsnätet.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utvecklad järnvägstrafik.

2003/04:T15 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen beslutar att den ekonomiska planeringsramen för perioden 2004–2015 för investeringar i järnvägar skall vara 101,5 miljarder kronor, för investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 skall vara 47 miljarder kronor och för drift och underhåll av statliga vägar skall vara 88,3 miljarder kronor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillsättande av en delegation för infrastrukturinvesteringar med alternativa finansieringsformer.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002

2002/03:T206 av Nils Fredrik Aurelius (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av nyinvesteringar i vissa delar av vägnätet i sydöstra Sverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ökade drifts- och underhållsinsatser för vägarna i Kalmar län.

2002/03:T207 av Bengt-Anders Johansson och Ulf Sjösten (båda m):

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

2002/03:T208 av Rigmor Stenmark (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av och åtgärder för att förbättra tågtrafiken på sträckan Uppsala–Stockholm–Uppsala.

2002/03:T209 av Ulf Sjösten och Kent Olsson (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av Europabanan/Götalandsbanan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnaden av Europabanan/Götalandsbanan skall tas med i Banverkets banhållningsplan eller i annan särskild ordning.

2002/03:T210 av Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksväg 40.

2002/03:T213 av Rigmor Stenmark (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om underhåll av vägar.

2002/03:T219 av Eskil Erlandsson och Claes Västerteg (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ger i uppdrag åt Banverket att i sin banhållningsplan eller i särskild ordning ta med utbyggnaden av Europabanan/Götalandsbanan så att en överflyttning av såväl gods- som persontrafik kan ske till järnväg.

2002/03:T223 av Bertil Kjellberg (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ombyggnaden av Europaväg 4 söder om Sundsvall.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ombyggnaden skall finansieras enligt Private Public Partnership-modellen.

2002/03:T225 av Gunilla Tjernberg (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen särskilt måste beakta situationen för vägnätet i Västerbotten när den fördelar medel till vägunderhåll i hela riket.

2002/03:T227 av Ragnwi Marcelind (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statliga satsningar för att förbättra farleden till Gävle hamn.

2002/03:T230 av Anita Sidén och Cecilia Magnusson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastrukturen i och kring Göteborg.

2002/03:T236 av Patrik Norinder (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägsträckan Enånger–Hudiksvall.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägsträckan Valbo, i Gävle kommun, och söderut.

2002/03:T238 av Cecilia Wikström (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att förbättra möjligheterna att tågpendla mellan Uppsala och Stockholm.

2002/03:T239 av Kenneth Lantz (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att Banverket uppmanas att i sin banhållningsplan ta med utbyggnad av Europabanan/Götalandsbanan.

2002/03:T241 av Bertil Kjellberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prioriteringar av järnvägsutbyggnaden i norra Sverige.

2002/03:T242 av Maria Larsson och Göran Hägglund (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att insatser för en förhöjd kapacitet på Södra stambanan prioriteras i kommande infrastruktursatsningar.

2002/03:T243 av Göran Hägglund och Maria Larsson (båda kd):

Riksdagen beslutar att koncession ges för en PPP-finansiering för utbyggnad av riksväg 40 mellan Jönköping och Borås.

2002/03:T244 av Göran Hägglund och Maria Larsson (båda kd):

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

2002/03:T246 av Agne Hansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av järnvägstrafiken på Stångådalsbanan med Tjustbanan till höghastighetstrafik.

2002/03:T248 av Carl-Axel Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att förstärka infrastrukturen i sydöstra Skåne norrut.

2002/03:T252 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Västlänken kommer att ingå i den nationella infrastrukturplanen.

2002/03:T253 av Bengt-Anders Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utflytning av riksväg 26 från tätorterna Smålandsstenar och Skeppshult.

2002/03:T255 av Yvonne Ångström (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om klassning av Europaväg 12 som TEN-väg.

2002/03:T257 av Yvonne Ångström (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheten att åter bedriva persontrafik på tvärbanan Storuman–Hällnäs.

2002/03:T258 av Elizabeth Nyström (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 45 bör byggas ut snarast.

2002/03:T259 av Agneta Ringman (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om cykelleder på Öland.

2002/03:T260 av Lars Gustafsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ökade resurser till vägnätet i Halland.

2002/03:T263 av Heli Berg (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av Europaväg 22 i sydöstra Sverige jämte upprustning av järnvägarna Karlskrona–Kristianstad och Karlskrona–Emmaboda samt utbyggnad av Sydostlänken mellan Älmhult och Karlshamn.

2002/03:T266 av Jeppe Johnsson m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnaden av Europaväg 22.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om omprioritering av medel från järnvägs- till väginvesteringar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alternativ finansiering av utbyggnaden av Europaväg 22.

2002/03:T268 av Sonia Karlsson och Berndt Sköldestig (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om riksväg 50 genom Motala.

2002/03:T270 av Per Westerberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om stärkt infrastruktur för ökade pendlingsmöjligheter i östra Sverige.

2002/03:T273 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):

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

2002/03:T276 av Cecilia Widegren m.fl. (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av Europaväg 20 till motorvägsstandard.

2002/03:T279 av Agne Hansson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade anslag om 6 miljarder kronor av de totala investeringsmedlen till samlade väginvesteringar i Kalmar län för den närmaste tolvårsperioden.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ange en gräns för lägsta acceptabla vägstandard i landet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om höjda väkanslag för underhållsåtgärder i närtid för Kalmar län.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en tioårsplan för att ta igen eftersatt vägunderhåll i Kalmar län.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om angelägna upprustnings- och utbyggnadsprojekt i Kalmar län.

2002/03:T284 av Anders Wiklund m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bandelen Mora–Kristinehamn.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Inlandsbanans utvecklingsmöjligheter.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bandelen Arvidsjaur–Jörn.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om investeringar på Inlandsbanan.

2002/03:T291 av Cristina Husmark Pehrsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om betydelsen av en väl utbyggd infrastruktur.

2002/03:T292 av Cristina Husmark Pehrsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av en väl fungerande ”sundsring”.

2002/03:T295 av Birgitta Carlsson (c):

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till en åtgärdsplan för hur man skall komma till rätta med de eftersläpningar som nu finns vad gäller vägunderhåll, bärighetshöjning, tjälsäkring och beläggning av vårt finmaskiga vägnät.

2002/03:T296 av Henrik von Sydow och Anne Marie Brodén (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av utbyggnad av dubbelspår för tågtrafiken genom Halland.

2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägnätet.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nyinvesteringar i vägar.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 45 skall uppgraderas till Europaväg.

2002/03:T299 av Kent Olsson m.fl. (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastruktursatsningar i Västsverige.

2002/03:T304 av Martin Andreasson m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggande av Förbifart Stockholm.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ökad kollektivtrafik i Storstockholm.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafikinvesteringarnas betydelse för möjligheten att välja bostadsort.

2002/03:T306 av Kent Olsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om investeringar i vägnätet i Bohuslän.

2002/03:T307 av Bengt-Anders Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Europabanan/Götalandsbanan.

2002/03:T310 av Dan Kihlström (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Inlandsbanan skall betraktas som nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av upprustning av Inlandsbanan syd mellan Kristinehamn och Mora.

2002/03:T311 av Annelie Enochson och Per Landgren (båda kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att begära en prövning av hela eller delar av systemet Europabanan/Götalandsbanan som möjliga pilotprojekt där privat delfinansiering kan komma i fråga.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att åt Banverket uppdra att i samarbete med de regionala intressenterna genomföra förstudier för Götalandsbanan, delen Gripenberg–Borås.

2002/03:T312 av Ingemar Vänerlöv (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av riksväg 45 till motorvägsstandard mellan Göteborg och Vänersborg med finansiering enligt ny modell.

2002/03:T313 av Anne-Marie Ekström m.fl. (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sträckan Borås–Jönköping byggs om till motorväg.

2002/03:T314 av Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnaden av Europabanan/Götalandsbanan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stärka järnvägstrafikens konkurrenskraft i det allmänna kommunikationssystemet.

2002/03:T315 av Dan Kihlström (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den dåliga tekniska kvaliteten på riksväg 45 samt dess konsekvenser för näringsliv och turism.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en upprustning av riksväg 45 skall ges extra hög prioritet och snarast genomföras.

2002/03:T318 av Ingemar Vänerlöv och Else-Marie Lindgren (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorvägsstandard med finansiering enligt ny modell.

2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fördelningen av medel mellan väg- och järnvägsinvesteringar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det nationella vägnätet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om väginfrastrukturen i Stockholmsområdet.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafiksäkerhet och miljöhänsyn.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tydliga samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler måste göras för varje tänkt infrastrukturinvestering.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om spårkapaciteten i Stockholm.

2002/03:T323 av Marita Aronson m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Europaväg 6 byggs ut till fyrfältsväg genom hela Bohuslän.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ut- och ombyggnaden av Europaväg 20 skall ges en hög prioritering och därmed tidigareläggas för start år 2003.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad till motorvägsstandard hela vägen mellan Göteborg och Stockholm.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättring av riksväg 44 mellan Trollhättan och Uddevalla.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 45 (Inlandsvägen) bör ges status av Europaväg.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en vägsträckning in mot Göteborgs hamn.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ny förbindelse över/under Göta älv.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägsträckorna Borås–Trollhättan (väg 180), Borås–Alingsås samt sträckan Vårgårda–Herrljunga.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdigställande av tunneln genom Hallandsåsen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs ombyggnaden av Västlänken.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av Götalandsbanan med förbindelse till Landvetter.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av Bohusbanan.

2002/03:T324 av Chatrine Pålsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av kraftfulla satsningar på vägar och järnvägar i Kalmar län.

2002/03:T325 av Torsten Lindström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att del av väg 858 (sträckan Siggberg i Nora socken–Östervåla) i Heby kommun snarast bör förbättras.

2002/03:T327 av Holger Gustafsson och Birgitta Carlsson (kd, c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trafiksäkerhet, miljö och en hållbar arbetsmarknad är de viktigaste prioriteringsgrunderna vid beslut om tidsplan för vägtrafikens ut- och ombyggnadsplanering.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ut- och ombyggnaden av Europaväg 20 skall ges en hög prioritet och tidigareläggas för start år 2003.

2002/03:T329 av Erling Wälivaara (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av omedelbara åtgärder för att åtgärda bristerna i det eftersatta vägunderhållet i Norrbotten.

2002/03:T330 av Tasso Stafilidis (v):

Riksdagen begär att regeringen ger Banverket i uppdrag att i sin banhållningsplan eller i särskild ordning ta med utbyggnaden av Europabanan/Götalandsbanan så att en överflyttning av såväl gods- som persontrafik kan ske till järnväg.

2002/03:T331 av Gunilla Wahlén (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppdra åt Banverket att genomföra en förstudie av alternativ sträckning av Ådalsbanan genom Timrå enligt motionens intentioner.

2002/03:T333 av Jörgen Johansson och Kenneth Johansson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fortlöpande bygga kvarvarande del av etapp 1 samt etapperna 2 och 3.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att före år 2010 bygga Dalabanans etapper 2 och 3.

2002/03:T334 av Jörgen Johansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att väg 67, Heby–Tärnsjö, prioriteras i den nationella väghållningsplanen och att projektet ges mycket hög prioritet.

2002/03:T335 av Christer Adelsbo och Göran Persson i Simrishamn (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av en satsning på E 22.

2002/03:T340 av Peter Danielsson m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast behandla och tidigarelägga de infrastrukturinvesteringar som utgör felande länkar i väg- och järnvägsnätet i Skåne.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne tillförs en större andel av landets samlade infrastrukturmedel så att andelen står i rimligare proportion till behovet av infrastruktursatsningar.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.

2002/03:T345 av Birgitta Sellén (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att mer resurser bör tillföras Ådalsbanan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att höja standarden på Ådalsbanan för att klara ökad belastning och förväntad hastighet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att triangelspår bör byggas i Prästmon och i Bergsåker.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en helhetssyn på järnvägssträckan Umeå–Sundsvall.

2002/03:T346 av Birgitta Sellén (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att se över förutsättningarna för ny dragning av E 4 söder om Sundsvall.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Vägverkets prioriteringar bör följas.

2002/03:T347 av Ulla Löfgren (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en framtida järnväg mellan Mo i Rana och Umeå.

2002/03:T350 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionens anförts om Europavägars sträckning.

2002/03:T353 av Agne Hansson m.fl. (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av en utbyggnad av Europaväg 22.

2002/03:T354 av Ingemar Vänerlöv (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om nödvändigheten av att rusta upp Dalslands dåliga vägnät.

2002/03:T358 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om vikten av en ny vägförbindelse över Göta älv vid Göteborg.

2002/03:T359 av Håkan Larsson m.fl. (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utveckla Inlandsbanan till ett viktigt stråk för godstrafik som en kompletterande del av järnvägsnätet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att IBAB:s banhållningsplan i huvudsak skall följas.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att överföra tvärbanan Arvidsjaur–Jörn samt bandelarna Mora–Kristinehamn till Inlandsbanan AB (IBAB) för förvaltning.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Inlandsbanan som utvecklingsförutsättning för tillväxt i inlandet.

2002/03:T361 av Ulrik Lindgren m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bandelen Mora–Kristinehamn.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bandelen Arvidsjaur–Jörn.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utveckla Inlandsbanan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om investeringar på Inlandsbanan.

2002/03:T362 av Mikael Oscarsson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om väg 288.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om riksväg 55.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om eftersatt underhåll av de mindre vägarna i Uppland.

2002/03:T367 av Åsa Torstensson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Europaväg 6 skall vara färdigutbyggd till norska gränsen inom nuvarande planperiod eller senast år 2007.

2002/03:T371 av Viviann Gerdin (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kriterierna vid tilldelning av väganslag inte skall domineras av befolkningsunderlaget.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öka anslaget till vägförbättringar för att utjämna de regionala klyftorna.

2002/03:T372 av Birgitta Carlsson m.fl. (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som mening vad i motionen anförs om de stora behov av satsningar som finns i Västra Götaland under en tioårsperiod.

2002/03:T374 av Berndt Sköldestig och Sonia Karlsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggandet av dubbelspår mellan Mjölby och Hallsberg.

2002/03:T377 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om planering av fler direkttåg över Öresund.

2002/03:T389 av Sven-Erik Sjöstrand och Kjell-Erik Karlsson (båda v):

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

2002/03:T393 av Nils-Göran Holmqvist och Billy Gustafsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av väg 51.

2002/03:T394 av Carina Hägg m.fl. (s):

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

2002/03:T397 av Claes Västerteg och Jan Andersson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksväg 41.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av Viskadalsbanan.

2002/03:T399 av Runar Patriksson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en utredning om järnvägsförbindelse Svappavaara–Vittangi–Kolari i Finland.

2002/03:T403 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av satsningen på Kinnekullebanan.

2002/03:T408 av Lennart Axelsson m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statliga verks möjligheter att medverka som medfinansierare i EU-projekt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utveckling av besöksnäringen i Örebro län med särskild tonvikt på Nora–Karlskogaregionen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inrättandet av en reguljär tågförbindelse mellan Nora och Örebro.

2002/03:T410 av Agne Hansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen vad i motionen anförs om angelägna järnvägsinvesteringar i Kalmar län för utveckling av ett Östersjöbanesystem.

2002/03:T414 av Hans Unander m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om riksväg 71.

2002/03:T415 av Inger Lundberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ombyggnad av riksväg 50 mellan Fornaboda och Guldsmedshyttan samt vad övrigt anförs i motionen om Bergslagsdiagonalen.

2002/03:T417 av Per Erik Granström m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bandelen Mora–Kristinehamn.

2002/03:T420 av Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s):

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

2002/03:T421 av Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av åtgärder beträffande järnvägen genom Sundsvalls centrum.

2002/03:T422 av Gunnar Andrén (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommunikationerna till Hallstavik och Norrtälje.

2002/03:T423 av Peter Danielsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en fördjupad studie av projekt Europakorridoren.

2002/03:T424 av Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd):

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

2002/03:T428 av Ronny Olander m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av ett yttre godsspår på sträckan Håstad-Åkarp i sydvästra Skåne.

2002/03:T431 av Lennart Klockare m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggande av Haparandabanan som en första del i Norrbotniabanan.

2002/03:T433 av Lena Ek och Roger Karlsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om studier och projektering av Ostlänken.

2002/03:T435 av Sven Gunnar Persson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättringar av Bergslagsdiagonalen.

2002/03:T436 av Jan Björkman m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av satsningar på infrastrukturen i Blekinge.

2002/03:T437 av Berndt Sköldestig m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om studier och projektering av Ostlänken.

2002/03:T439 av Johan Pehrson och Sofia Larsen (fp, c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förnyad prövning av järnvägsbygge mellan Örebro och Kristinehamn över Karlskoga.

2002/03:T441 av Sofia Larsen och Johan Pehrson (c, fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tidigarelägga utbyggnaden och upprustningen av E 18.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utarbeta en tydlig plan över vägförbättrande åtgärder för E 18.

2002/03:T446 av Roger Karlsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Banverket skall ges i uppdrag att prioritera byggnation av dubbelspår på Svealandsbanan.

2002/03:T451 av Gunnar Axén och Anna Lindgren (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att starta projekteringen av Ostlänken.

2002/03:T454 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastrukturella satsningar i Värmland under den kommande planeringsperioden.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 45 benämns E 45 i framtiden.

2002/03:T456 av Per Erik Granström m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tvärbanan Arvidsjaur–Jörn.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bandelen Mora–Kristinehamn.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utveckla Inlandsbanan.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om investeringar i Inlandsbanan.

2002/03:T457 av Kenth Högström m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om E 4-sträckan Hudiksvall–Enånger.

2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av Citytunneln vad gäller teknisk lösning, finansiering och styrmodell.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fullfölja utbyggnaden av den svenska transporttriangeln.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att Stockholmsberedningens förslag genomförs.
14. Riksdagen begär att regeringen låter tillsätta en utredning med uppdrag att lämna förslag till åtgärder som förbättrar transportsystemet i Göteborgsregionen.

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en planeringsram för av staten finansierade investeringar i sjöfartens infrastruktur.

2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prioriteringsordning vad gäller förbättrad infrastruktur.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ange en skamgräns för lägsta acceptabla vägstandard.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om höjda anslag till drift och underhåll av vägnätet.
4. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till uppräknning av planeringsramen för nationella väginvesteringar i tolvårsplanen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att investeringsstödet för spårfordon bör utökas till att omfatta även bussar i kollektivtrafik som drivs med alternativa drivmedel.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av en bättre helhetssyn på kollektivtrafiken.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tydligt inbegripa Inlandsbanan i den statliga infrastrukturen.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kapacitetsproblemen på Malmö centralstation måste lösas samt att beslutsunderlaget förbättras innan beslut om trafiklösningar i Malmöregionen fattas.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att planeringsdirektiven till trafikverken bör utformas så att stor hänsyn tas till vikten av väl fungerande stråk för godstrafiken.
45. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att satsningen på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion skall ingå i de regionala planerna för att öka det regionala inflytandet.
46. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om verkligt regionalt inflytande över infrastrukturen.
47. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att behandla den traditionella fysiska infrastrukturen och den digitala infrastrukturen tillsammans.

2002/03:T474 av Michael Hagberg och Fredrik Olovsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättringar av riksväg 55.

2002/03:T475 av Fredrik Olovsson och Michael Hagberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggandet av en förbiled i Katrineholm.

2002/03:T476 av Michael Hagberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om satsning på hamnarna i Oxelösund och Norrköping.

2002/03:T481 av Lennart Nilsson m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Europaväg 20.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Europaväg 6.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om riksväg 40 samt riksväg 45 och järnvägen i Göta- älvdalen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om tjälsäkring och bättre bärighet på Västsveriges grusvägar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ny älvförbindelse över Göta älv och andra mindre vägprojekt.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Göteborgstunneln och hamnbanan.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om järnväg mellan Göteborg–Landvetter–Borås och Jönköping.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Väst kustbanan och tunneln genom Hallandsåsen.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Västra stambanan och Älvsborgsbanan.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Nordlänken.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om snabbtågsförbindelse mellan Halland–Sjuhärad och Stockholm.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om hamnarna i Västsverige.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen i övrigt anförs.

2002/03:T482 av Kjell Nordström m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om vikten av att standardhöja Europaväg 20.

2002/03:T487 av Annika Nilsson m.fl. (s):

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

2002/03:T488 av Karin Pilsäter (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att väg 73 byggs ut mellan Fors och Älgviken på Södertörn.

2002/03:T492 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s):

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

2002/03:T495 av Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 4 genom Sundsvall.

2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en starkare politisk styrning av all verksamhet som kan hänföras till infrastrukturen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att man vid prioritering mellan olika infrastrukturobjekt tar hänsyn till såväl regionalpolitiska som sociala skäl, vid sidan av de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta större hänsyn till de tunga transporterna vid fördelning av väganslag både till drift och investeringar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets vägar skall kunna hållas öppna året om.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av bra vägar för att den växande turistnäringen skall kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om standarden på det nationella stamvägnätet i skogslänen.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ge godstrafiken en betydligt högre prioritet.

2002/03:T500 av Maria Öberg och Anders Sundström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksväg 45.

2002/03:T504 av Berndt Ekholm m.fl. (s):

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

2002/03:T509 av Berndt Sköldestig m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om riksväg 50 och E 22 i Östergötland.

2002/03:T510 av Margareta Andersson och Agne Hansson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av väg 127.

2002/03:T511 av Margareta Andersson m.fl. (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt utreda förutsättningarna för att bygga ut Södra stambanan.

2002/03:T514 av Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s):

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

2002/03:T518 av Kerstin-Maria Stalin (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av Inlandsbanan med de medel som redan anslagits till järnvägar.

2002/03:T519 av Nils-Erik Söderqvist m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bättre kapacitet och en högre trafiksäkerhet.

2002/03:T529 av Leif Jakobsson och Marie Granlund (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en järnvägsförbindelse till Sturup och Banverkets medverkan i projekteringsarbetet.

2002/03:T532 av Carina Hägg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öka kunskaperna och möjligheterna för att bevara svenska grusvägar.

2002/03:T533 av Carina Hägg och Thomas Strand (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastruktursatsningar i Jönköpings län.

2002/03: MJ429 av Cristina Husmark Pehrsson m.fl. (m):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om god väghållning.

2002/03: N227 av Bo Lundgren m.fl. (m):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en modern infrastruktur.

2002/03: N265 av Runar Patriksson och Anita Brodén (båda fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägnätet, järnväg, IT, Vänersjöfarten och flyget.

2002/03: N267 av Yvonne Ångström m.fl. (fp):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tjälsäkring av vägnätet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om målsättningen att samtliga vägar i landet skall hållas öppna och farbara under alla delar av året.

2002/03: N302 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp):

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fler snabbtåg.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nybyggnationer och upprustningar av järnvägslinjer för höghastighetstrafik för att underlätta arbetspendling mellan regioner.

2002/03: N305 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastruktursatsningar i Stockholmsregionen.

2002/03: N307 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastrukturens betydelse för en levande landsbygd.

2002/03:N340 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att hela E 22 snarast måste byggas ut till motorvägsstandard.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att vid utbyggnad av infrastruktur så lite åkermark som möjligt skall tas i anspråk.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Malmö central snarast måste byggas om från en säckstation till en genomgående station.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att godstågsproblemen på Kontinentalbanan i Malmö snarast måste lösas.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ett östligt skånskt järnvägsstråk.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om vägsatsningar i nordöstra Skåne.

2002/03:N343 av Birgitta Sellén m.fl. (c):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förbättra infrastrukturen i Norrland.

2002/03:N347 av Sven Gunnar Persson (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en regionförstoring till fem län (Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland och Örebro).
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inriktning om att förkorta planeringsprocessen.

2002/03:N392 av Maria Larsson m.fl. (kd):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade satsningar på infrastrukturen.

2002/03:N393 av Lars Lindén m.fl. (kd):

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

2002/03:N397 av Martin Andreasson m.fl. (fp):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en bättre kollektivtrafik i Stockholms län.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Stockholms län måste få en rättvis andel av statsbidragen till investeringar i vägar och kollektivtrafik.

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att öka kapaciteten över Mälar-Saltsjösnittet för både bil- och tågtrafiken.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en komplett ringled runt Stockholms innerstad.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet att snabbt rusta upp väg 73 mellan Fors och Älgviken.

2002/03:N399 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en utredning kring den lagstiftning som reglerar byggande av järnväg med inriktning att förkorta planeringsprocessen.

2002/03:Bo319 av Carin Lundberg m.fl. (s):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ger instruktioner till de statliga verken att utan dröjsmål undanröja formella hinder för utveckling av träalternativ som föreligger i normativa dokument.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen till berörda statliga verk introducerar träbroalternativet vid kommande större infrastruktursatsningar som t.ex. tidigareläggning av Norrbotniabanan.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003

2003/04:T202 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Dalarna måste tilldelas ett högre väganslag.

2003/04:T205 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om riksväg 70.

2003/04:T207 av Tobias Billström (m):

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

2003/04:T209 av Carl-Axel Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av E 6 mellan Vellinge och Trelleborg.

2003/04:T214 av Tobias Billström (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge berörda myndigheter i uppdrag att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Malmö.

2003/04:T219 av Jörgen Johansson och Roger Tiefensee (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förbättra spårkapaciteten genom Stockholm genom byggandet av Citybanan/Mälartunneln.

2003/04:T222 av Sten Tolgfors (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ombyggnationen av berörda sträckningar av E 18 mellan Örebro och Karlskoga bör inledas snarast.

2003/04:T225 av Nils Fredrik Aurelius (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av nyinvesteringar i vissa delar av vägnätet i sydöstra Sverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ökade drifts- och underhållsinsatser för vägarna i Kalmar län.

2003/04:T226 av Ulf Sjösten (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att pröva alternativ finansiering vid vägbyggnation gällande några lämpliga utbyggnads- och ombyggnadsobjekt i Sverige.

2003/04:T228 av Ulf Sjösten och Kent Olsson (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av Europabanan/Götalandsbanan.
2. Riksdagen begär att regeringen ger Banverket i uppdrag att i arbetet med genomförandet av framtidsplanen genomföra en fördjupad systemstudie av Europakorridoren baserad på de nya resultaten i KTH:s studie.

2003/04:T229 av Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (båda m):

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

2003/04:T230 av Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksväg 40.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnaden skall finansieras enligt PPP-modellen.

2003/04:T234 av Torsten Lindström (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ökade resurser till vägar i Västmanlands län.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnaden till motorvägsstatus av E 18.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnaden av förbifarten vid Sala längs riksväg 67 och 70.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustningen av riksväg 67 Heby (Stingstorpet)–Tärnsjö.

2003/04:T236 av Torsten Lindström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om erforderliga investeringar på Bergslagspendeln.

2003/04:T237 av Torsten Lindström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om angelägna järnvägssatsningar i Mälardalen.

2003/04:T241 av Carl-Axel Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att förstärka infrastrukturen i sydöstra Skåne norrut, i den kommande infrastrukturplan som regeringen skall fastställa.

2003/04:T242 av Carina Hägg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förnyade studier av Europakorridoren ur en samhällsekonomisk och ekologisk synvinkel.

2003/04:T244 av Torsten Lindström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det angelägna i att del av väg 858 (sträckan Siggberg i Nora socken–Östervåla) i Heby kommun snarast rustas.

2003/04:T246 av Ragnwi Marcelind (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en väl fungerande infrastruktur.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att järnvägen på sträckan Uppsala–Gävle förbättras så att den regionala trafiken i norra Uppland utvecklas snabbare mot Gävle och att järnvägstransporterna mellan Mellansverige och norra Sverige underlättas.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att dubbelspåret mellan Skutskär och Furuvik färdigställs 2006.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att dubbelspåret på sträckan Svartbäcken–Samnan färdigställs under 2008.

2003/04:T247 av Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stärka järnvägstrafikens konkurrenskraft i det allmänna kommunikationssystemet.

2003/04:T254 av Erling Wälivaara (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att omedelbart åtgärda bristerna i det eftersatta vägunderhållet i Norrbotten.

2003/04:T255 av Lennart Kollmats m.fl. (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, byggs om till motorväg.

2003/04:T257 av Catharina Elmsäter-Svärd (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av ökade satsningar på infrastruktur i Stockholm–Mälardalen för bättre tillväxt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om länsväg 265 Norrortsleden.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om riksväg 73 Älgviken–Fors.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om länsväg 259 Södertörnsleden.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om E 18 Lekhyttan–Adolfsberg.

2003/04:T258 av Catharina Elmsäter-Svärd och Tomas Högström (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbättrad pendel- och regionalstågsförbindelse till Arlanda flygplats.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast färdigställa Citybanan.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anpassa tågstationen under Sky City vid Arlanda flygplats för pendeltågstrafik.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbättrat vägsystem till Arlanda flygplats.

2003/04:T262 av Ragnwi Marcelind (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnad av fyrfältsväg Enånger–Hudiksvall förs in i den nationella vägplanen med byggstart år 2005 enligt tidigare utfästelser.

2003/04:T263 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om pengar för utbyggnad av väg 73, Nynäsvägen, sträckan Älgviken–Fors.

2003/04:T265 av Bengt-Anders Johansson och Magdalena Andersson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Nässjö kommuns infrastruktur måste kompletteras.

2003/04:T268 av Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd):

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

2003/04:T270 av Stefan Hagfeldt och Gunnar Axén (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnaden av E 22.

2003/04:T272 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga klart E 6 genom Bohuslän till år 2007.

2003/04:T276 av Kent Olsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av PPP-finansiering vid infrastruktursatsningar.

2003/04:T277 av Kerstin Heinemann (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Banverket omgående bör påbörja en järnvägsutredning för att finna en lösning på trängselproblemen mellan Kallhäll och Karlberg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en utbyggnad av E 18 till motorväg på delsträckorna Västjädra–Västerås och Sagån–Enköping bör göras tidigt under planperioden och vara klar senast år 2007.

2003/04:T278 av Ragnwi Marcelind (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statliga satsningar för att förbättra farleden till Gävle hamn i syfte att skapa tillväxt och flera jobb i Gävleregionen.

2003/04:T282 av Bengt-Anders Johansson och Magdalena Andersson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppgradera riksväg 47/48.

2003/04:T287 av Eskil Erlandsson och Claes Västerteg (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen fattar ett principbeslut om att bygga ett höghastighetsnät för hastigheter på 300–350 kilometer i timmen i Sverige.

2003/04:T292 av Stefan Hagfeldt och Anna Lindgren (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ytterligare resurser till vägnätet i Östergötland.

2003/04:T295 av Lennart Fremling (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om försöksverksamhet med en ny samhällsekonomiskt anpassad finansieringsmodell för infrastruktur.

2003/04:T296 av Hans Backman (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnaden av E 4 Enånger–Hudiksvall skall påbörjas redan år 2006.

2003/04:T303 av Nils-Erik Söderqvist m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att infrastruktursatsningar för perioden 2004–2015 på ett bättre och mer rimligt sätt tillgodoser trafiksäkerhet, miljö och utvecklingsmöjligheter i Västra Götaland.

2003/04:T305 av Birgitta Sellén (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bärighetspengar riktade till Västernorrlands vägar måste ökas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att E 4 syd Sundsvall måste tidigareläggas under planperioden för infrastrukturen.

2003/04:T310 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en stor satsning på infrastrukturen i Skåne.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att godstågsproblemen på Kontinentalbanan i Malmö snarast måste lösas.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett östligt skånskt järnvägsstråk.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägsatsningar i nordöstra Skåne.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att hela E 22 snarast måste byggas ut till motorvägsstandard.

2003/04:T311 av Olle Sandahl (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att anpassa resurserna för bärighetsåtgärder till den faktiska relativa nyttan, genom att större andel destineras till de småländska vägarna.

2003/04:T313 av Birgitta Sellén och Margareta Andersson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att göra samhället mer tillgängligt för synskadade.

2003/04:T314 av Åsa Torstensson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om gränsregionala hinder och att införandet av ”bom-peng” över Svinesundsbroarna försvårar gränsregional integration och tillväxt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den 50-åriga Svinesundsbron inte skall avgiftsbeläggas.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statsråds givna löften om pendlartrafikens lägre avgifter i samband med valrörelsen 2002.

2003/04:T320 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Västlänken kommer att ingå i den nationella infrastrukturplanen.

2003/04:T323 av Magdalena Andersson och Bengt-Anders Johansson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksväg 40.

2003/04:T325 av Elizabeth Nyström och Anita Sidén (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 45 mellan Göteborg och Trollhättan skall ges högsta prioritet.

2003/04:T328 av Jeppe Johnsson m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnaden av E 22.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alternativ finansiering av utbyggnaden av E 22.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om omprioritering av medel från järnvägs- till väginvesteringar.

2003/04:T329 av Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av järnvägssträckan Nyland–Långsele samt införandet av ett triangelspår i Nyland i Västernorrlands län.

2003/04:T330 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av en vägförbindelse över Göta älv vid Göteborg.

2003/04:T334 av Claes Västerteg och Margareta Andersson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av riksväg 40 till fyrfältsväg.
2. Riksdagen begär att regeringen utreder möjligheterna till en PPP-lösning för riksväg 40.

2003/04:T335 av Claes Västerteg och Jan Andersson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksväg 41.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av Viskadalsbanan.

2003/04:T339 av Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om snabbtågsförbindelse på hela sträckan mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av bandelen mellan Varberg och Herrljunga.

2003/04:T341 av Dan Kihlström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en upprustning av E 18 skall ges extra hög prioritet och snarast genomföras.

2003/04:T342 av Dan Kihlström (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en upprustning av riksväg 45 snarast skall genomföras.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den dåliga tekniska kvaliteten på riksväg 45 samt dess konsekvenser för näringsliv och turism i inlandet.

2003/04:T345 av Lennart Hedquist m.fl. (m, fp, kd, c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om angelägna infrastrukturinvesteringar i Uppsala län för tillväxt i hela landet.

2003/04:T346 av Dan Kihlström (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Inlandsbanan skall betraktas som nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av upprustning av Inlandsbanan syd mellan Kristinehamn och Mora.

2003/04:T347 av Gunnar Axén m.fl. (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att starta projekteringen av Ostlänken.

2003/04:T348 av Patrik Norinder (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av dubbelspår mellan Samnan och Uppsala.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om dubbelspår mellan Skutskär och Furuвик.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Bollnäs–Orsa-banan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om industrispår från Tjärnviks industriområde.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av E 4 mellan Enånger och Hudiksvall.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av väg 67.

2003/04:T349 av Mats Berglind m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lånefinansiera utbyggnaden av riksväg 55 mellan Katrineholm och Enköping.

2003/04:T350 av Ingemar Vänerlöv (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av att rusta upp Dalslands vägnät.

2003/04:T351 av Kenneth Lantz (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheten att bygga tunnel genom Öresund för höghastighetståg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheten att bygga ett höghastighetsnät i Sverige.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en fördjupad systemstudie av Europakorridoren baserad på de nya resultaten i KTH:s studie.

2003/04:T352 av Ingemar Vänerlöv (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorvägsstandard med finansiering enligt ny modell.

2003/04:T353 av Ingemar Vänerlöv (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av riksväg 45 till motorvägsstandard mellan Göteborg och Vänersborg med finansiering enligt ny modell.

2003/04:T355 av Per Erik Granström m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av satsningar på Dalarnas transportinfrastruktur.

2003/04:T359 av Carin Lundberg och Lars Lilja (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägssatsningar längs Norrlandskusten.

2003/04:T361 av Hans Backman (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett fullt utbyggt dubbelspår behövs mellan Gävle och Uppsala.

2003/04:T362 av Yvonne Ångström (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utredning av möjligheterna att åter bedriva persontrafik på tvärbanan Storuman–Hällnäs.

2003/04:T363 av Annika Qarlsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att höja anslagen till drift och underhåll av vägnätet i enlighet med motionens intentioner.

2003/04:T367 av Rosita Runegrund (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att se över möjligheten till samfinansiering av infrastrukturen i Bohuslän.

2003/04:T370 av Holger Gustafsson och Birgitta Carlsson (kd, c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ekonomisk tillväxt, trafiksäkerhet, miljö och hållbar arbetsmarknad är de viktigaste prioriteringsgrunderna vid beslut om tidsplanen för ut- och ombyggnaden av E 20.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ut- och ombyggnaden av E 20 skall ges högsta prioritet och tidigareläggas med start år 2004.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett delprivat finansieringsalternativ (PPP), som årets regeringsdeklaration gav klartecken för, får användas för utbyggnad av E 20.

2003/04:T371 av Gunilla Tjernberg (kd):

Riksdagen begär att regeringen särskilt beaktar situationen för vägnätet i Västerbottens län när den fördelar medel till vägunderhåll i hela riket.

2003/04:T375 av Bengt-Anders Johansson och Magdalena Andersson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att undersöka tillämpningen av Vägverkets fördelning av väganslagen utmed en och samma riksväg.

2003/04:T378 av Erling Wälivaara (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Banverket i uppdrag att utreda, projektera, kostnadsberäkna och presentera en finansiering för upprustning av Haparandabanan.

2003/04:T379 av Kent Olsson m.fl. (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastruktursatsningar i Västsverige.

2003/04:T380 av Jan-Evert Rådström och Ulla Löfgren (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att göra riksväg 45 till Europaväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastruktursatsningar på riksväg 45.

2003/04:T384 av Cecilia Widegren (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta E 20, huvudvägen mellan Sveriges första och andra stad, lyftas upp från vägplanen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta E 20 bli en nationellt prioriterad väg för omedelbar utbyggnad med separat finansiering prioriterat utanför dagens budgetramar.

2003/04:T392 av Helena Bargholtz (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att snabbt rusta upp väg 73 mellan Fors och Älgviken.

2003/04:T393 av Anders Larsson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utredning av samhällsekonomiska effekter vid tidigareläggning av infrastrukturinvesteringar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utredning av effekter på kostnader för vård inom kommuner och landsting med anledning av tidigareläggning av infrastrukturinvesteringar i vägar.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utredning av ändrade redovisningsregler för investering i infrastruktur med samhällsnytta för framtiden.

2003/04:T394 av Anders Larsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utredning av samhällsekonomiska och miljömässiga konsekvenser av att slutföra byggnationen av järnvägstunneln genom Hallandsåsen.

2003/04:T395 av Berndt Ekholm m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om riksväg 40.

2003/04:T396 av Nils-Erik Söderqvist m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av att tjälsäkra de dalsländska grusvägarna.

2003/04:T406 av Lena Ek och Birgitta Sellén (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om anpassning och utbyggnad av det statliga vägnätet runt svenska hamnar med betydelse för det transeuropeiska transportnätet, s.k. TEN-hamnar.

2003/04:T414 av Birgitta Sellén (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att dubbelspår skall byggas längs hela sträckan Gävle–Sundsvall.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att gräva ned järnvägen genom Sundsvalls centrum.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att göra en förstudie över vilka effekter den ökade tågtrafiken får genom Timrås centrum.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Ådalsbanan skall rustas till de krav som ställs på en järnväg som skall ingå som en länk i ett nationellt och internationellt transportnät.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om finansieringen av ny infrastruktur.

2003/04:T418 av Sven Gunnar Persson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att starta byggandet av E 18 sträckan Lekhyttan–Adolfsberg under år 2004.

2003/04:T419 av Sven Gunnar Persson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättringar av Bergslagsdiagonalen.

2003/04:T420 av Lars Tysklind och Åsa Torstensson (fp, c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga ut E 6 till fyrfältsväg i norra Bohuslän.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att pröva alternativ finansiering.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avgiftsfinansiering inte är acceptabelt.

2003/04:T421 av Runar Patriksson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åretruntavtal för tillgänglighet till infrastruktur eller motsvarande driftstörningsersättning för missad träråvara till skogsindustrin i Sverige.

2003/04:T422 av Jeppe Johnsson (m):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om inrättande av ett infrastrukturverk i enlighet med vad som anförs i motionen.

2003/04:T428 av Lennart Kollmats och Jan Ertsborn (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att färdigställandet av Västkustbanan genom Halland får högsta prioritet bland järnvägsinvesteringarna.

2003/04:T430 av Lennart Fremling (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att genomföra en ordentlig teknisk, ekonomisk och finansiell utredning om att knyta Sverige, och då i första hand Stockholm, Oslo, Göteborg och Jönköping, till det europeiska nätet för höghastighetståg.

2003/04:T432 av Solveig Hellquist (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Västernorrlands behov av ett förbättrat landsvägs- och järnvägsnät, då goda kommunikationer krävs för länets, och landets, tillväxts skull.

2003/04:T434 av Lars Gustafsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att säkerställa utbyggnaden av Västkustbanan enligt tidigare tidsramar.

2003/04:T435 av Christin Nilsson m.fl. (s):

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

2003/04:T437 av Ulrik Lindgren m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bandelen Mora–Kristinehamn.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bandelen Arvidsjaur–Jörn.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utveckla Inlandsbanan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om investeringar på Inlandsbanan.

2003/04:T443 av Owe Hellberg (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägssträckorna Skutskär–Furuviik och Svartbäcken–Samnan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om mötesstationer på Ostkustbanan norr om Gävle.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett logistikcentrum för godstransporter i Gävle hamn.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Sjöfartsverkets respektive Vägverkets ansvar för inseglingsrännan och vägen till Gävle hamn.

2003/04:T444 av Torkild Strandberg m.fl. (fp):

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

2003/04:T445 av Martin Andreasson och Nina Lundström (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Huvudstaledens roll i det statliga vägnätet.

2003/04:T446 av Heli Berg (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av E 22 i Blekinge samt satsningar på upprustning av järnvägen Karlskrona–Emmaboda samt förlängning av järnvägen Älmhult–Olofström.

2003/04:T448 av Ulf Nilsson och Allan Widman (båda fp):

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

2003/04:T450 av Marie Wahlgren m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fullfölja och tidigarelägga de av Vägverket och Banverket planerade infrastruktursatsningar som beskrivs i motionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att genomföra den med Region Skåne och Malmö stad överenskomna byggnationen av Citytunneln i Malmö.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att planera en fast järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppdra åt Banverket att påbörja planeringen av de nya järnvägsförbindelser som beskrivs i motionen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppdra åt Vägverket att genomföra utbyggnaden av E 22 enligt de intentioner som beskrivs i motionen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att genomföra de satsningar på en säker skånsk trafikmiljö som beskrivs i motionen.

2003/04:T452 av Kerstin Lundgren (c):

Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag om en utökad ram för infrastrukturinvesteringar i Stockholms län.

2003/04:T453 av Peter Danielsson m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne tillförs en större andel av landets samlade infrastrukturmedel så att andelen står i rimligare proportion till behovet av infrastruktursatsningar, antalet invånare och antalet olyckor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast behandla och tidigarelägga de infrastrukturinvesteringar som utgör felande länkar i väg- och järnvägsnätet i Skåne.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i samband med prövningen av Banverkets framtidsplan för 2004–2015 uppdra åt Banverket att i arbetet med genomförandet av denna genomföra en fördjupad systemstudie av Europakorridoren baserad på de nya resultaten i KTH:s studie.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av gränsöverskridande samarbete avseende infrastruktur.

2003/04:T457 av Helene Petersson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättringar av Guldlänken, järnvägsförbindelsen mellan Nässjö och Jönköping.

2003/04:T460 av Maria Larsson och Göran Hägglund (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en omfördelning av väganlaget skall göras så att såväl vägnät som järnvägsnät i Jönköpings län får ökade medel.

2003/04:T461 av Stefan Attefall m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade statliga infrastrukturmedel till Stockholmsregionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en snabb utbyggnad av järnvägskapaciteten förbi Riddarholmen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av investeringar i vägkapacitet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av investeringar i spårburen kollektivtrafik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att några av de mest samhällsekonomiskt lönsamma väg- och järnvägsprojekten i Stockholmsregionen får bli försöksprojekt med upphandling och finansiering enligt public-private partnership.
7. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring i lagstiftningen för att möjliggöra public-private partnership.

2003/04:T463 av Kerstin Andersson m.fl. (s):

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

2003/04:T466 av Sonia Karlsson och Berndt Sköldestig (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om angelägenheten av en omläggning av riksväg 50 genom Motala.

2003/04:T470 av Karin Pilsäter och Mia Franzén (båda fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av väg 73.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Södertörnsleden och Citybanan.

2003/04:T472 av Hans Backman (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det i riksdagen görs en bilsocial utredning för att belysa vilken betydelse bilen och bilismen har i dagens samhälle.

2003/04:T476 av Christer Winbäck (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att E 20 bör prioriteras och att en utbyggnad till 4-fältsväg bör genomföras på vissa delar av E 20 under planperioden.

2003/04:T477 av Christer Winbäck m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad till motorvägsstandard hela vägen mellan Göteborg och Stockholm.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ut- och ombyggnaden av Europaväg 20 skall ges en hög prioritering och därmed tidigareläggas för start år 2003.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Europaväg 6 byggs ut till fyrfältsväg genom hela Bohuslän.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättring av riksväg 40.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättring av riksväg 44 mellan Trollhättan och Uddevalla.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 45 (Inlandsvägen) bör ges status av Europaväg.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en vägsträckning in mot Göteborgs hamn.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ny förbindelse över/under Göta älv.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägsträckorna Borås–Trollhättan (väg 180), Borås–Alingsås samt sträckan Vårgårda–Herrljunga.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdigställande av tunneln genom Hallandsåsen.

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggandet av Västlänken.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av Götalandsbanan med förbindelse till Landvetter.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av Bohusbanan.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägar och järnväg i Dalsland.

2003/04:T480 av Dan Kihlström m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Europavägsstatus för riksväg 45, Inlandsvägen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kontakter med Finland och Norge om förlängning av en kommande Europaväg, E 45, från Karesuando upp till Nordkap.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att hos FN:s Europakommission i Genève ansöka om att riksväg 45 samt förlängningen Karesuando–Nordkap får beteckningen E 45.

2003/04:T481 av Agne Hansson m.fl. (c, s, m, fp, kd, v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändiga kommunikationsinvesteringar i Kalmar län.

2003/04:T485 av Mats Berglind och Margareta Israelsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lånefinansiera utbyggnaden av motorvägen mellan Enköping och Sagån.

2003/04:T486 av Berndt Sköldestig m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att övergå till att lånefinansiera de stora infrastrukturinvesteringarna.

2003/04:T487 av Catherine Persson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en utbyggnad av väg E 6 mellan Vellinge och Trelleborg.

2003/04:T488 av Tobias Krantz m.fl. (fp, m, kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett principbeslut om att bygga ett höghastighetsnät för hastigheter på 300–350 kilometer i timmen i Sverige bör fattas.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen i samband med prövningen av Banverkets framtidsplan för 2004–2015 uppdrar åt Banverket att i arbetet med genomförandet av denna göra en fördjupad systemstudie av Europakorridoren baserad på de nya resultaten i KTH:s studie.

2003/04:T489 av Cinnika Beiming (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infartsparkeringar på statlig mark.

2003/04:T491 av Gunnar Andréén (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kommunikationerna till Hallstavik och Norrtälje.

2003/04:T494 av Åsa Torstensson och Lars Tysklind (c, fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statens fortsatta medfinansieringsansvar för Bohusbanan efter 2007.

2003/04:T498 av Karin Svensson Smith m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om hur man skall skapa rättvisa villkor mellan de olika transportslagen.

2003/04:T500 av Christer Adelsbo m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att man skall se över möjligheterna att bygga ut E 22:an.

2003/04:T502 av Kent Olsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om investeringar i vägnätet i Bohuslän.

2003/04:T504 av Tommy Ternemar m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en tidigareläggning av byggstart för resecentrum i Karlstad.

2003/04:T506 av Tomas Högström (m):

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

2003/04:T507 av Annelie Enochson m.fl. (kd, m, fp, v, c, mp):

Riksdagen begär att regeringen i sin vidare planläggning av infrastruktur-satsning för perioden 2004–2015 särskilt uppmärksammar den eftersatta transportinfrastrukturen i Västra Götaland enligt vad i motionen anförs.

2003/04:T513 av Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av åtgärder beträffande järnvägen genom Sundsvalls centrum.

2003/04:T515 av Carin Lundberg och Anders Sundström (båda s):

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

2003/04:T516 av Berndt Ekholm m.fl. (s):

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

2003/04:T518 av Viviann Gerdin (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av ökade väganslag till Värmlandsregionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bättre samordning mellan riksdagens infrastruktur-satsningar och de antagna tillväxtprogrammen.

2003/04:T519 av Claes Västerteg m.fl. (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen i sina beslut om infrastruktursatsningar för perioden 2004–2015 på ett bättre och mer rimligt sätt tillgodoser trafiksäkerhet, miljö och utvecklingsmöjligheter i Västra Götaland.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av E 6, riksväg 45, E 20 och riksväg 40.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningar på bärighet, tjälsäkerhet och rekonstruktion i Dalsland och Sjuhärad.

2003/04:T520 av Leif Jakobsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miljöbelastningen av godstransporter.

2003/04:T521 av Michael Hagberg och Christin Nilsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om transport av miljöfarligt gods.

2003/04:T522 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Susanne Eberstein (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att åtgärda de kvarstående flaskhalsarna på Ådalsbanan och Ost-kustbanan.

2003/04:T525 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 4 genom Sundsvall.

2003/04:T528 av Anne Marie Brodén och Henrik von Sydow (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av utbyggnad av dubbelspår för tågtrafiken genom Halland.

2003/04:T529 av Elizabeth Nyström och Anita Sidén (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppgradera riksväg 45 till Europaväg.

2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fördelningen av medel mellan väg- och järnvägsinvesteringar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av funktionella omlastningsstationer för sjöfarten.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det nationella vägnätet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om väginfrastrukturen i Stockholmsområdet.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tydliga samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler måste göras för varje tänkt infrastrukturinvestering.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om spårkapaciteten i Stockholm.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alternativa finansieringsformer.

2003/04:T534 av Christer Nylander m.fl. (fp, c, m, kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om väg E 22.

2003/04:T537 av Berit Högman m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra beteckningen på stamvägen riksväg 45 till E 45.

2003/04:T538 av Michael Hagberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om vikten av regionala kontakter vid prioritering av investeringar i infrastrukturen.

2003/04:T541 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av satsningar på infrastruktur i Västmanlands län, i Stockholm–Mälarenregionen samt utbyggnad av Södertälje kanal.

2003/04:T542 av Agneta Gille (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga ut länsväg 288 mellan Uppsala och Östhammar.

2003/04:T543 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Stockholmsberedningens förslag vad gäller prioriterade infrastruktursatsningar.

2003/04:T545 av Anita Jönsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastruktursatsningar i Skåne som ett viktigt bidrag till hela Sveriges tillväxt och välfärd.

2003/04:T546 av Kenth Högström m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om E 4-sträckan mellan Hudiksvall och Enånger.

2003/04:T548 av Lennart Klockare m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggande av Haparandabanan.

2003/04:T549 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att man vid prioritering mellan olika infrastrukturobjekt tar hänsyn till såväl regionalpolitiska som sociala skäl vid sidan av de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en genomgripande utvärdering av vilka effekter avregleringarna har fått inom infrastrukturområdet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en starkare politisk styrning av all verksamhet som kan hänföras till infrastrukturen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över konkurrenslagstiftningen så att den inte utgör ett hinder för en effektiv regionalpolitik.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta större hänsyn till de tunga transporterna vid fördelning av vägenslag både till drift och investeringar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets vägar skall kunna hållas öppna året om.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av bra vägar för att den växande turistnäringen skall kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om standarden på det nationella stamvägnätet i skogslänen.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ge godstrafiken en betydligt högre prioritet.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samordning av de olika trafikslagen.

2003/04:T550 av Lennart Fremling (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en förändring av den organisatoriska strukturen av myndigheter och andra statliga organ inom transportområdet.

2003/04:T552 av Mona Jönsson (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att regeringen i sin vidare planläggning om infrastruktur-satsningar för perioden 2004–2015 särskilt uppmärksammar den eftersatta transportinfrastrukturen för Västra Götaland.

2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillsättande av en delegation för infrastrukturinvesteringar med alternativa finansieringsformer.

2. Riksdagen begär att regeringen snarast återkommer med ett förslag till program för PPP-finansierade projekt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att finansiering av infrastruktur genom lån skall vara reserverat för nyinvesteringar i form av sammanhållna och tydligt avgränsade projekt.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av Citytunnelprojektet i Malmö.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fullfölja utbyggnaden av den svenska transporttriangeln.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att Stockholmsberedningens förslag genomförs.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en planeringsram för av staten finansierade investeringar i sjöfartens infrastruktur.

2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrens inom trafikområdet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om godstransporter.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om persontransporter.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en bilsocial utredning.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nyinvesteringar i vägar.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tjälsäkring, bärkraftssäkring och upprustning av vägnätet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den s.k. skandinaviska motorvägstriangeln mellan Köpenhamn, Oslo och Stockholm.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 45 uppgraderas till Europaväg.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Citybanan och Mälartunneln i Stockholm har högsta prioritet.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den s.k. Norrbotniabanan.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om finansiering av infrastrukturinvesteringar.

26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att återkomma till riksdagen med förslag till långsiktig finansieringsform för infrastrukturinvesteringar.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om PPP (Public and Private Partnership) som alternativ finansieringsform.

2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ha en helhetssyn på transportsystemet, inte minst i MKB-processen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en nödvändig omställning till ett transportsystem med minimal miljöpåverkan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att beslut som rör kommunikationer och infrastruktur i större utsträckning bör fattas på regional nivå.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det nationella och regionala ansvaret i infrastrukturfrågor.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillgänglighet och alla gruppers delaktighet i utformningen av trafiksystemet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ökad internalisering av transporterans kostnader.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att frågan om ett samlat ansvar och verk för infrastruktur bör utredas.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast etablera ett bolag för nyinvesteringar i infrastruktur.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att miljöpåverkan minskas, att säkerheten ökar, att det satsas på en ökad regional medverkan i planeringen av vägprojekt samt att alternativa infrastruktursatsningar genomförs.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i det befintliga vägnätet börja med att bygga bort flaskhalsar för att därefter genomföra redan planerade projekt.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om höjda anslag till drift och underhåll av vägnätet.

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att en lägsta acceptabel vägstandard, en s.k. skam-
gräns, skall inrättas.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om en ökad prioritering av byggande och underhåll av
cykelvägar.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att i mindre omfattning och endast för större infra-
strukturprojekt använda vägtullar/väavgifter för att möjliggöra
nyinvesteringar.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om en svensk höghastighetskorridor mellan framför allt
Stockholm och Malmö, med anslutning från Göteborg, och vidare
mot Köpenhamn och Hamburg.
44. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att intensifiera arbetet med att underlätta för kombi-
trafik, i Sverige och i övriga EU.

2003/04:MJ401 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om miljöstyrande landnings- och farledsavgifter.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om åtgärder för att främja en övergång av gods- och
persontrafik till järnvägen.

2003/04:MJ476 av Cristina Husmark Pehrsson m.fl. (m):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om betydelsen av infrastruktursatsningar.

2003/04:N288 av Runar Patriksson och Anita Brodén (båda fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om satsningar på vägnätet, järnvägen, IT, postservicen,
Vänersjöfarten, Dalslands kanal och flyget.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att klassa Dalsland som skogslän.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att riksväg 45 (Via Lappia) blir E 45 från Göteborg
till Karesuando.

2003/04:N325 av Sven Gunnar Persson (kd):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att prioritera byggandet av Citybanan/Mälartunneln.

2003/04:N328 av Maud Olofsson m.fl. (c):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att flytta ut besluten rörande länsvägar till den regionala nivån för att väl avvägda och riktiga infrastruktursatsningar utifrån lokala och regionala behov skall genomföras.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen för skogsindustrin av framkomliga och säkra vägar samt god mobiltelefonfäckning.

2003/04:N330 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastrukturens betydelse för en levande landsbygd.

2003/04:N332 av Chatrine Pålsson (kd):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om förbättrade kommunikationer.

2003/04:N335 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av vilka lagar, regler etc. som lägger hinder i vägen för samverkan för att lösa transportproblemen på landsbygden.

2003/04:N341 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastruktursatsningar i Stockholmsregionen.

2003/04:N345 av Lars Lindén m.fl. (kd):

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

2003/04:N346 av Maria Larsson m.fl. (kd):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade satsningar på infrastrukturen.

BILAGA 2**Offentlig utfrågning om drift och underhåll****Program**

Tid: Torsdagen den 5 februari kl. 8.30–11.30.

Plats: Skandiasalen, Neptunus. Ingång från Mynttorget 1.

Syfte: Drift och underhåll av det statliga vägnätet är kostsamt. Av de nästan 14 miljarder kronor som anvisats för statlig väghållning under 2004 kommer drygt hälften att användas för vägarnas skötsel. Samtidigt som en debatt finns om brister i vägunderhållet pågår ett utvecklingsarbete om bl.a. ändrade insatser, nya styrmedel och en utvecklad underhållsstrategi. Trafikutskottet ordnar mot denna bakgrund en offentlig utfrågning om drift och underhåll av vägsystemet.

8.30–8.35 Inledning

Claes Roxbergh, ordförande i trafikutskottet

8.35–8.45 Drift och underhåll och de transportpolitiska målen

Anders Wärmark, SIKA

8.45–8.55 Vem bryter ner och sliter på våra vägar?

Leif G Wiman, VTI

8.55–9.05 Marginalkostnadsprissättning med avseende på nedbrytning och slitage

Gunnar Lindberg, VTI

9.05–9.15 Effekter för trafikanterna av drift och underhåll

Anita Ihs, VTI

9.15–9.25 Samhällseffekter av konkurrensutsättning av drift och underhåll

Richard Österberg, VTI

9.25–10.00 Frågor**10.00–10.20 Paus/Kaffe****10.20–10.30 Transporter, bärighet och underhåll**

Staffan Thonfors, Skogsindustrierna

10.30–10.45 Vägverkets förslag till drift- och underhållsstrategi

Janeric Reyier, Vägverket

10.45–11.00 VTI:s granskning av förslag till drift- och underhållsstrategier

Jan-Eric Nilsson, VTI

11.00–11.25 Frågor VTI Vägverket**11.25–11.30 Avslutning**

Claes Roxbergh, ordförande i trafikutskottet

Inbjudna

Anders Wärmark, SIKA

Leif G Wiman, VTI

Lars-Göran Wågberg, VTI

Gunnar Lindberg, VTI

Anita Ihs, VTI

Mats Wiklund, VTI

Richard Österberg, VTI

Staffan Thonfors, Skogsindustrierna

Janeric Reyier, Vägverket

Arne Johansson, Vägverket

Jaro Potucek, Vägverket

Jan-Eric Nilsson, VTI

Niklas Lundin, Näringsdepartementet

Orestis Papadopoulos, Näringsdepartementet

Mats Granberg, Näringsdepartementet

Göran Forssén, Sveriges Åkeriföretag

Anders Josephsson, Sveriges Åkeriföretag

Jan Söderström, Svenska Kommunförbundet

Bengt Skagersjö, Svenska Kommunförbundet

Lars Hallsten, Svenskt Näringsliv

Kerstin Lindblad, Glesbygdsverket

Joakim Tiséus, Vinnova

Ingvar Ritzén, SEKO

Ingela Englund, SEKO

Hans Cedermark, CDU

Alexander Radler, Burträsk Väggrupp

Mikael Olofsson, Burträsk Väggrupp

Frans Sörensen, Burträsk Väggrupp

Johan Ekselius, LRF

Gunnar Lindberg, NTF

Carmita Lundin, Svenska Kommunförbundet

Stenografiska nedteckningar

Ordföranden: I vägarnas andel av infrastrukturen har vi lagt ned ett stort kapital, och frågan är om vi sköter detta på bästa sätt. Kan vi göra det bättre? Av de nästan 14 miljarder som anvisats för statlig väghållning under 2004 kommer drygt hälften att användas till vägarnas skötsel. Det rör sig alltså här om riktigt stora pengar.

Det är mot denna bakgrund som trafikutskottet har kallat till den här utfrågningen, som också är en del i utskottets förberedelser för behandlingen av regeringens infrastrukturskrivelse. Vi har hos oss i dag representanter för Statens institut för kommunikationsanalys, SIKa, och Statens väg- och trafikforskningsinstitut, VTI. Också företrädare för Skogsindustrierna och för Vägverket ska ge perspektiv på hur man ser på detta. Det kommer även att ges möjligheter för ledamöter att ställa frågor till dessa och andra inbjudna deltagare.

Programmet är indelat i två delar. Först kommer ett antal inledande inlägg, och därefter ges möjlighet att ställa frågor. Efter kaffepausen kommer några ytterligare inlägg och en avslutande frågeomgång. Jag uppmanar alla att försöka hålla de tider som vi har satt upp, så att debatten inte drar över den utsatta tiden.

Anders Wärmark: I mitt inlägg kommer jag att ta upp frågan om drift och underhåll har någon koppling till de transportpolitiska målen. Svaret på den frågan är självklart ja. Att den ändå med visst fog kan ställas beror på att drifts- och underhållsverksamheten i mångt och mycket har levt sitt eget liv och kanske har bedömts med andra måttstockar än övriga transportpolitiska åtgärder. Jag menar att det gäller både för transportpolitiken i stort och i trafikverkens egen planering.

Medan det sedan länge har funnits väl dokumenterade metoder för att beskriva och prioritera investeringar har drifts- och underhållssidan mera präglats av det man brukar kalla ett ingenjörsmässigt förhållningssätt, där olika former av erfarenhetsbaserade tumregler spelat stor roll för bedömningen av insatsbehoven. I stället för kostnads–nyttö-avvägningar eller effektbeskrivningar mot de transportpolitiska målen beskrivs verksamheten ofta med hjälp av åtminstone för mig inte alldeles glasklara begrepp som bevarande av vägkapital, eftersläpning, målstandard och skamgräns.

Drifts- och underhållsområdets speciella karaktär gör det också svårt för oinvigda att få grepp om frågorna. SIKa har gjort tappra försök att tränga in i området i samband med inriktningsplaneringen och i vårt arbete med att utveckla de samhällsekonomiska planeringsmetoderna. Men drift och underhåll är nog ändå det område där vi känner att vi är som mest i händerna på trafikverken och där vår förmåga att göra egna självständiga

bedömningar är som mest begränsade. Samtidigt ger detta inte någon riktigt bekväm känsla med tanke på drifts- och underhållsanslagens storlek och den snabba kostnadsutveckling som äger rum på området.

Att SIKA inte kan göra anspråk på att besitta någon djupare kompetens på området bidrar säkert till att mina slutsatser om sambandet mellan drift och underhåll och de transportpolitiska målen nu blir ganska allmänna och översiktliga och säkert också lite subjektiva.

Jag ska först beröra delmålet om tillgänglighet, som framför allt tar sikte på att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov ska tillgodoses. Jag menar att det här finns en mycket stark koppling till drifts- och underhållssidan. Man får nog också säga att de bärighets- och drifts- och underhållssatser på lågtrafikerade vägar som görs i Vägverkets förslag till åtgärdsplan innebär en mycket kraftfull prioritering just av den grundläggande tillgängligheten. Min slutsats är att det finns en mycket stark koppling mellan tillgänglighetsmålet och drift och underhåll inom vägsystemet.

Målet om transportkvalitet har tidigare bland annat genom olika etappmål för beläggning, beläggningsunderhåll och tjälavstängning varit ganska konkret kopplat till infrastrukturens standard och därmed också till drift och underhåll. Etappmålen är nu för tiden mera generellt formulerade, men det hindrar inte att det som jag ser det fortfarande finns en mycket påtaglig koppling till drift och underhåll. Möjligen skulle man kunna säga att en optimering av drift och underhåll för hög transportkvalitet kanske skulle ge en större betoning av insatser på högtrafikerade vägar än en optimering inriktad på tillgänglighetsmålet.

Det verkar vara rimligt att utgå från att även trafiksäkerheten påverkas positivt av drifts- och underhållsinsatserna, och så är det nog ofta, men sambandet verkar inte alltid vara så enkelt och rätlinjigt som man skulle kunna föreställa sig. Det finns till exempel forskning som visar att trafiksäkerheten endast påverkas obetydligt av vägnätets spårighet, och dålig vinterväghållning på det lågtrafikerade vägnätet är enligt Vägverket snarast trafiksäkerhetsbefrämjande.

Att det kan bli så förklaras av att trafikanterna som tur är har en förmåga att anpassa sig till väg- och trafikförhållandena. Därför är oförutsedda variationer i drifts- och underhållsstandarden antagligen det som är farligast från trafiksäkerhetssynpunkt. Det visar sig bland annat i hög olycksrisk på för- och eftervintern, när väglaget är förrådiskt och svårbedömt.

Min slutsats är att det finns en koppling mellan trafiksäkerhetsmålet och drift och underhåll, men att den för vägsystemets del ändå är ganska svag och inte helt entydig. Det delmål som jag tror att drifts- och underhållsinsatserna betyder minst för är målet om en god miljö. Det finns förstås kopplingar även här. Det gäller till exempel användningen av salt med påverkan på grundvatten och annat. Också påverkan av buller, partiklar och dammbildning kan helt säkert vara kopplad till drifts- och underhållsstan-

dard. Ställt i relation till andra miljöutmaningar som finns i vägtrafiken tror jag ändå att drifts- och underhållssidan är av underordnad betydelse. Slutsatsen blir att det finns en koppling men att den är ganska svag.

Kopplingen till delmålet om en positiv regional utveckling verkar uppenbar eftersom en stor del av drifts- och underhållsinsatserna på vägsidan brukar motiveras av regionala fördelningsskäl. För mig känns det ändå mera naturligt och näraliggande att förknippa skamgränser och minimistandarder, som det ofta är fråga om, med delmålet om grundläggande tillgänglighet, som jag tidigare var inne på. Jag tror knappast att man har kunnat visa att bärighetssatser eller en hög drifts- och underhållsstandard är den bästa användningen av pengarna, om målet är just att stimulera utvecklingen i en region. Men jag har ändå valt att ange att det finns en påtaglig koppling till drift och underhåll, även om effekterna nog i allmänhet är osäkra.

Vidare återstår delmålet om jämställdhet. Här är det ju så att kunskapen om skillnader mellan kvinnors och mäns värderingar och kanske framför allt deras genomslag i planeringen fortfarande till stor del saknas. Det gäller nog i minst lika hög grad för drift och underhåll som för allt annat. Men säkert finns det en koppling även till detta mål. Skillnader i kvinnors och mäns resmönster skulle till exempel kunna innebära att drifts- och underhållsinsatser för gång- och cykeltrafik värderas högre av kvinnor än av män liksom insatser som är kopplade till en trygg gatu- och vägmiljö, till exempel en god belysningsstandard. Men det är mera spekulationer än vetande.

Sammantaget är min bedömning den att det sannolikt finns en koppling men att dess styrka ändå är osäker.

Hur är det då när det gäller det övergripande transportpolitiska målet? Ett enkelt svar är att om det finns en koppling till något av delmålen, finns det också kopplingar till det övergripande målet eftersom målet rimligtvis måste uppfattas som en sammanhängande helhet.

Men det är också uppenbart att det finns en ständigt närvarande avvägning mellan effektivitet, hållbarhet och geografisk fördelning i användningen av drifts- och underhållsanslagen. Drift och underhåll som inte kan motiveras samhällsekonomiskt – och det är, om jag har förstått saken rätt, en förhållandevis stor del av nuvarande anslag – minskar naturligtvis utrymmet för samhällsekonomiskt effektiva åtgärder som kan generera ekonomisk tillväxt. Med nuvarande användningsprofil får insatserna väl därför till stor del bokföras på de delar av det övergripande målet som handlar om långsiktigt hållbar transportförsörjning i alla delar av landet. Då handlar det kanske i första hand om den sociala dimensionen i hållbarhetsbegreppet.

Att det finns ett positivt samband mellan de transportpolitiska målen och drifts- och underhållsinsatserna hindrar alltså inte att det också kan finnas målkonflikter. Sådana målkonflikter kan förstås också relateras till olika användare av vägsystemet, till exempel lastbilar kontra personbilar, trafi-

kanter på lågtrafikerade vägar kontra trafikanter på högtrafikerade vägar liksom näringslivstransporter som väger tungt i vikt och volym kontra sådana transporter som väger mera tungt i värde.

Samtidigt ska man nog inte heller överdriva drifts- och underhållsinsatsernas betydelse för målen. Vi vet att investeringar ofta har förvånansvärt liten påverkan på möjligheterna att uppfylla de transportpolitiska målen, och samma sak gäller säkert för marginella förändringar av drift och underhåll. Det är ofta allmänna omvärldsfaktorer som inkomstutveckling, näringslivsutveckling och transportpolitiska styrmedel som priser och trafikregler som betyder mest i de sammanhangen. Därför är det nog ofta också svårt att avläsa drifts- och underhållsinsatserna i form av direkt påverkan på de transportpolitiska målen. Däremot finns det ju olika sätt att beskriva vägarernas tillstånd som Vägverket har tagit fram och som kan följas upp över åren. Det som är mest frapperande i det sammanhanget är väl att den bild av en förhållandevis god och successivt förbättrad vägstandard som de måtten ger kontrasterar ganska skarpt mot den bild som man får till exempel i massmedierna och i den allmänna debatten.

Planeringsramarna för perioden 2004–2015 innebär en satsning om drygt 100 miljarder kronor för drift och underhåll, om man inkluderar bärighets-satsningar, vilket är avsevärt mer än investeringsramarna. Prisutvecklingen enligt det så kallade driftsindexet har under de senaste tio åren varit betydligt snabbare än den allmänna prisutvecklingen. På några års sikt betyder den här skillnaden mycket för de totala drifts- och underhållskostnaderna. Mot den bakgrunden är det för mig uppenbart att planeringsunderlaget behöver utvecklas i olika avseenden.

I den senaste översyn av samhällsekonomiska metoder som SIKA och trafikverken gemensamt gjorde år 2002 kom vi fram till de här rekommendationerna för utvecklingen av planeringen:

- Ta fram samhällsekonomiskt baserade målstandarder för olika drifts- och underhållsverksamheter.
- Ta fram bättre planeringsverktyg för analys av målstandarder och data.
- Bygg upp och sprid kunnandet och kompetensen inom drift och underhåll och satsa på framtagande, vidareutveckling och kvalitetssäkring av främst effektsamband.

Med hänsyn till att drifts- och underhållsverksamheten faktiskt inrymmer viktiga och svåra avvägningar mellan olika mål och väganvändare skulle jag också vilja lägga till att det måste vara angeläget att i framtida beslutsunderlag bättre försöka belysa effekterna av olika alternativa drifts- och underhållsstrategier. Eftersom drifts- och underhållsanslagen är ett uttryck för politiska avvägningar i minst samma utsträckning som investeringarna borde ett sådant underlag vara en självklar del i den demokratiska beslutsprocess där inte minst trafikutskottet utgör en viktig instans. Med det lilla smickret avslutar jag mitt inlägg.

Leif G. Wiman: Rubriken på mitt inlägg är: ”Vem bryter ner och sliter på våra vägar?” Det är många som bidrar till denna nedbrytning. I den ursprungliga rubriken på det här inlägget innan programmet justerades fanns ett tillägg: ”Förklaringsfaktorer till nedbrytning och förslitning”. Jag vill ha kvar det tillägget, för det ger mig tillfälle att säga att det inte är riktigt korrekt. Det borde egentligen stå: Förklaringsfaktorer till *onormal* förslitning. Vad jag vill ha sagt med det är att alla vägar bryts ned, något som ska ses som en mer eller mindre naturlig process. Problemet är att anpassa nybyggnadsstandard till underhållsbehov, så att man får en optimal totalkostnad för vägens hela brukstid. Enkelt uttryckt: Bygger man för starkt får man en för hög investeringskostnad, och bygger man för svagt får man för höga kostnader för underhåll i fortsättningen.

Därmed ska jag gå över till de faktorer som orsakar nedbrytningen. Dessa kan man samla under de här underrubrikerna: trafiken, klimatet och åldringen. Med ”åldringen” menar jag de försämrade egenskaper som beläggningen med tiden får genom att bindemedlet oxiderar, blir sprödare och allt sämre tål belastningen från trafiken.

Trafiken indelas i kategorierna tung och lätt eller lastbilar och personbilar. Det är stor skillnad mellan den nedbrytning som de här fordonsslagen förorsakar. Lastbilarna bryter ned vägen genom att åstadkomma spår och sprickor i beläggningen, medan personbilarna enbart orsakar spår på grund av dubbdäcksavnötingen. Ser man till lastbilarna finner man att det naturligtvis i första hand är deras tyngd som har betydelse. Det är i första hand axellasternas storlek som spelar in, men även axlarnas utformning – hur många axlar som fordonen har och deras hjultyp: enkelhjul eller parhjul. Det finns också olika typer av axlar. Det gäller helt enkelt fordonens utseende.

Med detta vill jag också ha sagt att ett stort fordon, till exempel ett sjuaxlat fordon, sett till transportens nytta inte alltid är mer skadligt för vägen än ett tvåaxlat fordon. En tvåaxlad grusbil kan vara mera skadlig för vägen per nyttolast än ett sjuaxlat fordon med till exempel en Europavägs-transport.

Den enda skada som personbilar orsakar är egentligen slitaget från dubbdäcken. Då spelar naturligtvis andelen fordon med dubbade däck en stor roll, men även hastigheten och väglaget har betydelse. Slitaget blir högre vid gott väglag.

Slitaget från personbilarna har minskat under de senaste tio åren, dels på grund av att man har tagit fram mer slitstarka beläggningar, dels genom att dubbarna har minskat i vikt. Däremot har införandet av lagen om vinterdäck medfört att andelen som använder dubbade vinterdäck i södra delen av Sverige har ökat.

Under rubriken Klimat är det i första hand fukt och temperatur som har betydelse för nedbrytningen, naturligtvis i kombination med trafiken. Nedbrytning på grund av tjällyftning och tjällossning på våren nedsätter också bärigheten ganska radikalt, naturligtvis beroende på vägtyp. Lågtemperatur-

sprickor är en annan faktor som enbart är beroende av klimatet. Det är ett speciellt fenomen i de norra delarna av landet, där låga temperaturer och kraftiga temperaturväxlingar mellan dag och natt orsakar tvärgående sprickor i beläggningen. Denna krymper och klarar inte de dragpåkänningar som uppstår när det är kallt.

Jag har nu pratat om de faktorer som orsakar nedbrytning. Man kan också vända på saken och se på faktorer som avser att minska nedbrytningen. Det kan exempelvis röra sig om en underdimensionerad väg, som har byggts för svag från början och får en för snabb nedbrytning. Det är vidare inte ovanligt att man inte har klarat utförandet exakt som det är tänkt. Det kan handla om ett felaktigt eller undermåligt utförande. Dessutom kan det förekomma att de material man använt inte alltid uppfyller kraven, i första hand på grund av bristande kontroll under byggtiden.

Jag ska avsluta med några illustrationer till de olika faktorer som jag har varit inne på.

Det här är en bild av en kraftig spårbildning som orsakats av tung trafik. Spåret har grävt sig igenom de olika lagren i vägens uppbyggnad. Man kan konstatera att hela vägkroppen har deformerats. Orsaken är antingen att man har missat i prognosen för den tunga trafiken under vägens användningstid eller att vägen har dimensionerats för dåligt. Vägen skulle ha varit kraftigare byggd. I det här fallet är det i första hand underlaget som har deformerats.

Den tunga trafiken orsakar också, som de flesta har sett, ytligare spår. Det förekommer här kraftiga deformationer i de översta skikten av beläggningenslagren.

Den tunga trafiken förorsakar också sprickbildning. Det här är slutstadiet i en sådan nedbrytning. Den tunga trafiken har brutit sönder beläggningen. Detta kan här ses från två håll. Antingen beror det på mycket tung trafik eller på att vägen är för klen byggd.

Personbilstrafiken orsakar spårbildning på grund av slitaget från dubbdäcken.

Slutligen visar jag en bild av en nedbrytning enbart på grund av klimatet. Det är ett exempel på sprickor på grund av tjällyftning. Tjäljen har lyft vägen, och beläggningen har inte klarat lyftningen utan har spruckit sönder.

Gunnar Lindberg: Jag ska tala om marginalkostnadsprissättning med avseende på nedbrytning och slitage. Jag vill först säga att det är roligt att konstatera att den gällande transportpolitiken från 1998, som jag har läst den, är tydlig när det gäller prissättning. Å ena sidan finns ett marginalkostnadsansvar, det vill säga att trafiken ska betala sina marginalkostnader. Å andra sidan ska finansierande skatter för att ta in intäkter så lite som möjligt störa den effektivitet som följer av marginalkostnaderna.

Jag ska uppehålla mig vid den första delen av denna policy, alltså marginalkostnadsansvaret. Man kan av någon anledning också vilja avvika uppåt från marginalkostnaden för att ta in finansierande skatter. Jag tänker inte tala om detta här, men det är ett delikat problem hur detta ska kunna ske utan att effektiviteten störs.

Principen om marginalkostnadsprissättning är inte självklar ens i ett europeiskt perspektiv. Vi har några medlemsländer med oss, och jag skulle nog bedöma att vi också har kommissionen med oss när vi talar om marginalkostnadsprissättning, men för många andra länder handlar det om en enkel kostnadsallokering. Det gäller att på enklaste möjliga sätt fördela de totala budgetkostnaderna för vägdrift, underhåll och byggnad på olika fordonskategorier. Resultatet av detta blir ett helt annat än det effektivitetsinriktade resultat som vi får med marginalkostnadsprissättning.

Den här figuren visar marginalkostnader för tunga fordon på väg. Jag har lånat den från SIKA. Vi kan ifrågasätta enskilda delar i den här helhetsbilden. Buller är väldigt högt skattat. Koldioxidvärdering är alltid ett brännbart ämne, och den gröna stapeln högst upp kan gå upp och ned ganska rejält.

Vi kan se på de olika komponenterna: slitagekostnad för enbart lastbil, slitagekostnad för släpet, värdering av emissioner, buller, den externa olyckskostnaden och växthuseffekten.

Jag vill i samband med den här figuren lyfta fram tre observationer. Den första observationen är trösterik för det ämne som vi i dag behandlar, nämligen att slitagekostnaden utgör bara en liten del av den samlade marginalkostnaden. Det är positivt i förhållande till min andra observation.

Om jag hade gjort den här bilden förra året på grundval av material från trafikverken och SIKA, hade slitagekostnaden utgjort en tredjedel. Slitagekostnaderna har inte förändrats, men det råder enorma osäkerheter och stor okunskap vid skattningar av slitagekostnader. Jag säger inte det här för att förringa Vägverkets kompetens utan för att det är genuint svårt att förstå hur ytterligare en lastbil eller ytterligare en personbil på vägnätet påverkar kostnadsmassan för väghållaren.

Min tredje observation, som illustreras av den här bilden, är att progressiviteten är betydande. Det är stora skillnader i kostnader mellan lätta och tunga fordon.

Låt mig snabbt bena upp de här tre observationerna, i omvänd ordning. Vad gäller progressiviteten har vi i ett föregående anförande fått höra att det är axellasten som är viktig. Ju fler axlar man har, desto bättre är det för slitageproblemet. Det klassiska sättet att beräkna olika axellasters relativa kostnader är den så kallade fjärdepotensregeln, baserad på försök i USA i slutet av 50-talet. Regeln anger att en fördubbling av axellasten från till exempel 4 ton till 8 ton ökar nedbrytningen 16 gånger. Det blir alltså en kraftig progressivitet i nedbrytningskostnaden enligt dessa gamla samband, beroende på hur axellasten ökar.

Låt mig ge ett exempel. Det är positivt att kunna visa något från ett EU-direktiv som verkar stämna någorlunda med den forskning som vi har. Titta bara på de faktorer som vi har här!

Det gäller här personbilar. Skulle jag fördela dessa slitagekostnader på olika fordonstyper får jag för personbilarna, de lätta bilarna, faktorn 0,001 av kostnadsmassan. För de allra tyngsta och mest skadliga fordonen har vi faktorn 8. Skillnaden i nedbrytningskostnad för de olika fordonstyperna är alltså enorm. Man måste vara medveten om den här progressiviteten i nedbrytningskostnaderna för axellasterna.

Samtidigt finns det forskning som visar att det inte är så enkelt. Fjärdepotensregeln togs fram på 50-talet i USA, och det finns olika slitagesamband för olika vägtyper som gör det rimligt att tänka sig olika kostnader på olika vägar.

Vi har alltså en progressivitet, men varför kan vi då inte få ordning på det här? Vi kan titta på det här utifrån tre komponenter. För det första har vi den årliga driftskostnaden. Det är inte så väldigt svårt att skatta marginalkostnader där. Mycket av dessa är fasta kostnader. Man måste plöga vägen oavsett om det kommer 1, 5 eller 10 bilar. Det är ett beslut som man måste ta.

Den svårare delen är det periodiska underhållet. Där gör man ofta fel i skattningarna av marginalkostnaderna. Jag visar en principfigur som anger vad det handlar om.

I föregående inlägg fick vi höra att vägen bryts ned oavsett om det är någon trafik på den eller inte. Underhållskostnaderna finns där om vi vill ha ett vägnät. Frågan är hur de förändras av ett ytterligare fordon. Vill vi hålla en standardnivå och har en underhållscykel på 10, 15 eller 20 års sikt varierar standarden så här.

Ytterligare ett fordon påverkar egentligen inte utgiften för själva underhållsåtgärden men fordonsmängden påverkar tidpunkten för detta. Det gäller då en förskjutning i ett antal räntekostnader i framtiden – i nästa cykel, nästa cykel och nästa cykel när det gäller underhållet – på grund av ytterligare fordon. Det är ganska bökigt att hitta det här sambandet mellan ytterligare fordon och nedbrytningen när det gäller tidpunkten.

Den sista kostnaden, som ofta helt tappas bort, är trafikantkostnaderna. I de skattningar jag tidigare visade var de inte ens med. När ett fordon bryter ned vägen försämras den för alla efterkommande fordon fram till dess att den blir ny igen. Det är alltså en komfortkostnad för alla efterkommande fordon.

Med avancerade manipulationer kan man säga att det här egentligen inte spelar någon roll. Samtidigt får ju de stackars trafikanter som kommer efteråt en ny väg tidigare. Har man tur och alla ekvationer är ”på rätt sida” tar de här sakerna ut varandra. Således kan vi strunta i det här, vilket man ofta gör utan att kolla om det stämmer.

Det är osäkert men egentligen tror jag att vi kan komma mycket närmare; vi kan skatta det här om vi vill. Sedan kilometerskatten avskaffades någon gång runt oktober 1993 har det inte funnits särskilt stort intresse för att skatta sådana här skatter och titta på hur de utvecklas. Det har varit en låg prioritet när det gäller denna fråga – konstigt nog, för det här är väldigt kul.

Sammanfattningsvis när det gäller marginalkostnaderna för slitage kan följande sägas:

1. Det är en stor osäkerhet i skattningen. Datatillgången är ofta urusel. Man hade väntat sig väldigt mycket fina data, och det finns mycket fina data men det är inte alltid som det går att använda dem. Kostnadsdata är inget som man alltid tycker är kul att lagra så att man kan skatta dessa kostnader på ett bra sätt. Data finns alltså men det är svårt att få tag i dem. Detta är den tråkiga observationen.
2. Vi har en kraftig progressivitet. Vi måste hålla koll på axelvikterna om vi ska prissätta. Det är en väldigt stor variabilitet mellan till exempel en grusväg i Norrland i tjällossningstider och en välbyggd motorväg i södra Sverige; det är helt andra kostnadsmassor.
3. Givet att vi kan bemästra osäkerheten i de här skattningarna, vilket jag tror att vi kan göra, finns det i dag teknik för att införa avancerade avgiftssystem som tillåter att vi differentierar på progressiviteten och, om vi vill, differentierar på variationen i vägtyp. I dag skulle, bör man kanske tillägga, ett sådant system också fungera för alla åkare, för åkare från olika medlemsländer, som färdas på det svenska vägnätet.

Ordföranden: Sedan gäller det effekterna för trafikanterna av drift och underhåll. Ordet ges till Anita Ihs från VTI. Varsågod!

Anita Ihs: Jag ska alltså säga några ord om effekterna för trafikanterna av drift och underhåll. Enligt Vägverkets instruktioner ska man i fråga om målet för vägnätets standard utgå från samhällsekonomiska bedömningar. I den ena vågskålen har vi då väghållarens kostnader och i den andra vågskålen trafikanternas kostnader. Rent generellt kan sägas att ju högre standard vi har på vägnätet, desto lägre trafikantkostnader. Å andra sidan: Ju högre standard vi har på vägnätet, desto högre väghållarkostnader.

Det finns en hel del effekter för trafikanterna att beakta. Det gäller då exempelvis trafiksäkerhet, komfort, fordonskostnader, transportkostnader – bland annat restid – och miljö. Jag ska inte ta upp allt utan nöjer mig med att gå in på några senare studier.

För att på ett bra sätt kunna beskriva effekterna för trafikanterna måste vi också ha bra mått för att beskriva vägens standard. I dag följs tillståndet på vägarna regelbundet upp. Det mäts och samlas in en mängd data som lagras i databaser. I huvudsak är det spårdjup och det internationella måttet för längsgående ojämnhet, IRI, som används. Det mäts alltså betydligt mer, och vi kan mäta ännu mer än det som samlas in.

Jag har här en översiktlig bild över vilka effekter som ojämnheter av olika våglängd har för fordonskostnader, friktion och buller. Rent generellt kan sägas att megatextur och ojämnheter av längre våglängd är oönskat på vägarna. Det har negativa effekter. Makrotextur och mikrotextur, alltså skrovligheten hos beläggningen, kan däremot ha både positiva och negativa effekter.

När det gäller fordonskostnaderna är det i princip en slät och jämn beläggning som gäller – till en viss gräns. Studier visar bland annat att för IRI-värden som understiger 3 millimeter per meter har vi ingen inverkan på reparationskostnaderna exempelvis.

Friktionen är viktig från trafiksäkerhetssynpunkt. Här är det i allra högsta grad önskvärt med makro- och mikrotextur. Även när det gäller buller är det önskvärt med makrotextur.

För några år sedan gjordes försök att bedöma inverkan av olika faktorer för trafikanterna och omgivningen. Bedömningarna baseras delvis på resultat från forskning. I andra fall är det vad vi ibland kallar för *G Estimates*. Jag ska inte gå in på alla faktorer här, för det skulle ta lite väl lång tid. Jag vill i stället mer visa på komplexiteten.

När det gäller till exempel trafiksäkerheten är friktion den faktor som har den allra största betydelsen men detta är något som i dag inte mäts regelbundet. Självfallet finns det dock metoder för det. Vid torrt väglag är det normalt inget problem.

Spårdjup är något som många trafikanter upplever som obehagligt. Som tidigare studier visat har spårdjupet kanske inte så särskilt stor inverkan på trafiksäkerheten. Men förekommer vatten i kombination med spårdjup finns naturligtvis risk för vattenplaning.

Här visas resultat från en undersökning. Det gäller enbart vattenplaningsolyckor. Inte helt oväntat kan det konstateras att ju djupare spår och ju mindre tvärfall, desto högre olyckskvot – under förhållanden då avrinningen är dålig.

Sett över hela året har vi, som sagt, ingen tydlig negativ effekt av spår-olycksrisk. Däremot har undersökningar visat att ojämnheter längs vägen kan vara negativt från trafiksäkerhetssynpunkt.

De här resultaten gäller för de trots allt ganska bra tillstånd som råder på stora delar av vägnätet. Det här är bara för att illustrera att på stora delar av vägnätet är det små spårdjup och låga IRI-värden. Man kan också se en större IRI-spridning på det lågtrafikerade vägnätet än på det högtrafikerade.

Jag tänkte också visa ett räkneexempel baserat på resultatet från gjorda studier. Det gäller vägar med ADT på mellan 2 000 och 4 000. De här vägarna har ett medianvärde för IRI på 1,6 millimeter per meter. 50 % av vägarna har alltså ett IRI som är lägre än 1,6 millimeter per meter och ett språdjup om 7 millimeter eller lägre. Antag att standarden försämras på de här vägarna så att det i stället hamnar på 75-percentilvärdet – alltså ett IRI på 2,2 millimeter per meter och ett spårdjup på 10 millimeter.

Från början är det i den här klassen 2 000 olyckor per år, exklusive vilt- och korsningsolyckor. Men försämrar vi standarden får vi ett tillskott om 100 olyckor. Ni kan se den stapel som visar fördelningen på egendoms-skadeolyckor och olyckor med lindrigt skadade samt dödade eller svårt skadade. I det här fallet är det en ökning med ca 5 %.

Också när det gäller komforten har vi nyligen gjort en studie. Det visar sig att det ojämnhetsmått, IRI, som används för att följa upp tillståndet på vägarna stämmer ganska bra med hur trafikanterna upplever körkomforten på vägen – ju högre IRI, desto sämre körkomfort.

I den här studien undersökte vi med lite olika metoder också betalningsviljan för en förbättrad körkomfort. Här fick vi väldigt olika resultat, visserligen en ganska hög betalningsvilja men väldigt olika resultat. Metoder för att undersöka betalningsviljan är något som man måste gå vidare med.

Det finns en hel del kunskap om effekter för trafikanterna men vi behöver mer för att få säkrare beslutsunderlag. Bland annat behöver vi utveckla fler mått för att beskriva vägytans standard och tillstånd för att på ett bättre sätt kunna beskriva effekterna för trafikanterna. Vi behöver också öka kunskapen om hur vägytans tillstånd inverkar på trafikanternas beteende, framför allt när det gäller trafiksäkerhet för att förstå effekter av spår och ojämnheter på ett bättre sätt.

Ordföranden: Tack för det! Vi går vidare till frågan om samhällseffekter av konkurrensutsättning av drift och underhåll. Varsågod, Richard Österberg från VTI!

Richard Österberg: Tack! Jag ska prata om samhällskonsekvenser av den konkurrensutsettningsreform som inleddes år 1992 på grundpaket Drift. Det handlar då om en del av drift och underhåll, inte om det planerade, riktade, underhållet.

Vad jag ska prata om är resultatet av den avhandling som jag i fjol lade fram på KTH, *Contracting out Public Services*.

Jag har lagt fram avhandlingen inom ramen för kompetenscentret CDU som sysslar med just drift och underhåll.

Vad menas då med samhälleliga konsekvenser av en sådan här reform? Ja, jag har valt att titta på kostnadseffekterna av reformen och på hur produktiviteten och teknikutvecklingen har påverkats av en sådan här reform och hur de transportpolitiska målen har påverkats.

Kostnadsutvecklingen är någonting väldigt centralt för reformen. Syftet bakom reformen med att låta konkurrensutsetta verksamheten var väl just att göra den mer kostnadseffektiv.

När det gäller kostnadsutvecklingen kan två grundläggande frågor ställas: Har kostnaderna för löpande drift och underhåll gått ned? Beror det i sådana fall på konkurrensutsettning?

Intressant nog är det svårt att svara. Det beror främst på att tillgången på bra data är väldigt dålig. Detta beror på flera faktorer. Bland annat ändrades redovisningssystemet år 1992. Man har också ändrat storleken på driftområdena. Delvis har innehållet i vad som definieras som löpande drift och underhåll ändrats. Sammantaget blir det väldigt svårt att göra en enkel jämförelse mellan hur det var före konkurrensutsättningen och hur det blev efter konkurrensutsättningen. Dock finns det andra metoder att ta till.

Eftersom reformen genomfördes stegvis – man valde att konkurrensutsätta ett antal områden per år – fanns inledningsvis möjligheten att jämföra de områden som blivit konkurrensutsatta med områden som då ännu inte var konkurrensutsatta utan som Vägverket Produktion fortfarande skötte i egen regi.

Det finns två oberoende studier. Den ena är gjord av forskaren Magnus Arnek, och den andra är gjord av Riksrevisionsverket. Båda studierna indikerar att kontraktspriserna var ungefär 25 % lägre när det upphandlades i konkurrens jämfört med när det inte var så. Det man kan invända mot de här studierna är att de kanske inte är helt korrekta. Till exempel tas inte hänsyn till skillnader i produktion eller regionala skillnader, skillnader mellan olika områden vad gäller klimat, trafiktryck och sådant. Hänsyn tas heller inte till innehållet i kontrakten över tiden eller till hur vägarna klassas över tiden. Det förekommer ju ändringar av hur vägarna klassas, och det påverkar givetvis också åtgärder och, i slutändan, kostnader.

Vidare tas inte hänsyn till kostnaderna för att gå över till att upphandla och kontrollera verksamheten. I Vägverkets årsberättelse anges en schablonkostnad på ungefär 5 % för upphandling och kontroll.

Inom ramen för mitt projekt gjorde jag en uträkning tillsammans med beställarchefen för Vägverket Region norr. Vi kom fram till att det snarare rörde sig om i alla fall 1,2 %.

Sammantaget kan sägas att kostnaderna bör ha gått ned, men det är svårt att säga exakt hur mycket. Sett till totalen för hur mycket vägunderhållet kostat – bilden visar både grundpaket Drift och det som kallas för planerat, riktat, underhåll – kan man se en viss nedåtgående lutning. Det är dock svårt att riktigt se vad detta beror på.

I det diagram som jag här visar för er skiljer man på det planerade underhållet och den löpande driften. För den som vill titta på det här är det ett problem att datatillgången är så dålig; det blir så korta tidsserier att man egentligen inte kan säga något.

I stället kan man titta på vinterdriften separat. För vinterdriften finns det ganska bra dataserier ända sedan år 1992. Här är det relativt oförändrat över tiden. Man kan se en nedåtgående trend vad gäller resultatet för kostnaderna för vinterdrift. Om man samtidigt tittar på de mörka staplarna, som visar vad man i förväg har budgeterat för vägunderhållet, ser man att det är en väldigt god passning till vad som senare blir utfallet. I själva verket är avvikelserna i snitt bara 0,7 %. Det är alltså en väldigt bra passning för en verksamhet som är så pass väderberoende.

Detta kan tas som en indikator på en annan sak, nämligen att kostnaderna för vägunderhållet i väldigt hög grad påverkas av hur mycket som har budgeterats. Det kostar helt enkelt så mycket som det tillåts kosta.

När det gäller effekterna av konkurrensutsättningen på anslaget och på utgifterna kan man säga att kostnaderna påverkas dels av konkurrensutslättningsreformen, dels av anslaget – som egentligen är det som ger den starka effekten på kostnadsutvecklingen. Det är väldigt svårt att isolera de här effekterna från varandra.

Magnus Arneks studie och Riksrevisionsverkets studie indikerar att kontraktpriserna har gått ned. Det ger lägre utgifter (pil a på bilden).

Pil b visar att konkurrensutslättningsreformen bör påverka anslaget också. Om man tror att reformen ska uppnå målet – att göra verksamheten kostnadseffektiv – borde man också minska på anslaget. Syftet var ju inte att använda vinsten till att höja kvaliteten på drift och underhåll.

Sedan har vi pil c. Här framgår påverkan. Konkurrensutslättningsreformen påverkar också kvaliteten och standarden på så sätt att konkurrensutslättningsreform innebär att efterlevnaden av regelverk blir mycket starkare. I praktiken fanns det förr – ställt mot gjorda samhällsekonomiska kalkyler där man räknat fram den standardnivå som ska vara på drift och underhåll – en överstandard. I och med konkurrensutslättningsreformen har den överstandard anpassats. Nu producerar man drift och underhåll enligt det regelverk som finns. I praktiken har det, framför allt i det glesa vägnätet, inneburit en lägre standard.

Pil d visar att anslaget, givetvis, påverkar utgifterna. I slutändan påverkas också indirekt kvaliteten såtillvida att drift och underhåll kostar vad det kostar. Men sänks det totala anslaget blir framför allt beläggningsunderhållet eftersläpande. Att sköta vägar i väldigt dåligt skick blir dyrare. Därför påverkas indirekt kostnaderna för skötseln av att beläggningsunderhållet blir eftersläpande.

Sedan ska jag helt kort nämna om Vägverket Produktion. Ett av syftena med reformen var att göra det hela mer kostnadseffektivt. Bland annat har man gjort det genom att Vägverket Produktion har fått se till att effektivisera sig väldigt starkt. Exempelvis har Vägverket Produktion minskat från 5 530 personer år 1992 till 3 100 personer år 1998, en minskning med 44 %. Dock ska man tänka på att de har blivit av med många av de driftområden som de tidigare hade. Ändå är det fråga om en effektivisering. De som fick gå från Vägverket Produktion var i ganska stor utsträckning vägarbetare, främst äldre vägarbetare. De fick förtids- eller ålderspension. Vägmästarna däremot blev i större utsträckning kvar. I ganska stor utsträckning gick de in i den nya beställarorganisationen.

Vi kan också titta på hur faktureringen per anställd inom Vägverket Produktion har ökat under den här tiden. Det är en ökning med 26 %. Det är svårt att säga vad nedgången med 44 % när det gäller de anställda egentligen säger. Dock indikeras en produktivitetshöjning inom Vägverket Produktion.

När det gäller de transportpolitiska målen kan man säga att de effekter som kan ses av konkurrensutsättningsreformen huvudsakligen handlar om den nya styrningsform som konkurrensutsättningen har inneburit. Att man har kontraktsstyrning av verksamheten har visat sig vara ett väldigt starkt verktyg som gjort att regelverket mycket mer efterlevs.

När det gäller transportkvaliteten kan det nog sägas att man inte längre har den överstandard som tidigare fanns, framför allt i glesbygden. Den överstandarden är alltså numera borta, vilket påverkar transportkvaliteten. Den här standarden, visar undersökningen, motsvarar inte alla de krav som näringslivet ställer på transportframkomligheten. Tillgängligheten i glesbygd har gått ned, vilket kan ses som en effekt på delmålen om regional utveckling och tillgänglighet. I fråga om den regionala utvecklingen kan sägas att med sämre tillgänglighet ökar tidsavstånden, vilket knappast förbättrar för den regionala utvecklingen.

Vad gäller delmålen om trafiksäkerhet och miljö är det tydligt att upphandling är ett starkt styrinstrument. Rätt formulerat kan man använda styrinstrumentet till att främja både trafiksäkerheten och miljön.

Inledningsvis valde man exempelvis formuleringen att hela vägytan skulle vara svart. Man skulle salta väldigt mycket för att vara säker på att få en bra standard. Men det resulterade i att det fanns ett incitament till att verkligen ösa ut väldigt mycket salt, vilket fick negativa miljökonsekvenser. Genom valet av formulering om hur saltningen ska gå till har man lyckats styra ned salttätningen väldigt mycket.

Ordföranden: Tack så mycket! Nu finns det möjlighet att ställa frågor. På baksidan av programmet finns det en lista över fler inbjudna som finns med här i salen och som det går att ställa frågor till.

Karin Svensson Smith (v): Jag har en fråga som berör Leif G Wiman och Gunnar Lindberg. Frågan har att göra med hur man ska uppskatta marginalkostnaderna för vägsitage. I Vägtrafikbeskattningsutredningen har vi fört en diskussion om detta. Jag är väldigt orolig för just denna osäkerhet. Det handlar ju om väldigt mycket pengar. Ska vi göra ett korrekt underlag för en eventuell kilometerskatt måste vi veta vad vi talar om.

Jag skulle vilja testa ett resonemang på er för att se hur det stämmer. I redovisningen från dig, Leif G Wiman, nämndes om de tre faktorerna trafiken, klimatet och åldrande som bryter ned vägarna. Du nämnde dock inte något om proportionerna, något som är intressant för oss att veta. Vi kan ju inte påverka klimat och åldrande. Trafikens nedbrytning är rimligen vad man borde utgå från om man ska beräkna marginalkostnaderna – vad varje nytt fordon innebär i ökade kostnader.

Ett alternativt sätt att resonera i förhållande till vad ni här har presenterat är att utgå från Vägverkets sektorsredovisning för år 2001. Det står där att en fullastad lastbil i slitage motsvarar 75 000 personpassager. Där får man en proportion mellan personbilar och lastbilar. I princip är det de tunga fordonen som i första hand bör bära slitaget.

Utgår man vidare från att den principen fortfarande gäller att en ökning av vikten fyrdubblar slitaget? Såvitt jag har sett när jag varit på besök hos KTH gäller den fortfarande. När man upprepar försöken är den principen fortfarande gällande. Då blir det en helt annan nivå på kostnaden än den som SIKA har räknat fram.

Man måste ju ha någon princip där tyngre fordon får bära en större andel av kostnaderna, frånräknat det slitage som väder och åldrande står för. Det påverkar ju inte trafikanterna. Då borde man utgå från hur stort underhållsanslaget är och sedan dividera det med fordonen i proportion till slitaget.

Förstår ni frågan?

Till att börja med, vilka är proportionerna? Hur mycket av slitaget på vägen beror på klimat och åldrande? Om man tittade på de bilder som visades såg man att det oftast bara var i det ena körfältet det fanns deformationer. Jag gissar att det är det södergående körfältet. På det viset kan man få en synlig beskrivning av att vädret inte har slitit så mycket på vägen utan att det är användningen av vägen som har gjort att det uppstår deformationer.

Leif G Wiman, VTI: Jag vet inte i vilken ände jag ska börja, men när det gäller ekonomin får jag nog lämna över ordet till Gunnar Lindberg.

I just förhållandet mellan lastbilar och personbilar, som redovisas här, gäller det vi kallar den strukturella nedbrytningen, som är den kraftigaste. Men där ingår inte slitaget från till exempel dubbdäck. Det måste ju personbilarna stå för.

Frågan om proportionerna mellan klimat och trafikbelastning kan jag inte svara på generellt. De varierar naturligtvis över landet. De har kanske större betydelse i norra delarna. Men det behöver inte vara så heller. Om vi pratar om tjällossningar kan vi se att man kanske har *en* rejäl tjällossning i Norrland medan man i Skåne kanske har 20 eller 30 tjällossningar som dock är av mindre omfattning.

Apropå det södergående körfältet vill jag säga att de bilder jag hänvisade till säkert var från motorväg, där man har den dominerande trafiken i det högra körfältet. Det var i så fall en fyrfältsväg. Oftast blir det sådana koncentrationer till exempelvis söderliggande uppforsbackar. Men det är inget generellt.

Gunnar Lindberg, VTI: I mitt föredrag försökte jag göra en uppdelning. Progressiviteten, att tunga fordon sliter *mycket* mer än lätta fordon, är vi överens om. Men exakt hur det ser ut kan jag inte säga. Möjligheten finns ju att det skiljer sig från den fjärdepotensregel som du hänvisade till. Men där tror jag att vi är någorlunda hemma, även om vi skulle vilja göra mer.

Det dystra är just nivån. Du var inne på fördelningen mellan trafikklimat och åldring. När man som ekonom tittar på marginalkostnader är man ute efter hur underhållskostnaderna förändrar sig till följd av ytterligare ett fordon. Där är vi väldigt osäkra på uppdelningen. Som ekonom har man

inte mycket att komma med. De ekonomiska data som finns om vägunderhåll har inte den detaljeringsgrad som gör att det går att göra ekonomiska studier än så länge. Vi måste ned till de ingenjörsmässiga sambanden och kombinera med ekonomin. Och de ingenjörsmässiga sambanden är helt enkelt osäkra, såvitt jag kan se.

Något annat man kan lyfta fram är det som Leif sade, att det finns en skillnad mellan olika vägar. Det blir man inte gladare av om man inte vet vad skillnaden är. Men det pekar ändå på att det finns en nödvändighet att förbereda en differentiering av olika vägtyper. Som jag sade är det sorgligt att man inte vet det. Många skulle ha kunnat lista ut att kilometerskatten kommer och att man borde ha jämnat vägen för att kunna införa ett bra prissättningssystem.

Johnny Gylling (kd): Anders Wärmark från SIKA nämnde att det finns en väldig osäkerhet när det gäller att hitta ett samband mellan drift och underhåll och den regionala utvecklingen. Det finns ett sådant samband men det är osäkert. Det är väl detta som vi som sitter i riksdagen ofta diskuterar när vi får frågor från allmänheten.

Nu har vi bjudit in några gäster som har jobbat mycket med just det här sambandet. Jag tänker på Burträsk Väggrupp. Jag skulle gärna vilja ställa en fråga till Alexander Radler från Burträsk Väggrupp om hur ni ser på den demografiska utvecklingen. Finns det enligt er uppfattning något samband mellan hur man sköter vägarna där ni bor och verkar och hur människor tenderar att röra på sig?

Alexander Radler, Burträsk Väggrupp: Mitt namn är Alexander Radler. Jag är kyrkoherde i Burträsk av alla ställen. Burträsk ligger söder om Skellefteå och är alltså inte en inlandskommun eller ett inlandspastorat. Vårt pastorat hade för 50 år sedan 13 000 invånare. Vi har en kyrka som är den största i Norrland med 1 200 platser. Inte ens när jag predikar med glöd kan jag fylla den just nu. Vi är nere i 4 700 invånare. Jag vill tala om en demografisk katastrof. Även om Burträsk räknas till kustlandet har vi förlorat väldigt många människor.

Demografin är ju en tvärvetenskap med många faktorer. Jag kan inte ta upp alla dem här utan jag vill bara ta upp trafiken, vårt vägnät. Där är det framför allt grusvägarna som är lidande. Om en kropp blir sjuk är det först det kapillära systemet som inte fungerar. Så är det med grusvägarna. Jag färdas mycket i mitt vidsträckt pastorat, 12 mil i diameter – 3 kyrkor, 2 kapell och 29 bönhus. Man kan se att viss avfolkning hänger ihop med grusvägarnas tillstånd, när hemtjänsten inte kommer fram, när till exempel besökare drar sig för att köra ”ända dit” och när slitaget på bilarna blir större och större. Det är väldigt enkelt att i en konkret fallstudie i mitt pastorat visa att det finns ett sammanhang mellan å ena sidan det dåliga vägnätet och å andra sidan avfolkningen.

Prognoserna är rätt dåliga för vårt pastorat. Vi ska vara nere i 3 165 människor om tio år. Jag är barnfödd i Wien men jag älskar de norrländska bygderna, och vi vill kämpa för dem. Just sammanhanget mellan en dålig infrastruktur, i synnerhet vägnätet, och den demografiska utvecklingen är slående. Jag tror inte ens att det är en akademisk fråga utan det är faktiskt så. Avfolkningen, den demografiska katastrofen i Norrland, hänger inte till hundra procent men delvis ihop med det dåliga vägnätet.

Runar Patriksson (fp): Herr ordförande! Det var en fin föredragning för oss här på förmiddagen från VTI och SIKA om grunderna för att skapa ett vägnät, hur vi bygger vägar, hur de vägar vi redan har byggt fungerar och kostnadseffektiviteten för det hela.

Jag tror egentligen att vi från trafikutskottet som har startat den här hearingen och sitter här i dag är hitvalda för att lyssna på det. Men precis som kyrkoherden sade säger också kyrkomusikern från Värmland, som sitter här, att vårt uppdrag egentligen är att se till att vi tar oss runt till våra kyrkor. Vi är hitskickade av väljarna i Värmland, i Norrland eller i Dalsland för att skapa ett vägnät eller ett järnvägsnät som leder till tillväxt. Det betyder att vi kan hämta träden i våra skogar och få fram dem till vår industri eller köra varor och människor runt om i våra bygder så att hela Sverige kan brukas.

Vi tackar för de upplysningar vi har fått, men när jag tittar tillbaka på Anders Wärmarks prioritering av hög vägkvalitet, som låg först, säkerheten och vägmiljön ser jag att vägunderhållet inte var så viktigt. Det var längst ner på listan. Jag tror att det är väldigt viktigt att vi i dag framför till Vägverket och till alla er andra som forskar om det här att en god miljö är i hela Glesbygds-Sverige väldigt beroende av vägkvaliteten.

Har man kuskat runt i 13 skolor i ett tjugotal år som musiklärare har man fått se att det inte går att ta sig fram kanske från mitten av januari till slutet av mars och att timmerbilarna i tremiljonersklassen står parkerade på gården därför att de inte tar sig fram. Då är det någonting som är fel.

Vi har fått reda på i dag att vi har byggt vägnätet fel. Jag hörde Vägverket också för några veckor sedan berätta om det här. Jag tror att jag ska fråga en person från Vägverket som jag hörde dra det här väldigt bra. Han heter Jaro Potucek. Du är här, ja. Står god vägmiljö längst ned i den prioritering som ni som jobbar med vägunderhåll har? Är vägmiljö och vägunderhåll inte så viktigt för folk som bor runt om i Sverige där skogen står, tallar och granar som ska till Stora Enso och pappersbruken runt om i landet. Är det viktigt? Är det god miljö med god väg eller är det inte det?

Ordföranden: Jag vill uppmana ledamöterna att ställa lite kortare frågor så att alla hinner vara med.

Jaro Potucek, Vägverket: Naturligtvis står miljö i alla skepnader ganska högt på vår prioriteringslista tillsammans med de andra mål som Anders har redovisat. Vi uppfattar att vår uppgift är att för er som beslutsfattare före-

slå en bästa balans mellan de olika målen. Med miljö menar kanske Anders i sitt föredrag inte vägmiljö i allmänhet utan det som vi brukar förknippa med miljö. Det är kvaliteten på luft, vatten och vegetation, emissioner och buller, de här konkreta aspekterna. Rent allmänt menar du med vägmiljö också kvaliteten på det vägnät som vi försöker erbjuda våra trafikanter. Det hamnar snarare under rubriken kvalitet. Och i fråga om kvalitet sade du att sambandet var mycket starkt.

När det gäller den andra delen av miljö, luft, vatten och så vidare, var sambandet mellan vägnätets tillstånd och de här miljöparametrarna relativt svagt. Det håller jag med om fullständigt. Men målet är viktigt.

Hans Stenberg (s): Jag har tre frågor. Jag börjar med Anders Wärmark. Det är flera som redan har varit inne på det du sade om att det fanns ett svagt samband mellan regional utveckling och vägunderhåll. Det här blir lite problematiskt för oss politiker eftersom den synen inte stämmer överens med det vi möter, det vi har hört från prästen från Burträsk eller det vi hör när vi är ute och träffar företagare runt om i landet. Det finns en oerhörd tro på att ett förbättrat vägunderhåll och ett förbättrat vägnät har väldigt stor betydelse för utvecklingen i deras kommun eller region. Här funderar jag om det möjligen kan vara så att det är något fel i era kalkylmodeller som gör att ni inte fångar in alla delar i det här.

En anknyttande fråga har jag till Anita Ihs från VTI som säger att det bland annat är små skillnader mellan komfort och trafiksäkerhet beroende på de spårbildningar och sådant som uppkommer av ökat vägslitage. Det jag slogs av när jag tittade på det du visade var att skillnaden i spår var mellan 2 och 7 millimeter. Det är ju en liten skillnad. I en stor del av vårt vägnät handlar det inte om skillnader på mellan 2 och 7 millimeter utan snarare om centimeter. Det skulle vara mer intressant, tycker jag, att få en redovisning av hur det ser ut när man låter vägunderhållet sjunka alldeles för lågt. Det är faktiskt där vi har hamnat på många håll i vägnätet. Man mäter snarare i Coca Cola-burkar än i millimeter. Då gissar jag att resultatet blir ett annat, åtminstone för komforten, kanske inte så mycket för trafiksäkerheten.

Sedan har jag en fråga till Richard Österberg också. Du sade att det fanns ett väldigt starkt samband mellan det man budgeterar för vägunderhåll och vad det verkligen kostar. Det är säkert riktigt. Men hur har ni fångat in de skillnader som kan slå hos entreprenörerna? Det kan faktiskt vara så att entreprenören räknar bort en del och inte får mer ersättning från Vägverket än man har lagt i anbudet. Men kostnaden kan ändå variera kraftigt beroende på hur vintrarna slår, när man tittar på vinterunderhållet. Frågan är: Har ni fångat in hur kostnaderna slår hos entreprenörerna?

Anders Wärmark, SIK: Först kanske jag kan säga att syftet med mitt inlägg var att försöka relatera var drift och underhåll hade störst betydelse i förhållande till de transportpolitiska målen, inte att säga att det inte skulle ha någon betydelse.

Sedan försökte jag betona att jag uppfattar att framför allt det lågtrafikerade vägnätet är väldigt betydelsefullt för den grundläggande tillgängligheten i landet. Det är ett socialt mål som är väldigt viktigt. Jag tror egentligen att det är huvudskälet, som jag ser det, till att man ska satsa mycket pengar på det vägnätet.

Däremot har jag synpunkter på positiv regional utveckling. Jag tycker ibland att man inte riktigt skiljer ut vad som är vad i tillgänglighet, positiv regional utveckling och transportkvalitet. Som jag har uppfattat det målet handlar det om att sätta i gång en positiv utveckling i en region. Det jag sade var att jag inte har sett några belägg för att ökade satsningar på vägunderhåll, eller för den delen även på infrastrukturinvesteringar, ger något annat än ett ganska svagt samband när vägsystemet väl är utbyggt till sådana effekter, såvitt vi kan räkna på. Sedan finns det många andra som har en annan uppfattning. Men det är väldigt svårt att se undersökningsbelägg för den uppfattningen. Det kan säkert hända att det är fel i våra kalkylmodeller, men ingen har något riktigt bra förslag till hur vi ska förbättra dem för att fånga det här.

Anita Ihs, VTI: Vi kan börja med trafiksäkerheten. Det jag framför allt talade om är en statistisk undersökning. Som jag sade har stora delar av vårt vägnät trots allt en bra standard vad gäller spår och ojämnheter. I en sådan här studie är det klart att det får en stor tyngd. Det blir egentligen svårt att säga någonting om effekterna när det är riktigt dåliga vägar. Framför allt är det svårt att göra studier på enbart de här riktigt dåliga vägarna därför att det är så lite trafik där och det är så få olyckor som inträffar. Det blir en alltför stor osäkerhet i en statistisk studie därifrån.

Som jag sade behöver vi också veta lite mer om hur trafikantbeteendet påverkas av vägytans tillstånd. Hur förändras hastigheten om vägen blir riktigt dålig? Sjunker hastigheten väldigt mycket är ju det naturligtvis positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. När det gäller spår har vi gjort körsimulatorstudier och kunnat konstatera att är det en spårig väg blir föraren betydligt mer koncentrerad på sin körning och försöker att undvika att köra i spårren. Det är naturligtvis också positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Men när det gäller långsgående ojämnheter – det är måttet IRI som beskriver det – har vi sett ett samband med olyckorna. De ökar med ökande IRI. Men återigen kan vi egentligen bara uttala oss om de relativt bra vägarna. Vad som händer när vi får riktigt ojämna vägar är svårt att säga.

Komfort nämnde du också. Men där har vi ett tydligt samband. Ju ojämna vägar blir, desto obehagligare tycker trafikanterna att det är att köra på dem. Där har vi ett tydligt samband.

Richard Österberg, VTI: När det gäller kostnaderna i entreprenörsledet har jag inga data, så jag kan inte uttala mig om det särskilt bra. Men vad jag vet är att underentreprenörsledet rimligtvis drabbades hårt av de lägre priser som de fick.

Vad som gäller för entreprenörernas del beror på vilken ersättningsform de har, vilken grad av risk som de tar. Det finns olika ersättningsformer, som till exempel att man får betalt beroende på de väderdata som samlas in. Man får alltså betalt utifrån vilket väder det har varit. Ett annat system är att man får betalt efter vad man faktiskt har gjort. Då är graden av risk betydligt mindre.

Jan-Evert Rådström (m): Jag har bara en kommentar till det sista som Anders Wärmark sade om regional utveckling. Jag håller nog med Hans Stenberg om att det kanske kan vara några beräkningsfel. Jag är ingen forskare, jag är lekman, men jag kan se att regional utveckling gynnas av ett bättre vägsystem. För mig som lekman är det en självklarhet att jag på våren hellre ser en timmerbil gå till skogsindustrin än att jag ser den stå still på grund av tjallossning. Sedan får det vara vilka beräkningsgrunder som helst. Så ser jag det i alla fall.

Men jag har en fråga till Richard Österberg. Jag tycker att det som sägs om drift och underhåll blir lite av ett framtidsscenario. Vi vet ju att Vägverket konstaterar att man inte kan hålla sin vägstandard över tid, utan vägstandarden på det svenska vägnätet går ned. Du sade att skötseln av våra vägar kommer att ge högre kostnader när vägstandarden sänks. Då undrar jag: Har ni funderat i ett längre perspektiv? Det är inte en tickande bomb, för det blir naturligtvis en långsam process, men drift- och underhållskostnaden kommer ständigt att öka när vi inte klarar vägstandarden. I och med det får vi lite Ebberöds bank av hela systemet till slut.

Richard Österberg, VTI: Ett kort svar är väl egentligen att jag inte har tittat på det, så jag kan inte svara särskilt bra på den frågan tyvärr. Men det är precis som du sade att ett i allt högre grad eftersläpande underhåll i slutändan också slår på kostnaderna för drift. Jag ska inte röra till det genom att uttala mig om sådant som jag inte har tittat närmare på.

Börje Vestlund (s): Jag har två frågor. Den ena går till Anders Wärmark på SIKA. Den handlar om trafiksäkerhetseffekterna.

Det skulle inte finnas ett medelstort samband och det var inte ens entydigt att det förelåg ett samband. Jag skulle vilja fråga, med tanke på det Anita Ihs sedan redovisade om just trafiksäkerhetsaspekterna när det gäller till exempel spår: På vilket sätt har man kommit fram till det här? Det känns på något sätt främmande att forskarna redovisar att sambandet finns ganska tydligt men att SIKA har kommit fram till att det är ett medelsamband eller en medelkoppling, som man uttrycker det. Det skulle jag vilja ha en kommentar till.

Den andra frågan vill jag ställa till Richard Österberg. Jag blev inte riktigt klok på vad du egentligen sade. Det borde väl ha kunnat finnas metoder för att mäta styckekostnader, till exempel kilometer. Hur mycket har vinter-

väghållningen respektive barmarksväghållningen kostat per kilometer och vad har skillnaden varit i det materialet? Det borde man väl ha kunnat få fram. Det som redovisades här var liksom hur mycket som hade fakturerats.

En sak som man pekar på som jag tycker var tydlig stöder på något sätt intrycket att det måste ha hänt någonting. Det är just att man uppenbarligen har fakturerat mer på Vägverket produktion per anställd. Det måste ha inneburit att man samtidigt som man började konkurransutsätta också på något sätt minskade på kvaliteten så mycket att man i varje fall inte har haft samma koncentration av antalet som har arbetat med det här.

Anders Wärmark, SIKA: Det jag försökte göra var att på något sätt gradera drift- och underhållsinsatsernas betydelse för de olika delmålen relativt andra transportpolitiska åtgärder. Det kanske är så man ska se min gradering i starkt, svagt och medelmåttigt, som jag dessutom erkänner är ganska subjektiv.

Att det inte är så entydigt med trafiksäkerhet grundar jag på uppgifterna från Vägverket och forskningen om spårighet. Det är svårt att hitta några samband. Jag tycker ändå att det är intressant att se att det kanske inte alltid är så rätlinjigt just genom att trafikanterna anpassar sig till den väg- och trafikmiljö man befinner sig i. Jag tycker ändå att det är viktigt att ha med sig.

När jag pratar om det som spelar någon roll för trafiksäkerheten relaterar jag det till andra typer av åtgärder som kanske handlar om fordonsutrustning, fordonsstandard, hastighetsgränser och andra saker som jag i alla fall tror kan ha större betydelse för trafiksäkerhetsmålen. Det var så jag tänkte.

Det gäller för övrigt även positiv regional utveckling. Det är klart att bättre vägar alltid är bra för alla och för allting. Det var ett försök att relatera hur det förhåller sig till andra åtgärder för att göra samma sak. Det jag sade var att jag inte tycker att det är visat att just ökade satsningar på vägunderhåll är det effektivaste sättet att använda pengar om man nu ska sätta i gång en positiv regional utveckling. Problemet är väl att man ändå ska väga av inom en given budget av pengar och hitta det mest effektiva sättet att använda pengarna.

Richard Österberg, VTI: Problemet med att beskriva kostnadsutvecklingen är ju att det går att räkna på det på olika sätt och vis. Men risken är väldigt stor att det blir missvisande, att man jämför fel saker helt enkelt. Mycket beror det på, som jag nämnde, att man ändrade redovisningssystemet, men också på att man inte definierar åtgärderna på samma sätt längre. Klassningen av vägarna har ändrats och driftområdenas storlek har ändrats. Det gör att det blir väldigt svårt att göra rättvisa jämförelser. Om man i stället för att titta på vad Vägverket har lagt ut för verksamheten tittar på vad produktionen kostar är det också väldigt svårt, mycket beroende på att Vägverket inte riktigt vet vad den här verksamheten kostade innan. Det finns inte tillgång till data som är möjliga att använda.

Elizabeth Nyström (m): Jag vill gärna fortsätta där Jan-Evert Rådström slutade vad det gäller de ökade kostnaderna eller det eftersläpande underhållsberget. Det är ingen som har pratat om rekonstruktion. Leif G Wiman visar bilder på hur förstört det är. Då måste man rekonstruera. Vilka är kostnaderna för det när man inte uppehåller underhållsbäringhet?

Till Anders Wärmark vill jag bara säga att Saab i Trollhättan har flyttat mycket av verksamheten till Göteborg. Kom och besök dem! Fortfarande är fabriken kvar, men hur länge? Det beror på att vi har en dålig riksväg 45.

Frågan går egentligen till Leif G Wiman.

Leif G Wiman, VTI: Jag uppfattar att frågan handlar om vad det kostar att restaurera eller reparera. Det är det vi pratar om. Vi pratar inte bara om driftunderhåll utan även om underhåll av det strukturella tillståndet. Frågan om kostnaden för det måste jag lämna till Vägverket eller någon annan som har tittat på det. Det kan inte jag svara på.

Ordföranden: Då får vi återvända till det efter pausen.

Paus

Ordföranden: Vi börjar andra passet. Ordet går till Staffan Thonfors, Skogsindustrierna, som ska prata om transporter, bäringhet och underhåll.

Staffan Thonfors, Skogsindustrierna: Det känns bra att få komma hit och presentera hur vi ser på de här viktiga investerings- och underhållsfrågorna. Vi har redan inledningsvis blivit omnämnda en del.

Det är inte så svårt att förstå varför vi har blivit inbjudna. Vi är ju väldigt stora på vägarna, och vi sliter på vägarna. Det kan vi inte komma ifrån. Samtidigt finns det en nyttoaspekt som en del av er redan har nämnt och som vi gärna vill hålla fram i det här sammanhanget. Basindustrin exporterar för 110 miljarder per år. Vi investerar 8 miljarder per år. Sysselsättningen är 95 000 bara när det gäller den direkta sysselsättningen. Det tillkommer sysselsättning i kringliggande verksamheter.

Men vi är en stor transportköpare på marknaden. Det innebär att vi transporterar 73 miljoner ton på väg. Det är klart att det syns på vägen när 73 miljoner ton ska fram. Den stora volymen är råvaran. Det är en kort transport. Det är kanske lite grann av problematiken. Man har en önskan att transportera på järnväg, men en stor andel av den här volymen går på högst 10 mils avstånd. Det är direkttransporter.

För vår industri är bäringheten det allra viktigaste. Framkomligheten ger åtkomsten till virkesråvaran. Drift och underhåll på våra egna vägar – vi har ett vägnät som är tre gånger större än statens – är inte av samma goda kvalitet som de statliga vägarna när det gäller ytstandard. Det är inte drift och underhåll som är viktigast där utan framkomligheten, bäringheten.

När man tittar på den långsiktiga bärighetsstrategi som har lagts fram med sikte på de 17 miljarder kronorna som finns i förslaget ser man att det finns väldigt mycket kvar att göra. Man får vara glad över att trafikutskot-

tet, regering och riksdag har gjort en så pass stor satsning som 17 miljarder. Men man får granska närmare hur långt man kommer med detta – det är väl lite grann av problemets kärna här i dag. De långsiktiga målen som Vägverket har ställt upp gäller de viktigaste näringslivsvägarna. Där har industrin fått vara med och bestämma vilka vägar som är viktiga. Även det samarbetet är vi glada för.

55 000 km väg ska ha full bärighet året runt. På mindre viktiga vägar, 27 000 km, ska det vara avstängt högst tre veckor. I dag är det sju veckors avstängningstid. Det är en anpassning till de villkor som finns nu inom industrin. Vi har sagt att tre veckors färskhet gäller för industrins krav i processer och för miljöhänsyn. På de minsta vägarna, 16 000 km väg – där ligger BK2- och BK3-vägarna – är målsättningen att det på lång sikt – observera att det här är långsiktiga mål – ska vara lätt trafik året runt. Det handlar då inte om våra bilar. För alla statliga vägar är det långsiktiga målet ej full bärighet.

Om man ser till vad man förhoppningsvis åstadkommer för dessa 17 miljarder kronor – det handlar om årliga anslag – når man 31 % full bärighet. Tillgängligheten för industrin med full bärighet motsvarar 31 % av det totala vägnätet. Det är naturligtvis ett väldigt stort problem att vi 2015 bara har tillgång till en tredjedel av vägnätet med full bärighet när vi behöver det redan i dag. När det gäller Vägverkets problem med drifts- och underhållsanslagen, att de inte räcker till, har man sagt att man om tre fyra år kanske måste börja titta på om man inte ska ta av investeringsanslagen. Det är oroande för vår del när vi ser på hur läget är redan i dag. Vi behöver ju varje krona till att förstärka bärigheten och tjälsäkra vägarna för tillgängligheten. Självklart måste man ha en viss flexibilitet. Det händer saker och ting. Kvarnsveden bygger nu en ny pappersmaskin för 4 miljarder kronor. Det vägnätet måste man väl gå in och göra en stödsatsning på.

Vad kan vi från industrins sida göra i avvaktan på att de långsiktiga målen och ett vässat sådant blir verklighet i Sverige? Vi har satt oss i ett projekt som vi kallar CTI-projektet. Det står för *Central Tire Inflation*. Det innebär tekniskt att föraren kan variera däcktrycket efter vägstandarden. Om man sänker däcktrycket på dåliga vägar ger det många fördelar. Det finns en del utländska erfarenheter. Vi har haft en bil i Sverige som har gått med den här tekniken ett antal år, och vi har tittat på de utländska erfarenheterna, till exempel i Kanada. Där har man den här tekniken och mycket goda erfarenheter. Vi har sagt att vi ska pröva detta. De utländska erfarenheterna är mindre spårbildning, mindre tvättbrädeseffekt, mindre vägöverbyggnad, ökad tillgänglighet till det nedsatta vägnätet BK2 och BK3 och, för oss oerhört viktigt, förbättrad åtkomst till skogen.

Det finns en lång rad ytterligare goda erfarenheter. Det handlar om arbetsmiljö för förare. Man kan använda sin bil mer under året. Den blir inte avstängd, eller stående som Runar Patriksson sade. Det blir mindre fordonsslitage, lägre däckkostnader och bränsleförbrukning. Det är hög tillförlitlighet i det här systemet.

Det här testar vi nu i ett projekt tillsammans med Vägverket. Målet för projektet är att se om vi kan använda CTI i Sverige i större skala. Vi har ett projekt med deltagare där det är glädjande att se att alla har ställt upp. Skogsbolagen, privata skogsägare finns med, åkeriföretag, Volvo, Scania och Vägverket.

Vilka effekter man får när det gäller de enskilda vägarna är viktigt inte bara för Vägverket utan även för skogsindustrin. I dag går tio bilar med CTI-utrustning, och ni kan se i vilka delar av landet bilarna går.

Organisationen för projektledningen drivs av Skogforsk. Där har vi delat upp oss så att en väggrupp ska titta på effekterna på vägnätet, både på det allmänna och det enskilda vägnätet, och en fordonsgrupp tittar på ekonomi, drift och teknik. Det finns också en samarbetsgrupp som tittar på användning, tillstånd, dispens och rutiner. Man frågar sig till exempel: Kan man släppa fram de fullastade bilarna på BK 2- och BK 3-vägar? Hur ska det gå till rent tekniskt? Vilka dispenser ska ges för våra bilar?

Budgeten för detta ligger på 11–12 miljoner kronor, och som ni ser är de privata intressena stora. Vägverket har 22 % av budgeten, men vi har ansökt om kompletterande 1 ½ miljoner kronor för att fullfölja projektet. Vi hoppas alltså på ett gott utfall under den här perioden, och förhoppningsvis kan importkurvan brytas något. Den har ju ökat under senare år, och en hel del av ökningen beror nog på den dåliga vägstandarden.

Ordföranden: Nästa punkt är Vägverkets förslag till drift- och underhållsstrategi.

Janeric Reyier, Vägverket: Jag arbetar sedan ett år vid huvudkontoret i Borlänge. Dessförinnan var jag regionchef i norr, så jag känner väl till grusvägnätet i Burträsktrakten.

Vårt förslag till nationell vägtransportplan finns hos regeringen, och jag kommer att göra en del neddykningar i det förslaget för att förtydliga det hela. I dokumentet formuleras den långsiktiga strategin för drift och underhåll så att man ska utföra driftåtgärder i överensstämmelse med målstandard. Här finns alltså en distinktion. Det handlar dels om driftåtgärder, dels om underhållsåtgärder. Driftåtgärderna är de med kort varaktighet, alltså vinterväghållningen, hyvlingen av grusvägar, det akuta beläggningsunderhållet. Dessutom utför vi underhållsåtgärder så att eftersläpningen mot målstandard elimineras. Det är det långsiktiga målet. Här ligger framför allt beläggningsstrategin, underhållsstrategin, och det är den jag kommer att begränsa mig till under dessa 15 minuter.

Målstandarden består av tre slag. Det första, som vi pratat en del om i dag, är vägnätets beständighet. Det innebär att vi måste se till att de kostnader som framtida generationer får för vägarna inte ökar. Vi måste alltså säkra vägkapitalet. Det andra handlar om målstandarden för det lågtrafikerade vägnätet, en lägsta acceptabel standard, och det tredje om en lönsam standard på de högtrafikerade vägarna, det vill säga det som går att räkna hem med de samhällsekonomiska modeller som vi har.

Vi börjar med det sista, vägar med hög trafik. Jag hoppas att det spårdjup som finns framgår av den overheadbild jag visar. Det är en ganska bra väg med mycket trafik. Varje trafikant får en liten merkostnad, men genom att trafikanterna är många kan vi räkna ihop detta och få en samhälls-ekonomisk lönsamhet på det. Här har gjorts mätningar med laserbilen. Vi mäter spårdjupen, och vi mäter ojämnheter.

Om vi tittar på en mer teoretisk bild av hur det ser ut när dessa spår slits ser vi på den horisontella axeln i nästa bild tiden – 10, 20, 30, 40 år – samt i detta fall också spårdjupet. Även på en helt ny väg har vi redan från början ett visst spårdjup, och sedan sliter man ned spåret så att det blir djupare och djupare. I det här fallet ligger målstandarden på 20 mm. Sedan kommer vi med en underhållsåtgärd och lyfter upp spåret, och så förslits det igen. Nu visar jag endast en parameter, nämligen spårdjupet, medan det i praktiken finns flera parametrar. Om man plockar in till exempel ojämnheter och andra brister får vi en mycket komplicerad figur. Det är alltså brister av olika slag som vi har att ta hänsyn till.

Då är frågan: Hur ser det ut pengamässigt med eftersläpningen på det här området? Jag kommer att prata om fyra olika delar. Den första delen är den kalkylmässiga lönsamheten. Totalt handlar det om 14 miljarder i eftersläpning, men här kan man säga att det inte finns någon eftersläpning. Det handlar om ett par hundra miljoner, vilket i det här sammanhanget är en osäkerhet i beräkningsmodellerna. Alltså: Vi håller standarden på det högtrafikerade vägnätet, som är lönsamt. När vi pratar om den framtida strategin är detta prioriterat. Vi kommer inte att tillåta någon eftersläpning på det vägnätet. Det gäller alltså det högtrafikerade vägnätet.

Om vi sedan går över till det lågtrafikerade vägnätet finns där en rad brister som man plockat ut och pekat på. Jag hoppas att det av den bild jag nu visar framgår hur det ser ut med sprickor, ojämnheter, kanthäng och allt vad det är. Här är kostnaden för den enskilde trafikanten ganska hög, men å andra sidan är trafikanterna få. Det innebär att detta inte går att räkna hem med de samhällsekonomiska kalkylerna, utan här handlar det i stället om att ha någon form av lägsta acceptabla standard. För den här typen av vägar varierar den lite grann med tanke på vägtyp, hastighetsgräns och så vidare. Vi har tidigare i dag pratat om IRI. Ett IRI på 6 gör att hastighetsnedsättningen inte blir så stor, men det är dock en hastighetsnedsättning. Det får vi alltså acceptera på den här typen av vägar.

Hur stor är då den här delen av eftersläpningen? Den ligger på 4,6 miljarder. Här är det alltså fråga om våra lågtrafikerade vägar, och strategin även fortsättningsvis är att försöka hålla detta. Eftersläpningen ska inte öka. De sämsta vägarna ska inte bli ännu sämre. Däremot måste vi i en fortsättning, om tre fyra år när kostnaderna totalt sett ökat, börja dra ned någonstans. Strategin är att detta ska ske i mellanregistret. De vägar som ligger lite ovanför kommer alltså att närma sig den här lägre standarden. Det är den strategi som vi föreslår.

Låt oss sedan gå över till den tredje stapeln i diagrammet, den som handlar om beständighet, och se på en bild av en ganska ny väg. Vi ser att det finns utmattningssprickor, vilka troligen uppkommit till följd av tunga laster i det högra körfältet. Det finns även andra typer av sprickor. Det här är synliga defekter hos vägen. Det är en mindre äldre väg som fått någon form av frysspricka. Där får vi nedträngning av vatten, vilket inte är bra för väggroppen – på samma sätt som det inte är bra för ett hus.

Frågan vad detta kostar har varit uppe. Om man får fel på dräneringen i sitt hus och väntar tills man blir dålig av mögel blir det naturligtvis dyrt att göra något åt det, men om man lagar dräneringen omedelbart blir kostnaden låg. Att laga dessa sprickor, och de defekter som är synliga, är alltså prioriterat för att vi ska kunna stoppa den progressiva vägnedbrytning som vatten ger upphov till.

Storleken på den här eftersläpningen är knappt 3 miljarder. Det är en prioriterad del, och vi kommer i strategin att försöka hålla den nivån. Den ska alltså inte öka, men vi klarar inte heller att ta igen den.

Den fjärde delen handlar om vägar som egentligen ser ganska bra ut. Det är vägar som man kanske inte kan se någonting på, vilket också framgår av bilden jag visar. Det har gjorts mätningar, men de visar att det inte finns några spårdjup. Det finns inga ojämnheter. Det är en bra väg. Man kan dock se på bilden att vi förseglat tvärgående sprickor och också längsgående sprickor. Vägen är i funktion, och den är bra, men längst ned har någonting skett. Där finns en nedbrytning, och då kan det ligga nära till hands att man skjuter på investeringarna just när det gäller den här typen av vägar. Det innebär att den ökning som vi haft av det eftersläpande underhållet framför allt ligger i denna kategori. Det handlar om drygt 6 miljarder.

Låt oss nu se på utvecklingen när det gäller de mätbara delarna. IRI, alltså jämnhetsindexet, finns mätt för ett antal år. De övre kurvorna på den bild jag nu visar är vägar under 2 000, alltså lägre trafik, och nere i bild har vi vägar med över 2 000. Vi kan se att vi totalt sett har ett förbättrat tillstånd när det gäller de mätbara delarna, spårdjup och IRI. Det som bekymrat oss har varit det faktum att när vi gjort mätningar av vad våra kunder trafikanterna tycker har kurvorna under ett antal år pekat nedåt. Nu kan man dock säga att det har vänt.

Vi har fått mätningarna för 2003. Det är yrkestrafikanterna som svarat på frågor om vägunderhållet. På nästa bild har vi de nationella vägarna överst, de regionala vägarna och det övriga statliga vägnätet. Nivåerna är låga, och vi har varit nere på en mycket låg nivå. När vi nu har två mätningar kan vi emellertid se en trend till förbättring, vilket skulle innebära att den här strategin av kunderna uppfattas på ett positivt sätt. Om vi tittar på privatbilisterna är kurvorna av ungefär samma typ, det vill säga det finns en tendens till ökning. Fler är nöjda med hur det ser ut.

Jag har också bilder på den rena beläggningsstandarden, men jag ska inte ta upp tid med den.

Om vi sammanfattar strategin – detta finns också i det underlag som nu ligger hos regeringen – innebär den att trafikanter på högtrafikerade vägar också i fortsättningen erbjuds en hög standard. Trafikanterna på det lågtrafikerade vägnätet tillförsäkras en standard som uppfyller grundläggande krav på säker framkomlighet. Nuvarande eftersläpning består. Efter 2007 sjunker nuvarande drift- och underhållsstandard på vissa vägar, och då är det mellanregistret som kommer att ta stryk. Våra hänsyn till natur- och kulturvärdena kommer också att öka.

Man bör även ha någon form av strategi för att se till att skador inte uppkommer. Vi har det rent vägtekniska, men det handlar också om användningen av vägnätet. Här menar vi att samverkan med industrin, med transportköparna – åkerierna – är A och O. Vi har under de senaste åren jobbat ganska mycket med det vi kallar transportkvalitet. Det handlar om att man, när man köper transporter, ställer krav på trafiksäkerhet och miljö. Vi tycker att det är rimligt att våra nationella etablerade företag följer regelverken. Här händer det rätt mycket.

Som jag sade har jag nyligen kommit från ett jobb som regionchef. Då pratade vi mycket om att man betalade för överlastar när man vägde in skogstranporterna. Om lastbilen vägde 68 ton fick man betalt för det, trots att det endast var tillåtet att köra 60 ton. Detta har man tagit ansvar för och förändrat. Jag tror att brytpunkten nu ligger på 62 ton. Också det är i och för sig för högt, men det går åt rätt håll. Om vi ska pytsa in skattemedel måste de som nyttjar vägarna också följa regelverket.

Vi gör vägningar, som inte är annonserade, för att kunna prata med dem vi samverkar med. Vi tycker att det är ett bra sätt att jobba på, och vi använder det på många håll. Det gäller också inom trafiksäkerhetsområdet för att få andra att göra åtaganden inom trafiksäkerheten i samhället.

Fordonsåtgärder behöver jag inte säga så mycket om, eftersom Staffan pratat om bland annat CTI. Det är ett bra sätt att komma vidare på, och som Staffan sade är vi med och finansierar det. Vi måste också titta på och föra diskussioner kring olämpliga axelkombinationer. Det kommer nya sådana, och där har vi ett ansvar.

När det gäller trafikåtgärder i form av restriktioner har vi restriktioner under tjällossningen. Det gäller framför allt inlandet. Policyn för restriktionerna har sett lite olika ut i Region Mitt och Region Norr. Under det här året gör vi en utvärdering av de policyer som hittills använts för att kunna komma med en för hela landet enhetlig policy som också är den mest effektiva.

Naturligtvis behöver vi även mycket mera kunskap. Många har redan talat om behovet av kunskap när det gäller metodik, åtgärdseffekts samband och så vidare. Jag instämmer helt i det som tidigare sagts.

Vi tar också större hänsyn till natur och kultur. En del kanske känner till att de artrika vägkanterna omfattar en yta lika stor som Öland och lika stor som betesmarken i Sverige i dag. Här arbetar vi också vidare med alléerna. Dessutom måste vi sköta de speciella minnesmärken som finns utmed

vägarna. Det kan vara milstenar, stengårdsgårdar och liknande. När vi nu får mera pengar till det lågtrafikerade vägnätet försöker vi framför allt arbeta med inpassningen av de små vägarna i den kulturmiljö där de hör hemma, alltså det som är vardagsrummet för många av dem som bor ute i glesbygden.

Ordföranden: Vi fortsätter med nästa punkt som är VTI:s granskning av förslag till drift- och underhållsstrategier.

Jan-Eric Nilsson, VTI: Vi har på uppdrag av Näringsdepartementet skrivit den rapport som jag håller i min hand. Om man ska vara lite vanvördig kan man säga att vi skulle hjälpa departementet att förstå vad de egentligen sade på Vägverket och Banverket.

Om vi börjar med syftet att över huvud taget etablera en strategi för drift och underhåll är det i viss bemärkelse en självklarhet. Därför blir detta lite grann en upprepning av det som sagts under förmiddagen. Förhoppningsvis kan jag dock säga det på mitt eget sätt. Vi ska ju identifiera standarden, och den ska man sedan ha som utgångspunkt när man ställer krav på kvaliteten och försöker bestämma vilka resurser som krävs för att uppnå de kvalitetskrav som ställs upp.

Det är viktigt att komma ihåg att det finns en skillnad mellan investeringsplaneringen och planeringen av drift- och underhållsåtgärder. Behovet av framförhållning är nämligen större när det gäller investeringar i så motto att en investering ju tar ganska lång tid att planera, och det omgivande samhället kommer till stor del att vara beroende av när i tiden olika investeringar genomförs. Drift- och underhållsåtgärder är något behändigare på så sätt att man på relativt kort sikt kan ställa om strategin. Därför är det kanske viktigare att ha fokus på de inledande åren av en lång plan och, som Janeric Reyier var inne på, dessutom fundera på om vi kan se kostnadsökningar som gör att behovet förändras i framtiden. Det finns alltså en viktig skillnad mellan drift- och underhållsplanering och investeringsplanering genom att behoven av framförhållning är olika.

Det som vi granskat är delvis sammanfattat i den tabell som visas på overheadbilden. Den är tagen från den rapport som vi just hörde talas om. Där säger Vägverket att om de får 7,6 miljarder per år av statsmakten kommer de att använda pengarna för de olika typer av åtgärder som visas i bildens mittkolumn. Det betyder 2,9 miljarder till belagda vägar, 1,7 miljarder till vinterdrift och så vidare. Därför handlar vår granskning egentligen om hur Vägverket gått till väga när de kommit fram till just den redovisade fördelningen mellan olika åtgärder samt vilka aspekter som behandlats för att komma fram till den fördelningen. Givetvis kommenterar vi också de uppgifter som står i kolumnen längst till höger och handlar om eftersläpning. Detta återkommer jag till om en liten stund.

Hur kommer man fram till detta? ”Detta” syftar alltså på fördelningen mellan de olika delområden som jag pekar på. Ja, först måste man fråga sig vilken standard man vill uppnå och vad det kostar per år att upprätthålla en

sådan standard. Därefter tar man reda på om budgeten gör det möjligt att nå ända fram. Om det inte går får vi en eftersläpning. Om vi visar det i form av grafik är logiken ungefär den som visas på nästa bild.

Vi har en nystandard som representeras av cirkeln på bilden – eller vad det nu är för form på den. Det är vägar som är precis färdigbyggda. Där är standarden ganska hög. När det gäller de vägar som byggdes färdiga för ett år sedan, eller relativt nyligen, har vi ett antal kilometer eller mil vägar med lite lägre standard. På detta sätt kan man beskriva hela vägnätet, som alltså ligger i olika standardkategorier. När man kommit ned till den nivå som pilen pekar på måste man göra något åt det hela. Om man inte klarar av det får man en eftersläpning. Då uppfyller inte delar av vägnätet de krav som man tycker är rimliga att ställa på vägarna i allmänhet.

Man behöver alltså mäta standarden, och hur gör man det? Vi har varit inne på det flera gånger, och jag vill egentligen bara poängtera att det finns objektiva mätmetoder och det finns subjektiva mätmetoder. De objektiva talade bland annat Anita Ihs om, och flera andra har också varit inne på dem. Det handlar om jämnheten längs med och tvärsöver vägen. Det säger sig självt vad som är objektivt. Vi vet precis vad vi pratar om.

Det finns emellertid också ett antal subjektiva mätmetoder. Det här är endast ett axplock av dem som finns. Dessa baseras på andra metoder. I grunden handlar det om bedömningar. Folk är ute och tittar, använder sina ögon, och gör en kategorisering utifrån vad man bestämt sig för. Det gäller till exempel att sprickorna på saltvägar når en viss standard. Det finns en mängd varianter av subjektiva mätmetoder.

Den kommentar som vi lämnar är att objektiva mätmetoder självklart är att föredra, inte minst för att kunna vara rimligt säkra på att man gör ungefär på samma sätt i olika delar av landet. Men lika självklart är att om man inte har metoderna, eller om kostnaden för att göra mätningar i de andra dimensionerna är väldigt hög, då är det inte motiverat att använda objektiva metoder. Då måste man i stället acceptera att man använder subjektiva mått. Det är alltså inte särskilt konstigt att man många gånger tvingas använda den typen av mått fastän man egentligen skulle vilja ha någonting annat.

En annan fråga som vi varit inne på några gånger är hur man fastställer målstandard. Vi har pekat på att det är den samhällsekonomiska lönsamheten som ska vara styrande, det vill säga vi gör en avvägning mellan konsekvenserna för trafikanter och väghållare. Den figur jag nu visar säger egentligen endast att ju högre standard – ju längre till höger i diagrammet vi rör oss – desto lägre blir kostnaden för trafikanterna. Å andra sidan blir det dyrare för väghållaren att upprätthålla en högre standard. I avvägningen mellan dessa faktorer ser vi sedan samhällets kostnad. Summan av trafikantkostnaderna och väghållarkostnaderna är alltså samhällets kostnad. Där de är som lägst borde vi därför hitta den optimala standarden, och det är där vi ska sikta på att upprätthålla den kvalitet på vägnätet som vi vill ha.

Så borde man göra. Hur gör man då i praktiken? Vi har hittat ett fall där man faktiskt gör på det sättet, och det är när man ska försöka optimera vintervägunderhåll. Men i övrigt baseras målkriterierna på det som någon tidigare kallade för ingenjörbedömningar. I frånvaro av objektiva mätmetoder måste man ta till den andra typen av bedömningskriterier. Man kan helt enkelt inte räkna på detta enligt de konstens regler som man idealt skulle vilja ha.

Det finns många förklaringar till det. Vi har redan varit inne på en del. Det går inte att mäta. Många gånger vet man inte riktigt hur trafikanternas kostnad påverkas av variationer i det här. Vi har också haft diskussioner om hur trafiksäkerheten påverkas när kvaliteten varierar. Det är en sak att konstatera att det blir lite mera riskabelt när kvaliteten blir sämre, men hur mycket mera riskabelt blir det? Hur stor är den effekten? Där finns en stor osäkerhet, som vi redan varit inne på. Som en sista punkt vill jag tillägga att det många gånger också kan vara svårt för väghållaren att beräkna kostnaderna för variationer i kvaliteten.

Vi har också ägnat en del tid i rapporten åt att fundera kring hur man i den här planeringsprocessen gör när man inte har tillgång till de ideala modellerna. Det ideala är att man har en massa principer, går ut och mäter, matar in siffrorna i modellerna, trycker på en knapp och får ut det färdiga svaret. Och så ser det inte ut.

Hur ser det då ut, det vill säga hur gör man? Det här är ju en process som kännetecknas av förslag och motförslag som kanske primärt går mellan huvud- och regionkontor inom Vägverket. Men som vi hört är också många andra intressenter inblandade – kommuner, län och näringsliv. Det handlar om en dialog, ett i det här sammanhanget modernt uttryck, som inte bara finns inom väghållningen eller infrastrukturen utan i mycket av svensk offentlig sektor. Det är en form av argumentation mellan experter där somliga framför uppfattningen att vi ska ha mer pengar till vintervägunderhåll och mindre till beläggningsunderhåll, medan andra säger tvärtom. På detta sätt för man fram sina uppfattningar som då utgör belägg för förutsägelse, och så kämpar man om det. I slutändan landar man någonstans där man så att säga är minst oense.

Det finns många problem med att göra på det här sättet. Vi vet inte om man verkligen använder samma kriterier i alla delar av landet. Särskilt svårt blir det i fråga om avvägningar. Det är en sak att på sådana här grunder fördela medel till vintervägunderhåll mellan regioner, men hur sköter man egentligen avvägningen mellan vintervägunderhåll och underhåll av broar eller något annat?

När det gäller de stora kategorierna blir det mycket svårt att hitta de rimliga avvägningarna. Även om man är oense är det ju inte säkert att den som skriker mest är den som också vet bäst eller har de bästa argumenten. Inte minst viktig är frågan hur vi som står utanför – vi som inte deltar i processen, vi som inte kan allt detta – ska kunna förstå hur man gjort och vilka kriterier man använt för att komma fram till det som man kommit

fram till. Och vem är ansvarig om vägarna förfaller eller det uppstår andra problem, till exempel att folk av det ena eller andra skälet kör i diket? Det är svårt att utkräva ansvar om man inte vet vilka argument den policy man följer bygger på och man inte vet vem som egentligen har ansvaret för besluten.

Men om man inte har kunskap finns det naturligtvis inte mycket annat att välja på. Vi ska heller aldrig underskatta det faktum att det här är en process som engagerar. Många bryr sig verkligen om dessa frågor. De engagerar också de experter inom Vägverket som kan detta allra bäst. Det kan vi vara ganska säkra på. Det i sin tur garanterar att vi verkligen prövar argument mot varandra och försöker komma fram till de lösningar som, givet den ofullständiga information vi har, ändå är rimligt goda.

Dessutom kanske det inte alltid gör så mycket att information saknas. Jag har använt uttrycket ”flacka opp” när jag ska försöka beskriva den bild som jag nu visar. Det är precis samma bild som tidigare. Nästa gång ska jag rita om bilden så att kurvorna lutar lite mindre.

Då kan vi titta på den här punkten där vi hittar optimal standard. Om man rör sig till vänster eller höger om den optimala standarden och läser av vad som sker på kostnadsaxeln, axeln till vänster, är det inte så stor skillnad. Om sambanden mellan vägens standard och trafikanternas kostnader och sambanden mellan standardnivå och väghållarens kostnader inte är så stora – om till exempel 10 % bättre standard minskar kostnader lite grann för trafikanterna och lite grann för den som har hand om det – har det inte så stor betydelse att veta exakt var den här lägsta punkten ligger.

Vi har inga belägg för att det är på det här sättet. Men det är ändå på något sätt lite trösterikt att tänka sig att det kanske inte gör så mycket om vi aldrig kommer att få den här perfekta informationen inom just det här området. Det här är kanske en lite väl försiktig formulering kan man tycka ibland, men jag vet inte riktigt hur jag ska uttrycka mig annars. Vi har egentligen i grunden inga förslag att komma med när det gäller att göra allting annorlunda. Det finns ingenting som talar för att det här är felaktigt.

Men man kan inte låta bli att ta upp frågan om eftersläpning. Vi har konstaterat att det är svårt att mäta standard objektivt och att vi saknar kunskap om många av de här effektsambanden. Det betyder att vi inte riktigt vet vad standarden borde vara, och vi vet definitivt inte riktigt hur standarden är i förhållande till hur den borde vara. Vi kan därmed inte heller riktigt veta hur långt ifrån optimum vi ligger. När vi har gått igenom det här materialet har vi väldigt svårt att räkna på att eftersläpningen verkligen är så stor som Vägverket säger. Vi har inte belägg för att påstå att det de säger är fel, men vi hittar inte ett underlag som gör att vi kan förstå hur man har kommit fram till de siffror som man har gjort.

Det kanske är viktigt att markera att precis samma problem finns i Banverkets planförslag. Den här rapporten avsåg ju både Banverket och Vägverket. Det finns en formulering här, men jag ska inte läsa upp den. Vi hittar samma fenomen där. Ett ganska säkert påstående om precis vad man

ska uppnå om man får 8 miljarder mer i pengar. Det finns egentligen inga modeller, inga siffror, som gör att man kan styrka eller för den delen vederlägga att det är på det sättet. Underlaget gör det inte möjligt att komma fram till någonting sådant, som vi ser det.

Vi har massor med förslag och idéer på hur man ska förändra enskildheter och hur man kan skaffa fram mer underlag. Det finns en generell företeelse i Vägverkets och Banverkets förslag som Richard bland annat har varit inne på. Det tycks vara så i andra offentliga verksamheter också. Vi har tittat på kollektivtrafiken i andra sammanhang. Det är väldigt svårt att i efterhand begripa vad som egentligen har skett, hur processen har sett ut och kostnaderna före och efter, som Richard var inne på. Det är helt enkelt svårt att få grepp om de här sakerna. Jag tror att det är någonting som vi generellt sett borde bli mycket bättre på inom den offentliga sektorn, inte minst vad gäller Vägverket.

Vi vet inte så hemsk mycket om vad som är rätt och fel i enskildheter. Det underlag som finns gör det svårt att avgöra hur stor den här underhållsskakan egentligen borde vara. Borde den vara 7,6 miljarder eller 12 miljarder? Eller skulle man till och med kunna spara på dessa 7,6 miljarder? Vi vet inte riktigt. Det är svårt att i efterhand genomskåda hur man har kommit fram till det man har gjort.

Vi hjälper gärna till med forskning och utveckling. Vi tror att det finns mycket att göra, men vi kommer aldrig att kunna eliminera de här problemen. Det här är svåra saker att mäta, som vi också hört flera gånger. Att komma fram till de ideala modellerna som fångar allt går över huvud taget inte.

Ordföranden: Då var det dags för frågor.

Jan-Evert Rådström: Jag har två frågor. Den första är till Vägverket. Den gäller det lågtrafikerade vägnätet. Det sades att Vägverkets strategi är att tillförsäkra en lägsta grundnivå på det vägnätet från 2007. Vi har en skiftande kvalitet på vägnätet i dag. En del vägar är något bättre och en del är något sämre. Många har nått skamgränsen för länge sedan. Kan de i vårt land som har förhoppningar förvänta sig att den väg som de tror på och som inte har nått den lägsta grundnivån får en ännu lägre nivå som de sedan ska vara nöjda med? Kommer det vara så att ett antal vägar ska erodera ytterligare till den gränsen?

Sedan hörde vi att skogsindustrin redovisade enorma belopp, till exempel en export på 110 miljarder. Staffan Thonfors gjorde en bra redovisning av de åtgärder som skogsindustrin vidtar. I dag har vi också den nya vd:n för Sveriges åkeriföretag, Göran Forssén, här. Det vore intressant att höra vad åkeribranschen i stort gör när det gäller detta med vägar i stort, överlaster och så vidare. När det är brist på pengar får vi ofta höra att det finns en syndare, och det är åkeribranschen. Det talas inte så mycket om att de transporterar varor från vår industri. Det vore intressant att också få höra något från Göran Forssén.

Janeric Reyier: Det handlar om ett subjektivt mått om det är någon som tycker att en väg blir sämre, och så kommer det säkert att förbli. Oavsett av vad Jan-Eric Nilsson säger har vi ändå kriterier när det gäller ojämnheter. När det gäller de objektiva kriterierna ska det inte gå över den här gränsen som ser olika ut vid olika hastighetsstandard och i övrigt när det gäller vägstandard.

Göran Forssén: Jag tycker att vi gör allt vi någonsin kan göra från åkerinäringens sida för att få bort det här problemet med överlast. Vi vill ha rensopat utanför vår dörr. Jag kan nämna några exempel på vad vi gör rent konkret.

Vi driver frågan om lastaransvar, som vi kallar det. Vi menar att den som har lastat och eventuellt lastat fel, lastat med överlast eller på ett felaktigt sätt, också ska ha ansvar för det. Som det är i dag är det allt oftare någon annan än föraren av lastbilen som lastar. Föraren kommer kanske och hämtar en påhängsvagn som är plomberad, men det är alltid föraren som döms och har det straffrättsliga ansvaret för ett felaktigt lastat ekipage. Vi tycker att det är fel.

En annan sak som vi driver gentemot lastvagnstillverkarna är att vi tycker att det ska finnas originalmonterade bågar på lastbilar och släp så att det finns en rimlig chans att se hur mycket som man faktiskt lastar. Så är inte fallet i dag.

Ytterligare en sak är att vi tycker att det ska vara ersättning efter vikt och inte efter volym. Framför allt när det gäller skogsråvara ersätts det efter volym. Det säger sig självt att det är mycket svårare då att få korrekt lastade ekipage.

Transportköparna har givetvis en stor roll i detta, förutom åkerinäringen och åkeriföretagarna. Vi skulle gärna se att det går att styra prislistan eller ersättningssystemet så att det blir lagliga lass som är mest lönsamma. Det är självklart att det bör vara på det sättet. Janeric Reyier var inne på samverkan och samarbete mellan de parter som har ett ansvar i den här frågan. Rent konkret vill vi gärna träffa överenskommelser med transportköparna om att vi gemensamt ska arbeta för att få bort problemen med överlast.

Ganska nyligen, före årsskiftet, träffade vi en överenskommelse med organisationen Svenskt Näringsliv om att vi gemensamt ska samarbeta för att få bort överlasten. I den överenskommelsen står det även att transportköparna i samband med upphandling av transporter också ska ställa trafiksäkerhetskrav som ska följas upp. Vägverket har varit ett föredöme i egenskap av transportköpare under många års tid. Vägverket ställer ganska tuffa krav i samband med upphandling av transporter, bland annat från trafiksäkerhets-synpunkt. Vi ser gärna att alla övriga transportköpare i samhället ställer liknande trafiksäkerhetskrav.

I övrigt gäller det självfallet det vi ska göra själva. Vi tydliggör ledningsansvaret i åkeriföretagen i väldigt stor utsträckning. Det är ju åkeriföretagarens ansvar att se till att man följer gällande lagar och regler och inte kör med överlass. Det är självklart att det är på det sättet. Det pratar vi väldigt mycket om inom åkerinäringen för närvarande.

Hans Stenberg: Jag har två frågor. Jag börjar med en fråga till Janeric Reyier. Du sade här att vi har förbättrat läget på det belagda vägnätet något. Trafikantbetyget har blivit något bättre under senare år om än från en låg nivå. Men hur ser det ut på grusvägnätet? Hur har utvecklingen varit där? Har vi några siffror på trafikantbetyget där?

Sedan har jag också en fråga till Staffan Thonfors som Janeric kanske också vill kommentera lite. Du sade att ni var glada för det samarbete som ni har haft med Vägverket i planeringsprocessen och att det kändes som om det hade gått bra. Man kan ju befara en viss konflikt i planeringsprocessen när det gäller att hålla det lågtrafikerade vägnätet öppet för lätta fordon året om. Det kan ju finnas en viss konflikt mellan det målet och det mål som ni är intresserade av att satsa på, nämligen viktiga näringslivsvägar. Har ni upplevt att det har varit svårt att hantera den frågan?

Janeric Reyier: Jag har inte pratat särskilt om grusvägarna eftersom jag har ägnat mig åt beläggingsunderhållet, men standarden där har försämrats. Det är min upplevelse. Men å andra sidan finns här ett ljus i tunneln. De 17 miljarder som är avsatta går till stor del till tjälsäkring, och tjälsäkringsåtgärder är ju oerhört viktiga på grusvägarna. Rimligen bör man kunna se en successiv förbättring där också, men jag kan inte visa bilder på grusvägssidan på samma sätt som på beläggningssidan.

Staffan Thonfors: Det här samarbetet med Vägverket om fördelningen på olika vägar har ju pågått under en ganska lång tid. Det är klart att det är ett givande och tagande i det sammanhanget. När det gäller just konflikten mellan lågtrafikerade vägar med lätt trafik och andra vägar har det egentligen kommit in ett nytt mål i Vägverkets vokabulär, nämligen att man helt enkelt har gett upp när det gäller det lågtrafikerade vägnätet. Vår utgångspunkt i de här diskussionerna är att tala om vilka vägar som vi behöver för att klara skogsbruket och intransporter med de tyngsta bilarna. Att Vägverket har gett upp här upplever vi som väldigt besvärligt.

Karin Svensson Smith: Jag har en fråga till Vägverket och en till VTI. Frågan till Vägverket handlar om att ni har fått i uppdrag att göra en underhållsstrategi med en skadeförebyggande del. Jag tycker att den skadeförebyggande delen i ert förslag till underhållsstrategi är väldigt tunn. Det är väldigt lite ni har att komma med där. Därför är det särskilt glädjande att såväl skogsindustrin som åkeriföretagen tar egna initiativ. Samtliga vi riksdagsledamöter är nog väldigt tacksamma för att man hjälps åt och tar ansvar för att hålla vägarna i gott skick.

Låt oss titta på vad Vägverket föreslår. Först står det att man ska samverka. Då tänker jag spontant på samverkan mellan olika transportslag. Om man har varor som ska från ett ställe till ett annat och det handlar om korta transporter är det inte möjligt att ersätta vägtransporterna. Men vi har ju många transporter i Sverige som går från norr till söder på vägarna. Där kan man ju fråga sig om inte en del av dem skulle kunna gå på järnväg eller kanske med sjöfart. Det vore kanske mycket mer samhällseffektivt att göra på det sättet.

Är det rimligt att vi i Sverige har ett generellt undantag från EU-reglerna som säger att maxvikten på lastbilar ska vara 60 ton i stället för 40 ton? Jag förstår att det är motiverat för att träråvaran ska komma fram till sin förädling. Men varför ska det gälla alla andra transporter? Det måste öka förslitningen och nedbrytningen av vägarna.

Det handlar om att göra något rejält åt överlasterna. Det är väldigt lite som görs när det gäller kontroller av och sanktioner mot överlast i förhållande till den ekonomiska skada som överlasterna gissningsvis åstadkommer.

Jag undrar om du kan kommentera varför ni inte har gjort mer på den skadeförebyggande sidan.

Sedan undrar jag om ni på VTI har någon uppfattning om hur det svenska vägnätets standard ser ut i förhållande till hur vägnätets standard ser ut i andra länder. Har ni någon uppgift om det?

Janeric Reyier: Det låter lite grann som om näringen har kommit på det här på egen hand. Så är det faktiskt inte. Jag har själv varit aktiv som regionchef, skrivit brev och påvisat ett antal saker. Det viktiga i detta är att vi tror att den framgångsrika vägen är, precis som vi hörde här, att näringen tar ett eget ansvar. Jag upplever att vi får ett positivt gensvar därifrån och att vi är på väg att klara ut detta så att vi får en ren bransch. Det handlar ju också om kör- och vilotider och annat. Det finns en hel del att jobba med här.

Jag tog några axplock ur den här strategin. Detta att jobba med järnvägen och övriga transportslag finns naturligtvis med. Vi gör vad vi kan. Vi har egentligen inte några stora möjligheter att själva föra över gods. Transportörerna har ju ändå ett fritt val.

Det är inte givet att en stor totallast ger större förslitning än en mindre last. Det är framför allt hur konformationen ser ut på däck och hur det enskilda slitaget ser ut. Det gäller bland annat anläggningsytan.

Jan-Eric Nilsson: Det enkla svaret är att vi inte vet när det gäller jämförelsen av vägstandarden mellan olika länder. Det finns en del försök till sådana jämförelser, och de pekar på att vi har bra vägar. Men det är svårt, inte minst därför att det saknas objektiva mått. Det är svårt att få alla länder att använda samma mätmetoder. Det är en av de studier som vi har resonerat om att vi väldigt gärna skulle vilja göra på ett mer systematiskt sätt än vad som har varit möjligt tidigare.

Johnny Gylling: Jag har en fråga till Janeric Reyier från Vägverket. Jag tänkte ställa en ganska jordnära fråga som inte handlar om modeller och teorier utan om den enskilde trafikanten. Vad ska den enskilde trafikanten göra när han upptäcker ett stort potthål i vägen eller att det ligger mycket lösgrus på vägen? Vem kan man höra av sig till? Jag testade själv att göra detta och bollades då fram och tillbaka mellan Vägverket och den kommun som jag befann mig i. Man kunde inte komma överens om vem som ansvarade för just den vägsträckan. Det tog mig fem telefonsamtal att reda ut detta. Efter en tid åtgärdade man de här hålen i vägen.

I Norge har norska Vegdirektoratet ett telefonnummer som är öppet för allmänheten. Dit kan man höra av sig med klagomål och synpunkter. Det samlas in och fördelas oavsett om det är en kommun som ansvarar för den väg man klagar på eller om det är Vegdirektoratet. Jag undrar vad Vägverket har för planer för att förbättra de här möjligheterna för allmänheten att ha synpunkter på vägarnas standard.

Janeric Reyier: Det är en bra synpunkt. Det ska vara lätt att komma i kontakt med oss. Vi jobbar just nu med en nationell kundtjänst. Vi jobbar också för att det ska bli *ett* nummer till Vägverket. Det ska vara ett nummer som man ska kunna lära sig. När man ringer det ska man få svar och tas om hand på ett bra sätt. Detta är en prioriterad fråga hos Vägverket i dag. Det här kommer kanske att vara i funktion redan till hösten. Jag törs inte lova det till 100 %, men vi jobbar hårt med det just nu.

Runar Patriksson: Herr ordförande! Jag ska försöka att vara kortare än förra gången. Jag kommer att använda uttrycket "räkna hem" som jag har hört så många gånger här i dag. Jag visste faktiskt inte att Staffan Thonfors var här, när jag talade om detta med industrin, men jag har väl tittat dåligt på lappen.

De nätter som en riksdagsledamot från Värmland, Dalarna eller andra ställen norrut inte sover gott är när man vet att industrin ska fatta beslut om investeringar. Man frågar sig: Är de nöjda med vägstandarden så att de lägger sin investering i Skoghall eller Kvarnsveden? Eller lägger den i ett annat land?

Nu har vi fått två stora investeringar. Jag vill ställa en fråga till Thonfors och Janeric på Vägverket. Jag ställer den även till Göran på transportsidan. Får ni vara med när vi säger att vägen är lönsam och att vi ska räkna hem vägens lönsamhet? Det kan gå 100 bilar på en vägsträcka, men där finns skogen till Skoghall, Rottneros, Bäckhammar eller Kvarnsveden. Antalet bilar kan väl inte vara det man ska räkna hem? Tas det hänsyn till vägens betydelse för tillväxten i det område där vägen finns? Får ni vara med och ha synpunkter på detta?

Staffan Thonfors: Det tycker jag var en väldigt bra fråga. Som jag sade måste man vara glad när man får vara med och diskutera hur statliga anslagspengar ska fördelas. Det är alltid ett givande och tagande. Man känner

sig självfallet inte nöjd när pengar har gått till någonting som man inte tycker att skogsnäringen gynnas av. I de här diskussionerna har det handlat väldigt mycket om rekonstruktion eller åtgärder för att höja en vägs bärighet till BK 1-standard. Varje gång som en väg rekonstrueras och det inte innebär att man har höjt bruttovikten har vi inte fått en ökad tillgänglighet på det vägen. Den har bara återställts. Det är pengar som vi lite slarvigt kallar *lost money*.

Man kanske satsar på en väg som möjligen kan gynna turistnäringen men som inte betyder någonting för skogsindustrins framkomlighet, men vi tycker att skogsindustrin är viktigare än turistnäringen i det sammanhanget. Men det är som alltid ett givande och tagande. Vår utgångspunkt är att vi gärna vill ha så mycket som möjligt av de här pengarna som gynnar tillgängligheten och framkomligheten.

Göran Forssén: Frågan var om vi får vara med och om Vägverket lyssnar. Mitt svar är ja, vi får vara med. Jag tycker att Vägverket är duktiga på att lyssna. Saker som är speciellt viktiga från vår utgångspunkt är ju bärighetsfrågor, att ha full bärighet på vägnätet, och tjälsäkring av vägar. Jag upplever att Vägverket lyssnar väl. Jag har tycker att vi har fått bra genomslag för de frågorna. Jag tycker att Vägverket är klokt. Även regeringen och riksdagen är kloka. Det har blivit ganska bra satsningar på detta.

Det var mycket smicker. Varsågoda!

Ordföranden: Tack för det! Nu har jag slut på frågorna. Jag tycker att den här avslutningen kändes väldigt bra.

Vi har ett gemensamt vägkapital att förvalta här i landet. Det ägs av staten. Det har vi diskuterat här. Vi har också ett omfattande privat vägnät som till stora delar bekostas av staten via statsbidrag. Vi har också ett kommunalt vägnät. Det är många som glömmer bort det.

Vi måste alla ta ett ansvar för att vi förvaltar det här vägnätet och det kapital som finns nedlagt på ett så bra sätt som möjligt. Jag tycker att de strategier som har diskuterats i dag har belyst det på ett bra sätt. Jag hoppas att vi får ett fortsatt arbete för att begränsa slitaget på vägnätet. Det handlar om att få bort överlassen och att utveckla bättre fordon som sliter mindre på vägarna. Här tror jag faktiskt att vår svenska industri har en uppgift att utföra tillsammans med övriga aktörer.

Jag vill tacka alla medverkande för att ni kom hit i dag. Jag tycker att det har varit en väldigt intressant utfrågning. Tack ska ni ha!