



Infrastrukturens planering

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet Riksrevisionens styrelses redogörelse om förvaltningen av samhällsekonomiska metoder inom infrastrukturområdet (redog. 2010/11:RRS15) och 20 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2010 rörande frågor om infrastrukturens planering.

I Riksrevisionens granskning identifieras ett antal kritiska områden för förvaltningen av de samhällsekonomiska metoderna och det anförs att det finns brister inom samtliga dessa. Riksrevisionens styrelse konstaterar att problemen har varit kända sedan lång tid och förutsätter att Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer kommer att tas till vara i regeringens och Trafikverkets fortsatta arbete. Utskottet välkomnar Riksrevisionens granskning och understryker vikten av att de samhällsekonomiska analyserna är väl underbyggda och av god kvalitet. Utskottet påminner om att ett betydelsefullt reformarbete för ökad effektivitet inom transportområdet inleddes under förra mandatperioden. Utskottet framhåller också att en utvecklingsplan avseende de samhällsekonomiska metoderna nyligen utformats. Utskottet förutsätter att de brister som identifierats i förvaltningen av de samhällsekonomiska kalkylerna kommer att hanteras inom ramen för det fortsatta utvecklingsarbetet.

Utskottet avstyrker vidare i betänkandet motionsförslag om infrastrukturplaneringens inriktning, bl.a. med hänvisning till att de prioriteringar som legat till grund för åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021 inbegriper flertalet av de faktorer som lyfts fram i motionerna. Utskottet avstyrker också motionsförslag om olika finansieringsfrågor och understryker i sammanhanget att frivillig medfinansiering är ett angeläget sätt att öka investeringsvolymen samt att anslagsfinansiering förbättrar överskådligheten i statsbudgeten liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn.

Utskottet avstyrker vidare, med hänvisning till vidtagna initiativ, motionsförslag om planeringsprocessen, om klimatpåverkan och effektivare samhällsplanering samt om inriktningen på det transportpolitiska arbetet inom EU.

Utskottet föreslår sammanfattningsvis att Riksrevisionens styrelses redogörelse läggs till handlingarna och att samtliga motionsförslag avstyrks.

I betänkandet finns fem reservationer (S, MP, V) och ett särskilt yttrande (MP, V).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Redogörelsens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden	7
Riksrevisionens styrelses redogörelse om förvaltningen av sambällsekonomiska metoder inom infrastrukturuområdet	7
Infrastrukturplaneringens inriktning	13
Finansieringsfrågor	18
Planeringsprocessen m.m.	21
Vissa EU-frågor	24
Reservationer	28
1. Infrastrukturplaneringens inriktning, punkt 2 (S, MP, V)	28
2. Medfinansiering, punkt 3 (S, MP, V)	30
3. Lånefinansiering av infrastrukturinvesteringar, punkt 4 (V)	31
4. Vissa EU-frågor, punkt 6 (S)	32
5. Vissa EU-frågor, punkt 6 (MP, V)	33
Särskilt yttrande	34
Planeringsprocessen m.m., punkt 5 (MP, V)	34
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	35
Redogörelsen	35
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010	35

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Riksrevisionens styrelses redogörelse om förvaltningen av samhällsekonomiska metoder inom infrastrukturområdet

Riksdagen lägger redogörelse 2010/11:RRS15 till handlingarna.

2. Infrastrukturplaneringens inriktning

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T222 av Liselott Hagberg och Karin Granbom Ellison (båda FP) yrkande 1,

2010/11:T231 av Liselott Hagberg m.fl. (FP),

2010/11:T441 av Irene Oskarsson (KD) yrkandena 1, 3 och 4,

2010/11:T443 av Carina Hägg m.fl. (S) yrkande 1,

2010/11:T489 av Betty Malmberg m.fl. (M, KD, C, FP) yrkandena 1 och 2,

2010/11:T508 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S) och

2010/11:T519 av Per Åsling (C).

Reservation 1 (S, MP, V)

3. Medfinansiering

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T352 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S),

2010/11:T427 av Lennart Axelsson (S) och

2010/11:T441 av Irene Oskarsson (KD) yrkande 5.

Reservation 2 (S, MP, V)

4. Lånefinansiering av infrastrukturinvesteringar

Riksdagen avslår motion

2010/11:T303 av Jan Ericson (M).

Reservation 3 (V)

5. Planeringsprocessen m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T409 av Penilla Gunther (KD) yrkande 1 och

2010/11:T491 av Camilla Waltersson Grönvall (M).

6. Vissa EU-frågor

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T310 av Christina Karlsson och Eva Sonidsson (båda S) yrkande 2,

2010/11:T409 av Penilla Gunther (KD) yrkandena 3 och 4 samt

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 28.

Reservation 4 (S)

Reservation 5 (MP, V)

Stockholm den 29 mars 2011

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Pia Nilsson (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V) och Leif Jakobsson (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Utskottet behandlar i detta betänkande Riksrevisionens styrelses redogörelse om förvaltningen av samhällsekonomiska metoder inom infrastrukturområdet (redog. 2010/11:RRS15). Till grund för redogörelsen ligger den granskning som Riksrevisionen har redovisat i rapporten *Förvaltningen av samhällsekonomiska metoder inom infrastrukturområdet* (RiR 2010:27).

Riksrevisionen informerade genom riksrevisor Claes Norgren m.fl. utskottet om innehållet i granskningsrapporten den 25 januari 2011.

I betänkandet behandlas också 20 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2010 om infrastrukturens planering m.m. I sammanhanget kan nämnas att utskottet i samband med budgetberedningen tidigare under riksmötet behandlat motionsförslag på infrastrukturområdet som främst berört upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar i landet (bet. 2010/11:TU1).

Redogörelsens huvudsakliga innehåll

Riksrevisionen har i rapport RiR 2010:27 granskat förvaltningen av de samhällsekonomiska metoderna inom infrastrukturområdet. Med anledning av granskningen har Riksrevisionens styrelse överlämnat redogörelse 2010/11:RRS15 till riksdagen.

Riksrevisionen identifierar i rapporten ett antal kritiska områden för förvaltningen av de samhällsekonomiska metoderna och konstaterar att det finns brister inom samtliga dessa områden. Riksrevisionen bedömer att detta påverkar de samhällsekonomiska kalkylernas kvalitet och skapar följaktligen en osäkerhet om de politiska beslutsunderlagens tillförlitlighet. Riksrevisionen konstaterar dock att det under senare tid har genomförts organisationsförändringar och att aktiviteter har påbörjats som sammantaget kan leda till en bättre förvaltning av de samhällsekonomiska metoderna.

Riksrevisionens rapport utmynnar i ett antal rekommendationer till Trafikverket avseende förvaltningen av de samhällsekonomiska metoderna. Riksrevisionen lämnar även rekommendationer om förbättrad uppföljning till regeringen och Trafikanalys.

Riksrevisionens styrelse konstaterar att problemen varit kända sedan lång tid och anser att regeringen snarast bör se över hur styrningen och uppföljningen av förvaltningen av de samhällsekonomiska metoderna kan förbättras. Styrelsen förutsätter att Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer kommer att tas till vara i regeringens och Trafikverkets fortsatta utvecklingsarbete inom området.

Utskottets överväganden

Riksrevisionens styrelses redogörelse om förvaltningen av samhällsekonomiska metoder inom infrastrukturområdet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger Riksrevisionens styrelses redogörelse till handlingarna. Utskottet välkomnar Riksrevisionens granskning av förvaltningen av de samhällsekonomiska metoderna inom transportområdet. Utskottet understryker vikten av att de samhällsekonomiska analyserna är väl underbyggda och av god kvalitet. Utskottet förutsätter att de brister som identifierats i förvaltningen av de samhällsekonomiska kalkylerna kommer att hanteras inom ramen för det fortsatta utvecklingsarbetet inom området.

Bakgrund

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Samhällsekonomisk effektivitet är således ett centralt kriterium för alla åtgärder som vidtas i transportsystemet.

Samhällsekonomiska analyser är en viktig grund för bedömningen av samhällsekonomisk effektivitet. Genom dessa analyser vägs kostnaderna för att genomföra åtgärder mot deras nyttor för samhället i stort. Analyserna används för att systematiskt kunna prognostisera och jämföra tänkbara konsekvenser av olika åtgärdsalternativ. Riksdag och regering har under lång tid framhållit vikten av samhällsekonomiska analyser som beslutsunderlag inom transportpolitiken (se t.ex. prop. 1987/88:50, bet. 1987/88:TU20, rskr. 1987/88:297). I samband med åtgärdsplaneringen av transportinfrastrukturen för 2010–2021 underströks åter att samhällsekonomiska analyser bör spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145).

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har granskat förvaltningen av de samhällsekonomiska metoderna inom transportområdet. Riksrevisionen har studerat om trafikverken, Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) och regeringen har tillsett att denna förvaltning är effektiv, vilket är en förutsättning för att de sam-

hållsekonomiska analyserna ska kunna utgöra ett gott beslutsunderlag inom transportområdet. Granskningen har genomförts utifrån följande revisionsfrågor:

- Har trafikverken och Sika utvecklat effektiva rutiner för kvalitetssäkring, tillämpning och utveckling av metoderna?
- Har trafikverkens och Sikas organisering samt regeringens uppföljning och styrning av förvaltningen varit effektiv?

Riksrevisionens granskning redovisades i december 2010 i rapporten *Förvaltningen av samhällsekonomiska metoder inom infrastrukturområdet* (RiR 2010:27).

Brister i förvaltningen

Riksrevisionen identifierar i sin granskning ett antal kritiska moment i förvaltningen av de samhällsekonomiska metoderna:

- hanteringen av omvärldsdata
- hanteringen av beräkningsförutsättningar för prognoser och kalkyler
- hanteringen och underhållet av prognos- och kalkylmodeller
- hanteringen av riktlinjer för tillämpning, redovisning och dokumentation
- uppföljning, utvärdering och utveckling av metodförvaltningen
- kompetensförsörjningen.

Riksrevisionen konstaterar att det finns brister inom samtliga ovan nämnda områden. Granskningen visar t.ex. att det saknas en ordnad förvaltning av de stora datamängder som försörjer prognos- och kalkylmodellerna; bl.a. saknas rutiner för kvalitetssäkring och spridning av data. Vidare påtalas att det saknas rutiner som garanterar transparens om hur beräkningsförutsättningarna som ligger till grund för analyserna är framtagna och att ett vetenskapligt underlag ligger till grund för de antaganden som görs. Riksrevisionen anmärker också på att prognos- och kalkylmodeller inte uppdateras rutinmässigt eller förvaras ordnat, och på att det saknas forum för att fånga upp olika intressenters synpunkter och önskemål kring modellernas utvecklingsbehov. Vidare anförs det att det saknas tydliga riktlinjer för hur analysarbetet ska dokumenteras och för hur analysresultaten ska redovisas. Riksrevisionen har också funnit att det finns brister i riktlinjerna för genomförandet av analyserna, framför allt när det gäller främjandet av jämförbarheten mellan olika åtgärder i den långsiktiga planeringen (åtgärdsplaneringen) samt för bedömningen och hanteringen av effekter som inte kan kvantifieras eller räknas om i monetära termer, s.k. icke beräkningsbara effekter. Förvaltningen försvåras vidare enligt Riksrevisionen av att det enbart är ett fåtal personer som är insatta i hur modellverktygen fungerar i detalj. Det framhålls i granskningen att kompetensförsörjningen inom området inte har fungerat tillfredsställande samt att Trafikverkets konsultberoende i förvaltningen av de samhällsekonomiska modellerna innebär en sårbarhet i planeringssystemet.

Enligt Riksrevisionens bedömning påverkas de samhällsekonomiska analysernas kvalitet och jämförbarhet sannolikt negativt av de identifierade bristerna. Detta medför i sin tur en påtaglig osäkerhet om de politiska beslutsunderlagens tillförlitlighet. Riksrevisionen anser att bristerna bör ha varit kända under en längre tid och att en förklaring till varför dessa likväl inte har åtgärdats kan ligga i det splittrade ansvar som tidigare har rått för förvaltningen av de samhällsekonomiska metoderna, i kombination med att de ansvariga myndigheterna har haft olika behov av metodtillämpning och därmed olika syn på hur och när modellerna skulle utvecklas och förvaltas. Riksrevisionen pekar också på att regeringen tycks ha varit passiv när det gäller såväl uppföljning och utvärdering som styrning inom området.

Nuläget och framtiden

Riksrevisionens övergripande slutsats från granskningen är att det finns åtskilliga effektivitetsproblem i förvaltningen av de samhällsekonomiska metoderna. Riksrevisionen framhåller dock att det under senare tid har genomförts organisationsförändringar och att aktiviteter har påbörjats som sammantaget kan leda till en bättre förvaltning av de samhällsekonomiska metoderna:

- I samband med den myndighetsreform som verkställdes i april 2010 tilldelades det nybildade Trafikverket ansvaret för att förvalta metoderna för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet. Detta innebar en precisering i ansvarsfrågan jämfört med tidigare, då de dåvarande trafikverken och Sika delade på detta ansvar.
- Trafikverket publicerade i samband med dess inrättande utvecklingsplanen *Utveckling av samhällsekonomiska metoder och verktyg – Trafikslagsövergripande plan utifrån erfarenheter av åtgärdsplaneringen* (Publikation 2010:030). De tidigare trafikverken och Sika har i denna utvecklingsplan utarbetat förslag till åtgärder för att komma till rätta med identifierade utvecklingsbehov när det gäller prognoser och samhällsekonomiska kalkyler.

Riksrevisionen konstaterar att ovan nämnda myndighetsreform och utvecklingsplan inte i sig utgör någon garanti för en bättre förvaltning i framtiden – Riksrevisionen påminner om att ett flertal av bristerna har varit påtalade sedan länge men att de likväl kvarstår. Riksrevisionen understryker därför att en effektiv förvaltning av de samhällsekonomiska metoderna kräver att området prioriteras i styrning, organisering och resurstilldelning.

Rekommendationer

Riksrevisionen rekommenderar Trafikverket

- att skyndsamt bygga upp en tillförlitlig och långsiktigt hållbar förvaltning av de samhällsekonomiska metoderna. Detta kan enligt Riksrevisionen med fördel ske med utgångspunkt i bl.a. de brister och

- utvecklingsområden som pekas ut i revisionens granskning samt i den utvecklingsplan som Trafikverket har publicerat. Det framhålls att det i detta sammanhang är viktigt att Trafikverket i en förnyad riskanalys överväger hur dessa brister ska omhändertas
- att tillse att förvaltningen ger förutsättningar för en korrekt, transparent och enhetlig tillämpning av metoderna för såväl den långsiktiga planeringen och den fysiska planeringen som andra typer av tillämpningar
 - att i detta arbete överväga vilka förvaltningsuppgifter som bör genomföras av konsulter respektive den egna myndigheten samt utforma berörda konsultavtal på ett sådant sätt att förvaltningen som helhet fungerar effektivt.

Vidare rekommenderas regeringen och Trafikanalys att

- specifikt följa upp utvecklingen av Trafikverkets förvaltningsarbete
- tillse att det genomförs konsekvensanalyser av vad olika brister i förvaltningen kan betyda för de transportpolitiska beslutsunderlagens kvalitet och jämförbarhet.

Riksrevisionens styrelses redogörelse

Riksrevisionens styrelse framför i redogörelse 2010/11:RRS15 att Riksrevisionens iakttagelser är viktiga, inte minst mot bakgrund av att riksdagen vid flera tillfällen har framhållit vikten av samhällsekonomiska analyser som beslutsunderlag inom transportpolitiken. Styrelsen anser därför att riksdagen bör uppmärksammas på betydelsen av en god förvaltning av de samhällsekonomiska metoderna. Styrelsen anser vidare att regeringen snarast bör se över hur styrningen och uppföljningen av förvaltningen kan utvecklas i syfte att förbättra kvaliteten och jämförbarheten i de för transportinfrastrukturplaneringen viktiga samhällsekonomiska analyserna. Styrelsen förutsätter att Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer kommer att tas till vara och beaktas i regeringens och Trafikverkets fortsatta utvecklingsarbete inom området.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Utskottet välkomnar Riksrevisionens granskning av förvaltningen av samhällsekonomiska metoder inom infrastrukturområdet. Det kan påminnas om att utskottet vid sitt sammanträde den 13 november 2007 beslutade att lämna en skrivelse med förslag om granskningsområden till Riksrevisionen (prot. 2007/08:6). I utskottets skrivelse *Riksrevisionens granskningsstrategier* (dnr 160-723-2007/08) lämnades granskningsförslag om bl.a. tillämpningen av de samhällsekonomiska kalkylerna. Utskottet framhöll att en effektiv resursanvändning är av stor betydelse med tanke på de omfattande

investeringar som görs inom infrastrukturområdet, och som i många fall påverkar samhället för lång tid framöver. Utskottet välkomnade oberoende granskningar inom sitt beredningsområde och ansåg det angeläget att detta fortsättningsvis återspeglades på ett tydligare sätt i revisorernas granskningsstrategier.

Som framgår av *Riksrevisionens granskningsplan 2010* har transportinfrastrukturen varit ett av fokusområdena i Riksrevisionens granskningsstrategier under 2010. Syftet har varit att undersöka om regeringen och trafikmyndigheterna i dag står bättre rustade att garantera en samhällsekonomiskt klok användning av infrastrukturmedlen. Utskottet är positivt till denna fokusering och anser att Riksrevisionens rapporter är av stor betydelse för det transportpolitiska utvecklingsarbetet med att främja en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning i hela landet.

Organisationsförändringar för ökad effektivitet inom transportområdet

Reformtakten under den gångna mandatperioden har varit hög. Utskottet påminner bl.a. om att regeringen i juni 2008, för att få ökad effektivitet inom transportsektorn, beslutade att tillkalla en särskild utredare (Trafikverksutredningen) med uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheter inom transportområdet (dir. 2008:90). Översynen syftade till att bl.a. finna de lösningar som bäst stöder ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet. Utredningen föreslog sedermera bl.a. en ny organisering av uppgifter och verksamheter inom det statliga området och en tydligare och kraftfullare styrning med starkt ökat inslag av uppföljning och utvärdering från regeringens sida (SOU 2009:31). Den 1 april 2010 inrättades myndigheterna Trafikverket och Trafikanalys samtidigt som myndigheterna Banverket, Vägverket och Sika avvecklades. Av inriktningen för Trafikverkets verksamhetsplan och effektiviseringsarbete för 2011–2013, som beslutades av myndighetens styrelse den 6 december 2010, understryks att verket ska effektivisera verksamheten och ta vara på de möjligheter till effektivisering som följer av att Trafikverket har bildats. Utskottet noterar med tillfredsställelse att verket har identifierat en potential för att skapa effektiviseringar som uppgår till 2–3 miljarder kronor årligen.

Samhällsekonomiska kalkyler spelar en viktig roll

Samhällsekonomiska kalkyler har en viktig roll att spela vid prioriteringen av investeringar i trafikens infrastruktur. Trafikutskottet anordnade mot denna bakgrund den 12 november 2009 ett särskilt seminarium om samhällsekonomisk kalkylering. Utskottet bedömde att det som framfördes vid seminariet var av allmänt intresse och tog därför initiativ till att göra materialet tillgängligt för en vidare krets genom riksdagsrapporten 2009/10: RFR13.

Utskottet noterar att det i Riksrevisionens granskning framhålls att den metod som används inom transportsektorn enligt flera oberoende parter – bl.a. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), det norska Transportøkonomisk institutt samt revisions- och konsultföretaget Pricewaterhousecoopers – har i grund och botten bedömts vara välbeprövad och ha de egenskaper som krävs för att ge beslutsfattare ett relevant beslutsunderlag. Riksrevisionen identifierar dock i sin granskning åtskilliga brister när det gäller förvaltningen av de samhällsekonomiska metoderna. Utskottet anser i likhet med Riksrevisionens styrelse att dessa iakttagelser är viktiga. Det är angeläget att de samhällsekonomiska analyserna är väl underbyggda och av god kvalitet så att beslut om infrastrukturinvesteringar kan fattas utifrån rättvisande underlag.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att regeringen inför planeringen av transportinfrastrukturen för perioden 2010–2021 understrukt behövt att utveckla analys- och bedömningsmetoderna för de samhällsekonomiska metoderna. Regeringen gav därför i januari 2008 i uppdrag åt dåvarande trafikverket att, med bistånd från Sika, utarbeta modeller och metoder för de samhällsekonomiska bedömningarna som krävdes i åtgärdsplaneringen (dnr N2008/243/IR). Riksrevisionen påminner också i sin granskning om att det inför inrättandet av Trafikverket och Trafikanalys genomfördes en genomlysning av behovet av att utveckla arbetet med förvaltningen av bl.a. de samhällsekonomiska metoderna. Baserat på detta arbete utarbetade de dåvarande trafikverket och Sika utvecklingsplanen *Utveckling av samhällsekonomiska metoder och verktyg – Trafikslagsövergripande plan utifrån erfarenheter av åtgärdsplaneringen* (Publikation 2010:030). I den framtagna rapporten anförts att en generell slutsats från det omfattande kalkylarbete som genomförts inom ramen för åtgärdsplaneringen av transportinfrastrukturen för 2010–2021 är att prognoserna och kalkylerna mångt och mycket redan i dag är bra och att det är få sektorer som har så strukturerade beslutsunderlag som transportsektorn. Det konstateras dock också i rapporten att det finns utvecklingspotential i prognos- och kalkylverktygen och att det likaså finns en stor potential i att utveckla tydligheten, begripligheten och pedagogiken i redovisningen av resultat. I utvecklingsplanen lämnas följaktligen ett antal förslag till åtgärder för att komma till rätta med det identifierade utvecklingsbehovet. Enligt vad utskottet erfarit pågår för närvarande inom Trafikverket utvecklingsarbete utifrån förslagen i denna utvecklingsplan.

Som framgår av Riksrevisionens granskningsrapport, överensstämmer de brister som identifieras i Trafikverkets utvecklingsplan till stora delar med de iakttagelser som redovisas av Riksrevisionen. Utskottet förutsätter att bristerna som identifierats kommer att hanteras inom ramen för det fortsatta utvecklingsarbetet inom området. Mot bakgrund av att problemen, som framgår av granskningen, har varit kända sedan lång tid vill dock utskottet särskilt understryka vikten av att utvecklingen på området följs upp. Utskottet förutsätter att regeringen kommer att ta initiativ till en

sådan uppföljning inom ramen för sin fortlöpande myndighetsstyrning. Utskottet förutsätter vidare att regeringen inom ramen för det normala resultat- och uppföljningsarbetet redovisar för riksdagen vidtagna åtgärder för att hantera de redovisade bristerna.

Med hänvisning till det anförda föreslår utskottet att riksdagen lägger redogörelse 2010/11:RRS15 till handlingarna.

Infrastrukturplaneringens inriktning

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

Motionerna

Irene Oskarsson (KD) betonar i *motion 2010/11:T441* infrastrukturinvesteringarnas betydelse för landets utveckling, bl.a. för att tillmötesgå kraven på rörlighet när arbetsmarknadsregionerna växer och för företagens möjligheter att bedriva verksamhet även på mindre orter. Motionären framhåller att alliansregeringen genomfört stora satsningar sedan den tillträdde. För att Sveriges välfärd ska upprätthållas i framtiden understryks dock i *yrkande 1* behovet av fortsatta satsningar på både väg- och järnvägsnätet i hela landet. Motionären understryker att en större mängd av transporterna behöver ske via den miljövänligare järnvägen. För att järnvägen ska bli mer attraktiv för godstrafik anføres att dagens barriärer för tågtrafik behöver undanröjas och att det måste bli lättare att byta transportslag. I *yrkande 3* framhålls således behovet av att stimulera tillkomsten av intermodala plattformar där gods på ett smidigt sätt kan växla transportslag. Motionären pekar också på vägnätets betydelse, inte minst för de boende och näringslivet i glesbygd. I *yrkande 4* understryks följaktligen behovet av fortsatta insatser i det finmaskiga vägnätet.

Carina Hägg m.fl. (S) framhåller i *motion 2010/11:T443* att höghastighetsbanor är en lösning på den kapacitetsbrist som finns på dagens järnvägar. De konstaterar att den utredning som regeringen tillsatte för att utreda förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige (dir. 2008:156) föreslog att separata höghastighetsbanor, Götanlandsbanan respektive Europabanan, byggs på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Motionärerna konstaterar att regeringen redan våren 2010 aviserat ett fortsatt utredningsarbete. De anför att den nya utredningen bör tillsättas skyndsamt, inte minst för att ett utdraget besked

innebär osäkerhet om den framtida användningen av stora, centralt belägna markområden i berörda kommuner. Motionärerna understryker följaktligen i *yrkande 1* behovet av att i infrastrukturplaneringen fortsätta studera förutsättningarna för höghastighetsbanor i Sverige.

Liselott Hagberg och Karin Granbom Ellison (båda FP) framhåller i *motion 2010/11:T222* Höghastighetsutredningens slutsats att höghastighetsbanor är ett bättre alternativ än en uppgradering och utbyggnad av stambanorna. Motionärerna anför därför i *yrkande 1* att det är angeläget att intensifiera planeringen för höghastighetsbanor i Sverige på sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg.

Behovet av en fortsatt och skyndsamt utredning om höghastighetsbanor framhävs också i *motion 2010/11:T489 yrkande 2 av Betty Malmberg m.fl. (M, KD, C, FP)*. Motionärerna lyfter i sammanhanget fram betydelsen av Ostlänken, den första etappen i Europakorridoren. De understryker vidare i *yrkande 1* att de stora kapacitetsbegränsningar som råder på södra stambanan, särskilt genom Östergötland, måste avhjälpas. Motionärerna påtalar att järnvägens möjligheter att axla rollen som förmedlare av snabba, säkra och klimatvänliga transporter kommer att påverkas allvarligt om inte kapaciteten på dessa spår byggs ut.

Liselott Hagberg m.fl. (FP) framhåller i *motion 2010/11:T231* infrastrukturansatsens betydelse för turistnäringen. Motionärerna anför att turismens möjlighet till vidare utveckling bör vägas in i samband med kommande infrastruktursatsningar. De hänvisar i sammanhanget till projektet Vägen som stöd för turistnäringen som Trafikverket (tidigare Vägverket) påbörjade för ett par år sedan och där man i dialog med ett par utvalda regioner har identifierat förslag om hur infrastrukturen kan bidra till att stötta turistnäringen.

Även i *motion 2010/11:T519 av Per Åsling (C)* understryks vikten av en god tillgänglighet till våra turistiska resmål, inte minst för att säkra den svenska turistindustrins konkurrenskraft. Motionären pekar på att ett ofta framfört problem från turistnäringens sida är att antalet besökande varierar väldigt mycket över året och att det periodvis är problem att klara trycket på befintlig infrastruktur. Motionären föreslår därför att Trafikverket ska få i uppdrag att tillsammans med näringslivet och berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen för turistresmål som är starkt säsongsbundna eller knutna till ett visst evenemang.

I *motion 2010/11:T508 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S)* lämnas önskemål om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att avsätta medel till en särskild pott för lokala och regionala infrastruktursatsningar. Motionärerna anför att vilken typ av åtgärd som passar bäst i de olika delarna av landet beror mycket på lokala och regionala förutsättningar, och de understryker därför vikten av att länen själva får formulera vilken typ av lösningar som är bäst lämpade just för dem. Genom en s.k. hela-landet-pott föreslås länen ha möjlighet att via Trafikverket ansöka om medel för infrastrukturåtgärder som har fokus på jobb, klimat och kollektivtrafik.

Motionärerna framhåller att potten ska användas till att utöka kollektivtrafiken, exempelvis genom förbättra utnyttjandet av lågtrafikerade banor. Motionärerna understryker vidare att åtgärderna ska ge effekt i närtid, både för att skapa jobb och för att ge snabba förbättringar för resenärer.

Utskottets ställningstagande

Prioriteringar för trafikens infrastruktur

Utskottet har vid flera tillfällen behandlat motioner med önskemål om att prioritera specifika faktorer vid bedömningen och prioriteringen av infrastrukturinvesteringar, senast i betänkandet *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021 m.m.* (bet. 2009/10:TU24). Utskottet bedömde här att flertalet av de faktorer som enligt motionerna skulle beaktas vid utformningen av det framtida transportsystemet – t.ex. behovet av infrastrukturinvesteringar som främjar ett klimatanpassat transportsystem liksom regional utveckling – inkluderades i de prioriteringar som legat till grund för den nyligen genomförda åtgärdsplaneringen. Enligt utskottets mening äger denna bedömning giltighet även för de motionsyrkanden som redovisas ovan.

Regeringens infrastrukturproposition *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35), propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (prop. 2008/09:93) och riksdagens beslut med anledning av dessa angav, tillsammans med regeringens planeringsdirektiv (N2008/8698/IR m.fl.), förutsättningarna för trafikverkens och länens arbete i åtgärdsplaneringen. Utskottet påminner om att det i infrastrukturpropositionen underströks att vägledande prioriteringar har varit att utveckla transportsystemet så att bl.a. tillväxten stöds, så att fler människor kommer i arbete i fler och växande företag i hela landet och så att arbetsmarknadsregionerna vidgas. I sammanhanget framhöll regeringen bl.a. behovet av en effektiv samordning av trafikslagen, behovet av ökade godstransporter på järnväg och besöksnäringens behov i glesbygdsområdena.

Regeringen lämnar i skrivelsen *Åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021* (skr. 2009/10:197) en redogörelse för åtgärdsplaneringen som lett fram till fastställelsen av en nationell plan för transportsystemet 2010–2021 och fastställelsen av ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur 2010–2021. Regeringen framhåller här bl.a. att regionförstoring ökar möjligheterna för individer att hitta attraktiva arbetsplatser och livsmiljöer inom pendlingsavstånd. Regeringen uppmärksammar även att besöksnäringen är en växande näringsgren där god tillgänglighet kan ha avgörande betydelse. Av regeringens skrivelse framgår också att regeringen bl.a. kompletterat trafikverkens förslag med vissa satsningar som har koppling till godstrafik. Utskottet välkomnade i betänkande 2009/10:TU24 det trafikslagsövergripande perspektivet som kännetecknat den genomförda åtgärdsplaneringen och noterade i sammanhanget bl.a. att frågan om förbättrad infrastruktur i anslutning till de kombitermi-

naler som är mest centrala för det svenska transportsystemet hade övervägts i samband med trafikverkens arbete med att upprätta den nationella planen för transportsystemet.

Med anledning av önskemålen rörande besöksnäringen i motionerna T231 (FP) och T519 (C) vill utskottet också uppmärksamma att regeringen i juli 2010 uppdrog åt Tillväxtverket att inrätta ett utvecklingscenter för turistnäringen för att bl.a. samordna resurser för att främja rese- och turistnäringens tillväxt (dnr N2010/4941/FIN). TRIP Turistnäringens Utvecklingscenter invigdes sedermera den 10 februari 2011 och bland deltagande myndigheter finns bl.a. Transportstyrelsen, Trafikverket och Trafikanalys. Ett av syftena med centret är att se till att sektorns behov av en väl fungerande infrastruktur tillvaratas.

I flera av motionerna framförs önskemål om ökade satsningar i järnvägssystemet. Utskottet kan i denna del hänvisa till att frågor rörande bl.a. järnvägens kapacitet och robusthet nyligen behandlats i betänkandet *Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor* (bet. 2010/11:TU13). Utskottet vill vidare i sammanhanget framhålla att regeringen den 10 mars 2011 beslutade att uppdra åt Trafikverket att, med nu gällande nationell plan för utveckling av transportsystemet som grund, utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet (dnr N2011/1933/TE). Trafikverket ska enligt uppdraget lämna förslag till effektiviserings- och kapacitetshöjande åtgärder som kan vidtas för att tillgodose kapacitetsbehovet. Aspekter som enligt uppdraget särskilt bör belysas är bl.a. identifieringen av flaskhalsar, behovet av följdinvesteringar i andra delar av transportsystemet och hur drifts- och underhållsåtgärder kan bidra till en effektivitetsökning. Uppdraget ska slutredovisas senast den 29 februari 2012. Utskottet välkomnar detta initiativ. Utskottet vill vidare påminna om att även motioner om höghastighetsbanor har behandlats vid ett flertal tillfällen, senast i betänkanterna 2009/10:TU24 och 2010/11:TU1. Utskottet har i dessa sammanhang framhållit att utbyggnaden av höghastighetsbanor utgör en intressant och strategisk satsning. Samtidigt har det konstaterats att det alltså saknas ansvarsfullt underbyggda kalkyler som gör att det går att hävda att en utbyggnad i Sverige är samhällsekonomiskt väl motiverad. Utskottet noterar med tillfredsställelse att det i ovannämnda uppdrag till Trafikverket framgår att verket även ska analysera olika alternativ för höjd hastighetsstandard och att bl.a. betänkandet *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74) ska beaktas i arbetet.

Utskottet vill också påminna om att regeringen i fastställelsebeslutet av den nationella planen (dnr N2009/6374/TE m.fl.) gav Trafikverket i uppdrag att, för övriga åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av transportsystemet inom en ram på 38 miljarder kronor för perioden 2010–2021, redovisa ett förslag till fördelning av medlen utifrån de transportpolitiska målen. Härigenom kan ytterligare ett antal satsningar komma att genomföras som bl.a. rör de önskemål som framförs i motionerna ovan. Trafikver-

kets förslag överlämnades sedermera den 29 oktober 2010 (TRV2010/26674A) och bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Mot bakgrund av ovanstående avstyrks motionerna T222 (FP) yrkande 1, T231 (FP), T441 (KD) yrkandena 1, 3 och 4, T443 (S) yrkande 1, T489 (M, KD, C, FP) yrkandena 1 och 2 samt T519 (C).

Regionalt inflytande

Transportsystemet är ett viktigt instrument i samhällsbyggandet såväl i gles- och landsbygder som i små och medelstora städer och i storstadsområden. Utskottet anser i likhet med vad som anförs i motion T508 (S) att det regionala inflytandet i infrastrukturplaneringen är betydelsefullt; härigenom kan de åtgärder främjas som är bäst lämpade för de lokala och regionala förutsättningar som råder i olika delar av landet. Regeringen anförde i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2008/09:35) att ordningen med länsplaner som beslutas på regional nivå fungerar väl och ger ett reellt regionalt inflytande över planeringsramens användning. Utskottet instämmer i denna bedömning. Utskottet vill också framhålla, i likhet med vad som anges i budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1 utg.omr. 22), att en ökad samordning mellan regional och nationell nivå skapar bättre förutsättningar för att utveckla ett sammanhållet transportsystem.

Utskottet påminner om att regeringen inför åtgärdsplaneringen uppdrog åt länen att för respektive län upprätta ett förslag till transportslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 (dnr N2008/8698/IR m.fl.). Regeringen underströk i sammanhanget att de långsiktiga trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur skulle förankras politiskt i länen. Regeringen fastställde ramen för länsplanerna till 33,1 miljarder kronor. I regeringens skrivelse om åtgärdsplaneringen (skr. 2009/10:197) konstaterades det sedermera att avvägningarna i förslagen till länsplaner visade att regionerna strävat efter att stärka näringslivets konkurrenskraft genom åtgärder för att öka både arbetsmarknadsregionernas storlek och tillgängligheten i godstransportsystemet. Det konstaterades vidare att länsplanerna prioriterat en stärkt kollektivtrafik för att förbättra tillgängligheten och minska klimatpåverkan.

Utskottet bedömer mot bakgrund av vad som anförts ovan att syftet med motionen om att säkra det regionala inflytandet vid planeringen av transporterans infrastruktur är väl tillgodosett. Motion T508 (S) avstyrks följaktligen.

Finansieringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som väckts om olika finansieringsfrågor. Utskottet understryker att frivillig medfinansiering är ett angeläget sätt att öka investeringsvolymen. Utskottet betonar också att anslagsfinansiering av infrastrukturinvesteringar förbättrar överskådligheten i statsbudgeten liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

Motionerna

I *motion 2010/11:T441 yrkande 5 av Irene Oskarsson (KD)* anføres att kommunal medfinansiering av infrastrukturprojekt i grunden är positivt. Det understryks dock att rika kommuner inte ska kunna köpa sig före i kön när det gäller den statliga finansieringen av infrastrukturinvesteringar. Motionären konstaterar att de flesta landsbygdskommuner saknar ekonomiska möjligheter att medfinansiera projekt och menar att detta inte får innebära att medfinansierade projekt i storstadsregioner prioriteras före projekt i glezare regioner.

I *motion 2010/11:T352 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S)* understryks vikten av att staten och Trafikverket vid infrastrukturplaneringen ser till helheten i samhällsbygget. De anser att regeringen upphöjt kommunal medfinansiering till princip vid byggandet av statlig infrastruktur och att detta ur många aspekter innebär en högst olycklig utveckling. Enligt motionärerna grumlans härigenom gränsen mellan det statliga och det kommunala åtagandet. De anför också att det inte kan uteslutas att kommunernas möjlighet att medverka finansiellt i vissa fall har kommit att styra de nationella prioriteringarna i stället för behovet. Vidare framhålls det att medfinansieringen innebär mindre pengar till skola, vård och omsorg. Motionärerna anför att förhandlingarna mellan staten och regionerna om medfinansiering präglas av ett stort mått av godtycke och att det därför behövs en mycket tydligare statlig policy för i vilka situationer som medfinansiering är aktuell och vilka finansieringslösningar som kan användas.

Även i *motion 2010/11:T427 av Lennart Axelsson (S)* framförs oro över att det växande kravet på medfinansiering innebär att infrastruktuursatsningarna kommer att styras av de enskilda kommunernas ekonomiska förutsättningar i stället för var de största behoven finns. Motionären anser att denna utveckling leder bort från att staten tar det gemensamma ansvaret för infrastruktuursatsningarna och att vissa delar av landet då aldrig kommer att få ta del av dessa. Det framhålls också att medfinansieringen innebär mindre pengar till skola, sjukvård och äldreomsorg.

I motion 2010/11:T303 av Jan Ericson (M) förordas en översyn av redovisningsprincipen för infrastrukturinvesteringar. Motionären anför att nuvarande princip om att alla investeringar ska rymmas under utgiftstaket får till följd att samhällsekonomiskt lönsamma investeringar stoppas eller skjuts på framtiden, då de dessutom blir dyrare att färdigställa. I stället förespråkas en ändrad redovisningsprincip där nya större väg- och järnvägsprojekt bokförs som en investering. Härigenom skulle avskrivningar kunna ske under en längre tid och om avskrivningstiden kopplas till projektets livslängd skulle den årliga kostnaden för avskrivningar bli mycket låg. Motionären framhåller att detta i högre grad skulle ge budgetutrymme för underhåll och drift av befintliga vägar och järnvägar. Vidare anförts att staten skulle kunna fastställa en långsiktig investeringsram för en stabil och löpande utbyggnad av infrastrukturen.

Utskottets ställningstagande

Medfinansiering

Utskottet har behandlat motioner om medfinansiering ett flertal tillfällen, senast i betänkandet *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021 m.m.* (bet. 2009/10:TU24). Utskottet framhöll då bl.a. att frivillig medfinansiering kunde vara ett angeläget sätt att öka investeringsvolymen och att ökat samarbete också kunde ge en bättre utformning av åtgärderna och skapa utrymme för fler förbättringar av den statliga infrastrukturen. Utskottet ställer sig alltså bakom denna bedömning.

Regeringen fastställde den 29 mars 2010 den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet samt definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 (dnr N2009/6374/TE). Av beslutet framgår att totalt ca 65 miljarder kronor har kunnat tillföras planeringssystemet genom avtal om medfinansiering som trafikverken och länen tecknat för enskilda objekt samt brukarfinansiering och EU-medel. Utskottet välkomnar detta betydande tillskott, inte minst givet de stora eftersläpningar av infrastrukturinvesteringar som finns.

Med anledning av den oro som uttrycks i motionerna om möjligheten till kommunal medfinansiering vill utskottet understryka att denna möjlighet inte ska påverka den grundläggande ansvarsfördelningen mellan statliga och kommunala aktörer för samhällets infrastruktur. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att regeringen i september 2010 beslutade om att tillsätta en utredning (Medfinansieringsutredningen) för att föreslå processer och riktlinjer för medfinansiering av transportinfrastruktur i det framtida planeringssystemet för transportsystemet (dir. 2010:92). Utredningen ska enligt uppdraget bl.a. behandla frågan om hur spelregler och rollfördelning mellan staten och kommunal och privat sektor kan förtydligas. Utskottet välkomnar detta. Utskottet vill vidare understryka att medfinansiering är en frivillig uppgift och ska inte kunna bli en förutsättning och grundlag-

gande del av finansieringen av den statliga infrastrukturen. Det konstateras i tidigare nämnda uppdrag att det finns farhågor om att medfinansiering kan bli ett sätt att "köpa sig förbi kön" och därför leder till att samhälls-ekonomiska värderingar inte blir tillräckligt styrande vid prioriteringen av statliga investeringar. Utskottet noterar med tillfredsställelse att det mot denna bakgrund även anges att utredningen ska analysera under vilka omständigheter medfinansiering kan bidra till val av infrastrukturinvesteringar som är effektiva ur ett bredare samhällsperspektiv och hur det kan säkerställas att lokal medfinansiering inte leder till suboptimerade lösningar sett i ett systemperspektiv. En särskild fråga som lyfts upp i sammanhanget är om medfinansiering bör kunna påverka prioriteringen mellan och utformningen av objekt, och i så fall på vilket sätt. Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 maj 2011.

Medfinansieringsutredningen lämnade den 31 januari 2011 delbetänkandet *Medfinansiering av transportinfrastruktur – utvärdering av förhandlingsarbetet jämte överväganden om brukaravgifter och lånevillkor* (SOU 2011:12). I delbetänkandet konstateras att spelregler och förhandlingsmandat inte hade kommunicerats i förväg, vilket medfört att utrymmet för lokala variationer och kreativa lösningar har varit stort. Detta har i sin tur har lett till betydande skillnader i utformning och tolkningar av såväl överenskommelsernas utformning som planering och genomförande av själva förhandlingsarbetet. Utskottet noterar samtidigt med tillfredsställelse att det framgår att parterna i de allra flesta fallen säger sig vara nöjda med såväl resultaten som arbetets genomförande givet de otydliga förutsättningarna. Utskottet konstaterar att något som anges fortfarande vara oklart är parternas tolkning av i vilken mån det har varit möjligt för medfinansieraren att påverka objektets utformning eller prioritering i förhållande till andra objekt. Utskottet emotser med intresse Medfinansieringsutredningens slutrapport.

Med hänvisning till det ovan sagda avstyrker utskottet motionerna T352 (S), T427 (S) och T441 (KD) yrkande 5.

Redovisningsprincipen för infrastrukturinvesteringar

Utskottet har också vid flera tillfällen behandlat motioner om att lånefinansiera infrastruktursatsningar i stället för att anslagsfinansiera och direktavskrivna dem. Utskottet underströk i betänkande 2009/10:TU24 att grundprincipen enligt budgetlagen (1996:1059) är att infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag över statsbudgeten. Vidare framhölls det att förarbetena till lagen (prop. 1995/96:220) betonat att anslagsfinansiering av investeringar ger riksdagen bättre överblick och större inflytande än lånefinansiering. Budgetlagen har nyligen reformerats (prop. 2010/11:40, bet. 2010/11:KU14, rskr. 2010/11:177) men huvudprincipen om anslagsfinansiering av investeringar har inte förändrats. Utskottet anser alltså att anslagsfinansiering förbättrar överskådligheten i statsbudgeten liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn.

Utskottet vill också åter betona att lånefinansiering, på samma vis som anslagsfinansiering, påverkar (minskar) den offentliga sektorns finansiella sparande. Som framhålls i finansutskottets yttrande i samband med behandlingen av den reformerade budgetlagen (ytr. 2010/11:FiU2y) är det realekonomiskt inte någon skillnad om en investering anslagsfinansieras eller finansieras med lån i Riksgäldskontoret; i båda fallen är effekten på statsbudgetens saldo lika med investeringsutgiften. En utökad lånefinansiering får således konsekvenser för möjligheterna att uppfylla överskottsmålet enligt vilket den offentliga sektorns finansiella sparande ska motsvara 1 % av bruttonationalprodukten (BNP). Det kan även noteras att finansutskottet i sitt yttrande anför att lånefinansiering riskerar att försvaga både budgetprocessen och riksdagens inflytande över investeringsbesluten.

Regeringen underströk i propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35) att lånefinansiering inte kommer att föreslås för nya objekt såvida kostnaderna inte täcks av brukaravgifter e.d. Utskottet välkomnar alltså denna utgångspunkt. Utskottet ställer sig därmed bakom sitt tidigare ställningstagande och tar således avstånd från en övergång till generell lånefinansiering som innebär att kostnaderna inte syns inom utskottets utgiftsområde 22 Kommunikationer, men likväl inskränker det finansiella utrymmet i statsbudgeten samtidigt som transparensen i budgetberedningen eroderas. Motion T303 (M) avstyrks följaktligen.

Planeringsprocessen m.m.

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför särskilt yttrande (MP, V).

Motionerna

I motion 2010/11:T491 av Camilla Waltersson Grönvall (M) anförts att regeringen bör se över möjligheterna att förenkla regelverket kring infrastrukturprocessen samt begränsa överklagandekretsen. Motionären pekar på att effekten av flera viktiga satsningar i landet har minskat på grund av de flaskhalsar som har uppstått; ofta handlar det om vägavsnitt som inte har färdigställts, bl.a. på grund av det behövs särskilt kostsamma geotekniska lösningar. Motionären understryker därför att det vid angelägna infrastrukturprojekt är oerhört viktigt att alla delar är finansierade, även de områden som hyser en särskilt svår geoteknik.

I motion 2010/11:T409 yrkande 1 av Penilla Gunther (KD) understryks behovet av att satsa på klimatsmart samhällsplanering med minskade avstånd mellan bostad, arbete och offentlig service. Motionären anser att särskild uppmärksamhet bör riktas mot framväxten av köpcentrum utmed infartsvägarna till städerna, s.k. externhandel. Motionären pekar på att dessa köpcentrum är svåra att nå med kollektivtrafik och därför bidrar till att öka bilberoendet och utsläppen.

Utskottets ställningstagande

Översyn av planeringsprocessen

I motion T491 (M) efterfrågas en översyn av planeringsprocessen för trafikinfrastrukturen. Utskottet vill med anledning av detta påminna om att trafikverken i februari 2010 överlämnade slutrapporten *Förslag till nytt planeringssystem för transportsystemet* (dnr N2010/1684/TE) och att Transportinfrastrukturkommittén (dir. 2009:16) i september 2010 överlämnade sitt betänkande *Effektivare planering av vägar och järnvägar* (SOU 2010:57). Förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Utskottet vill också hänvisa till att motionsförslag om att se över planeringsprocessen nyligen behandlades i utskottets betänkande om kostnadskontroll i stora väginvesteringar (bet. 2010/11:TU14). Motionsförslagen avstyrktes med hänvisning till den pågående översynen, och utskottet förutsatte att regeringen utifrån detta arbete skulle komma att vidta lämpliga åtgärder för att effektivisera det nuvarande planeringssystemet. Av samma skäl avstyrker utskottet nu även motion T491 (M).

Minskad klimatpåverkan genom effektivare samhällsplanering

I motion T409 (KD) yrkande 1 framhålls betydelsen av en klimatsmart samhällsplanering. Utskottet instämmer i att vissa transporter skulle kunna undvikas vid en bättre tillgänglighet och att det mot denna bakgrund är angeläget med en framsynt samhällsplanering i t.ex. urbana miljöer. Utskottet påminner om att det befintliga miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* bl.a. anger att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö och att byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt (prop. 2000/01:130, bet. 2001/02:MUJ3, rskr. 2001/02:36). I propositionen *Svenska miljömål – för ett effektivare miljöarbete* (prop. 2009/10:155) förtydligas att preciseringarna av miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* bl.a. inbegriper att

- en långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur utvecklas både vid nylokalisering av byggnader, anläggningar och verksamheter och vid användning, förvaltning och omvandling av befintlig bebyggelse samtidigt som byggnader utformas hållbart

- städer och tätorter planeras utifrån ett sammanhållet och hållbart perspektiv på sociala, ekonomiska samt miljö- och hälsorelaterade frågor
- infrastruktur för energisystem, transporter, avfallshantering m.m. integreras i stadsplaneringen och utformas för att minska resurs- och energianvändning samt klimatpåverkan.

Utskottet vill framhålla att regeringen i proposition 2009/10:155 betonar att en medveten samhällsplanering spelar en viktig roll i klimat- och miljöarbetet då det ger mindre klimatpåverkande utsläpp genom ett mer transportsnålt och energieffektivt samhällsbyggande. Regeringen anför att en hållbar stadsutveckling kräver bred samverkan av många aktörer på lokal nivå, kunskaps- och erfarenhetsutbyte och en samhällsplanering som är sektorsövergripande. Utskottet delar denna uppfattning.

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen 2008 inledde en satsning på hållbara städer genom att tillsätta en delegation med uppgiften att t.o.m. 2010 verka för en hållbar utveckling av städer, tätorter och bostadsområden. I budgetpropositionen för 2011 föreslog regeringen att satsningen på hållbara städer fortsätter under två år (prop. 2010/11:1 utg.omr. 20 Allmän miljö- och naturvård). Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att det på uppdrag av trafikutskottet, civilutskottet och miljö- och jordbruksutskottet har tagits fram en forskningsöversikt med fokus på hur hållbara och klimatsmarta städer kan se ut i framtiden; *Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden* (2010/11:RFR3). I rapporten anförts att det för att skapa trafiksystem för hållbart transportbetående bl.a. behövs

- att transportkonsekvenser och transportlösningar inkluderas tidigt i planeringsprocesser även i andra samhällssektorer, t.ex. lokalisering av verksamheter
- integrerade åtgärdsplaner för hållbara transporter i städer, där markanvändning, lokalisering och transportfrågor kopplas samman
- tydliga kopplingar mellan städernas utveckling/planering och nationella/regionala trafikplaneringsfrågor eftersom enskilda städer ensamma varken äger problemen eller lösningarna
- att planeringen av städer alltid startar med fokus på ordningen gång, cykel, kollektivtrafik och bil.

I sammanhanget kan också nämnas att regeringen i september 2009 gav ett uppdrag till miljö- och kulturmyndigheter att bl.a. gemensamt utarbeta en långsiktig plan för arbetet med olika aspekter av hållbar stadsutveckling (dnr Ku2009/1620/KV). Myndigheterna presenterade den 1 mars 2011 *Slutrapport av regeringsuppdraget till miljö- och kulturmyndigheter om samverkan för att främja en hållbar stadsutveckling* (Ku2009/1620/KV). Här framhålls det bl.a. att stadsstruktur och fysisk planering är ett viktigt medel för hållbar utveckling. I rapporten understryks också behovet av att utveckla en nationell stadspolitik. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Vidare bör framhållas att Boverket i regleringsbrevet för 2009 (dnr M2008/4791/A) fick i uppdrag att sammanställa erfarenheter och redovisa hur översiktsplaner och detaljplaner kan fungera som styrmedel för att minska utsläppen av växthusgaser. Uppdraget redovisades i december 2009 i rapporten *Planer som styrmedel för att minska samhällets klimatpåverkan* (dnr 2243-3110/2009). Verket betonade här att lokaliseringen av bostäder, verksamheter, handel, infrastruktur m.m. påverkar transportarbetet och därmed utsläppen. Boverket ansåg följaktligen att samhällets klimatpåverkan kunde minskas genom strategisk planering av bebyggelse, trafikinfrastruktur, m.m. i översiktsplaneringen. Verket anförde att en övergripande vision om ett hållbart samhälle när det gäller klimatpåverkan för kommunen skulle kunna ligga till grund för en klimatstrategi som i sin tur kunde läggas till grund för bl.a. bebyggelse och trafikplanering i kommunen. Boverket anförde vidare att planens transporteffekter borde vara en del av behovsbedömningen på detaljplanenivå där miljöbedömning avgörs från fall till fall. Boverkets rapport tjänar i dag som vägledning i den kommunala planeringen.

Utskottet vill slutligen också påminna om att riksdagen i juni 2010 beslutade om en ny plan- och bygglag som träder i kraft den 2 maj 2011 (bet. 2009/10:CU25, rskr. 2009/10:366). Lagen innehåller bl.a. en ny bestämmelse som tydliggör att miljö- och klimataspekter ska beaktas vid planläggning. Regeringen framhöll i den bakomliggande propositionen *En enklare plan- och bygglag* (prop. 2009/10:170) att det för att nå en mer transport- och energieffektiv samhällsbyggnad bl.a. är viktigt att den fysiska planeringen samordnas bättre med infrastrukturplaneringen. Regeringen föreslog därför att kommunerna i planeringen ska ta hänsyn till miljö kvalitetsmålen, regionala klimat- och energistrategier, länsplaner för transportinfrastruktur samt de transportpolitiska målen.

Av redovisningen ovan följer att ett flertal initiativ vidtagits som syftar till att genom en reviderad samhällsplanering minska samhällets klimatpåverkan. Motion T409 (KD) yrkande 1 avstyrks följaktligen.

Vissa EU-frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om inriktningen på det transportpolitiska arbetet inom EU med hänvisning till pågående initiativ.

Jämför reservationerna 4 (S) och 5 (MP, V).

Motionerna

Stina Bergström m.fl. (MP) understryker i *motion 2010/11:T504* att EU är en viktig aktör när det gäller offentliga investeringar i infrastruktur. Motionärerna konstaterar dock att samtidigt som man säger sig prioritera hållbar utveckling och klimatet så satsas stora resurser på att investera i bilvägar. Motionärerna motsätter sig att resurser satsas på klimatstörande investeringar, och de anför i *yrkande 28* att de medel som i dag planeras för att utvidga kapaciteten för flyg-, person- och lastbilstransporter bör överföras till investeringar som underlättar för klimatvänliga transporter av människor och gods.

Behovet av att satsa på renare transporter inom EU framhålls också i *motion 2010/11:T409 av Penilla Gunther (KD)*. Motionären understryker i *yrkande 3* vikten av att bygga vidare på EU:s strategi för transeuropeiska nätverk (TEN); i synnerhet framhålls att satsningarna på järnväg och till sjöss behöver förbättras. Motionären påtalar att godstrafiken i dag är för långsam och har därför svårt att konkurrera med godstransporter på lastbil. Följaktligen efterlyses i *yrkande 4* ett europeiskt driftskompatibelt stomnät där godset snabbt kan passera utan att bli liggande på bangårdar och i hamnar.

I *motion 2010/11:T310 yrkande 2 av Christina Karlsson och Eva Sonids-son (båda S)* understryks betydelsen av att nationellt prioritera projekt för möjligheten att uppnå TEN-status, vilket skulle vara ekonomiskt gynnsamt för landet. Motionärerna framhåller i sammanhanget den botniska korridoren som är den dominerande nordsydliga transportkorridoren för järnväg i Norden och som förbinder råvaruproduktionen i norra Sverige med förädlingsindustrin och marknaden i södra och mellersta Sverige samt Europa. Motionärerna anför att förutsättningen för att få den botniska korridoren klassad som ett prioriterat projekt inom EU är att Sverige har med berörda investeringar i sina nationella planer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i samband med tidigare motionsbehandling (se bet. 2009/10:TU24) konstaterat att frågan om hållbara transporter, däribland frågan om miljö- och klimatvänlighet, är prioriterad på den europeiska dagordningen. Utskottet hänvisade till Europeiska kommissionens meddelande från juni 2009, *Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem* (KOM(2009) 279), som syftade till att inleda arbetet inom EU med att ta fram en gemensam transportpolitik för perioden fram till 2020. Kommissionen pekar här ut miljön som en av utmaningarna som har betydelse för utformningen av den framtida politiken på området. Bland de tänkbara politiska målen för sektorn identifierar kommissionen ett väl underhållet och fullt ut integrerat nätverk samt miljövänliga och hållbara transporter. Kommissionen har den 28 mars 2011 följt upp detta meddelande med vitboken *Färdplan för ett gemensamt europe-*

iskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (KOM(2011) 144). Kommissionen presenterar här tio målsättningar som ska ses som riktmärken för att bl.a. uppnå målet med att senast 2050 minska utsläppen av växthusgaser från transporterna med minst 60 %, jämfört med nivåerna för 1990. Målsättningarna gäller bl.a. användningen av nya och hållbara bränslen, ökad användning av mer energieffektiva transportmedel samt ökad effektivitet hos transporterna och i infrastrukturanvändningen. Utskottet välkomnar detta. Det kan i sammanhanget nämnas att utskottet avser att under riksmötet behandla vitboken närmare i ett separat utlåtande.

I utskottets utlåtande 2009/10:TU4 med anledning av det ovan nämnda meddelandet instämde utskottet i allt väsentligt i kommissionens bedömningar. Utskottet lade stor vikt vid miljö- och klimatrelaterade frågor. Utskottet framhöll samtidigt vikten av att skapa ett mer enhetligt transportsystem i Europa, där de olika trafikslagen är bättre samordnade till ett effektivt hållbart transportsystem. Utskottet framhöll att en integrering fullt ut av transportslagen och transportnäten är angelägen. Likaså bejakade utskottet vad som anfördes i kommissionens meddelande om knutpunkter och intermodala plattformar för optimering av passagerar- och godstrafiken. Utskottet fann det också motiverat med ett effektivare infrastrukturutnyttjande, t.ex. genom ”smarta” prioriteringsregler eller särskilda godstransportkorridorer. Särskilt förespråkade utskottet s.k. gröna korridorer som ett sätt att begränsa trafikens negativa miljöeffekter och minska trängseln, samtidigt som konkurrenskraften ökas. Utskottet framförde likartade synpunkter i utlåtande 2009/10:TU26 om framtidens strategi för de transeuropeiska transportnäten (TEN-T). Utskottet underströk i detta sammanhang även vikten av att bl.a. sjömotorvägarna fortsättningsvis ses som ett prioriterat initiativ. Med anledning av vad som anfördes i motion T310 (S) vill utskottet framhålla att det i utlåtandet även betonades att dels transportkorridoren norra axeln, som länkar samman de nordliga delarna av Sverige, Norge, Finland och Ryssland, dels den botniska korridoren behövde prioriteras.

Arbete pågår för närvarande inom kommissionen med att se över riktlinjerna för TEN-T. Kommissionen framförde i ett svar (C/2010/7491) på utskottets utlåtande om detta att, i syfte att minimera investeringsbehov och miljöpåverkan, prioritet i den pågående översynen bl.a. kommer att ligga på integrationen av olika transportslag och hållbara transportkorridorer för passagerare och godstransporter. Kommissionen väntas presentera de nya riktlinjerna senare under året.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att kommissionen i december 2008 antagit en handlingsplan för införande av intelligenta transportsystem (ITS) i Europa (KOM(2008) 886) i syfte att påskynda och samordna utbyggnaden av dessa system för vägtrafiken. Ett av de utpekade målen med handlingsplanen är att främja miljövänliga transporter. Vidare presenterade kommissionen i september 2010 ett direktivförslag

som syftar till att förenkla, förtydliga och konsolidera det befintliga regelverket om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (KOM (2010) 475). Ambitionen är att härigenom kunna förbättra möjligheterna att använda järnvägens potential i Europa. Kommissionens förslag behandlas för närvarande i rådet och Europaparlamentet.

Ett arbete pågår också för att främja sjöfartens roll inom EU:s transport- och logistiksystem. Kommissionen presenterade bl.a. i januari 2009 en handlingsplan för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder (KOM(2009) 10). Handlingsplanen syftar till att förbättra effektiviteten och stärka konkurrenskraften för sjöfarten inom unionen.

Av redovisningen ovan framgår att bl.a. frågan om klimatvänliga transporter är väl uppmärksammas på den europeiska dagordningen. Mot bakgrund av ovannämnda initiativ avstyrks därför motionerna T310 (S) yrkande 2, T409 (KD) yrkandena 3 och 4 samt T504 (MP) yrkande 28.

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. Infrastrukturplaneringens inriktning, punkt 2 (S, MP, V)**
av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S),
Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina
Bergström (MP), Siv Holma (V) och Leif Jakobsson (S).

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. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T443 av Carina Hägg m.fl. (S) yrkande 1 och

2010/11:T508 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S),

bifaller delvis motionerna

2010/11:T222 av Liselott Hagberg och Karin Granbom Ellison (båda FP) yrkande 1 och

2010/11:T489 av Betty Malmberg m.fl. (M, KD, C, FP) yrkande 2 och avslår motionerna

2010/11:T231 av Liselott Hagberg m.fl. (FP),

2010/11:T441 av Irene Oskarsson (KD) yrkandena 1, 3 och 4,

2010/11:T489 av Betty Malmberg m.fl. (M, KD, C, FP) yrkande 1 och

2010/11:T519 av Per Åsling (C).

Ställningstagande

Det finns en stor kapacitetsbrist i det svenska järnvägsnätet. I takt med att krav och förväntningar på kapacitet i järnvägssystemet ökar blir situationen dessutom allt allvarligare, vilket framhålls i den rapport som Trafikverket presenterade i februari i år (TRV 2011/10161A). Höghastighetsbanor är enligt vår mening en del av lösningen på denna stora kapacitetsbrist. Ett system med höghastighetsbanor skapar en kraftigt utökad kapacitet i det svenska järnvägsnätet och minskar samtidigt sårbarheten i nätet. En satsning på höghastighetståg är också väsentlig av klimatskäl, bl.a. genom att det skapas klara alternativ till inrikesflyget på berörda sträckor och genom att befintliga spår frigörs för mer regional tågtrafik och mer godstrafik, vilket bidrar till att minska bil- och lastbilstrafiken.

Den utredning som regeringen tillsatte för att utreda förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige (dir. 2008:156) föreslår i betänkandet *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74) att separata höghastighetsbanor, Göta-landsbanan respektive Europabanan, byggs på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Det är angeläget att snarast möjligt fortsätta att studera förutsättningarna för dessa höghastighetsbanor. Planering och finansiering är frågeställningar som då särskilt behöver analyseras vidare. Höghastighetsbanorna har också en nordisk och europeisk dimension – det är därför viktigt att även utreda vidare formerna för samverkan med berörda myndigheter och planeringsansvariga organ i Danmark och Tyskland. För att möjliggöra en sammankoppling med det europeiska höghastighetsnätet behöver bl.a. samråd ske kring frågor om kapacitet, standard och hastighet.

Regeringen har efter det att det ovannämnda betänkandet lämnades i september 2009 aviserat en ny utredning om höghastighetsbanor. Vi noterar att regeringen i mars i år lämnade ett uppdrag om att utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet (dnr N2011/1933/TE). Detta är välkommet givet de stora behov som finns på området. Vi konstaterar dock att frågan om höghastighetsbanor endast tillägnas marginell uppmärksamhet i uppdraget. Detta är otillfredsställande. Ett utdraget besked om vad regeringen vill i frågan om höghastighetsbanor innebär en stor osäkerhet, inte minst om den framtida användningen av stora, centralt belägna markområden i berörda kommuner. Tidsutdräkten riskerar att medföra uteblivna investeringar och förlust av nya arbetstillfällen lokalt i dessa kommuner. Detta är inte acceptabelt. Det kostar att vänta. Vi anser att regeringen snarast bör göra en avsiktsförklaring för en utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen.

Vi vill vidare understryka vikten av att prioritera det regionala perspektivet i transportpolitiken. För att hela landet ska kunna utvecklas är det angeläget att det finns fungerande transporter i alla regioner och kommuner. Vilken typ av åtgärd som passar bäst i de olika delarna av landet beror mycket på lokala och regionala förutsättningar; det är därför angeläget att länen själva får formulera vilken typ av lösningar som är bäst lämpade just för dem. Vi anser följaktligen att en särskild pott bör skapas där länen via Trafikverket har möjlighet att ansöka om medel för lokala och regionala infrastruktursatsningar som har fokus på jobb, klimat och kollektivtrafik. Det kan t.ex. handla om bussåtgärder, satsningar på lågtrafikerade banor och cykelåtgärder. Vi vill betona att åtgärderna ska ge effekt i närtid, både för att skapa jobb och för att ge snabba förbättringar för dagens hårt prövade resenärer.

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

2. Medfinansiering, punkt 3 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Leif Jakobsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2010/11:T352 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S) och

2010/11:T427 av Lennart Axelsson (S) samt

avslår motion

2010/11:T441 av Irene Oskarsson (KD) yrkande 5.

Ställningstagande

Behoven av nyinvesteringar och underhåll av vägar och järnvägar runtom i landet är mycket stora. För delar av de framtida investeringarna kan medfinansiering förvisso vara befogat i enskilda fall, men vi ser med stor oro på att göra detta till en förutsättning och grundläggande del av finansieringen av den statliga infrastrukturen. Investeringar och underhåll av vägar och järnvägar är enligt grundprincipen ett statligt åtagande, och det är därför inte rimligt att övervältra kostnaderna för detta ansvar på kommuner och landsting. Många kommuner har i samband med den nyligen genomförda åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021 ställts inför ett omöjligt val där de har känt sig tvingade att bidra med medfinansiering för att några investeringar över huvud taget ska komma till stånd. Det kan inte uteslutas att kommunernas möjlighet att medverka finansiellt i vissa fall har kommit att styra de nationella prioriteringarna i stället för behovet. Detta är inte acceptabelt. Om vi inte bryter denna utveckling är risken att vissa fattigare kommuner och regioner i landet aldrig får ta del av infrastruktursatsningar, vilket ytterligare försämrar förutsättningarna för framtida tillväxt i dessa delar. Vi vill understryka att infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov, inte av enskilda kommuners ekonomi. Dessutom vill vi betona att när kommun- och landstingsskatt används för medfinansiering av infrastruktursatsningar sker detta på bekostnad av satsningar på skola, vård och omsorg.

Förhandlingarna mellan staten och regionerna om medfinansiering har präglats av ett stort mått av godtycke. Detta framgår tydligt i delbetänkandet *Medfinansiering av transportinfrastruktur – utvärdering av förhandlingsarbetet jämte överväganden om brukaravgifter och lånevillkor* (SOU 2011:12) som Medfinansieringsutredningen (dir. 2010:92) lämnade i januari 2011. Här konstateras det att oklara spelregler och förhandlingsmandat har lett till betydande skillnader i utformning och tolkningar av såväl över-

enskommelsernas utformning som planering och genomförande av själva förhandlingsarbetet. Detta är högst otillfredsställande. Det behövs en mycket tydligare statlig policy för i vilka situationer medfinansiering kan vara aktuell och vilka finansieringslösningar som i så fall kan användas.

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

3. Lånefinansiering av infrastrukturinvesteringar, punkt 4 (V) av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T303 av Jan Ericson (M).

Ställningstagande

Infrastrukturbehoven runtom i landet är mycket stora. Med nuvarande huvudprincip att infrastrukturinvesteringar ska belasta statsbudgeten direkt vid investeringsbeslutet blir följden att samhällsekonomiskt lönsamma investeringar inte ryms inom utgiftstaket och därför stoppas eller skjuts på framtiden. Detta är inte tillfredsställande. Ju längre ett projekt skjuts upp, desto dyrare blir det dessutom att färdigställa, något som framgår tydligt av de granskningar som Riksrevisionen nyligen genomfört om kostnadskontrollen i stora väginvesteringar (RiR 2010:25) och i stora järnvägsprojekt (RiR 2011:6).

För att möjliggöra de stora satsningar på nya spår som behövs i Sverige och för att öka underhållet av våra vägar och järnvägar krävs ett ändrat tankesätt kring investeringar. Statens nuvarande budgetsystem betraktar en investering som kortsiktig konsumtion. Genom att betala hela investeringskostnaden under ett och samma år låter man därigenom dagens generation stå för hela kostnaden, fast det är uppenbart att t.ex. en järnvägssträcka kan användas av många generationer framöver. För att få en rättvis fördelning av kostnaderna bör det som konsumeras under en längre tid också delas upp under en längre amorteringstid. Vi i Vänsterpartiet anser därför att redovisningsprincipen för infrastrukturinvesteringar bör ses över. Genom att koppla avskrivningstiden för investeringarna till projektens livslängd kan avskrivningarna göras under många års tid, varför den årliga kostnaden för avskrivningar blir mycket låg. Härigenom kan värdefulla resurser frigöras för ökat underhåll och drift av vår befintliga infrastruktur. Genom att ändra principen för hur infrastrukturinvesteringar bokförs anser vi att staten skulle kunna fastställa en långsiktig investeringsram för en stabil och löpande utbyggnad av infrastrukturen.

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

4. Vissa EU-frågor, punkt 6 (S)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S) och Leif Jakobsson (S).

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. Därmed bifaller riksdagen motion

2010/11:T310 av Christina Karlsson och Eva Sonidsson (båda S) yrkande 2 och

avslår motionerna

2010/11:T409 av Penilla Gunther (KD) yrkandena 3 och 4 samt

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 28.

Ställningstagande

Den nordiska triangeln är i dag ett prioriterat projekt inom de transeuropeiska transportnäten (TEN-T). Vi anser att det nu är angeläget att Sverige kraftfullt arbetar för att ett nytt projekt med svenska intressen ska prioriteras inom TEN-T, inte minst av ekonomiska skäl eftersom stöd kan erhållas från TEN-T-budgeten med upp till 30 % av de totala kostnaderna för gränsöverskridande utbyggnadsprojekt. Vi vill i detta sammanhang särskilt lyfta fram den botniska korridoren, dvs. den dominerande nordsydliga transportkorridoren för järnväg i Norden som förbinder råvaruproduktionen i norra Sverige med förädlingsindustrin och marknaden i södra och mellersta Sverige samt Europa. Enligt vår mening vore detta ett synnerligen lämpligt projekt att få klassat som prioriterat inom TEN-T, inte minst mot bakgrund av det pågående arbetet inom EU med att utforma ett system för hållbara transporter med fokus bl.a. på korridorer för godstransporter. I sammanhanget vill vi även framhålla att Finland visat ett tydligt intresse för att samarbeta i ärendet och att frågan om godstransporter från Barentsområdet är föremål för närmare studier inom EU.

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

5. Vissa EU-frågor, punkt 6 (MP, V)
av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

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. Därmed bifaller riksdagen motion

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 28 och avslår motionerna

2010/11:T310 av Christina Karlsson och Eva Sonidsson (båda S) yrkande 2 och

2010/11:T409 av Penilla Gunther (KD) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

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

EU:s investeringar i infrastruktur måste inriktas på klimatvänliga transporter av människor och gods. För att minska utsläppen av växthusgaser måste därför järnväg och sjöfart prioriteras, liksom system för samordning och omlastning för ett optimalt utnyttjande av de olika transportslagens fördelar. Transportsystemets klimatpåverkan kan därigenom brytas. Vi vill i sammanhanget framhålla att den s.k. fyrstegsprincipen kan tjäna som modell även vid infrastrukturplaneringen inom EU – i ett första steg bör således alltid åtgärder övervägas som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.

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

Särskilt yttrande

Planeringsprocessen m.m., punkt 5 (MP, V)

Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V) anför:

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

Genom att bebyggelse förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk, infartsparkeringar byggs m.m., kan samhällsplaneringen vara ett av flera verktyg mot ett mer transporteffektivt och energisnålt samhälle. Planeringen måste bygga på mer energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektivtrafik med järnväg och buss. I större städer har gång och cykel den största potentialen på korta transportsträckor. I glesare bygder kan anropsstyrd kollektivtrafik minska bilresorna på kortare sträckor. Listan över åtgärder som en god samhällsplanering kan leda till kan göras lång. I sammanhanget vill vi särskilt lyfta fram den forskningsöversikt som tagits fram på uppdrag av trafikutskottet, civilutskottet och miljö- och jordbruksutskottet med fokus på hur hållbara och klimatsmarta städer kan se ut i framtiden; *Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden* (2010/11:RFR3). Vi vill även understryka vikten av att i infrastrukturplaneringen tillämpa den s.k. fyrstegsprincipen; åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt ska på så vis alltid prioriteras i första hand.

Den pågående utbyggnaden av externhandeln utanför centrum och bostadsområden slår ut de lokala affärerna och tvingar allt fler att ha bil för att klara sina vardagliga behov. Många hamnar i ett ofrivilligt biltvång. Denna utveckling måste brytas. Stadsplaneringen måste ge bättre möjligheter att bo nära jobbet och affären så att vi inte behöver ta bilen så fort vi ska göra något utanför hemmet. Vi vill därför att befintliga stadskärnor ska utvecklas och att det i plan- och bygglagen införs begränsande bestämmelser om detaljhandelsanläggningar i externa lägen. I avvaktan på sådana lagändringar anser vi att ett moratorium mot externa köpcentrum bör införas.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Redogörelsen

Redogörelse 2010/11:RRS15 Riksrevisionens styrelses redogörelse om förvaltningen av samhällsekonomiska metoder inom infrastrukturområdet.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010

2010/11:T222 av Liselott Hagberg och Karin Granbom Ellison (båda FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intensifiera planeringen för höghastighetsbanor i Sverige på sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg.

2010/11:T231 av Liselott Hagberg m.fl. (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturens betydelse för god turismutveckling.

2010/11:T303 av Jan Ericson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över redovisningsprincipen för infrastrukturinvesteringar.

2010/11:T310 av Christina Karlsson och Eva Sonidsson (båda S):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av att nationellt prioritera projekt för möjligheten att uppnå TEN-status.

2010/11:T352 av Jonas Gunnarsson m.fl. (S):

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

2010/11:T409 av Penilla Gunther (KD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att satsa på klimatsmart samhällsplanering med minskade avstånd mellan bostad, arbete och offentlig service.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att bygga vidare på EU:s strategi för transeuropeiska transportnätverk.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa ett europeiskt driftskompatibelt stomnät där godset snabbt kan passera utan att bli liggande på bangårdar och i hamnar.

2010/11:T427 av Lennart Axelsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ett gemensamt ansvar för infrastruktur.

2010/11:T441 av Irene Oskarsson (KD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av fortsatta satsningar på både väg- och järnvägsnätet i hela landet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stimulera tillkomsten av intermodala plattformar där gods på ett smidigt sätt kan växla transportslag.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av fortsatta insatser i det finmaskiga vägnätet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om medfinansiering.

2010/11:T443 av Carina Hägg m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen fortsätta studera förutsättningarna för höghastighetsbanor i Sverige.

2010/11:T489 av Betty Malmberg m.fl. (M, KD, C, FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de stora kapacitetsbegränsningar som råder på Södra stambanan, särskilt sträckan genom Östergötland, måste avhjälpas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höghastighetsbanor och Ostlänken.

2010/11:T491 av Camilla Waltersson Grönvall (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppnå största möjliga nytta i samband med utbyggnad av infrastrukturen.

2010/11:T504 av Stina Bergström m.fl. (MP):

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de medel som i dag planeras för att utvidga kapaciteten för flyg, person- och lastbil bör överföras till investeringar som underlättar för klimatvänliga transporter av människor och gods – inte en krona till för klimatförstörande investeringar.

2010/11:T508 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att avsätta en särskild pott för lokala och regionala infrastruktursatsningar.

2010/11:T519 av Per Åsling (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ska få i uppdrag att tillsammans med näringslivet och övriga berörda myndigheter undersöka behovet av att anpassa infrastrukturen för turistresmål som är starkt säsongsbundna eller knutna till ett visst evenemang.