



Vissa transportpolitiska frågor m.m.

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet 39 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2006.

Med anledning av motionsförslag om infrastrukturplaneringen understryker utskottet att utbyggnaden av transportinfrastrukturen måste ges en långsiktig och förutsägbar inriktning och välkomnar mot denna bakgrund att arbetet med kommande proposition om inriktning av åtgärderna i järnvägs- och väginfrastrukturen under planeringsperioden 2010–2019 påbörjats. Utskottet ställer sig bakom inriktningen att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar, att det innebär att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn och att det är angeläget med ökade satsningar på underhåll av befintliga sträckningar för att inte riskera gjorda investeringar.

Utskottet välkomnar vidare det översynsarbete som nyligen skett av plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken i syfte att öka samordningen och förenkla prövningsförfarandet vid planering av transportinfrastruktur.

Såvitt gäller finansiering av transportinfrastruktur anger utskottet att omställningen av transportsystemet i syfte att skapa hållbar tillväxt i hela landet kräver effektiva finansieringsformer som förmår ställa om transportsystemet för framtidens behov. Överväganden om val av finansieringsform måste därför utgå ifrån ett helhetsperspektiv där bl.a. effektivitet, kostnadskontroll, demokratisk styrning och möjligheter att nå de transportpolitiska målen utgör viktiga utgångspunkter. Med syftet att inhämta ytterligare underlag inför framtida ställningstagande i frågan har utskottet beslutat beställa en forskningsöversikt om offentlig-privat samverkan (OPS).

Därutöver anges utskottet att en bolagisering av de kommersiella och konkurrensutsatta verksamheterna vid Vägverket och Banverket skulle leda till förbättrade förutsättningar för konkurrensneutralitet och därmed en väl fungerande marknad.

I sammanhanget behandlar utskottet vidare ett antal motionsyrkanden om luftfart, kombinerade transporter, Öresundsbron och sommartiden.

Samtliga motionsförslag avstyrks.

Till betänkandet fogas åtta reservationer och två särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Utskottets överväganden	6
Infrastrukturplanering	6
Kombinerade transporter	11
Finansiering av infrastruktur	14
Organisationsformer	18
Luftfart	21
Öresundsbron	25
Sommartid	26
Reservationer	28
1. Infrastrukturplanering, punkt 1 (s)	28
2. Infrastrukturplanering, punkt 1 (v)	29
3. Infrastrukturplanering, punkt 1 (mp)	30
4. Bolagisering, punkt 4 – motiveringen (s, v, mp)	31
5. En gemensam planeringsmyndighet, punkt 5 (mp)	32
6. Flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsområdet, punkt 6 (s)	33
7. Flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsområdet, punkt 6 (v, mp)	34
8. Luftfartens miljöpåverkan, punkt 8 (s, v, mp)	35
Särskilda yttranden	36
1. Finansiering av infrastruktur, punkt 3 (v)	36
2. Flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsområdet, punkt 6 (s)	36
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	37
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006	37

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Infrastrukturplanering**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T203 av Gunilla Wahlén m.fl. (v),

2006/07:T215 av Anders Åkesson (c),

2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1, 3–6 och 11,

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8,

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 4 och 5,

2006/07:T393 av Hans Rothenberg (m) yrkande 2,

2006/07:T399 av Annelie Enochson (kd) yrkande 2 och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 20 och 21.

Reservation 1 (s)

Reservation 2 (v)

Reservation 3 (mp)

2. **Kombinerade transporter**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 8,

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 7 och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 23.

3. **Finansiering av infrastruktur**

Riksdagen avslår motion

2006/07:T337 av Lars Elinderson (m).

4. **Bolagisering**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T235 av Tomas Tobé och Jessica Polfjärd (båda m),

2006/07:T264 av Jessica Polfjärd och Tomas Tobé (båda m) yrkandena 1 och 2,

2006/07:T333 av Bertil Kjellberg och Lena Asplund (båda m) och

2006/07:T334 av Bertil Kjellberg och Lena Asplund (båda m).

Reservation 4 (s, v, mp) – motiveringen

5. **En gemensam planeringsmyndighet**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 3 och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 19.

Reservation 5 (mp)

6. **Flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsområdet**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T224 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s),
2006/07:T308 av Staffan Anger (m),
2006/07:T357 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4,
2006/07:T369 av Björn Hamilton och Isabella Jernbeck (båda m),
2006/07:T397 av Sylvia Lindgren m.fl. (s),
2006/07:T438 av Mikael Damberg m.fl. (s) och
2006/07:MJ339 av Kalle Larsson m.fl. (v) yrkande 4.

Reservation 6 (s)

Reservation 7 (v, mp)

7. Driftsbidrag

Riksdagen avslår motion

2006/07:T401 av Christer Adelsbo m.fl. (s).

8. Luftfartens miljöpåverkan

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T301 av Barbro Westerholm (fp) yrkande 7 och

2006/07:T357 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 3.

Reservation 8 (s, v, mp)

9. Öresundsbron

Riksdagen avslår motion

2006/07:T342 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) yrkandena 1 och 2.

10. Sommartid

Riksdagen avslår motion

2006/07:T350 av Annika Carlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda c).

Stockholm den 29 mars 2007

På trafikutskottets vägnar

Anders Karlsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Karlsson (s), Ulla Löfgren (m), Christina Axelsson (s), Christer Winbäck (fp), Claes-Göran Brandin (s), Sten Nordin (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Eliza Roszkowska Öberg (m), Lars Mejern Larsson (s), Sten Berggheden (m), Désirée Liljevall (s), Per Lodenius (c) och Emma Henriksson (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet 39 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2006. Det handlar främst om planering och finansiering av transportinfrastrukturen, kombinerade transporter, ansvarsfördelning och organisationsformer inom området samt om luftfartens infrastruktur och miljöpåverkan.

Utskottets överväganden

Infrastrukturplanering

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning bl.a. till pågående arbete med kommande proposition om inriktning av åtgärderna i järnvägs- och väginfrastrukturen under planeringsperioden 2010–2019 avstyrker utskottet ett antal motioner om infrastrukturplaneringen.

Jämför reservationerna 1 (s), 2 (v) och 3 (mp).

Bakgrund

Infrastrukturplaneringens två steg

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, regionerna och länen, utifrån de ramar och riktlinjer som varit resultatet av inriktningsplaneringen, utarbetar nationella stommäts- respektive väghållningsplaner samt planer för regional infrastruktur. De nationella planerna fastställs därefter av regeringen medan de övriga planerna 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).

Tidigare riksdagsbehandling

I tidigare riksdagsbehandling av frågor med anknytning till planeringsprocessen har utskottet konstaterat att en omfattande diskussion sedan länge förts i olika forum om planeringssystemets effektivitet, legitimitet och relevans. Ett antal utredningar av olika aspekter av processen har gjorts, inte minst i anknytning till planeringsomgången för perioden 2004–2015. Bland annat mot denna bakgrund genomförde utskottet under 2003 en studie om riksdagens roll i den långsiktiga infrastrukturplaneringen (2003/04:URD4). Vid behandlingen av regeringens proposition 2003/04:95 Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015, i vilken regeringen redovisade utfallet av denna planeringsomgång, redogjorde utskottet för sin inställning i ett antal frågor inom området. Utskottet ansåg att ett förtjänstfullt och angeläget utredningsarbete bedrivits kring planeringsprocessens utformning och innebörd och utgick från att de frågor som uppmärksammats inom ramarna för detta arbete kan ges en

fortsatt behandling i den vidare utvecklingen av infrastrukturplaneringen, 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. Se utskottets betänkande för en utförlig redogörelse för utskottets ställningstagande (bet. 2003/04:TU10).

Vid behandlingen av den förra regeringens proposition Moderna transporter (bet. 2005/06:TU5) konstaterade utskottet med tillfredsställelse att ett utvecklingsarbete bedrivits samt att regeringen i propositionen återkommit till riksdagen med sina bedömningar i några av de centrala frågorna. Utskottet ställde sig bakom de av regeringen redovisade riktlinjerna för det pågående arbetet med att förenkla, påskynda och effektivisera de planerings- och beslutsprocesser som berör transporter och infrastruktur, samtidigt som föreslagna förändringar beaktar kraven på demokratiskt inflytande och rättssäkerhet samt behovet av att processerna ska kunna överblickas av medborgarna. Mot bakgrund av utskottets ställningstagande till förmån för förenklingar i infrastrukturplaneringen såg utskottet positivt på regeringens bedömning att inriktningsplaneringen bör förenklas och fokusera på de analyser som angavs i propositionen. I sammanhanget poängterade utskottet behovet av att det fortsatta utvecklingsarbetet beaktar behovet av långsiktighet och förutsägbarhet i infrastrukturplaneringen. Det långsiktiga perspektivet måste således vara en ledstjärna, även om detta inte får innebära att den långsiktiga planeringen blir så oflexibel att den omöjliggör förändringar som kan motiveras utifrån snabba omvärldsförändringar.

Utskottet underströk vidare vikten av att planerna inte blir inaktuella eller ogenomförbara på grund av ett förändrat statsfinansiellt läge. Årliga uppdateringar kan därför motiveras, under förutsättning att den långsiktiga framförhållningen som beskrivits ovan beaktas och att uppdateringarna tar sin utgångspunkt i den av riksdagen beslutade politiska inriktningen, liksom långsiktplanerna har sin utgångspunkt i de riksdagsbeslut som avslutar infrastrukturplaneringen. Utskottet välkomnade även regeringens förslag att det bör ställas krav på trafikhuvudmännen att utarbeta långsiktiga strategiska planer för den lokala och regionala kollektivtrafiken i länen.

Vid behandlingen av regeringens budgetproposition för 2007 (bet. 2006/07:TU1) konstaterade utskottet att regeringen kommer att genomföra en långsiktig planeringsomgång för infrastrukturen där ekonomiska ramar och inriktning läggs fast samt att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Jämfört med de planer den tidigare regeringen fastställt innebär det enligt regeringens bedömning att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn. Vidare menade regeringen att det utöver nyinvesteringar är angeläget med ökade satsningar på underhåll av befintliga sträckningar för att inte riskera gjorda investeringar. Utskottet delade regeringens uppfattning i dessa frågor.

Utskottet har även nyligen berört frågan om den planeringsprocess som följer av lagstiftningen för byggandet av bl.a. järnvägar. I det av riksdagen godkända betänkandet 2006/07:TU4 Kollektivtrafik angavs att utskottet är väl medvetet om den tunga och över tiden utdragna planeringsprocess som följer av lagstiftningen för byggandet av bl.a. järnvägar. Utskottet välkomnade därför det översynsarbete som nyligen skett av plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken i syfte att öka samordningen och förenkla prövningsförfarandet samt konstaterade att det från transportpolitisk synpunkt är angeläget att det nu pågående beredningsarbetet i Regeringskansliet leder till en effektivare planeringsprocess som underlättar planering och byggande av anläggningar för lokal spårtrafik. I sammanhanget uppmärksammade utskottet även vad som framkom i denna fråga vid utskottets offentliga utfrågning den 25 januari 2007 om kollektivtrafiken och framtiden. Där framhölls behovet av en bättre samordning mellan PBL och reglerna för att bygga väg och järnväg.

Motionerna

I motion 2006/07:T203 av Gunilla Wahlén m.fl. (v) anfördes att dagens strukturomvandling innebär att de lokala arbetsmarknaderna måste utvidgas. Det behövs därför enligt motionärerna en nationell plan för hur vi ska utveckla arbetsmarknadsregionerna och Sveriges samlade ekonomi, samt lokala planer inom varje arbetsmarknadsregion som analyserar var eventuella hinder för ett utökat arbetspendlande ligger.

Anders Åkesson (c) efterlyser i motion 2006/07:T215 ett ökat regionalt ansvar för planering och genomförande av infrastrukturarbeten. En framtida planeringsmodell skulle enligt motionären kunna konstrueras enligt följande:

1. Regionerna redovisar sina behov för regeringen.
2. Regeringen presenterar ett förslag om medelsfördelning för riksdagen.
3. Riksdagen fattar beslut om fördelning av medel till varje region för en flerårsperiod.
4. Slutlig fördelning av medel till olika verksamheter sker på regional nivå.

I motion 2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s) anges att grundläggande service i form av vägar, järnvägar, flyg, post och telekommunikationer är en viktig förutsättning för att få en positiv utveckling i en region. Vid prioritering mellan olika infrastrukturprojekt är det enligt motionärernas mening viktigt att inte bara ta hänsyn till samhällsekonomiska kalkylmodeller, utan också väga in såväl regionalpolitiska som sociala skäl (yrkande 1).

Vidare anges att den växande turistnäringen är beroende av bra vägar för att kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring, främst i glesbygden. Ett bra vägnät är därför en grundförutsättning för en fortsatt positiv utveckling av turismen i skogslänen (yrkande 3).

Motionärerna anger därutöver att vägstandarden ofta innebär att stora delar av vägnätet måste stängas av under delar av året samt att detta får allvarliga konsekvenser inte minst för skogsindustrin. Mot denna bakgrund argumenteras för att större hänsyn ska tas till de tunga transportererna vid fördelning av anslag (yrkande 4) samt att det krävs utökade satsningar på drift och underhåll så att landets statliga vägar ska kunna hållas öppna året om (yrkandena 5 och 6).

Därutöver understryker motionärerna behovet av att ta till vara den utvecklingskapacitet som skapas av dagens stora satsning på järnvägsinfrastruktur. Staten och regionerna måste därför gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen (yrkande 11).

Peter Pedersen m.fl. (v) uppmärksammar i motion 2006/07:T358 de positiva erfarenheterna av två-plus-ett vägar samt att denna vägkonstruktion endast kostar en tjugondel så mycket som motorväg. Motorvägar anges dessutom bidra till ökad trafik och högre hastigheter, vilket har negativa effekter på miljön. Mot denna bakgrund föreslås en översyn av vilka motorvägsinvesteringar i den nationella väghållningsplanen som i stället kan göras till två-plus-ett vägar (yrkande 8).

Enligt vad som anförs i motion 2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) krävs det en ökad investeringsnivå i järnvägsinfrastrukturen för att skapa förutsättningarna att nå de klimatpolitiska målen. En utökad och förlängd infrastrukturplan för järnvägar måste därför tas fram snarast. Investeringsnivån under åren 2009–2015 bör vara minst 25 miljarder kronor högre än dagens plan (yrkande 4).

En komplikation som nämns i motionen är förseningarna i planeringen av angelägna projekt, inte minst som en följd av olika rättsliga processer. Enligt motionärerna bör kommunernas möjlighet att stoppa klimatmässigt motiverad utbyggnad av järnvägar begränsas genom att sådana projekt klassas som riksintresse (yrkande 5).

Identiska förslag framförs av Peter Eriksson m.fl. (mp) i motion 2006/07: MJ391 (yrkandena 20 och 21).

Hans Rothenberg (m) föreslår i motion 2006/07:T393 att en statlig förhandlingsman utses med uppdraget att samordna infrastrukturinvesteringarna i Västra Götalandsregionen, främst eftersom bristen på infrastrukturinvesteringar i dagsläget riskerar att hämma den positiva utvecklingen i regionen (yrkande 2).

Ett likartat motionsförslag framförs av Annelie Enochson (kd) i motion 2006/07:T399 (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Transportsystemet är en grundläggande del av landets baskapital, som måste utvecklas och förvaltas på ett framsynt sätt. Transportsystemet ska fortsätta utvecklas mot att vara samhällsekonomiskt effektivt och ska erbjuda såväl medborgare som näringsliv en hög transportkvalitet, vara tillgängligt, jämställt, säkert samt verka för positiv regional utveckling och god miljö. I infrastrukturplaneringen avgörs vilka åtgärder som ska 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 samt att bl.a. frågorna om processens legitimitet och riksdagens inflytande beaktas.

Utskottet vill särskilt understryka att utbyggnaden av transportinfrastrukturen måste ges en långsiktig och förutsägbar inriktning. Det är därför angeläget att arbetet med nästa planeringsomgång, för perioden 2010–2019 påbörjas i god tid. Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att regeringen gett Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Banverket, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket och Vägverket i uppdrag att utarbeta underlag inför regeringens kommande proposition om inriktning av åtgärderna i järnvägs- och väginfrastrukturen under planeringsperioden 2010–2019. Utskottet har redan tidigare (bet. 2005/06:TU1) ställt sig bakom den inriktning som anges i uppdraget, nämligen att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar, att det innebär att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn och att det är angeläget med ökade satsningar på underhåll av befintliga sträckningar för att inte riskera gjorda investeringar.

Krav på långsiktighet får dock inte innebära att planeringen blir så oflexibel att den omöjliggör förändringar som kan motiveras utifrån snabba omvärldsförändringar. Utskottet ser därför positivt på det uppdrag regeringen gett till Banverket och Vägverket att lämna förslag om en reviderade banhållningsplan samt en reviderad nationell väghållningsplan, inte minst eftersom bl.a. fördyringar gjort att planerna blivit inaktuella och omöjliga att genomföra inom beslutad ram.

Utskottet noterar att Västra Götalandsregionen enligt dessa direktiv ges möjlighet att bidra med sammanhållna regionala underlag för infrastrukturen. Syftet med här behandlade motionsyrkanden om hur infrastrukturinvesteringarna i Västra Götalandsregionen bör samordnas kan därmed anses i väsentlig grad tillgodosett.

De motionsledes uppmärksammade frågorna om medelsfördelning för olika typer av åtgärder kommer att beröras i den nu påbörjade processen med framtagandet av nya planer. Enligt utskottets bedömning föreligger det inga direkta motsättningar mellan den av utskottet förordade inriktningen och motionsförslagen om regionalpolitiska hänsyn, om turistnäring-

ens och glesbygdens behov av tillfredsställande transportinfrastruktur, om satsningar på drift och underhåll och om tunga transporter. Dessa motionsförslag kommer således enligt utskottets bedömning att bli tillgodosedda.

Här behandlade motionsförslag om inriktningsplaneringen avstyrks därmed med hänvisning till pågående arbete med kommande proposition om inriktning av åtgärderna i järnvägs- och väginfrastrukturen under planeringsperioden 2010–2019.

I två motioner uppmärksammas förseningarna i planeringen av infrastrukturprojekt som en följd av olika rättsliga processer. Det föreslås att kommunernas möjlighet att stoppa klimatmässigt motiverad utbyggnad av järnvägar begränsas genom att sådana projekt klassas som riksintresse. Utskottet är väl medvetet om den tunga och över tiden utdragna planeringsprocess som följer av lagstiftningen för byggandet av bl.a. järnvägar, vilket uppmärksammades av utskottet senast i betänkande 2006/07:TU4 Kollektivtrafik. Utskottet välkomnar därför det översynsarbete som nyligen skett av plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken i syfte att öka samordningen och förenkla prövningsförfarandet. Från transportpolitisk synpunkt är det angeläget att det nu pågående beredningsarbetet i Regeringskansliet leder till en effektivare planeringsprocess som underlättar planering och byggande av transportinfrastruktur. Utskottet vill även uppmärksamma vad som framkom i denna fråga vid utskottets offentliga utfrågning den 25 januari 2007 om kollektivtrafiken och framtiden. Där framhölls behovet av en bättre samordning mellan PBL och reglerna för att bygga väg och järnväg. Med hänvisning till vad som ovan anförts om den fysiska planeringsprocessen avstyrks här aktuella motionsförslag.

Kombinerade transporter

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till pågående beredning av frågan avstyrker utskottet motionsförslag om kombinerade transporter.

Bakgrund

Tidigare riksdagsbehandling

Vid behandlingen av den förra regeringens proposition Moderna transporter (bet. 2005/06:TU5) angav ett enigt utskott att det är en strategisk utmaning för transportpolitiken att bidra till att det sker en frikoppling mellan ökade transporter och trafikens negativa miljöpåverkan. Enligt utskottets då redovisade bedömning måste intermodala transportlösningar, där sjöfarten och järnvägstrafiken utnyttjas fullt ut, därför understödjas. Utskottet noterade Godstransportdelegationens uppfattning att de senaste årens

utveckling totalt sett pekar på goda möjligheter för de intermodala transporterna att utvecklas och välkomnade att den förra regeringen återkommit till riksdagen med sin bedömning av hur en sådan utveckling kan främjas.

Utskottet delade regeringens bedömning att strategiska kombiterminaler bör utvecklas för att främja intermodala transporter, att samordnade lösningar för olika typer av terminaler bör eftersträvas och att kombiterminalernas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. Ett strategiskt nät av kombicentraler bör därför pekas ut.

Utskottet hade inga invändningar mot vad regeringen anfört angående inriktningen i det fortsatta arbetet med att identifiera strategiska kombiterminaler och förutsatte att olika landsdelars behov av effektiva transportlösningar i såväl kust- som inlandsregioner därmed kan tillgodoses och att stor hänsyn tas till transportsystemets ökade internationella betydelse och därmed i ökad utsträckning gränsöverskridande natur.

Pågående utredningar

Regeringen har tillsatt en statlig förhandlare (dir. 2006:61) med uppdraget att ge förslag till åtgärder för hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser kan utnyttjas mer effektivt. Förhandlaren ska identifiera hamnar av strategisk betydelse och lämna förslag till vilka hamnar som ska ges prioritet i förhållande till andra hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur. I förhandlaren's arbete med att bedöma vilka hamnar som ska vara prioriterade ska hela Sverige beaktas. Förhandlaren ska utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som ska ligga till grund för prioriteringen samt hur dessa kriterier kan utvecklas i linje med de transportpolitiska målen. Vidare ska förhandlaren föreslå vilka åtaganden som bör gälla för hamnar som prioriteras. I förhandlaren's uppdrag ska också ingå att utvärdera nuvarande principer avseende kostnadsfördelningen för de allmänna farlederna, såväl farleder till och från de av förhandlaren föreslagna prioriterade hamnarna som farleder till och från övriga hamnar. Utredningen beräknas avsluta sitt arbete den 1 oktober 2007.

Därutöver har regeringen gett Banverket i uppdrag att efter samråd med berörda intressenter föreslå vilka kombiterminaler som bör ingå i ett strategiskt nät och vilka villkor som bör gälla för de terminalhuvudmän som vill ansluta sig till nätet. Förslaget ska enligt uppdraget grundas på kriterier som Banverket utarbetar tillsammans med Vägverket och företrädare för terminalägarna. Vid utarbetandet av kriterierna bör olika landsändars behov av effektiva transportlösningar i såväl kust- som inlandsregioner så långt som möjligt tillgodoses. Dessutom bör hänsyn tas till transportsystemets internationella betydelse och gränsöverskridande natur.

Uppdraget ska redovisas den 1 oktober 2007.

Motionerna

Agneta Lundberg m.fl. (s) framhåller i motion 2006/07:T300 att det av miljöskäl är angeläget att minska vägtrafikens andel av godstransporterna. För att möjliggöra en utveckling i denna riktning krävs enligt motionärerna ett bra nät av kombiterminaler för omlastning av gods från lastbil till fortsatt frakt på järnväg eller med sjöfart (yrkande 8).

I motion 2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) understryks det nödvändiga i att anpassa transportsektorns energianvändning till vad som är hållbart. Detta kan ske genom utveckling och introduktion av energieffektiva kombitransporter, vilket förutsätter ett strategiskt nät av kombicentraler för omlastning mellan järnväg och andra transportmedel (yrkande 7).

Samma förslag framförs i motion 2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 23.

Utskottets ställningstagande

Intermodala transporter, där sjöfarten och järnvägen ges en mer framträdande roll i transportkedjan är ett effektivt sätt att minska transporternas negativa miljöpåverkan. Enligt utskottets mening måste denna typ av transporter främjas. Strategiska kombiterminaler bör därför utvecklas för att underlätta omlastning. Samordnade lösningar för olika typer av terminaler bör eftersträvas, och kombiterminalernas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt.

Det pågår för tillfället ett arbete med att peka ut ett strategiskt nät av kombicentraler. Regeringen har tillsatt en statlig förhandlare som ska lämna förslag till åtgärder för hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser kan utnyttjas mer effektivt. Förhandlaren ska även identifiera hamnar av strategisk betydelse och lämna förslag till vilka hamnar som ska ges prioritet i förhållande till andra hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur. Därutöver har regeringen gett Banverket i uppdrag att efter samråd med berörda intressenter föreslå vilka kombiterminaler som bör ingå i ett strategiskt nät och vilka villkor som bör gälla för de terminalhuvudmän som vill ansluta sig till nätet. Resultatet av detta arbete bör inte föregripas, menar utskottet som utgår från att regeringen efter sedvanlig beredning återkommer till riksdagen med sin bedömning i frågan. Motionsförslagen avstyrks följaktligen.

Finansiering av infrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om alternativ finansiering.
Jämför särskilt yttrande 1 (v).

Bakgrund

Enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten ska 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, ska 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 (offentlig - privat samverkan s.k. OPS) (t.ex. Arlandabanan).

Vissa 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 effektiviserad 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.

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 Riksgäldskontoret, vilket innebär möjligheter till tidigareläggning, 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 tidigareläggningsmöjligheter, 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.

Under år 2004 tillsattes en statlig utredning med uppgift att undersöka förutsättningarna för att införa avgifter för trafikanter på planerade och nya sträckor av väg E 6 i Västra Götalands län (dir. 2004:103). Enligt utredningens slutbetänkande (SOU 2006:33 Andra vägar att finansiera nya vägar) är det på grund av EG-rättslig reglering inte tillåtet att ta ut vägtull av tunga lastbilar på E 6:an, sträckan Rabbalshede–Hogdal. Samtidigt anges att ett vägtullssystem som endast omfattar lätta fordon får alltför omfattande negativa konsekvenser; avledningen av trafik till det omgivande vägnätet som kan användas kostnadsfritt skulle bli betydande och kostnaden för betalsystemet i förhållande till intäkterna skulle bli mycket stor. Den särskilde utredaren anser att vägtull därför inte bör införas på sträckan. Därutöver anger utredaren som sin bedömning att det på regional och lokal nivå samt i näringslivet finns en betalningsvilja för åtgärder i vägnätet. Det bör därför skapas större utrymme för regionala initiativ att förverkliga projekt genom medfinansiering. Utredaren redogör mot denna bakgrund för hur åtgärder i väginfrastrukturen kan finansieras genom ett system med tidsbegränsad förhöjd kilometerskatt i ett begränsat område.

VTI har gjort en jämförelse av hur väginvesteringar finansieras i ett antal olika länder (VTI - notat 49-2005) *Finansiering av vägväsendet – En internationell överblick*. Det anges sammanfattningsvis i rapporten att huvuddelen av verksamheten i de studerade länderna baseras på intäkter från statliga budgetar samt att kopplingen till statliga inkomster av olika trafikskatter är svag. Samtidigt konstateras att många länder söker efter nya finansieringsformer för åtgärder i vägtransportssystemet. En tydlig riktning är mot fler vägtullar, en trend som enligt rapporten torde underlättas av ständigt växande trafikvolym. Det noteras att den ekonomiska tveksamheten mot tullar försvinner när användningen, dvs. mängden trafik, börjar närma sig vägarnas kapacitetstak. Vidare anges att det finns ett intresse för fler öronmärkta brukaravgifter. Enligt rapporten brottas alla med samma problem som har med vägväsendets grundläggande ekonomiska karaktäristika att göra – vägar lämpar sig dåligt för marknadslösningar. Det innebär inte att alternativ saknas, men däremot finns inga lätta alternativ.

Rapporten *Alternativ finansiering av vägar och järnvägar från ESV (ESV 2006:29)* redogör för vad olika sätt att finansiera investeringar i transportinfrastruktur innebär för samhällsekonomin, statsfinanserna och statsmakternas finansiella styrning. Därutöver granskas de argument som förts fram i diskussionen om olika alternativa finansieringssätt. Det anges att bara en av de granskade formerna för alternativ finansiering av vägar och järnvägar, nämligen offentlig-privat samverkan, kan sägas skapa något ökat utrymme för investeringar i vägar och järnvägar i bemärkelsen mer infrastruktur inom en given real utgiftsram. Förutsättningen är då att de potentiella effektivitetsvinster som partnerskapsmodellen antas ge upphov

till kan realiseras, vilket är en empirisk fråga. I den mån effektivitetsvinsterna är knutna till användningen av en s.k. funktionsentreprenad anges att de i princip kan realiseras oberoende av hur investeringsutgiften finansieras.

Tidigare riksdagsbehandling

I budgetproposition för år 2007 angav regeringen att den kommer att verka för nya finansieringslösningar för infrastrukturen. Utskottet angav som sin mening att det är värdefullt att pröva nya vägar när det gäller finansiering av infrastrukturinvesteringar i syfte att bl.a. få till stånd stabila finansiella förutsättningar för investeringarna. Utskottet förutsatte att regeringen bedriver ett aktivt utvecklingsarbete och återkommer med redovisningar när konkreta OPS-planer aktualiseras.

Motionen

Lars Elinderson (m) efterlyser i motion 2006/07:T337 alternativa finansieringsformer för viktiga infrastrukturprojekt. Som exempel anges: öronmärkning av statliga inkomster som genereras av trafik, möjligheter för näringslivet att medverka i finansieringen samt större möjligheter för kommuner och landsting eller regioner att medverka i finansieringen.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet påminna om att infrastrukturinvesteringar i huvudsak finansieras med anslag över statsbudgeten, men att riksdagen kan besluta att en investering ska finansieras på ett annat sätt. Under senare decennier har denna möjlighet använts vid ett antal tillfällen, då det av olika skäl ansetts fördelaktigt att frångå normalmodellen. De tillfällen då alternativ finansiering använts har dock varit relativt sällsynta och ofta utgjorts av investeringar med speciella förutsättningar. Öresundsbron är ett exempel, där investeringens omfattning och samarbetet med Danmark ledde till att normalmodellen med anslagsfinansiering inte användes. Sett till investeringsvolym har dock alternativ finansiering (främst lån) varit omfattande, främst eftersom den används vid ett antal större projekt. Vägverkets, Banverkets och Botniabanans totala skuld kommer därför enligt budgetpropositionen för år 2007 att under de närmaste åren öka till 60 miljarder kronor. Härutöver finns även ytterligare statliga lån och garantier upptagna inom infrastrukturuområdet. Öresundsbrokonsortiets skuld, som garanteras gemensamt av Sverige och Danmark uppgick vid utgången av 2005 till drygt 26 miljarder kronor.

Enligt utskottets mening finns det anledning att utnyttja olika finansieringsformers olika fördelar. För att trygga och utveckla trafikens infrastruktur i syfte att skapa hållbar tillväxt i hela landet krävs effektiva finansieringsformer som förmår ställa om transportsystemet för framtida behov. Överväganden om val av finansiering måste därmed utgå från ett

helhetsperspektiv där bl.a. effektivitet, samhällsekonomi, kostnadskontroll, demokratisk styrning och möjligheter att nå de transportpolitiska målen utgör utgångspunkter. Utskottet vill även understryka att finansieringen måste ses som en del i ett större sammanhang, där val av upphandlingsformer kan vara väl så viktiga. Med syftet att inhämta ytterligare information inför ett framtida ställningstagande i frågan har utskottet beslutat beställa en forskningsöversikt om offentlig-privat samverkan (OPS).

Med hänvisning till redovisningen ovan avstyrks här aktuellt motionsförslag.

Organisationsformer

Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottets bedömning skulle en bolagisering av de kommersiella och konkurrensutsatta verksamheterna vid Vägverket och Banverket leda till förbättrade förutsättningar för konkurrensneutralitet och därmed en väl fungerande marknad. Då regeringen enligt vad utskottet erfarit inte är av någon annan mening avstyrks motionsförslagen. Med hänvisning till tidigare ställningstagande avstyrks förslag till en gemensam planeringsmyndighet eller andra åtgärder för att främja samordningen i detta avseende.

Jämför reservationerna 4 (s, v, mp) och 5 (mp).

Bakgrund

Utredning om den statliga förvaltningens uppgifter och organisation

Regeringen beslutade i december 2006 om ett uppdrag att se över den statliga förvaltningens uppgifter och organisation. Översynen, som ska omfatta alla statliga förvaltningsmyndigheter som lyder under regeringen, syftar till att effektivisera statlig förvaltning och verksamhet genom att

- klagöra vad som bör vara statliga åtaganden i form av myndighetsuppgifter,
- skapa goda förutsättningar för regeringens styrning av den statliga verksamheten,
- få till stånd en tydligare och mera överskådlig statlig förvaltningsstruktur som förenklar kontakterna för medborgare och företag och underlättar samverkan mellan statliga myndigheter och mellan statlig och kommunal förvaltning, samt
- öka myndigheternas förmåga att bidra till effektiviseringar och att fullgöra sina uppdrag i ljuset av de krav som EU-medlemskapet ställer.

I kommitténs uppdrag ingår särskilt att granska och ompröva myndigheters opinionsbildande och konkurrensutsatta verksamheter. Kommittén ska också analysera och lämna förslag för att komma till rätta med de problem som är förknippade med s.k. nämndmyndigheter och andra små myndigheter.

Mot bakgrund av granskningen och analysen ska kommittén utveckla och lämna förslag till vilka övergripande förvaltningspolitiska principer som bör gälla vid organisering av den statliga förvaltningen och överväga vilka förändringar som bör göras i den nuvarande myndighetsstrukturen.

Kommittén ska redovisa sitt arbete i två etapper. En redovisning med förslag till åtgärder som kan genomföras på kort sikt för att begränsa myndigheters opinionsbildande verksamhet och komma till rätta med problemen med små myndigheter ska lämnas senast den 15 december 2007. En slutredovisning med kommitténs övriga överväganden och förslag ska lämnas senast den 15 december 2008.

Motionerna

Bolagisering

Tomas Tobé och Jessica Polfjärd (båda m) föreslår i motion 2006/07:T235 att Vägverket Produktion och Vägverket Konsult bolagiseras. Därmed skulle aktörerna på dessa marknader få verka under samma förutsättningar samtidigt som risken minskar att Vägverket blandar ihop rollerna som upphandlare och utförare.

Jessica Polfjärd och Tomas Tobé (båda m) argumenterar i motion 2006/07:T264 för en bolagisering av Banverket Produktion, Banverket Projektering och Banverket Industri. Eftersom Banverkets affärsenheter inte drivs i bolagsform, finns det i praktiken ingen transparens och därmed inte möjlighet att säkerställa konkurrens på lika villkor (yrkande 1).

Vidare efterfrågas en utredning om huruvida Banverket vid en bolagisering kan delas upp i flera mindre enheter för att undvika att det uppstår en alltför dominerande ställning på marknaden (yrkande 2).

Bertil Kjellberg och Lena Asplund (båda m) anger i motion 2006/07:T333 att en utförsäljning av Vägverket Produktion, om möjligt i mindre delar, skulle vara positivt för konkurrensen inom anläggningsbranschen. I dag finns en risk att denna verksamhet tränger ut mindre entreprenörer, inte minst med hjälp av sin starka kapitalbas och nära koppling till Vägverkets beställarfunktion.

I motion 2006/07:T334 av Bertil Kjellberg och Lena Asplund (båda m) föreslås en konkurrensutsättning och utförsäljning av Vägverkets rederiverksamhet. Det är enligt motionärerna inte önskvärt att staten driver denna typ av affärsmässig verksamhet. Då den utgör en del av Vägverket är det inte heller möjligt att se ifall verksamheten bedrivs på ett ekonomiskt rationellt sätt.

En gemensam planeringsmyndighet

I motion 2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) efterfrågas en större samordning av investeringar i trafikinfrastruktur, med syftet att skapa förutsättningar för rationella bedömningar utan konkurrens mellan verken. En sammanslagning av verkens planeringsfunktioner, eller andra åtgärder som gynnar samarbete i detta avseende, borde därför utredas (yrkande 3).

Ett förslag med likartad innebörd framförs i motion 2006/07: MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 19.

Utskottets ställningstagande

Bolagisering

Såvitt gäller förslag till bolagiseringar av affärsdrivande delar av de myndigheter som sorterar under utgiftsområde 22. Kommunikationer vill utskottet uppmärksamma att både Vägverket och Banverket har organiserat sin verksamhet i beställar- respektive utförarenheter. Syftet har bl.a. varit att effektivisera utförarenheternas verksamhet genom att de konkurrensutsätts av beställarenheterna genom ett anbudsförfarande.

Konkurrensverket har dock vid ett flertal tillfällen framfört att det behöver skapas bättre garanti för konkurrensneutralitet och att dagens modell är förenad med flera problem som innebär att det finns risker för att konkurrensen begränsas till nackdel såväl för det allmänna som för medborgare och konsument. Liknande kritik mot dagens modell har framförts av bl.a. Statskontoret och från aktörer på marknaden.

Utskottet delar den grundsyn som kommer till uttryck i här behandlade motioner och i den kritik som framförts av bl.a. Konkurrensverket. Enligt utskottets bedömning skulle en bolagisering av de kommersiella och konkurrensutsatta verksamheterna vid Vägverket och Banverket leda till förbättrade förutsättningar för konkurrensneutralitet och därmed en väl fungerande marknad.

Enligt vad utskottet erfarit är regeringen inte av någon annan uppfattning, varför ett initiativ från riksdagen inte är erforderligt. Här behandlade motioner kan enligt utskottets mening anses i väsentlig grad komma att bli tillgodosedda. De avstyrks följaktligen.

En gemensam planeringsmyndighet

I utskottets betänkande 2003/04:TU10 Transportinfrastrukturen 2004–2015 behandlades den då motionsledes aktualiserade frågan om bildandet av ett samlat infrastrukturverk. Utskottet pekade på att frågan 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 visade viss

förståelse för motionärernas förslag om behovet av en samordning och ett trafikslagsövergripande synsätt. Enligt utskottets då redovisade bedömning kan dock detta behov väl tillgodoses inom ramen för nuvarande planeringssystem. Genom den roll som t.ex. Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, tilldelats för att skapa ett mer enhetligt planeringssystem med gemensamma planeringsförutsättningar och enhetliga principer för samhälls-ekonomisk kalkylering, ges förutsättningar för ett samordnat agerande. Av ovan nämnda skäl angav utskottet att det inte var berett att ta initiativ för att skapa ett samlat infrastrukturverk. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan. Motionsförslaget avstyrks.

Luftfart

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om luftfartens infrastruktur, luftfartens miljöpåverkan och driftsbidraget till icke-statliga flygplatser avstyrks med hänvisning bl.a. till pågående beredning av frågorna.

Jämför reservationerna 6 (s), 7 (v, mp) och 8 (s, v, mp) samt särskilt yttrande 2 (s).

Bakgrund

Flygplatsutredningen

Den förra regeringen beslutade i juni 2006 att tillkalla en särskild utredare för att göra en översyn av det samlade svenska flygplatssystemet (dir. 2006:60). Syftet med översynen är enligt direktiven att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser.

Översynen ska omfatta flygplatsinfrastrukturen över hela landet oavsett ägarform. Utredaren ska analysera och ge förslag till vilka alternativa möjligheter det finns att säkerställa en god interregional tillgänglighet med beaktande av både de transportpolitiska målen och kravet på kostnadseffektivitet. Flygplatsernas roll och betydelse för den internationella tillgängligheten ska värderas, särskilt i fråga om direktlinjer till större europeiska nav.

Utredaren ska därutöver bl.a. belysa Luftfartsverkets roll som statlig infrastrukturförvaltare för flygplatser i förhållande till dels det transportpolitiska uppdraget, dels de företagsekonomiska kraven på verket. Förutsättningarna för och effekterna av en eventuell omfördelning av ansvaret för statliga och kommunala flygplatser ska analyseras. Härefter ska ligga att föreslå en robust och långsiktigt hållbar finansieringsmodell.

Regeringen beslutade i november 2006 om tilläggsdirektiv för utredningen, enligt vilka utredaren ska belysa regionernas behov av och förutsättningar för en god internationell tillgänglighet med utgångspunkt i goda

resmöjligheter till och från de nordiska huvudstadsnaven. Vidare anges att utredaren ska se över det nuvarande driftsbidragssystemet i syfte att ge förslag till ett system som i högre grad är prestationsanpassat och bygger på ersättning i stället för bidrag. I anslutning till analysen av Luftfartsverkets roll som statlig infrastrukturförvaltare ska utredaren bl.a. redovisa de ekonomiska och transportpolitiska förutsättningarna för och konsekvenserna av alternativa verksamhetsformer för Luftfartsverket. Utredaren ska därutöver redovisa huruvida och på vilket sätt flygfraktverksamheter bör övervägas i frågor om statens ansvar för flygplatser.

Slutligen ska utredaren vid överväganden kring finansieringsmodell sträva efter att finna en lämplig ansvarsfördelning mellan stat, regioner, kommuner och näringsliv. Syftet med detta är dels att skapa goda förutsättningar för de regionala flygplatserna att konkurrera på lika villkor, dels skapa en långsiktigt hållbar modell som bygger på att alla berörda parter ges incitament att bidra till utvecklingen av flygplatserna.

Motionerna

Flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsområdet

I motion 2006/07:T224 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s) understryks behovet av en långsiktig strategi för flyget i Mälardalsregionen. Hamnar, flygplatser, vägar och järnvägar behöver kopplas ihop och ses i ett sammanhang, samtidigt som staten måste ge besked om vilken utveckling den förordar för flyget.

I motion 2006/07:T308 av Staffan Anger (m) uppmärksammas Västerås Flygplats AB. Enligt motionären bör Luftfartsverket även fortsättningsvis kvarstå som aktieägare i företaget och ge styrelsen det stöd som behövs för att utveckla verksamheten, inte minst mot bakgrund av den nyligen genomförda rekonstruktionen av företaget.

Peter Pedersen m.fl. (v) argumenterar i motion 2006/07:T357 för en avveckling av Bromma flygplats. De skäl som anförs är flygplatsens negativa miljöpåverkan och risken för olyckor, eftersom det privatflyg som trafikerar Bromma enligt olycksstatistiken utgör en stor säkerhetsrisk. Vidare anges att en avveckling skulle frigöra stora ytor byggbar mark (yrkande 4).

Motion 2006/07:T369 av Björn Hamilton och Isabella Jernbeck (båda m) handlar om flygplatssituationen i Stockholmsområdet. Enligt motionärerna är allmänflyget ett viktigt komplement till reguljärflyget och av stor betydelse för utvecklingen i regionen. En avveckling av Bromma skulle därför få allvarliga konsekvenser.

Det olämpliga i att ha en flygplats placerad i ett tätbefolkat område framhålls i motion 2006/07:T397 av Sylvia Lindgren m.fl. (s). Enligt motionärerna talar säkerhetsaspekterna och behovet av mark för bostadsbebyggelse för en avveckling av Bromma flygplats. Regeringen föreslås mot denna bakgrund ge LFV i uppdrag att undersöka alternativa platser.

Mikael Damberg m.fl. (s) anger i motion 2006/07:T438 att Stockholm–Arlanda flygplats måste ges förutsättningar att stärkas ytterligare som internationellt nav för frakt- och persontransporter. När behov finns bör den projekterade fjärde banan byggas. Vidare anförs att staten måste ta ett fortsatt ansvar som ägare av bolaget.

Motion 2006/07:MJ339 av Kalle Larsson m.fl. (v) handlar om Stockholm. Det anges att Bromma flygplats är synnerligen olämpligt placerad ur ett miljö-, hälso- och säkerhetsperspektiv. Det föreslås därför att denna flygplats stängs samt att trafiken hänvisas till Arlanda och Skavsta i de fall den inte kan ersättas med tåg (yrkande 4).

Driftsbidraget

I motion 2006/07:T401 av Christer Adelsbo m.fl. (s) anges att staten bör ta ansvar för att säkerställa infrastrukturen på de kommunala flygplatserna och därmed medverka till väl fungerande och hållbara lokala arbetsmarknadsregioner i alla delar av landet. Det statliga driftsstödet bör enligt motionärerna täcka ca 75 % av flygplatsernas samlade underskott.

Luftfartens miljöpåverkan

I motion 2006/07:T301 av Barbro Westerholm (fp) anges att bullerzonerna kring flygplatserna ökar nu när flygtrafiken ökar. Enligt motionären krävs det därför en framsynt planering för undvika att antalet flygbullerutsatta åter ökar. Vidare anges att Sverige måste vara pådrivande i det internationella arbetet för tystare flygplan (yrkande 7).

Peter Pedersen m.fl. (v) efterlyser i motion 2006/07:T357 en utredning av vilka åtgärder som kan vidtas för att minimera flygtrafikens miljöpåverkan. Enligt motionärerna kan några åtgärder vara motorförbättringar, miljöeffektiva konstruktioner av flygkroppen, maximalt utnyttjande av passagerar- och lastkapacitet, kortare och miljöanpassad tid i luften och olika stig- och landningsvinklar eller ekonomiska incitament (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsområdet

Inledningsvis vill utskottet understryka att Stockholmsregionens utveckling och tillväxt är starkt beroende av goda flygförbindelser med omvärlden. Utskottet konstaterar vidare att Stockholmsberedningen har behandlat frågan om hur tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholms län kan upprätthållas och redovisat sina slutsatser i betänkandet Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm–Mälardalsregionen (2003:33). Enligt Stockholmsberedningen kan Bromma avvecklas, utan allvarliga men för regionen och landet, bara om flygtransportarbetet kan utföras på en alternativ citynära flygplats i Stockholms län.

Regeringen har i proposition 2006/07:1 aviserat avsikten att under 2007 behandla Stockholmsberedningens förslag. Regeringen har även gett LFV i uppdrag att redovisa resultaten av verkets diskussioner med Stockholms kommun om den framtida flygverksamheten på Bromma flygplats. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 december 2007.

Utskottet, som inte vill föregripa pågående beredning av frågan, avstyrker motionsförslagen om flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsområdet.

Driftsbidraget

Riksdagsbeslutet om ett driftsbidrag till icke-statliga flygplatser (bet. 1997/98:TU10) innebar ett ökat statligt ansvar för driften av kommunala flygplatser. Det angavs att staten måste ta ett tydligare ansvar för flygplatser även utanför det statliga flygplatsnätet för att hela landet ska få en tillfredsställande transportförsörjning.

I samband med riksdagsbehandlingen (bet. 2005/06:TU5) av regeringens proposition Moderna transporter gjordes vissa förändringar av principerna för fördelning av driftsbidraget. Syftet skulle vara att främja en god interregional flygtransportförsörjning i landet i de fall tillfredsställande kollektiva transportalternativ saknas.

Enligt utskottets mening är driftsbidraget viktigt för att hela landet ska ges en tillfredsställande transportförsörjning, det finns dock anledning att se över dagens system. Utskottet välkomnar därför att regeringen gett Flygplatsutredningen i tilläggsdirektiv att belysa regionernas behov av och förutsättningar för en god internationell tillgänglighet med utgångspunkt i goda resmöjligheter till och från de nordiska huvudstadsnaven samt att se över det nuvarande driftsbidragssystemet i syfte att ge förslag till ett system som i högre grad är prestationsanpassat och bygger på ersättning i stället för bidrag. Utskottet, som ställer sig bakom denna inriktning av det fortsatta utredningsarbetet, avstyrker motionsförslaget om driftsbidraget.

Luftfartens miljöpåverkan

Luftfarten måste, liksom övriga transportslag, bidra till utvecklingen mot det transportpolitiska delmålet om en god miljö. Givet att flygbolagen verkar på en global marknad är det av största vikt att frågan, i så stor utsträckning som möjligt, hanteras gemensamt i Europa och inom relevanta internationella organisationer.

Olika ekonomiska styrmedel är viktiga för att främja en utveckling där luftfartens miljöpåverkan minimeras. Ett viktigt verktyg i detta arbete är enligt utskottets mening det av kommissionen framlagda förslaget att inkludera luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Utskottet vill även uppmärksamma att en miljödifferierad avgiftsättning sedan 1998 tillämpas på de statliga flygplatserna samt att detta system utvecklats kontinuerligt. Som ekonomiskt styrmedel tillämpas även bullerrelaterade landningsavgifter.

Utskottet vill även uppmärksamma forskningens betydelse. Som exempel kan nämnas projektet Innovativa koncept för miljövänliga motorer, som drivs i samarbete mellan Vinnova, Volvo Aero Corporation samt Chalmers tekniska högskola. Målet är att värdera ett antal innovativa flygmotor-konfigurationer för att uppskatta deras potential att uppfylla framtida kund- och miljökrav.

Motionerna avstyrks med hänvisning till vad utskottet anfört ovan.

Öresundsbron

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avstyrker motionsförslag om avgifterna på Öresundsbron. Utskottet hänvisar till tidigare ställningstagande i riksdagen.

Bakgrund

Avtalet om Öresundsbron

I det avtal med Danmark som riksdagen beslutade om år 1991 (bet. 1990/91:TU31 bil. 3 art. 15) fastställdes att kostnaderna för Öresundsförbindelsen ska täckas av Öresundsbrokonsortiet genom särskilda trafikantavgifter samt att trafikantavgifterna ska bestämmas självständigt av Öresundsbrokonsortiet. I det ursprungliga avtalet mellan Sveriges och Danmarks regeringar om en fast förbindelse över Öresund ingår vidare ett tilläggsprotokoll. Enligt detta (punkt 3) ska nivån för färjetaxorna vid Helsingborg–Helsingör vara utgångspunkt för taxorna för vägtrafiken på bron.

Intäkter från järnvägsförbindelsen omfattar ersättning från Banedanmark och Banverket för utnyttjande av järnvägsförbindelsen. Storleken på ersättningen för nyttjandet av järnvägsförbindelsen regleras i regeringsavtalet mellan Danmark och Sverige.

Tidigare riksdagsbehandling

Frågan om avgifterna på Öresundsbron har tidigare varit föremål för behandling i utskottet. I betänkande 2005/06:TU5 Moderna transporter angav utskottet som sin mening att det enligt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna inte är statens uppgift att bestämma biljettpiserna. Utskottet konstaterade att broavgifterna ska utformas med beaktande av de riktlinjer som gemensamt har lagts fast av Danmark och Sverige, samt att det krävs ett nytt avtal för en förändring av dessa grundläggande förutsättningar för prissättningen. Vidare utgick utskottet från att Öresundsbrokonsortiet noga följer utvecklingen av trafiken och intäkterna av broavgifterna samt tar initiativ till förändringar ifall det finns skäl därtill. I samman-

hanget ville utskottet även understryka det angelägna i att integrationen i Öresundsregionen utvecklas i positiv riktning, på så sätt som också var ett syfte med Öresundsförbindelsen.

Motionen

Ulf Nilsson m.fl. (fp) anger i motion 2006/07:T342 att avgifterna på Öresundsbron utgör ett handelshinder. Motionärerna vill därför låta utreda de samhällsekonomiska fördelarna med halverade eller borttagna avgifter (yrkande 1) samt vilka möjligheter som finns att finansiera bron över statsbudgeten (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Då motionsförslag om förändrade trafikantavgifter för trafiken över Öresundsbron senast behandlades i riksdagen uppmärksammades att principerna för dessa avgifters fastställande regleras i ett avtal mellan Danmark och Sverige. Genomförande av de föreslagna förändringarna skulle således kräva ett nytt avtal. Därutöver angav utskottet att det enligt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna inte är statens uppgift att bestämma biljettpriiser.

Enligt utskottets bedömning har dessa argument fortfarande samma relevans. Motionen avstyrks.

Sommartid

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till tidigare ställningstagande i riksdagen avstyrker utskottet ett motionsförslag om sommartiden.

Bakgrund

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsförslag om att låta sommartiden bestå hela året har behandlats av riksdagen tidigare. Konstitutionsutskottet sade sig (bet. 2001/02:KU34) vara av uppfattningen att det är ett gemensamt intresse för hela gemenskapen att samma datum och klockslag gäller för sommartidens början och upphörande. Givetvis skulle hela unionen kunna bestämma sig för att ändra sin normaltid så att den stämmer överens med nuvarande sommartid och att behålla den hela året. Konstitutionsutskottet fann dock ingen anledning till några tillkännagivanden enligt motionerna och avstyrkte dem. Riksdagen anslöt sig till konstitutionsutskottets förslag.

Trafikutskottet har därefter i betänkande 2005/06:TU5 Transportpolitik behandlat ett likartat förslag om att permanenta sommartiden och ansett att riksdagens tidigare beslut alltså bör gälla. I betänkandet erinrades om en bestämmelse i EU-direktivet enligt vilken systemet med gemensam sommartid ska följas upp genom en rapport. Denna ska i sin tur vara grundad på rapporter från medlemsländerna. Utskottet utgick från att regeringen följde frågan i Sverige och lämnade en redovisning till riksdagen inför rapporteringen till kommissionen. Mot denna bakgrund avstyrktes motionsförslaget. Utskottets uppfattning vann kammarens gillande.

Motionen

Annika Qarllsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda c) anger i motion 2006/07:T350 att den svenska regeringen i det europeiska samarbetet bör verka för att en enhetlig tid ska gälla året om. Enligt motionärerna innebär dagens omställning mellan sommar- och vintertid ett antal olägenheter, såsom förargliga försovningar och tid som går åt för att ställa om alla klockor. Vidare anges att ljus minskar antalet depressioner i samhället och att en majoritet av befolkningen skulle vara vaken mer ljus tid ifall sommartiden gjordes till normaltid året runt.

Utskottets ställningstagande

Vid tidigare behandling av motionsförslag om sommartidens vara eller inte vara har såväl konstitutionsutskottet som trafikutskottet angett som sin uppfattning att det är ett gemensamt intresse för hela den europeiska gemenskapen att samma datum och klockslag gäller för sommartidens början och upphörande. De senare årens markanta ökning av utrikes resande och gränsöverskridande kontakter innebär enligt utskottets mening att behovet av internationell samordning i denna fråga har ökat, vilket förstärker de argument som tidigare anförts för gemensamma datum för sommartidens början och upphörande.

Här behandlad motion föreslår att Sverige i det europeiska arbetet bör verka för att en enhetlig tid ska gälla året om. Utskottet finner dock ingen anledning till några tillkännagivanden med denna innebörd. Motionen avstyrks.

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. **Infrastrukturplanering, punkt 1 (s)**

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

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 infrastrukturplanering. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1, 3–6 och 11 samt avslår motionerna

2006/07:T203 av Gunilla Wahlén m.fl. (v),

2006/07:T215 av Anders Åkesson (c),

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8,

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 4 och 5,

2006/07:T393 av Hans Rothenberg (m) yrkande 2,

2006/07:T399 av Annelie Enochson (kd) yrkande 2 och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 20 och 21.

Ställningstagande

En väl fungerande infrastruktur utgör en av de viktigaste förutsättningarna för en positiv regional utveckling. Inte minst vägnätet har stor betydelse för exempelvis industrins transporter och turistnäringens utvecklingsmöjligheter. Det är därför viktigt att öka underhållet av väginfrastrukturen så att standarden kan förbättras och alla statliga vägar hållas öppna året om. Vi kan inte tillåta att de högratifierade vägarna slits ned så att framkomlighet och trafiksäkerhet hotas. Vi kan inte heller tillåta att de ökade satsningarna på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion motverkas av försämrat underhåll på det lågratifierade vägnätet.

Såvitt gäller järnvägen kan vi konstatera att senare års satsningar på infrastrukturen förbättrat förutsättningarna för en utvecklad järnvägstrafik som i sin tur förbättrar människors möjligheter att pendla till arbete och studier. Ett utvecklat järnvägsnät förbättrar även industrins möjligheter att frakta godset på järnväg.

Men det räcker inte att staten satsar mer på att utveckla infrastrukturen. Staten måste också ta ett ansvar för att upprätthålla en fungerande järnvägs- trafik. Det är uppenbart att kopplingen mellan infrastruktursatsningar och trafikering måste stärkas i syftet att skapa ett sammanhållet trafiksystem som dels ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet. Därför bör staten och regionerna gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen.

Angående prioriteringar mellan olika projekt i infrastrukturplaneringen vill vi understryka att samhällsekonomiska kalkyler är viktiga, men att dagens kalkylmodeller inte fångar in alla relevanta aspekter av olika projekt. Vid prioriteringar mellan projekt måste därför hänsyn tas till även sociala och regionalpolitiska skäl tillsammans med andra faktorer som inte fångas upp av de samhällsekonomiska kalkylerna.

2. Infrastrukturplanering, punkt 1 (v)

av Peter Pedersen (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 infrastrukturplaneringen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:T203 av Gunilla Wahlén m.fl. (v) och

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8 och

avslår motionerna

2006/07:T215 av Anders Åkesson (c),

2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1, 3–6 och 11,

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 4 och 5,

2006/07:T393 av Hans Rothenberg (m) yrkande 2,

2006/07:T399 av Annelie Enochson (kd) yrkande 2 och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 20 och 21.

Ställningstagande

Dagens strukturomvandling innebär bl.a. att tjänste- och varumarknaderna internationaliseras. Samtidigt är den lokala och regionala miljön viktig för företagens konkurrenskraft. Det är mot denna bakgrund man måste se på de arbetsmarknadsregioner som har skapats och som hela tiden måste förbättras. Utvecklingen av kvinnors och mäns lokala arbetsmarknadsregioner har ett nära samband med olika näringars konkurrenskraft. Det behövs därför dels en nationell plan för hur vi ska utveckla arbetsmarknadsregionerna

och Sveriges samlade ekonomi, dels lokala planer inom varje arbetsmarknadsregion som analyserar var eventuella hinder för ett utökat arbetspendlande ligger.

I sammanhanget vill jag även lyfta fram de positiva effekterna av de senare årens utbyggnad av s.k. två-plus-ett-väg. Denna konstruktion ska ses som en ersättning för motorvägar eftersom den är både billigare och trafiksäkrare. För 1 miljard kronor får man 4 mil ny fyrfältsmotorväg, medan man för samma summa får 80 mil två-plus-ett-väg (om den ursprungliga vägen varit en 13-metersväg). För samma summa pengar kan man därmed spara 20 liv med två-plus-ett-väg, jämfört med ett liv på en fyrfältsmotorväg. Vi vill därför att det görs en översyn av vilka tänkta motorvägsinvesteringar i den nationella vägghållningsplanen som kan omvandlas till två-plus-ett-vägar.

3. Infrastrukturplanering, punkt 1 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

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 infrastrukturplaneringen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8,

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 4 och 5 samt

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 20 och 21 samt avslår motionerna

2006/07:T203 av Gunilla Wahlén m.fl. (v),

2006/07:T215 av Anders Åkesson (c),

2006/07:T300 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1, 3–6 och 11,

2006/07:T393 av Hans Rothenberg (m) yrkande 2 och

2006/07:T399 av Annelie Enochson (kd) yrkande 2.

Ställningstagande

Klimatanpassningen av transportsystemet är en av de största utmaningarna vi står inför i dag. I detta arbete har järnvägen en självklar roll som det miljövänligaste alternativet för många typer av resor och transporter.

Det nuvarande järnvägsnätets kapacitet är emellertid inte tillräcklig för att hantera den trafikökning som uppstår när person- och godstransporter förs över från bil och flyg till järnväg. För att klara denna ökning av transporter måste järnvägens kapacitet för både gods- och persontransporter fördubblas fram till 2020.

Ambitionen bör därför vara en fortvarig investeringsnivå på 12 miljarder kronor årligen åtminstone fram till 2020. För att säkerställa en fortsatt hög investeringsnivå bör beslut om en utökad och förlängd infrastrukturplan för järnvägar tas senast 2008. Investeringsnivån under åren 2009–2015 bör höjas med minst 25 miljarder kronor jämfört med nuvarande plan. Därmed utökas planen 2004–2015 från 107,6 till minst 132,6 miljarder kronor i 2004 års prisnivå. Planen bör även förlängas till 2020 med en investeringsnivå 2016–2020 på minst 60 miljarder kronor i 2004 års prisnivå.

Inom vägområdet vill jag uppmärksamma de mycket positiva utredningsresultaten kring utbyggnaden av s.k. två-plus-ett-vägar. Med denna vägkonstruktion kan man uppnå samma trafiksäkerhetsresultat som med motorväg, till en tjugondel av kostnaden. Det bör därför göras en översyn av vilka motorvägsinvesteringar i den nationella väghållningsplanen som i stället kan göras till två-plus-ett-vägar.

Infrastrukturprojekt är förenade med omfattande planerings- och tillståndsprocesser. Dessa är i många avseenden nödvändiga för att eliminera eller minimera projektens störningar på allmänheten och miljön. Det finns emellertid även problem. Ett sådant är att kommunerna har möjlighet att försena eller till och med förhindra utbyggnaden av järnvägar inom kommungränserna. I exempelvis Lerum har utbyggnaden av järnvägsnätet stoppats av kommunala intressen, trots att en utbyggnad av spåren genom Lerum är helt nödvändig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet i hela Västra Götaland. Kommunernas möjlighet att stoppa klimatmässigt motiverad utbyggnad av järnvägar bör begränsas genom att sådana projekt klassas som riksintresse. Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag till hur så kan ske genom att sådana projekt i plan- och bygglagen och annan berörd lagstiftning klassas som ett riksintresse i klass med försvaret.

4. Bolagisering, punkt 4 – motiveringen (s, v, mp)

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Ställningstagande

Vi anser inte att en bolagisering av de kommersiella och konkurrensutsatta verksamheterna vid Vägverket och Banverket skulle leda till förbättrade förutsättningar för konkurrensneutralitet och därmed en väl fungerande marknad.

Bolagiseringar och konkurrensutsättningar får inte betraktas som universallösning på alla typer av problem. Vi menar att de eventuella fördelarna av att konkurrensutsätta en verksamhet i varje enskilt fall måste vägas mot eventuella nackdelar, exempelvis försämrade möjligheter att uppnå de transportpolitiska målen. Vi vill vidare erinra om att marknadssituationen i bygg- och anläggningsbranschen innebär risk för fördyrade kostnader fram-

gent om staten som aktör träder tillbaka. Vägverkets beräkningar visar att 570 miljoner kronor sparats under 2006 genom att Vägverket Produktion agerat som prispressare på bygg- och anläggningsmarknaden.

Vi vill vidare påminna om att Vägverket Produktion, delar av Banverket samt Vägverkets färjeverksamhet redan i dagsläget är avskilda från myndigheternas övriga verksamhet samt att de arbetar efter affärsmässiga mål. Deras lönsamhet ska vara jämförbar med branschen i övrigt. Vi delar inte farhågorna att Vägverket Produktion genom sin särställning tränger ut andra aktörer.

Något riksdagsuttalande i enlighet med vad som anförs i här behandlade motionsförslag anser vi inte behövt, de avstyrks följaktligen.

5. En gemensam planeringsmyndighet, punkt 5 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 3 och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 19.

Ställningstagande

Klimatanpassning av transportsystemet är beroende av att samhället väljer de klimatmässigt bästa alternativen när infrastruktur för transporter ska planeras och anläggas. I dag sker ingen sådan vägning i besluten. I stället är det upp till Vägverket, Banverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket att utan samordning föreslå vilka investeringar som ska göras. Exempelvis kan Vägverket föreslå en ny eller utbyggd väg på en sträcka där en klimatmässigt bättre lösning vore att anlägga järnväg eller utöka tågtrafiken. Vägverket har i uppdrag att följa den s.k. fyrstegsprincipen, men detta räcker inte, vilket tydligt framgår av en utredning från Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA).

Inte heller de påföljande besluten hos regering och riksdag väger in om de investeringar som föreslagits av de enskilda trafikverken kan lösas på ett klimatmässigt bättre sätt. Samordningen i planering av infrastruktur mellan trafikverken måste därför förbättras avsevärt. Allra bäst vore kanske om trafikslagets planeringsenheter slogs ihop till ett gemensamt trafikplaneringsverk så att rationella bedömningar kan ske, utan konkurrens mellan trafikverken. Det bör därför utredas hur trafikverkens samarbete kan förbättras i detta hänseende.

6. Flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsområdet, punkt 6 (s)

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (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 om flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsområdet. Därmed bifaller riksdagen motion

2006/07:T438 av Mikael Damberg m.fl. (s) och avslår motionerna

2006/07:T224 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s),

2006/07:T308 av Staffan Anger (m),

2006/07:T357 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4,

2006/07:T369 av Björn Hamilton och Isabella Jernbeck (båda m),

2006/07:T397 av Sylvia Lindgren m.fl. (s) och

2006/07:MJ339 av Kalle Larsson m.fl. (v) yrkande 4.

Ställningstagande

Stockholmsregionen är norra Europas största storstadsregion med ett upptagningsområde på mer än 3 miljoner människor. Regionens möjligheter att utvecklas till Europas mest dynamiska tillväxtregion är i dag mycket stora ifall vi tar till vara de möjligheter som finns. Det handlar inte minst om att genomföra ett antal framtidsinvesteringar som syftar till att utveckla Stockholmsregionen till ett ekonomiskt centrum i Östersjöregionen. Fungerande kommunikationer är av avgörande betydelse i detta arbete. Såväl länderna runt Östersjön som städerna runt Mälaren måste knytas närmare varandra.

Stockholm–Arlanda flygplats måste därför ges förutsättningar att stärkas ytterligare som internationellt nav vad gäller frakt- och persontransporter. När behov finns av den projekterade fjärde banan måste detta genomföras för att befästa och utveckla Stockholmsregionens tillväxtpotentialer. En sådan utbyggnad möjliggör betydligt fler utrikes direktlinjer dels till EU:s besluts- och affärscentrum, dels till Sydostasien dit huvuddelen av SAS linjer trafikeras från Kastrup i dag. För att tillförsäkra SAS en fortsatt stark roll på Stockholm–Arlanda är det nödvändigt att den svenska staten fortsätter att ta ansvar som ägare av bolaget.

För att klara miljökraven som ställs på Arlanda måste det finnas bättre möjligheter att ta sig till och från flygplatsen med kollektiva färdmedel. Den spårbundna trafiken till Arlanda måste således utvecklas. Men också på- och avfarter till Stockholm–Arlanda måste förbättras genom den s.k. Måbyavfarten.

Vi menar att det krävs en målmedveten och långsiktig politik för att fortsätta att utveckla Arlanda till en av Europas ledande flygplatser vad gäller tillväxt, sysselsättning och miljöfördöme.

7. Flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsområdet, punkt 6 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

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 flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsområdet. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:T357 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4 och

2006/07:MJ339 av Kalle Larsson m.fl. (v) yrkande 4 och

avslår motionerna

2006/07:T224 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s),

2006/07:T308 av Staffan Anger (m),

2006/07:T369 av Björn Hamilton och Isabella Jernbeck (båda m),

2006/07:T397 av Sylvia Lindgren m.fl. (s) och

2006/07:T438 av Mikael Damberg m.fl. (s).

Ställningstagande

Flygtrafiken på Bromma är ett av stadens största miljöproblem. Flygplatsen genererar buller, utsläpp av kväveoxider och en mängd andra föroreningar. Det sker i ett område som redan är hårt ansträngt av trafikleder.

Bromma utgör även ett säkerhetsproblem, främst eftersom flygplatsen i hög grad trafikeras av privatflyg. Privatflygets olyckstal är jämförbara med motorcykeltrafikens siffror, och dessutom sker över 60 % av alla flyghaverier inom 5 kilometer från flygplatsen. Det behöver inte påpekas att en sådan olycka skulle vara katastrofal.

Slutligen kan vi inte nog understryka att Stockholm är i skriande behov av bostäder, och Bromma är ett av få områden där en större satsning på ny bebyggelse är möjlig.

Slutsatsen måste således bli att en avveckling av Bromma är nödvändig, för att minska miljöproblemen och säkerhetsriskerna samt för att frigöra mark för bostäder. Flygtrafik kan ersättas med tåg på många sträckor. Kvarvarande flygtrafik kan hänvisas till Arlanda och Skavsta.

8. Luftfartens miljöpåverkan, punkt 8 (s, v, mp)

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om luftfartens miljöpåverkan. Därmed bifaller riksdagen motion

2006/07:T357 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 3 och avslår motion

2006/07:T301 av Barbro Westerholm (fp) yrkande 7.

Ställningstagande

Vi anser att alla transportslag ska bära sina samhällsekonomiska kostnader, även på lång sikt. Tillväxt och regional utveckling är viktigt, men får inte främjas genom åtgärder som är ekologiskt ohållbara. Det är inte acceptabelt att överlämna miljökostnaderna till nästa generation.

Även luftfarten måste bidra till utsläppsminskningar så att de av riksdagen fastställda miljö kvalitetsmålen kan nås. Utöver olika typer av miljöskatter finns det ett antal åtgärder som kan vidtas för att minska flygtrafikens miljöpåverkan. Motorförbättringar, miljöeffektiva konstruktioner av flygkroppen, maximalt utnyttjande av passagerar- och lastkapacitet, kortare och miljöanpassad tid i luften och olika stig- och landningsvinklar är några exempel. I dag har flygbolagen svaga incitament att minimera flygets miljöpåverkan. Med starkare ekonomiska styrmedel kan det ske en förändring.

För att stimulera flygföretagen att minska miljöpåverkan krävs även bättre kunskaper. Regeringen bör därför tillsätta en utredning som ska belysa och komma med förslag till hur flygtrafiken kan minimera miljöpåverkan och redovisa vilka åtgärder som behövs för att transporterna ska klara de klimatmål och övriga miljömål riksdagen har inrättat.

Särskilda yttranden

1. Finansiering av infrastruktur, punkt 3 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Utskottet anger som sin bedömning att det kan finnas anledning att utnyttja olika finansieringsformers olika fördelar i högre utsträckning. Det handlar inte minst om offentlig-privat samverkan (OPS). Vänsterpartiet motsätter oss denna finansieringsform av flera anledningar. För det första vill vi understryka att transportinfrastruktur är en grundläggande del av samhällets infrastruktur; den bör därför förvaltas i samhällets regi. För det andra finns det anledning att tro att denna finansieringsform på sikt kommer att bli dyrare än traditionell finansiering över statsbudgeten, eftersom kapitalkostnaderna blir högre då privata aktörer lånar på den privata marknaden, jämfört med statlig finansiering genom lån i Riksgäldskontoret. Ytterligare en fördyrande faktor kommer att vara de komplicerade juridiska aspekterna som leder till höga upphandlingskostnader.

2. Flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsområdet, punkt 6 (s)

Christina Axelsson (s) anför:

Att Bromma som flygplats är förhållandevis liten innebär inte att den verksamhet som där sker i dag är betydelselös. Stockholm behöver flyget, men en flygplats i Bromma är olämplig, vilket konstaterats redan i tidigare skeden av flygplatsens historia. I dag lider många av dem som bor i Bromma fysiskt av buller och luftföroreningar, med flyget som en viktig orsak. Flygplatsens placering i ett tätbefolkat område i absolut anslutning till Stockholms centrala delar är ur ett säkerhetsperspektiv olämplig. Eftersom marken ligger så centralt och mitt i redan bebyggt område vore den idealisk för bostadsbebyggelse, vilket verkligen behövs.

Miljöhänsyn, säkerhetsfrågor och markanvändningsperspektiv utgör således tre viktiga skäl för att så snart som möjligt fastställa ett datum för Brommas nedläggning som reguljär flygplats. Luftfartsverket och Stockholms stad har undertecknat ett avtal beträffande Bromma flygplats som går ut år 2011, vilket måste innebära det definitiva slutdatumet för Bromma som flygplats.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006

2006/07:T203 av Gunilla Wahlén m.fl. (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nationella respektive lokala planer för arbetsmarknadsregioner och infrastruktur.

2006/07:T215 av Anders Åkesson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett ökat regionalt ansvar för planering och genomförande av infrastrukturarbeten.

2006/07:T224 av Fredrik Olovsson och Lennart Axelsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av en långsiktig strategi för flyget i Stockholm–Mälardalen.

2006/07:T235 av Tomas Tobé och Jessica Polfjärd (båda m):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om en bolagisering av Vägverket Produktion och Vägverket Konsult.

2006/07:T264 av Jessica Polfjärd och Tomas Tobé (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en bolagisering av Banverket Produktion, Banverket Projektering och Banverket Industri i divisionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta utreda om det från konkurrenssynpunkt vore bättre att vid en bolagisering dela Banverket i flera mindre enheter.

2006/07:T300 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.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av bra vägar för att den växande turistnäringen ska kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta större hänsyn till de tunga transporterna vid fördelning av vägnätet 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 statliga vägar ska kunna hållas öppna året om.
6. 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 utveckla ett bra nät av kombiterminaler.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten och regionerna gemensamt bör utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen.

2006/07:T301 av Barbro Westerholm (fp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att verka för att bulleremissionen från civila flygplan minskar och att i planeringen kring flygplatserna beakta att bullerzonerna kommer att öka i storlek med en växande flygtrafik.

2006/07:T308 av Staffan Anger (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att Luftfartsverket kvarstår med aktieandelar i Västerås Flygplats AB.

2006/07:T333 av Bertil Kjellberg och Lena Asplund (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utförsäljning av Vägverket Produktions verksamhet.

2006/07:T334 av Bertil Kjellberg och Lena Asplund (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en konkurrensutsättning av Vägverkets färjeverksamhet samt utförsäljning av Vägverkets färjerederi.

2006/07:T337 av Lars Elinderson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder som skulle medföra ökade resurser till investeringar i infrastruktur.

2006/07:T342 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med nolltaxa respektive halverade avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheterna till skattefinansiering av Öresundsbron.

2006/07:T350 av Annika Qarlssoon och Ulrika Carlsson i Skövde (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa sommartid året om.

2006/07:T357 av Peter Pedersen m.fl. (v):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör tillsätta en utredning som ska belysa och komma med förslag till hur man ska minimera flygtrafikens miljöpåverkan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Bromma flygplats ska avvecklas.

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det bör göras en översyn av vilka tänkta motorvägsinvesteringar i den nationella väghållningsplanen som kan omvandlas till ”2 + 1 - vägar”.

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda förutsättningarna för att slå samman trafikverken eller på annat sätt öka deras samarbete.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utökad och förlängd investeringsplan för järnvägar.
5. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag på hur anläggning av infrastruktur som är nödvändig för att nå klimatmålen kan klassas som riksintresse.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kompletteringar i befintlig infrastruktur för att möjliggöra ökad intermodalitet, möjlighet att byta transportslag, i godstransporter.

2006/07:T369 av Björn Hamilton och Isabella Jernbeck (båda m):

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

2006/07:T393 av Hans Rothenberg (m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en statlig förhandlingsman i Västra Götalandsregionen med uppdrag att samordna infrastrukturinvesteringarna i regionen.

2006/07:T397 av Sylvia Lindgren m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en avveckling av Bromma flygplats.

2006/07:T399 av Annelie Enochson (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en statlig förhandlingsperson för alla infrastruktursatsningar som behövs i och runt Göteborg.

2006/07:T401 av Christer Adelsbo m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sträva och arbeta för att på sikt nå upp till den ambition som finns att det statliga driftsstödet ska vara ca 75 % av flygplatsernas samlade underskott.

2006/07:T438 av Mikael Damberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Stockholm–Arlandas utveckling.

2006/07:MJ339 av Kalle Larsson m.fl. (v):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Bromma flygplats ska stängas.

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp):

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda förutsättningarna för att slå samman trafikverken eller på annat sätt öka deras samarbete.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utökad och förlängd investeringsplan för järnvägar.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att klimatmålen kan klassas som riksintresse.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kompletteringar i befintlig infrastruktur för att möjliggöra ökad intermodalitet, möjlighet att byta transportslag, i godstransporter.